LAND BRANDENBURG

Berlin

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Gemeinsame Landesplanungsabteilung

Gemeinsame Landesplanungsabteilung | Henning-von-Tresckow-Straße, 2-8 | 14467 Potsdam

Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam

Gemeinsame Erklärung

Erarbeitung eines landesplanerischen Konzeptes zur strategischen Entwicklung des regionalen Umfeldes der geplanten TESLA-Ansiedlung in Grünheide (Mark)

Die geplante Ansiedlung der Gigafactory von Tesla am Standort Grünheide (Mark) ist ein landesweit bedeutsames Vorhaben mit überregionalen Strukturwirkungen und wichtigen zu erwartenden wirtschaftlichen Folgeeffekten.

Der Einzugsbereich für die Fachkräfte und damit das Wohnumfeld der geplanten Gigafactory reicht von Berlin bis an die östliche Brandenburger Landesgrenze und damit weit über den eigentlichen Vorhabensstandort hinaus. Die Städte und Gemeinden im Umfeld des Standortes stehen vor der Chance und Herausforderung, attraktive Wohnstandorte für die Tesla-Beschäftigten und damit einhergehend ausreichend Versorgungsinfrastruktur (z. B. Kitas und Schulen) sowie gewerbliche Flächen für Zulieferer oder Dienstleister vorzuhalten bzw. zu entwickeln. Damit eng verbunden sind auch Erreichbarkeits- und Mobilitätsfragen.

Mit der Erarbeitung eines

„Landesplanerischen Konzeptes zur strategischen Entwicklung des regionalen Umfeldes der Tesla-Ansiedlung in Grünheide (Mark)“

sollen in enger Zusammenarbeit zwischen der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, den direkt betroffenen Städten, Gemeinden, dem Landkreis Oder-Spree, dem Bezirk Treptow-Köpenick und der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree die Auswirkungen der Ansiedlung frühzeitig analysiert, die entsprechenden Bedarfe, Chancen und Herausforderungen bewertet und notwendige Entwicklungsmaßnahmen in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Gewerbeflächen und Infrastrukturerfordernisse gemeinsam abgeleitet und umgesetzt werden.

Gemeinsames zentrales Ziel ist es, die mit der Ansiedlung verbundenen Chancen für die Region zu nutzen. Dabei sollen das Wachstum und die Siedlungsstrukturen so gestaltet werden, dass die Belastungen für die Region – insbesondere durch neu entstehende Verkehre – minimiert werden können.

Fürstenwalde, den 28.05.2020

Dienstsitze			Telefon	Fax	ÖPNV
AL/SAL/GL 1, 2, 3, 5, 6	14467 Potsdam	Henning-von-Tresckow-Straße 2-8	0331-866-8701	0331-866-8703	Tram 92, 93, 96, Bus 606
GL 4	03046 Cottbus	Gulbener Straße 24	0355-494924-51	0355-494924-99	Bus 16
GL 5	15236 Frankfurt (Oder)	Müllroser Chaussee 54	0335-06076-9932	0335-60676-9944	Tram 3, 4, Bus 981

– Grow Together –

Ergebnisse der Steuerungsgruppe des
Landkreises Oder-Spree zum
Ansiedlungsvorhaben des Unternehmens Tesla
und der
„Gigafactory Berlin“

IMPRESSUM

Herausgeber: Landkreis Oder-Spree

Anschrift: Breitscheidstraße 7
15848 Beeskow
Tel.: 03366/ 35-0
Fax: 03366/ 35-1111
Buero.landrat@l-os.de
www.l-os.de

Redaktion: Der Landrat
Fassung für: Mitglieder der Task-Force
Stand: 18.03.2020

Nachdruck/ Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung zum Arbeitspapier 4

2 Der Landkreis Oder-Spree als Wirtschaftsstandort und Stätte der Naherholung 10
2.1 Räumliche Lage und Natur 10
2.2 Verwaltungsstruktur 12
2.3 Bevölkerung 13
2.4 Infrastruktur 15
2.4.1 Straßennetz 15
2.4.2 Schienennetz 15
2.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 16
2.4.4 Wasserstraßen 18
2.4.5 Touristische Infrastruktur 18
2.4.6 Digitale Infrastruktur 19
2.5 Soziale Infrastruktur 20
2.5.1 Kindertagesstätten und Kindertagespflege 20
2.5.2 Schulen und Schulformen 21
2.5.3 Gesundheitsversorgung 22
2.6 Wirtschaftsstruktur 22
2.6.1 Wirtschaftssektoren 22
2.6.2 Arbeitsmarkt 23
2.6.3 Pendlerbewegungen 24

3 Ansiedlungsvorhaben der Tesla Manufacturing Brandenburg SE – „Gigafactory Berlin“ 25
3.1 Das Unternehmen Tesla 25
3.2 Zeitliche Abfolge – Von der Ankündigung bis zur Durchführung 26
3.3 Standort 28
3.4 Beschreibung und weitere Eckdaten zur „Gigafactory Berlin“ 29

4 Umfeldentwicklung 30
4.1 Zusammensetzung und Ziele der kommunalen Steuerungsgruppe Tesla 30
4.2 Weitere Akteure 31
4.3 Kurzportrait der Umfeld-Kommunen 32

5 Handlungserfordernisse aus Sicht der Kommunalen Steuerungsgruppe 44
5.1 Allgemeine Handlungserfordernisse 44
5.2 AG Raum- und Siedlungsentwicklung 50
5.3 AG Verkehrsentwicklung und Mobilität 61
5.4 AG Soziale Infrastruktur 69
5.5 AG Wirtschaftsförderung 72

6 Literaturverzeichnis 73

7 Literaturverzeichnis der Abbildungen 74

8 Anlagenverzeichnis und Anlagen 75

1 Einleitung zum Arbeitspapier

Einschätzung zur notwendigen Anpassung der verkehrlichen und sozialen Infrastruktur bzw. der wohnbaulichen Kapazitäten an die sich abzeichnenden zusätzlichen Bedarfe im Zusammenhang mit dem Ansiedlungsvorhaben der Tesla Manufactoring Brandenburg SE – Tesla Gigafactory in Grünheide

Bereits im Jahr 2000 suchte die Aktiengesellschaft Bayerische Motoren Werke (BMW AG) nach einem idealen Standort für ein neues Werk in Deutschland. Die Gemeinde Grünheide hatte mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 13 „Freienbrink-Nord“ unter größten Anstrengungen eine 300 Hektar große Fläche als Industriestandort bereitgestellt und war im engeren Kreis der Bewerber – den Zuschlag erhielt seinerzeit jedoch die Stadt Leipzig. Die weitere Entwicklung des Geländes sollte anschließend vorerst in einen Dornröschenschlaf verfallen.

Im Oktober des Jahres 2019 dann löste Elon Musk als geschäftsführendes Vorstandsmitglied (CEO) der Tesla Incorporated mit der öffentlichen Bekanntgabe die weltweit vierte „Gigafactory“ in der Gemeinde Grünheide (Mark) errichten zu wollen, eine große Welle der Euphorie im politischen Raum, bei den Funktionsträgern sowohl auf kommunaler aber auch auf bundes- und landespolitischer Ebene sowie in weiten Teilen der märkischen Bevölkerung aus. Ferner fand das Ansiedlungsvorhaben auch mediales Interesse in der gesamten Bundesrepublik und teilweise auch in der internationalen Presse.

Mit dem Bau der „Gigafactory Berlin“ werden seitdem viele Hoffnungen verbunden – so wird mit der Ansiedlung Teslas der Ausbau der Elektromobilität und damit die Beschleunigung des Umstieges hin zu moderner Mobilität aus erneuerbaren Energien in ganz Europa gesehen.
Sehr viel tiefgreifender aber reicht das Gefühl in der Bevölkerung, in einem Segment des produzierenden Gewerbes wieder Vorreiterregion zu sein, nachdem der Wirtschaftsstandort der heutigen Hauptstadtregion im 20. Jahrhundert nahezu in der Bedeutungslosigkeit versank. Unlängst hatten Krieg sowie Teilung in Ost und West zu einer Deindustrialisierung des hiesigen Wirtschaftsstandortes geführt und auch nach der Wiedervereinigung erfolgte ein weiterer Abbau des produzierenden Gewerbes. In dessen Folge stieg die Arbeitslosigkeit in der gesamten Hauptstadtregion bis auf 20%. Dieser wirtschaftliche Misserfolg in den Jahren nach der Wende hinterließ in der Bevölkerung tiefe Wunden. Viele Menschen zog die Aussicht auf Arbeit in die alten Bundesländer. Begriffe wie „Entleerungsräume“ und abgehängte Region werden den ostdeutschen Bundesländern bis heute angehangen. Mit Tesla bietet sich für die Region eine einmalige Chance, diesen negativen Ruf auszuschlagen.

Die Proteste rund um die Ansiedlung haben jedoch eines verdeutlicht: Anders als an den herkömmlichen Industriestandorten identifizieren sich die Menschen hier weniger über Unternehmen oder die davon ausgehende Wirtschaftskraft, sondern vielmehr über das eigene Lebensumfeld und ganz wesentlich auch über die natur- und sozialräumliche Lebensqualität.
Um also die Ansiedlung des Unternehmens und den langfristigen wirtschaftlichen Erfolg sicherstellen zu können, muss durch alle politischen und behördlichen Akteure dafür Sorge getragen werden, dass

die positiven Impulse des Ansiedlungsvorhabens durch Investitionen in die Infrastruktur sowie in den Ausbau sozialer Einrichtungen Unterstützung finden. Aus hiesiger Sicht ist es nicht ausreichend, sich allein auf das positive Image, das Elon Musk und das Unternehmen Tesla bislang in der Bevölkerung verkörpern, zu berufen, sondern alle Akteure müssen sich der Verpflichtungen, die dieses Ansiedlungsvorhaben mit sich bringt, bewusst werden und möglichst schnell die notwendigen Rahmenbedingungen dafür schaffen.

Der Gedanke des „grow together“, des gemeinsamen Wachsens - von Unternehmen und Umfeld - muss das erklärte Ziel der Gemeinden des Standortumfeldes, des Landkreises Oder-Spree sowie der des Landes Brandenburg sein. Das gemeinsame Wachsen entspringt dabei der Annahme, dass das Unternehmen Tesla wie auch in der „Gigafactory Shanghai“ nicht unter Volllast der Produktionskapazitäten starten, sondern entsprechend der steigenden Nachfrage an E-Automobilen auf dem europäischen Kontinent nach und nach die Kapazitäten anpassen wird.

Für die Landesregierung, den Landkreis Oder-Spree und die unmittelbar durch die Produktion berührten kreisangehörigen Kommunen:

Die Gemeinde Grünheide (Mark),
die Stadt Erkner,
die Gemeinde Woltersdorf,
die Gemeinde Schöneiche,
das Amt Spreenhagen,
die Stadt Storkow (Mark),
das Amt Scharmützelsee,
die Stadt Fürstenwalde/ Spree,
sowie das Amt Odervorland,

bedeutet dies, dass zum Zeitpunkt der jeweiligen Auslastung der „Gigafactory Berlin“ die technische und soziale Infrastruktur sowie die Wohnbauinfrastruktur soweit an die Bedarfe des industriellen Standorts und der Produktion angepasst wurden bzw. eine klare Perspektive für die noch ausstehenden Infrastrukturelemente gegeben werden kann.

Es gilt sicherzustellen, dass hier die nochmals präzisierten Erwartungen, die Tesla bereits am 26. November 2019 an die Landesregierung und die kommunale Seite im Rahmen der vorbereitenden Gesprächsrunden herangetragen hatte, nicht enttäuscht werden. Auf der anderen Seite sind auch die Interessen der Bürgerinnen und Bürger ins Blickfeld zu nehmen, die eine Verschlechterung der Lebensqualität berechtigterweise nicht hinnehmen werden – gerade unter diesem Aspekt steht die Politik also in der Verantwortung und Pflicht, die Interessen der Bevölkerung und die des Unternehmens zu vereinbaren.

Die Ergebnisse der sehr detaillierten Infrastrukturdiskussion dürfen als Geschäftsgrundlage für das Ansiedlungsvorhaben betrachtet werden, so dass die seinerzeit geäußerten Erwartungen einen gewissen Grad an Verbindlichkeit aufweisen. Die beteiligten Ressorts sowie die Kommunen

Grünheide und der Landkreis Oder-Spree hatten in diesem Zusammenhang auch ernsthafte Bemühungen zugesagt, die noch offenen Infrastrukturfragen nach der endgültigen Entscheidung zügig anzugehen.
In der internen Diskussion, insbesondere mit dem Wirtschaftsressort, war in diesem Rahmen von kommunaler Seite Herrn Bürgermeister Christiani und Herrn Landrat Lindemann deutlich gemacht worden, dass diesen Erwartungen allerdings nur dann entsprochen werden könne, wenn wir von Seiten der Landesregierung Unterstützung bei der Öffnung der landesplanerischen Vorgaben des LEP/HR erhielten.
Uns wurde auf diese Frage bedeutet, dass eine derartige Öffnungsklausel für eine Zielabweichung im Einzelfall durchaus vorgesehen sei.
Zudem sollten die mit diesem unvorhersehbaren Vorhaben verbundenen besonderen Anforderungen auch bei den seinerzeit anstehenden Koalitionsverhandlungen im Sinne der Kommunen thematisiert werden.

Seitens der kommunalen Seite war ebenfalls darauf hingewiesen worden, dass man sich angesichts der ausgesprochen günstigen, ja einzigartigen, Planreife in Gestalt eines Bebauungsplanes mit der Festsetzung GI, die das Grundstück aufweise, nicht den Blick auf die Regelzeiten bei planerischen Vorläufen großer Vorhaben bzw. auch großer Infrastrukturvorhaben verstellen lassen dürfe.
Allein der Bebauungsplan benötige regulär bei einem solchen Vorhaben mindestens einen zeitlichen Vorlauf von 24 Monaten. Die damit zusammenhängenden günstigen Realisierungsmöglichkeiten des Vorhabens dürften aber nicht automatisch auf die ebenso produktionsrelevante allgemeine technische Infrastruktur übertragen werden. Das gleiche gelte im Übrigen auch für entsprechende Wohnbauvorhaben.

Es ist insbesondere in Rechnung zu stellen, dass bei technischen Infrastrukturvorhaben im Straßenbau bzw. hinsichtlich der Schienenwege langwierige Planfeststellungsverfahren nötig würden, was den Vertretern von Tesla auch durchaus bewusst ist. Gleichwohl drängen sie auch hier auf eine entsprechende Beschleunigung.

Unternehmerische Erwartung an die Träger der öffentlichen Belange:

Es gilt nach unserem Verständnis einer Anforderung unbedingt Rechnung zu tragen, da mit diesem Punkt das Ansiedlungsvorhaben steht bzw. fällt.
An dem gegenwärtig noch nicht präzise zu benennenden Tag des Produktionsbeginn, welcher im zweiten Halbjahr des Jahres 2021 zu lokalisieren ist, muss die Startaufstellung der Belegschaft unter zumutbaren Bedingungen, d. h. möglichst reibungslos das Werksgelände in Freienbrink pünktlich erreichen und verlassen können.

Tesla hat diesbezüglich klare Anforderungen an die behördlichen Stellen gerichtet. Diese sind aus dem Antrag auf Genehmigung des Vorhabens nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, welches federführend vom Landesamt für Umwelt durchgeführt wird, ersichtlich.

Daraus ergeben sich die nachstehenden Anforderungen:

Das Unternehmen orientiert sich in der ersten Phase auf eine Produktion von 150.000 Einheiten per anno. Da es sich um eine integrierte Produktion – also keine reine Montage – handelt, wird sich der Automatisierungsgrad in Grenzen halten, so dass nach den verfügbaren Angaben unter Produktionsvolllast 12.000 Menschen in der „Gigafactory Berlin“ arbeiten werden. Diese werden in einen 4-Schichtrhythmus eingebunden.

Zusätzlich zieht die Produktion in dem umrissenen Umfang einen beachtlichen Güterverkehr nach sich. Tesla geht davon aus, dass, soweit diese Güter zu 100 % über die Schiene transportiert werden, 24 Zugbewegungen am Tag für den Materialtransport notwendig werden würden. Dies entspricht umgerechnet 1342 LKW-Bewegungen täglich.

Daraus lässt sich zunächst eine sichere Schlussfolgerung ziehen: Völlig unabhängig davon, wo die Mitarbeiter im Einzelnen wohnen werden, werden wir bei Vollauslastung des Werkes in einem Radius von etwa 15 km viermal täglich 6000 Menschen zusätzlich zu den bereits vorhandenen Verkehren durch ein infrastrukturelles Nadelöhr bewegen müssen. Zudem wird sich dieser besondere Verkehr viermal am Tag in einem knappen Zeitfenster vollziehen, nämlich ca. innerhalb 1 Stunde.

Hinzu treten die Materialtransporte, bei denen wir gegenwärtig noch nicht abschätzen können, inwieweit uns der Schienentransport von den 1342 Lkw-Bewegungen entlasten kann.

Ein weiterer infrastrukturkritischer Aspekt hat hier ebenfalls noch keine Berücksichtigung gefunden und lässt sich im Moment nicht detailliert abschätzen: Wenn am 31. Oktober 2020 der Flughafen BER in Betrieb geht, dann werden weitere, sich in diesem Zusammenhang entwickelnde Verkehrsströme, mit den Verkehren des Teslastandorts Grünheide kumulieren.

Ein nächster Punkt, nämlich die Fachkräftefrage und die Qualifikationsstruktur der Belegschaft werden eine weitere Rolle spielen. Gegenwärtig lässt sich noch nicht klar abschätzen, in welchem Umfang der Berliner Fachkräftemarkt hier eine prozentuale Abdeckung des Bedarfes leisten kann. Aus den Rekrutierungsbemühungen der Firma Tesla in der Süddeutschen Autoindustrie aber auch mit Blick auf polnische Facharbeiter wird man eine relative Gleichverteilung der Wohnstandorte westlich wie östlich der Gigafactory annehmen dürfen. Soweit die Mitarbeiter allerdings nicht im unmittelbaren Umfeld der Fabrik ihren Wohnsitz haben werden – und dies ist nach den gegenwärtigen Wohnungsmarktgegebenheiten nicht anzunehmen – werden sie mehrmalsl täglich Teilnehmer eines Verkehrsgeschehens, welches infrastrukturell zu bewältigen ist.

Wie wir den nachstehenden detaillierten Betrachtungen zur Verkehrsbelastung einzelner Hauptverkehrsadern entnehmen können, befindet sich die Straßeninfrastruktur bereits seit Jahren an der absoluten Kapazitätsgrenze. In Erkner ist die schwierige Verkehrslage bereits Gegenstand wiederkehrender Bürgerproteste bzw. entsprechender Initiativen. Die Bürger treten mit entsprechenden Fragen aber bereits heute an die Bürgermeister und Amtsdirektoren heran und

verlangen hier Transparenz und klare Aussagen. Man sollte dieses Problem auch nicht auf die leichte Schulter nehmen, da hier der neuralgische Punkt für die Akzeptanz der Industrieansiedlung in Grünheide zu sehen ist. Wir werden in den nächsten Monaten zunehmend in die Situation kommen, in Bürgerversammlungen Rede und Antwort zu dem Vorhaben stehen zu müssen. Es wäre deshalb ausgesprochen hilfreich, im Rahmen dieser Veranstaltungen mit einer klaren Problembewältigungsstrategie aufwarten zu können.
Wir sollten uns vor Augen führen, dass wir im Hinblick auf die aufgezeigten Probleme nur über zwei Hauptstellschrauben verfügen können:

Erstens die Ertüchtigung der verkehrlichen Infrastruktur – straßen- wie schienenseitig. Diese Stellschraube ist allerdings mit dem Nachteil belastet, dass sie längere Planungs- und Umsetzungsphasen nach sich zieht.

Die zweite Stellschraube bezieht sich auf die Initiierung standortnahen Wohnungsbaus. Dies gehört zur ökologischen Strategie des Unternehmens Tesla. Hier werden wir mit einer abgestuften Schwerpunktsetzung beginnend in Grünheide, Erkner, Woltersdorf, Schöneiche und Fürstenwalde sowie das Amt Scharmützelsee das Amt Spreenhagen und Odervorland, die Stadt Storkow, die Gemeinde Rüdersdorf und letztlich die kreisfreie Stadt Frankfurt (Oder) arbeiten müssen.

Im Interesse der Entlastung der technischen Infrastruktur werden wir also ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohnen vor Ort und Pendeln herstellen müssen.

Das vorliegende Stellungnahme-Papier der „Kommunalen Steuerungsgruppe Tesla“ des Landkreises Oder-Spree stellt im ersten Teil die Rahmenbedingungen der Tesla-Ansiedlung im Landkreis Oder-Spree vor. Zusammenfassend wird dem Leser hier in aller Kürze ein Überblick gegeben, welche naturräumliche Ausstattung und welche sozioökonomischen Indikatoren im Landkreis Oder-Spree vorzufinden sind. Weiterhin wird auch ein Überblick über die Infrastrukturdichte zu Wasser, Schiene und Straße sowie zu der Ausstattung mit sozialen Einrichtungen im Landkreis Oder-Spree und weiteren Indikatoren gegeben.

Im Punkt 3 wird kurz das Unternehmen Tesla und seine Entwicklung, das Umfeld der „Gigafactory Berlin“ sowie das Vorhaben aufgegriffen. Hier wird insbesondere dargestellt, von welchen Annahmen die Kommunen und der Landkreis zum Zeitpunkt der Drucklegung im Hinblick auf die Ansiedlung ausgehen mussten.

Der Punkt 4 gibt einen Überblick zur Zusammensetzung der Kommunalen Steuerungsgruppe und der weiteren Akteure. Darüber hinaus werden die Kommunen des näheren Umfeldes mittels eines Kurzportraits mit den wichtigsten Eckdaten zur Fläche, zur Lage, der infrastrukturellen Anbindung und zu den sozialen Einrichtungen im Verwaltungsgebiet vorgestellt.

Mit dem Punkt 5 werden die Handlungserfordernisse aus Sicht der Kommunalen Steuerungsgruppe herausgearbeitet. Diese Handlungserfordernisse stellen ein erstes Ergebnis dar und sind als Maßnahmenkatalog zu betrachten, der aus Sicht der Kommunen und des Landkreises einen

verbindlichen Charakter durch das Land Brandenburg erfahren sollte, um somit zum Gelingen des Ansiedlungsvorhabens durch die Erhaltung der Lebensqualität vor Ort und weiterhin zur regionalen Identifikation der Menschen mit dem Unternehmen beizutragen. Vorwegzunehmen ist, dass der Maßnahmekatalog nicht abschließend ist, sondern die Sicht der Kommunen zum gegenwärtigen Zeitpunkt darstellt. Ebenfalls sind hierin auch Maßnahmen zu finden, bei denen den Kommunen bereits Zustimmung signalisiert wurde.

Zur übersichtlicheren Darstellung wurden die Handlungserfordernisse aus dem Fließtext grün hinterlegt und hervorgehoben.

Rolf Lindemann
Landrat des Landkreis Oder-Spree

Arne Christiani Bürgermeister Gemeinde Grünheide (Mark)	Henryk Pilz Bürgermeister Stadt Erkner	Margitta Decker Bürgermeisterin Gemeinde Woltersdorf
Ralf Steinbrück Bürgermeister Gemeinde Schöneiche b. Berlin	Hans-Joachim Schröder Amtsdirektor Amt Spreenhagen	Cornelia Schulze-Ludwig Bürgermeisterin Stadt Storkow
Christian Riecke Amtsdirektor Amt Scharmützelsee	Matthias Rudolph Bürgermeister Stadt Fürstenwalde	Marlen Rost Amtsdirektorin Amt Odervorland

2 Der Landkreis Oder-Spree als Wirtschaftsstandort und Stätte der Naherholung

2.1 Räumliche Lage und Natur

Der Landkreis Oder-Spree liegt im Osten des Landes Brandenburg. Mit einer flächenhaften Ausdehnung von über 2.250 km² gehört er zu den größten Landkreisen des Landes Brandenburg. Entlang der Nordwest-Südost-Diagonale verläuft die größte Ausdehnung des Landkreises Oder-Spree mit etwa 90 Kilometern Länge. Die weiteste Ausdehnung entlang der Nordost-Südwest-Ausdehnung beträgt etwa 49,5 Kilometer. Der Landkreis grenzt im Norden an den Landkreis Märkisch Oderland sowie im Nordosten an die kreisfreie Stadt Frankfurt (Oder) und im Osten an die Republik Polen (Landkreise Slubice und Krosno Odranzkie). Im Süden und Südwesten grenzen die Landkreise Spree-Neiße und Dahme-Spreewald an. Durch die westliche Angrenzung zum Stadtstaat Berlin (Bezirk Treptow-Köpenick) ist der Landkreis Oder-Spree Teil einer der größten Metropolregionen Europas.

Neben der Nähe zur Bundeshauptstadt Berlin kann der Landkreis Oder-Spree ebenfalls eine einzigartige naturräumliche Ausstattung vorweisen. Die landschaftliche Prägung des Landkreises wird mit der tatsächlichen Flächennutzung ersichtlich.

Der Landkreis Oder-Spree zählt zu den wald- und gewässerreichsten Regionen Brandenburgs. Der Waldanteil liegt im Landkreis Oder-Spree bei rund 48%, der Gewässeranteil bei knapp 4% und die Landwirtschaftsfläche nimmt ca. 37% der Gebietsfläche ein.

Naturräumlich gesehen gehört der Landkreis Oder-Spree dem ostbrandenburgischen Heide- und Seengebiet, der ostbrandenburgischen Platte und der Odertalniederung an.

Das ausgedehnte Warschauer-Berliner Urstromtal von Osten nach Westen, durch das die Spree fließt und die Grenzflüsse Oder und Neiße, heben sich als Niederungslandschaft gegen eine leicht hügelige bis wellige Grund- und Endmoränenlandschaft mit Kuppen und Dünen ab.

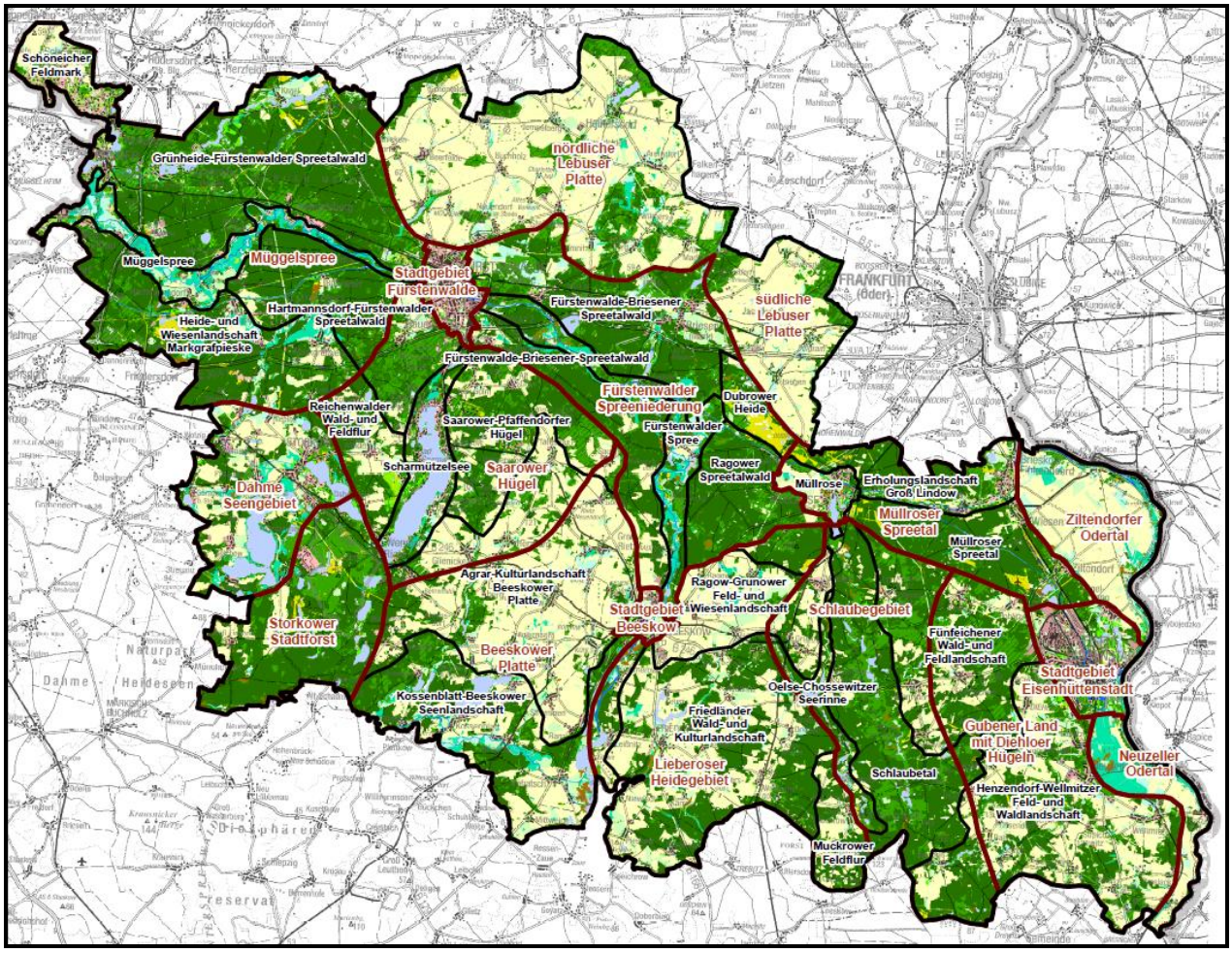
Die höchsten, reliefstärksten Endmoränenzüge sind die markanten Höhenzüge der Rauener Berge bei Bad Saarow und der Diehloer Höhen bei Eisenhüttenstadt.

Die Grundmoränen (Lebuser und Beeskower Platte, Gubener Land, Leuthener Sandplatte) werden überwiegend landwirtschaftliche genutzt. Sie werden von zahlreichen Seenketen mit eingelagerten Rinnenseen wie dem Scharmützelsee (Saarower Hügelland) ,der mit seinen etwa 12 km² der zweitgrößte See des Landes Brandenburg ist, dem Storkower See und der Grünheider Seenkette sowie dem Schlaubetal durchzogen.

Die Niederungen sowie Kuppen werden aufgrund der ärmeren Böden überwiegend forstwirtschaftlich genutzt.

Im Südosten des Schlaubetals gehen die Grundmoränen in das Heidegebiet der Müllroser und Reicherskreuzer Sanders (Lieberoser Heide) über.

Abbildung 1: Landschaftsrahmenplan Landkreis Oder-Spree



Die Seenlandschaft um Storkow (Mark), die Scharmützelseeregion und das Schlaubetal sind besondere Anziehungspunkte für den Ausflugs- und Naherholungsverkehr. So wurde der Scharmützelsee bereits mehrfach durch Umfragen zum beliebtesten See der Bundesrepublik Deutschlands gekürt. Darüber hinaus markiert das nördliche Ufer des größten Sees des Landes Brandenburg, der Schwielochsee, einen Teil der südlichen Kreisgrenze des Landkreises.

Mit zwei Naturparks („Naturpark Dahme Heideseen“ und „Naturpark Schlaubetal“), 13 Landschaftsschutzgebieten und mehr als 40 Naturschutzgebieten wird dem Natur- und Landschaftsschutz eine hohe Bedeutung zur Erhaltung der einzigartigen Landschaft beigemessen. Dies wirkt sich u.a. auch auf einem naturnah orientierten Tourismus als einem Schwerpunkt der regionalen Wertschöpfungsketten sehr positiv aus.

Gerade im Hinblick auf die Vielfalt der Naturräume ist daher auf die besondere Verbundenheit der Bevölkerung des Landkreises Oder-Spree mit diesen hinzuweisen.

Die Landwirtschaft ist geprägt durch Wintergetreideanbau (Winterroggen, Silomais, und Winterraps). Die landwirtschaftlich genutzte Fläche beträgt dabei rund 834 km².

Tatsächliche Nutzung der Bodenflächen im Jahr 2017 (in km²)							
Bodenfläche insgesamt	Davon						
	Siedlung	Darunter: Wohnbaufläche	Verkehr	Vegetation	Darunter: Landwirtschaft	Darunter: Wald	Gewässer
2256,75 (100%)	**141,62 (6,28%)**	**53,74 (2,38%)**	**80,05 (3,55%)**	**1950,80 (86,44%)**	**834,26 (36,97%)**	**1073,90 (47,59%)**	**84,29 (3,74%)**

Quelle: Landkreis Oder-Spree (2020); Statistisches Jahrbuch 2018, Seite 10 / Abweichungen durch Rundungen.

2.2 Verwaltungsstruktur

Die Kreisverwaltung ist an insgesamt vier Verwaltungsstandorten mit etwa 1.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vertreten. Die Notwendigkeit, die Regionen mit Außenstellen der Kreisverwaltung abzudecken, ergibt sich aus der Größe sowie aus der Bürgerorientierung des Landkreises.
Der größte Verwaltungsstandort befindet sich in der Kreisstadt Beeskow. Abgesehen vom Amt für Straßenverkehr und Ordnung sowie der Stabstelle Brand-, Zivil-, und Katastrophenschutz, die ihren Hauptverwaltungsstandort in Fürstenwalde haben, sind alle Ämter der Kreisverwaltung in Beeskow angesiedelt. Mit den Außenstellen Fürstenwalde, Eisenhüttenstadt und Erkner sollen in den jeweiligen Regionen direkte Ansprechpartner für die Bürgerinnen und Bürger vor Ort präsent und schnell erreichbar sein. Insbesondere betrifft diese Präsenz die Aufgabenbereiche Soziales (u.a. JobCenter des Landkreises Oder-Spree, Jugendamt), Gesundheit (u.a. Sozialpsychiatrischer Dienst, Hygiene und Schuleingangsuntersuchungen) sowie dem Veterinärwesen und der Lebensmittelüberwachung.
Die Verwaltungsstruktur im Landkreis Oder-Spree gliedert sich in sechs amtsfreie Städte, fünf amtsfreie Gemeinden sowie sechs Ämter. Insgesamt hat der Landkreis Oder-Spree 37 Gemeinden und Städte im Verwaltungsgebiet.

Die sechs amtsfreien Städte sind:

Fürstenwalde/ Spree 31.941 Einwohner Territorialfläche: 70,7 km² Mittelzentrum/ Weiterer Metropolraum	**Eisenhüttenstadt** 24.633 Einwohner Territorialfläche: 63,5 km² Mittelzentrum/ Weiterer Metropolraum	**Erkner** 11.815 Einwohner Territorialfläche: 16,5 km² Mittelzentrum/ Berliner Umland
Storkow (Mark) 9.180 Einwohner Territorialfläche: 180,7 km² Weiterer Metropolraum	**Beeskow** 8.042 Einwohner Territorialfläche: 77,8 km² Mittelzentrum/ weiterer Metropolraum	**Friedland (NL)** 2.957 Einwohner Territorialfläche: 174,2 km² Weiterer Metropolraum

Die fünf amtsfreien Gemeinden sind:

Schöneiche b. Berlin 12.666 Einwohner Territorialfläche: 16,7 km² Berliner Umland	**Grünheide (Mark)** 8.645 Einwohner Territorialfläche: 126,9 km² Berliner Umland	**Woltersdorf** 8.259 Einwohner Territorialfläche: 9,1 km² Berliner Umland
Rietz-Neuendorf 4.102 Einwohner Territorialfläche: 184,8 km² Weiterer Metropolraum	**Tauche** 3.820 Einwohner Territorialfläche: 121,6 km² Weiterer Metropolraum	

Die sechs Ämter sind:

Odervorland* 10.130 Einwohner Territorialfläche: 340,6 km² Weiterer Metropolraum Zugehörige Gemeinden: 4	**Scharmützelsee** 10.032 Einwohner Territorialfläche: 124,5 km² Weiterer Metropolraum Zugehörige Gemeinden: 5	**Schlaubetal** 9.931 Einwohner Territorialfläche: Weiterer Metropolraum Zugehörige Gemeinden: 6
Spreenhagen 8.529 Einwohner Territorialfläche: 173,9 km² Überwiegend WMR Zugehörige Gemeinden: 3	**Brieskow-Finkenheerd** 7.475 Einwohner Territorialfläche: 93,4 km² Weiterer Metropolraum Zugehörige Gemeinden: 5	**Neuzelle** 6.501 Einwohner Territorialfläche: 184,3 km² Weiterer Metropolraum Zugehörige Gemeinden: 3

Quelle: Landkreis Oder-Spree (2020); Statistisches Jahrbuch 2018, Einwohner S. 19 / Territorialfläche S. 10, Stand Dez. 18
*mit der Gemeinde Steinhöfel

2.3 Bevölkerung

Mit knapp 179.000 Einwohnern ist der Landkreis Oder-Spree nicht nur einer der flächenmäßig größten, sondern auch einer der bevölkerungsreichsten Landkreise im Land Brandenburg. Einhergehend mit der Wiedervereinigung und der hohen Arbeitslosigkeit im Land Brandenburg zu Beginn der 1990er Jahre war im Landkreis Oder-Spree zunächst ein Rückgang der Bevölkerung von 190.103 Einwohnern im Jahr 1991 auf 187.827 im Jahr 1993 zu verzeichnen. Einzig die Kommunen am Berliner Stadtrand konnten eine steigende Einwohnerzahl verzeichnen. Zwischen 1994 und 1999 ist die Bevölkerung im Landkreis Oder-Spree wieder gewachsen. So lebten im Jahr 1999 196.784 Menschen im Landkreis. Ab dem Jahr 2000 sank die Bevölkerung kontinuierlich auf 176.850 im Jahr 2013 ab (Mikrozensus im Jahr 2011 brachte statistische Bereinigung der Bevölkerung um nahezu 5.000 Personen). Seit 2014 hat sich die Bevölkerungsentwicklung stabilisiert und insgesamt einen leicht positiven Trend genommen.

Entwicklung der Einwohnerzahl von 2014 – 2018 im Landkreis Oder-Spree*				
2014	2015	2016	2017	2018
177.823	**182.397**	**178.849**	**178.347**	**178.658**

* Quelle: Landkreis Oder-Spree (2020); Statistisches Jahrbuch, Seite 20

Der Ausschlag im Jahr 2015 ist auf die „Flüchtlingskrise“ zurückzuführen, da die Erstaufnahmeeinrichtung des Landes Brandenburg im Landkreis Oder-Spree angesiedelt ist. Allerdings gibt es gegenläufige Entwicklungen innerhalb des Landkreises. Hingegen die Kommunen im unmittelbaren Umfeld der Stadt Berlin seit 1993 positive Bevölkerungsentwicklungen zu verzeichnen haben, mussten einige Kommunen im peripheren Bereich äußerst starke Bevölkerungsverluste hinnehmen.[1]

Im Hinblick auf die Altersstruktur im Landkreis Oder-Spree hat sich seit dem Jahr 2000 wie nachfolgend abgebildet eine Verschiebung der Altersgruppen (Kinder, Erwerbsfähige, Nicht mehr Erwerbsfähige) ergeben.

Altersstruktur im Landkreis Oder-Spree						
	Kinder		Erwerbsfähige		Nicht mehr Erwerbsfähige	
	0 bis unter 15 Jahre		15 bis unter 65 Jahre		65 Jahre und älter	
	absolut	Anteil in %	absolut	Anteil in %	absolut	Anteil in %
2000	25.730	13,1	140.290	71,4	30.433	15,5
2005	19.183	10,1	132.857	69,7	38.688	20,3
2011	20.460	11,2	119.626	65,4	42.712	23,4
2011*	20.140	11,3	115.340	64,9	42.310	23,8
2017	22.279	12,5	110.045	61,7	46.023	25,8
2018	22.643	12,7	108.837	60,9	47.178	26,4

Quelle: vgl. Landkreis Oder-Spree (2020); Statistisches Jahrbuch 2018, Seite 29
*Basis Zensus

Insgesamt hat sich die Gruppe der erwerbsfähigen Personen stark verringert. Diese stellte im Jahr 2000 noch einen Anteil von 71,4 Prozent der Gesamtbevölkerung, im Jahr 2018 hingegen lediglich noch 60,9 Prozent. Dies bedeutet einen absoluten Rückgang um etwa 31.500 erfasste Personen. Im Bereich der unter 15 Jährigen wurde zwischen 2000 und 2005 ein Rückgang registriert. Seit dem Jahr 2005 wächst die Bevölkerungsgruppe der unter 15-jährigen leicht an und erreicht gemessen am prozentualen Bevölkerungsanteil mit 12,5 Prozent im Jahr 2017 den höchsten Stand seit 2001 (12,4 Prozent). Im Folgejahr hat sich der Anteil des Personenkreises unter 15 Jahre weiter erhöht und erreichte mit 22.643 Personen einen neuen Höchststand seit dem Jahr 2002 (22.641).

Der Anteil der nicht mehr erwerbsfähigen Personen wächst seit dem Jahr 2000 kontinuierlich an. Die Zahl der über 65-Jährigen ist zwischen den Jahren 2000 und 2018 um etwa 16.750 Personen von 30.433 Personen auf 47.178 Personen angewachsen. Gemessen an der gesunkenen

[1] Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Stand 2018); Bevölkerungsstand, Lange Reihe

Gesamtbevölkerung hat sich der Anteil dieser Bevölkerungsgruppe in den Vergleichsjahren um fast 11% erhöht.

2.4 Infrastruktur

2.4.1 Straßennetz

Mit der Bundesautobahn 12 (Europastraße 30) verläuft die wichtigste Transitstrecke zwischen Ost- und Westeuropa durch den Landkreis Oder-Spree. Die A12 führt dabei in einer Ost-West-Ausrichtung von Frankfurt (Oder) bis zum Dreieck Spreeau, wo sie in die Bundesautobahn A10 (E55/ Berliner Ring) mündet und die Stadt Berlin umschließt.
Die A12 weist seit Jahren steigende Verkehrszahlen auf. Als wichtigste Transitstrecke zwischen Ost- und Westeuropa ist auf der Bundesautobahn 12 ein überdurchschnittlich hoher Anteil an LKW-Verkehr zu verzeichnen. Die nachstehende Tabelle zeigt die Verkehrszahlen auf der BAB 12

Verkehrsstärkedaten BAB 12 (Jahr 2015)				
	Dreieck Spreeau	Fürstenwalde	Jacobsdorf	Frankfurt (Oder)
Gesamt	45.233	39.025	35.155	25.859
davon Schwerlastverkehr	11.563	11.126	9.242	10.976

Quelle: vgl. Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg; Verkehrsstärkedaten 2015

Die A12 ist vierspurig ausgebaut und verfügt zusätzlich über einen Standstreifen in beiden Richtungen.

Das Verkehrsnetz der Bundesautobahnen im Landkreis Oder-Spree wird durch 639 Kilometer überregional bedeutende Bundes- und Landesstraßen ergänzt. Im Weiteren ist der Landkreis Oder-Spree Träger von 155 Kilometern Kreisstraßennetz, das die Ortschaften und Zuwegungen zu den überregionalen Straßen erschließt.

2.4.2 Schienennetz

Ein erheblicher Anteil des Güter- sowie Personenverkehrs wird ebenfalls über das Schienennetz realisiert. Die dabei wichtigste Schienenführung verläuft wie auch die BAB 12 in einer Ost-West-Achse und verbindet die Bundeshauptstadt Berlin mit dem Oberzentrum Frankfurt (Oder).

Die wichtigste Personenbeförderungs-Linie RE1 der DB Regio AG im Landkreis Oder-Spree verkehrt dabei im 30-Minuten (Erkner und Fürstenwalde/ Spree) bzw. an kleineren Bahnhöfen (Fangschleuse, Hangelsberg, Berkenbrück, Briesen (Mark), Jacobsdorf (Mark) und Pillgram) im Stundentakt.
Ab Dezember 2022 wird die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft (ODEG) den Betrieb der Linie übernehmen.

Mit der Linie RB36 der Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) verkehrt eine weitere Linie mit einer Ost-West-Achse im Landkreis Oder-Spree zwischen Königs-Wusterhausen und Frankfurt (Oder).

Eine weitere Linie der NEB verkehrt mit der RB35 auf dem Schienennetz Fürstenwalde-Beeskow, hier wird jedoch nur zwischen Fürstenwalde und der Haltestelle Bad-Saarow-Klinikum verkehrt, sodass eine Verbindung zwischen dem RE1 und der RB36 erst mit der Anschlussstelle Frankfurt (Oder) hergestellt wird.

In einer Nord-Süd-Richtung verbindet die Bahnstrecke Cottbus-Frankfurt (Oder) die östlichen und grenznahen Oberzentren des Landes Brandenburg. Stündlich verkehrt zudem die Linie RE1 zwischen Eisenhüttenstadt und Frankfurt (Oder).

Am Bahnhof Erkner ist der Übergang zum Liniennetz der Berliner S-Bahn hergestellt. Weitere Anschlüsse zum Berliner S-Bahn-Netz sind durch die Straßenbahnen in den Gemeinden Woltersdorf und Schöneiche b. Berlin gegeben. Die Straßenbahnlinie 87 verkehrt zwischen Berlin (S-Bahnhof Rahnsdorf) und Woltersdorf (Schleuse). Die Linie 88 verkehrt zwischen Berlin (S-Bahnhof Friedrichshagen) – über Schöneiche – und Alt Rüdersdorf (Straßenbahnschleife).
Die Woltersdorfer Straßenbahn GmbH befindet sich jeweils zu 50 Prozent in Anteilseignerschaft der Gemeinde Woltersdorf und dem Landkreis Oder-Spree. Mehrheitsgesellschafter der Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH ist die Niederbarnimer Eisenbahn AG mit 70 Prozent der Anteile. Weiterhin halten die Gemeinden Schöneiche b. Berlin und Rüdersdorf jeweils 15 Prozent der Anteile.

2.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Oder-Spree wird durch die Busverkehr Oder-Spree GmbH bereitgestellt. Mehrheitsgesellschafter ist die Deutschen Bahn Regio AG mit 51 Prozent der Anteile. Die weiteren Anteile werden durch den Landkreis Oder-Spree gehalten.

Das Linienbündel „Oder-Spree/Bus“ umfasst gegenwärtig 36 Linien – darunter jeweils vier Linien des innerstädtischen Linienverkehrs in den Städten Eisenhüttenstadt und Fürstenwalde/ Spree.

Lfd.	Liniennr.	Linienweg
Stadtlinien Eisenhüttenstadt		
1	451	Werkstraße – Arcelor Mittal
2	452	Omnibusbahnhof – Inselfriedhof - Omnibusbahnhof
3	453	Bhf Glashüttenstraße – Lindenallee – Beeskower Straße – Arcelor Mittal - QualifizierungsCentrum
4	454	Bahnhof Vorplatz – Friedensplatz – Mittelschleuse - Busbahnhof
Stadtlinien Fürstenwalde		
5	1 (411)	Platz der Solidarität – Paul-Frost-Ring – Grüner Grund – Bahnhof Nord
6	2 (412)	Bahnhof – Gewerbe Ost
7	3 (413)	Bahnhof – Platz der Solidarität
8	4 (414)	Bahnhof – Einkaufszentrum Nord

Lfd.	Liniennr.	Linienweg
Regionallinien		
9	400	Beeskow – Grunow – Müllrose - Eisenhüttenstadt
10	A400	Ausflugslinie Schlaubetal Jacobsdorf – Bremsdorf (saisonal 01.05 bis 04.10.)
11	401	Beeskow – Friedland - Eisenhüttenstadt
12	402	Beeskow – Friedland – Lieberose - Jamlitz
13	403	Fürstenwalde – Pfaffendorf – Wilmersdorf – Görzig - Beeskow
14	404	Beeskow – Tauche – Kossenblatt - Mittweide
15	405	Beeskow – Tauche – Ahrensdorf – Kehrigk - Storkow
16	406	Storkow – Kummersdorf – Spreenhagen - Wolzig
17	407	Storkow – Görsdorf – Kolberg - Schwerin
18	418	Hohenbinde – Erkner – Woltersdorf – Rüdersdorf, Krankenhaus
19	420	Erkner – Woltersdorf - Schöneiche
20	424	Erkner – Neu Zittau – Burig – Steinfurt - Gosen
21	428	Erkner – Gosen – Wernsdorf – Niederlehme, OT Ziegenhals
22	429	Erkner – Grünheide – Kagel – Kienbaum - Herzfelde
23	430	Fürstenwalde – Bad Saarow – Diensdorf-Radlow – Lindenberg - Beeskow
24	431	Fürstenwalde – Alt Golm – Bad Saarow – Wendisch Rietz
25	432	Fürstenwalde – Trebus – Beerfelde - Müncheberg
26	433	Fürstenwalde – Hasenfelde – Heinersdorf - Arensdorf
27	434	Fürstenwalde – Berkenbrück – Wilmersdorf – Alt Madlitz – Briesen - Pillgram
28	435	Fürstenwalde – Rauen – Reichenwalde - Storkow
29	436	Fürstenwalde – Spreenhagen – Erkner
30	440	Eisenhüttenstadt – Neuzelle – Bahro - Steinsdorf
31	441	Eisenhüttenstadt – Neuzelle – Wellmitz – Ratzdorf – Breslack – Coschen - Steinsdorf
32	442	Beeskow – Müllrose – Frankfurt (Oder)
33	443	Eisenhüttenstadt – Schernsdorf – Müllrose – Frankfurt (Oder)
34	445	Frankfurt (Oder), Lossow – Brieskow-Finkenheerd – Groß Lindow - Müllrose
35	447	Jacobsdorf – Dubrow – Neubrück – Biegenbrück - Müllrose
36	448	Eisenhüttenstadt – Vogelsang – Ziltendorf – Wiesenau – Brieskow-Finkenheerd – Frankfurt (Oder), Lossow

Quelle: Landkreis Oder-Spree; Eigene Daten

2.4.4 Wasserstraßen

Durch den Landkreis Oder-Spree führen als Bundeswasserstraßen mit Bedeutung für die Binnenschifffahrt die Oder und die Spree-Oder-Wasserstraße mit ihren Zugängen durch den Binnenhafen in Eisenhüttenstadt und den Werkshafen in Fürstenwalde/ Spree.

Die Oder, die aufgrund stark schwankender Wasserstände sehr eingeschränkt schiffbar ist, verläuft entlang der deutsch-polnischen Grenze und ist über die Spree-Oder-Wasserstraße mit den Häfen in unserer Region sowie denen in Berlin verbunden.

Die Spree-Oder-Wasserstraße und die Dahme-Wasserstraße (Verbindung zum Dahme-Seegebiet) haben eine äußerst wichtige Funktion in Bezug auf den Wassertourismus. Sie sind über die Hauptstadt Berlin und den Teltow-Kanal mit dem Elbe-Havel-Kanal verbunden.

Die Spree hat als Landeswasserstraße im Bereich der Unteren Spree touristische Bedeutung als Hauptwasserwanderroute 2.3, besonders auch im Rahmen der „Märkischen Umfahrt“, die gegenwärtig vor allem für muskelbetriebene Boote geeignet ist und dementsprechend vermarktet wird.

2.4.5 Touristische Infrastruktur

In der Region besteht inzwischen ein weit verzweigtes Netz mit etwa 600 km gut ausgebauten Radwegen. Unter anderem verlaufen in diesem Netz auch die nachstehenden Radfernwege:

- Europaweg 1
- Oder-Neiße-Radweg
- Tour Brandenburg
- Spreeradweg
- Märkische Schlössertour
- Route 6 „Radrouten Historische Stadtkerne“

Die regional bedeutsamsten Radwege von touristischer Bedeutung sind u.a.:

- Radweg Beeskow-Sulecin
- Oder-Spree-Tour
- Oderbruchbahnradweg
- Mönchstour
- Schwielochsee-Tour
- Drei-Seen-Tour
- Teufelstour

Wichtige Wanderwege der Region sind:

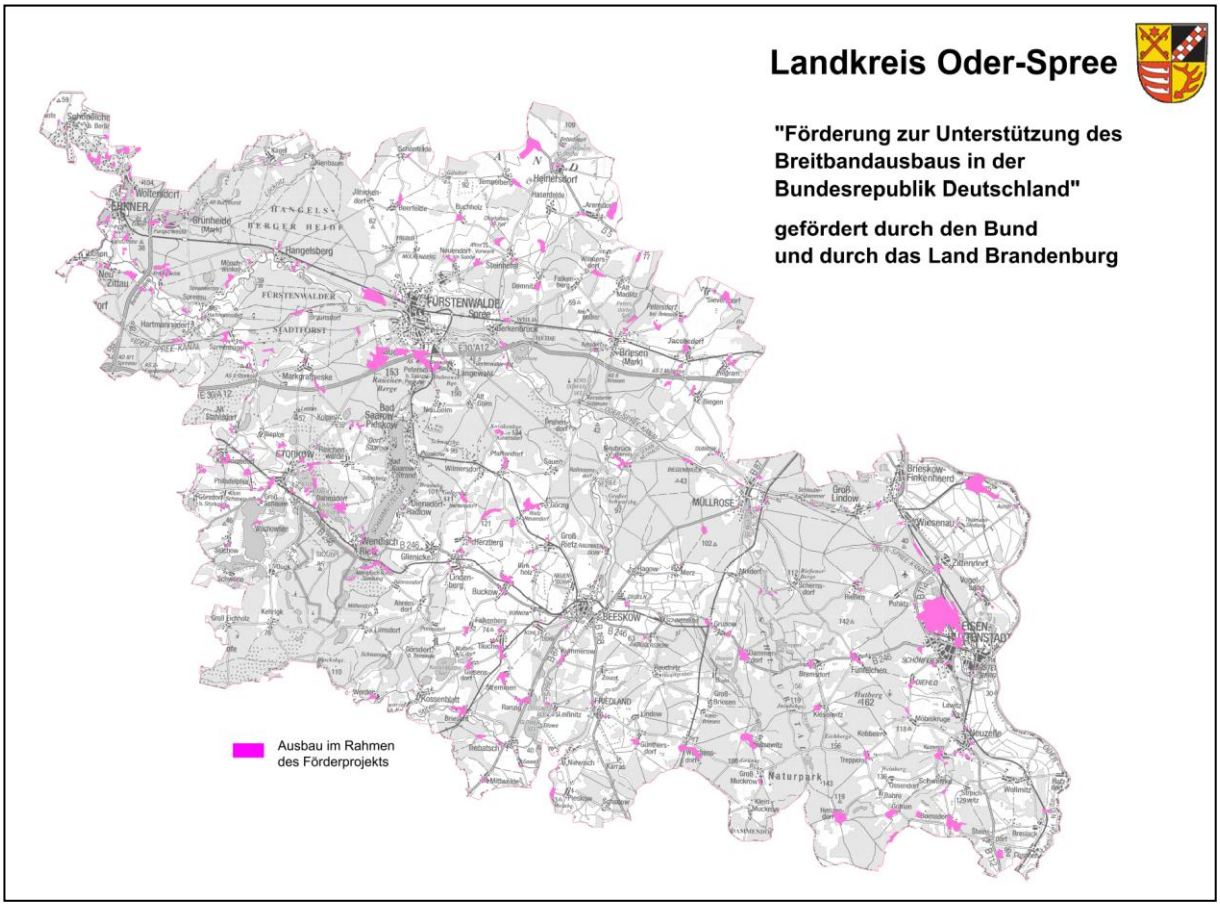
- Schlaubetal-Wanderweg
- Rundtour um den Maxsee
- Auf dem 66-Seen-Rundweg
- Rüdersdorfer Heide - Kranichsberg (Aussichtsturm)
- Von Bad Saarow in die Rauener Berge (Aussichtsturm)

2.4.6 Digitale Infrastruktur

Für die Ansiedlung von Unternehmen und privaten Haushalten ist die gesicherte Dateninfrastruktur über breitbandige Internetanschlüsse oder ein gegebenes 4G oder 5G-Netz ausschlaggebend und wichtige Voraussetzung zugleich.

Die noch vorhandenen Unterversorgung (die sogenannten „weißen NGA-Flecken“) sind hauptsächlich in den peripheren Lagen der Ortschaften und in kleineren Ansiedlungen im ländlichen Raum des Landkreises festzustellen.
Ein in dieser Hinsicht wesentlicher Schritt zur Verbesserung der Versorgungssituation ist mit der Umsetzung des Landesprogrammes „Brandenburg Glasfaser 2020“ des Ministeriums Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg (Legislaturperiode 2014-2019) zur Errichtung eines glasfaserbasierten Breitbandausbaus gegangen worden. Dieses Programm ist im Landkreis Oder-Spree bereits im Jahr 2015 nahezu vollständig zum Abschluss gekommen.
Neuere Anforderungen an ein leistungsfähiges Breitbandnetz formulierte die Bundesregierung mit der digitalen Agenda für Deutschland im August 2014. Demnach sollen flächendeckend 50 Mbit/s verfügbar sein. Dieses Ziel ist gegenwärtig noch nicht erreicht.

Abbildung 2: Übersicht zum Ausbau der Breitbandversorgung im Rahmen der Breitbandausbauförderrichtlinie des Bundes



Zur Beseitigung des Großteils dieser „weißen NGA-Flecken“ hat der Landkreis Oder-Spree in Abstimmung mit seinen Kommunen die Förderung eines Infrastrukturbauprojektes im Rahmen der Richtlinie für die Förderung zur Unterstützung des Breitbandausbaus in der Bundesrepublik Deutschland (Breitbandausbauförderrichtlinie) beantragt.

Der Gesamtbedarf (Höhe der Wirtschaftlichkeitslücke) beträgt 41.897.456 Euro. Der Förderbescheid liegt bereits vor.
Dabei beträgt die Zuwendung des Bundes 25.138.473 Euro (60 Prozent). Seitens des Landes Brandenburg wird die Investition des Breitbandausbaus mit zusätzlichen Mitteln in Höhe von 14.144.581 Euro (darunter Anteil Übernahme kommunaler Anteil für finanzschwache Kommunen 1.216.434 Euro) ko-finanziert. Der Landkreis Oder-Spree sichert das Investitionsvorhaben mit einem Eigenanteil von 2.614.402 Euro.
Der Ausbau umfasst etwa 8.500 Anschlussnehmer und 68 Schulen/ Bildungseinrichtungen und wird von Oktober 2019 bis November 2022 durchgeführt.

Der Versorgungsgrad der Haushalte und Unternehmen mit mindestens 30Mbit/s im Landkreis Oder-Spree wird nach dem Ausbau mit den Mitteln des Bundes, des Landes und des Landkreises auf etwa über 95% ansteigen. Eine Abdeckung mit 50Mbit/s kann in etwa in zwischen 90 bis 95 Prozent der Haushalte und Unternehmen erreicht werden.

2.5 Soziale Infrastruktur

2.5.1 Kindertagesstätten und Kindertagespflege

Seit 2008 hat sich die Zahl der Kinder >12 Jahren im Landkreis Oder-Spree jährlich positiv entwickelt. Waren im Jahr 2008 16.043 Kinder statistisch erfasst, konnten im Landkreis Oder-Spree bereits 2014 16.840, im Jahr 2016 17.721 und im Jahr 2017 18.136 Kinder im Alter <12 Jahren registriert werden. Der signifikante Anstieg in den Jahren 2015 – 2017 ist wie die Bevölkerungsentwicklung im Jahr 2015 ebenfalls auf die „Flüchtlingskrise“ zurückzuführen.
Die Kinder werden im Landkreis Oder-Spree in 148 Kindertagesstätten betreut (Stand Januar 2020). Darunter sind 36 als eigenständige Horteinrichtungen ausgewiesen. Innerhalb der letzten zehn Jahre wurden im Landkreis Oder-Spree 30 Kindertagesstätten zusätzlich in Betrieb genommen (2009 = 118; 2014 = 130 und 2017 = 148). Im Hinblick auf die Kindertagespflegestellen war zwischen 2010 und 2013 noch ein Anstieg um elf Angebote zu verzeichnen. Im letzten Planungszeitraum baute dieses Angebot jedoch um 16 Stellen ab. Seit 2018 hat sich das Angebot um zwei weitere Kindertagespflegestellen verringert, sodass im gesamten Landkreis Oder-Spree noch 46 (Stand Januar 2020) Kindertagespflegestellen vorhanden sind. Diese bieten eine Kapazität von etwa 220 Plätzen für Kinder im Alter von 0 – >3 Jahren. Ausschlaggebend für den Rückgang der Kindertagespflegeangebote waren der Wechsel von Kindertagespflegepersonen mit pädagogischer Ausbildung in eine Kindertagesstätte sowie das Ausscheiden durch Erreichen der Regelaltersrente Ein alternatives Angebot wird durch die wachsende Anzahl der Eltern-Kind-Zentren geschaffen.[2]

[2] Vgl. Landkreis Oder-Spree (2019); Bedarfsplan für Kindertagesbetreuung im Landkreis Oder-Spree – Fortschreibung 2019-2023

2.5.2 Schulen und Schulformen

Im Landkreis Oder-Spree werden die Schülerinnen und Schüler 70 Schulen unterrichtet. Von diesen Schulen befinden sich 31 Schulen in Trägerschaft der Ämter, Städte und Gemeinden, 15 Schulen in Trägerschaft des Landkreises und 24 Schulen in freier Trägerschaft.

Übersicht der Schulformen im Landkreis Oder-Spree
- 34x Grundschulen
- 3x Grund- und Oberschulen
- 12x Oberschulen
- 2x Gesamtschulen
- 8x Gymnasien
- 3x Schulen mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt „Lernen“
- 3x Schulen mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt „geistige Entwicklung“
- 1x Oberstufenzentrum
- 4x Berufsbildende Schulen

Der Landkreis Oder-Spree wird zwischen 2011 und 2020 (Planansatz) etwa 93 Millionen Euro für seine Schulen verauslagt haben. Darunter werden knapp 59 Millionen Euro allein für investive Baumaßnahmen, sprich Schulneubauten und Schulerweiterungsbauten, geflossen sein. Zusätzlich werden die Allgemeinen und Einzelinstandsetzungen nach Abschluss des Haushaltjahres 2020 mit etwa 13 Millionen Euro zu Buche schlagen. Diese wichtige Investition in die Bildungseinrichtungen in kreislicher Trägerschaft wird auch in den kommenden Jahren fortgeführt. Zwischen 2021 bis 2023 werden nach bisherigem Stand etwa 46,15 Millionen Euro dafür ausgegeben werden. Darunter sind allein 37,15 Millionen Euro für investive Baumaßnahmen und weitere 3,15 Millionen Euro für Allgemeine und Einzelinstandhaltungsmaßnahmen vorgesehen. Unter anderem plant der Landkreis Oder-Spree am Standort Fürstenwalde mit einem Schulersatzneubau für die Regine-Hildebrandt-Schule (Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt „geistige Entwicklung“) sowie mit einem Ersatzneubau der Morus-Oberschule mit dem Wechsel der Schulform von der Oberschule zur Gesamtschule am Standort Erkner.[3]

Kommunalpolitisch wird derzeit über die Errichtung eines Gymnasiums in der Gemeinde Schöneiche bei Berlin diskutiert.

Bereits im Jahr 2011 wurde mit der Fertigstellung des ersten Erweiterungsbaus am Schulstandort Erkner mit der Erneuerung des Schulcampus Carl-Bechstein-Gymnasium begonnen. Im Jahr 2018 konnte der zweite Erweiterungsbau offiziell an die Nutzer übergeben werden.

Voraussichtlich im Dezember 2020 wird darüber hinaus der Neubau der Spreeoberschule am Standort Fürstenwalde zur Nutzung übergeben werden. Mit der späteren Errichtung einer Grundschule auf dem benachbarten Grundstück des ehemaligen Finanzamtes in Fürstenwalde sowie weiterer Schulanlagen und sozialer Einrichtungen soll hier ein Schulcampus entstehen.

[3] Landkreis Oder-Spree; Eigene Daten

2.5.3 Gesundheitsversorgung

Die Gesundheitsversorgung wird im Landkreis Oder-Spree mit fünf Krankenhäusern abgedeckt. Das größte Krankenhaus ist das Helios-Klinikum in der Gemeinde Bad Saarow. Das Klinikum hat 1.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in 17 Abteilungen, 3 Instituten sowie einer zentrale Notaufnahme beschäftigt und unterhält ein Medizinisches Versorgungszentrum. Seit 2015 ist das Helios-Klinikum ein akademisches Lehrkrankenhaus.
Das Evangelische Krankenhaus „Gottesfriede“ in Woltersdorf ist als Fachklinik für Innere Medizin und Geriatrie (Altersmedizin) eine Einrichtung der medizinischen Grundversorgung.
Ein weiteres Krankenhaus der Grundversorgung befindet sich mit dem Oder-Spree-Krankenhaus in der Kreisstadt Beeskow. Träger ist der Landkreis Oder-Spree.
Das städtische Krankenhaus Eisenhüttenstadt stellt die Grund- und Regelversorgung für Eisenhüttenstadt und Umgebung sicher. Ebenfalls unterhält das Krankenhaus ein Medizinisches Versorgungszentrum. Weiterhin erfolgt eine medizinische Abdeckung durch drei weitere Krankenhäuser, die sich im näheren Umfeld des Landkreises Oder-Spree befinden. Diese sind das Immanuel Klinikum Rüdersdorf (Klinik der Akut- und Regelversorgung und Psychiatrie), das Unfallkrankenhaus in Berlin/ Marzahn (Schwerpunkt- und Lehrkrankenhaus) sowie das Rhön-Klinikum in Frankfurt (Oder) als weiterem Krankenhaus der Schwerpunktversorgung. Die Krankenhäuser decken darüber hinaus, neben den 109,75 praktizierenden Hausärzten und über 100 weiteren Fachmedizinern (stand 31.12.2019), einen Teil der ambulanten Versorgung im Landkreis Oder-Spree ab (Angabe der Kassenärztlichen Vereinigung Brandenburg)

Mit der MEDIAN Klinik in Grünheide ist ebenfalls ein Fachkrankenhaus für neurologisches Frührehabilitation (Phase B) und Fachklinik für neurologisch-neurochirurgische Rehabilitation Phasen C und D im Landkreis Oder-Spree ansässig. In der Gemeinde Woltersdorf befindet sich seit dem Jahr 2019 ebenfalls ein stationäres Hospiz.

In Trägerschaft des Landkreises befindet sich seit dem Jahr 2010 die Rettungsdienst im Landkreis Oder-Spree GmbH. Mit einem Bestand von 11 bestehenden Rettungsdienstwachen und weiteren stationierten Notärzten (Woltersdorf, Erkner, Spreenhagen, Storkow (Mark), Fürstenwalde/ Spree, Magaretenhof b. Steinhöfel, Briesen (Mark), Müllrose, Brieskow-Finkenheerd, Neuzelle, Weichensdorf b. Friedland) kann der Landkreis Oder-Spree ein gesichertes Rettungswesen für seine Bevölkerung vorweisen.

2.6 Wirtschaftsstruktur

2.6.1 Wirtschaftssektoren

Der Landkreis Oder-Spree verzeichnete im Jahr 2017 ein Bruttoinlandsprodukt (BIP) von 4,68 Milliarden Euro. Ausgehend vom Jahr 2010 (3,57 Mrd. Euro) ist das BIP des Landkreises Oder-Spree demnach um 31,1 Prozent bzw. 1,11 Mrd. Euro gewachsen.
Gemessen am BIP des Landes Brandenburg entspricht dies einem Anteil von 6,6 Prozent. Seit 2011 ist der Anteil am Bruttoinlandsprodukt des Landes damit um 0,3 Prozent gestiegen. Insbesondere in den

Jahren 2014, 2016 und 2017 konnte ein erhebliches Wachstum i.H.v. 5,5%, 5,1% und 4,8% des BIP's erzielt werden.
Mit 60,5 Prozent (2,56 Mrd. Euro) erbrachte der Dienstleistungssektor (tertiärer Sektor) 2017 den größten Anteil zur Bruttowertschöpfung von insgesamt 4,22 Mrd. Euro.[4] Trotz des großen Anteils verzeichnet der Landkreis Oder-Spree einen vergleichsweise geringen Tertiarisierungsgrad. Im Land Brandenburg betrug der Anteil des Dienstleistungssektors an der Bruttowertschöpfung etwa 71,1 Prozent (Land- und Forstwirtschaft, Fischerei: 1,9 Prozent; Produzzierendes Gewerbe 27,5 Prozent)[5]

Erklärt werden kann dieser signifikante Unterschied mit dem stark ausgeprägten produzierendem Gewerbe (sekundärer Sektor). Dieser trug im Jahr 2017 einen Anteil von 37,4 Prozent (1,58 Mrd. Euro) zur Bruttowertschöpfung bei. Die restlichen 2,1 Prozent wurden im primären Sektor erwirtschaftet. Der Bereich der Land- und Forstwirtschaft sowie des Fischereigewerbes ist trotz des vergleichsweisen geringen Anteils an der Bruttowertschöpfung ein wichtiger sowie strukturgebender Bestandteil des Landkreises Oder-Spree und schafft gerade in den ländlichen Räumen viele Arbeitsplätze.

2.6.2 Arbeitsmarkt

Der Arbeitsmarkt im Landkreis Oder-Spree hat in den zurückliegenden 15 Jahren insgesamt eine erfreuliche Entwicklung genommen. Im gesamten Zeitraum hat sich die Zahl der Arbeitslosen von 16.763 auf 5.477 verringert. Dies entspricht einer Reduzierung um über 67%. Einhergehend mit der verringerten Zahl der Arbeitslosen sind ebenfalls die Zahlen der Arbeitssuchenden (Enthält arbeitslose Arbeitssuchende und nicht arbeitslose Arbeitssuchende) stark zurückgegangen. Waren dies im Jahr 2005 noch 26.284 Personen, so standen dem mit Stand vom 31.12.2019 etwa 10.533 Personen gegenüber.

Entwicklung des Arbeitsmarktes im Landkreis Oder-Spree (Dezember des Jahres)								
Jahr	**2005**	**2010**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**
Arbeitssuchende gesamt	26.284	19.712	16.138	14.705	13.704	12.283	11.189	10.533
Arbeitslose gesamt	16.763	9.656	8.092	7.702	7.072	6.455	5.849	5.477
in Prozent	16,7	10,8	9,0	8,6	8,0	7,3	6,2	5,8
Rechtskreis SGB II**	10.824	6.379	5.614	5.635	5.199	4.565	4.094	3.698
Rechtskreis SGB III*	5.939	3.277	2.478	2.067	1.873	1.890	1.755	1.779
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte***	61.421	65.162	67.152	67.803	68.352	68.963	69.484	-

* Leistungen der deutschen Arbeitslosenversicherung bei Eintritt der Arbeitslosigkeit
** Leistungen für die Grundsicherung von erwerbsfähigen Personen
*** Juni des Jahres/ nach Wohnort/ Jahr 2000: 61.421
Quelle: Landkreis Oder-Spree (2020); Statistisches Jahrbuch 2018, Seite 99 / i.V.m. Agentur für Arbeit (2019); Arbeitsmarktreport

[4] Vgl. Landkreis Oder-Spree (2020); Statistisches Jahrbuch 2018, Seite 122
[5] Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2019); Statistischer Bericht P I 1 – j / 18, Seite 6

Die positive Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt ist auf zwei gegenläufige Effekte zurückzuführen. Zunächst trägt die gute konjunkturelle Lage seit 2010 maßgeblich zur positiven Entwicklung bei. Dementsprechend hat sich die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Oder-Spree von 61.421 Personen im Jahr 2005 auf 69.484 im Jahr 2018 erhöht. Damit erreicht die sozialversicherungspflichte Beschäftigung nahezu den Stand des Jahres 2000 (69.732 Personen).
Darüber hinaus ist, wie unter Punkt 2.3. dargestellt, die Anzahl der erwerbsfähigen Personen im Landkreis Oder-Spree durch Verzug oder Eintritt in das Renteneintrittsalter (demografischer Wandel) stark zurückgegangen.

2.6.3 Pendlerbewegungen

Die gute Beschäftigungslage der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Oder-Spree ist auf die Nähe zur Bundeshauptstadt Berlin sowie zum Oberzentrum Frankfurt (Oder) geprägt. Von den 69.484 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pendeln 30.384 zur Arbeit in einen andere Region. Dies entspricht etwa 43,7 Prozent der Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Oder-Spree. Demgegenüber pendeln 16.411 Beschäftigte aus einer anderen Region in den Landkreis Oder-Spree zur Arbeit. Insgesamt ergibt sich demnach ein Saldo von -13.973 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Daraus ergibt sich, dass 55.511 Personen einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung im Landkreis Oder-Spree nachgehen.

Die größten Pendlerströme lassen sich wie folgt darstellen:

Pendlerbewegungen Landkreis Oder-Spree (Stand Juni 2018)			
Auspendler		**Einpendler**	
Ort	**Anzahl**	**Ort**	**Anzahl**
Stadt Berlin	13.159	Stadt Berlin	3.721
Frankfurt (Oder)	5.512	Märkisch Oderland	3.526
Märkisch Oderland	2.850	Frankfurt (Oder)	2.606
Dahme-Spreewald	2.294	Dahme-Spreewald	1.355
Teltow-Fläming	538	Spree-Neiße	781

Quelle: Agentur für Arbeit; Pendleratlas

Bei der Betrachtung der Auspendler nach Berlin liegt der Landkreis Oder-Spree im Vergleich zu den anderen Landkreisen des Landes Brandenburg, die eine gemeinsame Grenze mit der Stadt Berlin haben, auf dem letzten Platz (Vgl.: Platz 1 – Oberhavel: 34.013; Platz 2 – Barnim: 28.966; … Platz 8 – Potsdam: 18.209; Platz 9 – Oder-Spree: 13.159). Ebenfalls liegt der Anteil der Auspendler mit 43,7 Prozent vergleichsweise niedrig. Alle weiteren Landkreise mit einer gemeinsamen Grenze zu Berlin liegen bei dem Auspendleranteil über 50 Prozent.[6]

[6] Agentur für Arbeit; Pendleratlas

3 Ansiedlungsvorhaben der Tesla Manufacturing Brandenburg SE – „Gigafactory Berlin“

3.1 Das Unternehmen Tesla

Das Unternehmen Tesla Motors (heute Tesla Incorporated) wurde im Juli 2003 von Martin Eberhard und Marc Tarpenning gegründet und ist ein US-amerikanischer Produzent von Elektroautos sowie Stromspeicher und Photovoltaikanlagen. Seinen Hauptsitz hat das Unternehmen im amerikanischen Palo Alto im kalifornischen Silicon Valley. Das eigens gesetzte Credo des Unternehmens lautet: „Je schneller wir unsere Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen überwinden und eine emissionsfreie Zukunft verwirklichen, desto besser.“ Daher versteht es Tesla als eigene Mission, den Übergang zu nachhaltiger Energie durch erschwingliche Elektrofahrzeuge und Energieprodukte zu beschleunigen.[7]

Weltweit produziert Tesla Elektrofahrzeuge und Energieprodukte an derzeit 5 Standorten: Tesla Factory Fremont (Kalifornien), Gigafactory 1 Reno (Nevada), Gigafactory 2 Buffalo (New York) und seit Ende Dezember 2019 mit der Gigafactory 3 in Nanhui New City (Shanghai). Die 4. Gigafactory ist in Grünheide (Brandenburg) geplant. [8]

Tesla Inc. beschäftigte Ende 2018 weltweit 48.817 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.[9]

Nachdem Tesla über viele Jahre hinweg Probleme bei der Produktion und beim Vertrieb der Elektromobile zu verzeichnen hatte, konnte dieser Punkt insbesondere im Jahr 2019 überwunden werden. Zwischen Oktober und Dezember produzierte Tesla fast 105.000 Fahrzeuge und lieferte 112.000 weltweit aus. Im Jahresergebnis konnte Tesla damit 367.500 E-Autos ausliefern. Dies entspricht einem Wachstum von über 50% gegenüber dem Vorjahr und stellt zugleich den Absatzrekord des Unternehmens dar. Das absatzstärkste (weltweit ausgelieferte) Fahrzeug ist das Model 3 mit 92.550 im vierten sowie 79.600 im dritten Quartal 2019.[10]

Im Jahr 2020 will das Unternehmen weltweit mehr als 500.000 Fahrzeuge ausliefern. Die benötigten Produktionszahlen könne das Unternehmen sicherstellen. Mit dem „Model S“, dem „Model 3“ und dem „Model X“ produziert Tesla drei Fahrzeuge für den privaten Haushalt. Künftig soll mit der Produktion des „Model Y“ auch ein Fahrzeug im Segment der SUV-Karosserie angeboten werden. Für die Produktion und Auslieferung (Markteinführung) des „Model Y“ ist das Ende des ersten Quartals 2020 vorgesehen.[11]

---

[7] Vgl. Tesla; Über Tesla, online unter: https://www.tesla.com/de_DE/about
[8] Vgl. Berkel, Manuel; Tesla-Fabrik bei Berlin – Giga oder Gaga
[9] Vgl. Statista; Anzahl der Mitarbeiter von Tesla Motors in den Jahren 2008 bis 2018
[10] Vgl. Henßler, Sebastian; Tesla: 112.000 Model 3, S & X im 4. Quartal 2019 – Rekordjahr geknackt!
[11] Vgl. Henßler, Sebastian; Tesla: 500.000 E-Autos in 2020, Model Y mit mehr Reichweite und Auslieferungsstart April

3.2 Zeitliche Abfolge – Von der Ankündigung bis zur Durchführung

Am 12. November 2019 verkündete der geschäftsführende Vorstandsvorsitzende der Tesla Incorporated, Elon Musk, bei der Verleihung des „goldenen Lenkrads“ das Vorhaben, eine Gigafactory (Berlin) in Grünheide OT Freienbrink zu errichten. Zu diesem Zeitpunkt war das Land Brandenburg, vertreten durch den Minister für Wirtschaft, Herrn Prof. Dr. Steinbach bereits seit etwa 3 Monaten mit Vertretern von Tesla zur Standortfrage im Gespräch.
Seitens des Landkreises wurden ebenfalls der Landrat, Herr Rolf Lindemann, sowie der Erste Beigeordnete, Herr Sascha Gehm, in die vertraulichen Gespräche einbezogen.

Das Land Brandenburg reagierte nach der Ankündigung schnell und lud bereits am Tag nach der offiziellen Bekanntgabe zu einem Pressetermin in die Staatskanzlei. Hier waren vertreten:

- Dr. Dietmar Woidke, Ministerpräsident des Landes Brandenburg,
- Prof. Dr. Jörg Steinbach, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg,
- Rolf Lindemann, Landrat des Landkreises Oder-Spree
- Arne Christiani, Bürgermeister der Gemeinde Grünheide (Mark),
- Dr. Steffen Kammradt, Sprecher der Geschäftsführung - Wirtschaftsförderung Brandenburg

Um die mit der Ansiedlung und dem Genehmigungsverfahren verbundenen Herausforderungen gebündelt steuern zu können, hat Dr. Dietmar Woidke am 22.11.2019 eine „Taskforce“ einberufen. In der Taskforce sind Vertreter unterschiedlichster Landesbehörden und Ministerien sowie Vertreter des Landkreises und des Unternehmens sowie der Bürgermeister der Gemeinde Grünheide eingebunden. Für die Facharbeit sind der Taskforce mehrere Arbeitsgruppen nachgeordnet. In diesen werden auch Fachvertreter weiterer Institutionen einbezogen.
Am 16. Dezember 2019 tagte erstmals die „Kommunale Steuerungsgruppe Tesla“. Diese wurde durch den Landrat des Landkreises Oder-Spree zur Begleitung des Vorhabens auch auf der kommunalen Ebene ins Leben gerufen (siehe Punkt 4.1/ Seite 30).

Am 20.12.2019 reichte das Unternehmen die Antragsunterlagen beim Landesamt für Umwelt des Landes Brandenburg für die Genehmigung des Vorhabens nach §§ 4, 6, 10 und 13 BImschG (Bundesimmissionsschutzgesetz). Das Genehmigungsverfahren hat Konzentrationswirkung.
Ebenfalls am 20.12. einigten sich die Vertreter des Landes und des Unternehmens zu den Einzelheiten des Kaufvertrages des Areals.
Im Zeitraum vom 06.01.2020 bis einschließlich dem 05. Februar 2020 konnten die Unterlagen öffentlich in der Stadt Erkner, der Gemeinde Grünheide, dem Amt Spreenhagen und beim Landesamt für Umwelt (Standort Frankfurt (Oder)) eingesehen werden.

Der Finanzausschuss des Landes Brandenburg stimmte am Abend des 09.01.2020 dem Kaufvertrag zu. Seitens des Vorstandes von Tesla wurde der Kaufvertrag Mitte Januar 2020 gebilligt. Der Kaufvertrag wurde am Montag, den 27.01.2020 notariell beurkundet.

Für den 18. März 2020 war im Rahmen des Genehmigungsverfahrens die öffentliche Anhörung der Einwendungen, die bis zum 05. März 2020 eingegangen sein mussten, in der Stadthalle Erkner geplant. Diese musste allerdings abgesagt und auf unbestimmte Zeit verschoben werden.
Erste Maßnahmen wie die Beräumung des Geländes von Kampfmitteln aus dem 2. Weltkrieg sowie von illegalen Müllablagerungen wurden im Januar 2020 aufgenommen.

Die Rodung der mit erntereifen Kiefern bewachsenen Fläche erfolgte ab dem 13. Februar 2020. Ein durch das Oberverwaltungsgericht verhängter Baustopp unterbrach die Rodungsarbeiten vom Abend des 15. Februars bis zum Abend des 20.02.2020.

Am 09. März 2020 erteilte das Landesamt für Umwelt die Genehmigung für weitere Bauvorbereitungsmaßnahmen. Diesbezüglich wurde es Tesla erlaubt, den Oberboden abzutragen und das Gelände zu planieren.

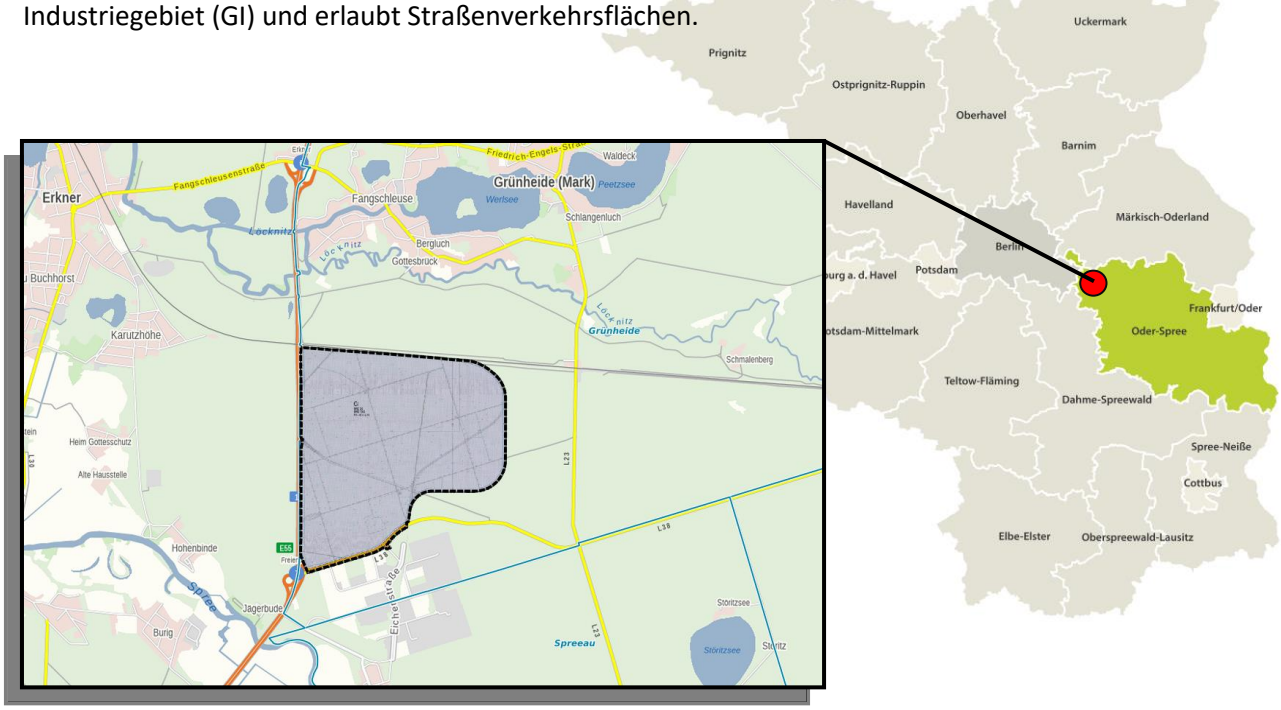
Ursprünglich sollte der Spatenstich zum Bau der „Gigafactory Berlin“ Ende März 2020 erfolgen. Für diesen hatte sich ebenfalls Elon Musk, der CEO von Tesla, angekündigt. Durch die Ausweitung des Corona-Virus in ganz Deutschland wurden jedoch Einreiseverbote verhangen und strikt umgesetzt. Auch sind viele Mitarbeiter des Unternehmens in die Vereinigten Staaten zurückgekehrt, sodass mit aktuellem Stand nicht mit einem Spatenstich Ende März oder Anfang April gerechnet wird.

Inwieweit die Ausbreitung des Corona-Virus in Deutschland bereits Auswirkungen auf die Umsetzung des Ansiedlungsvorhaben hat, ist nicht bekannt.

Die Produktion in der „Gigafactory Berlin“ soll nach derzeitigen Planungen im Juli 2021 aufgenommen werden.

3.3 Standort

Für die Standortentscheidung spielten einige wichtige Faktoren eine große Rolle: Unter anderem soll die „Gigafactory Berlin“ innerhalb kürzester Zeit gebaut und realisiert werden. Dementsprechend wurde eine große, verfügbare und baureife Fläche bevorzugt.
Mit dem Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink-Nord“ kann die Gemeinde Grünheide dieses wichtige Kriterium erfüllen. Das Gelände hat eine Gesamtfläche von 3.038.620 m². Der Bebauungsplan stammt aus dem Jahr 2000. Hintergrund der Planung war, dass das Gelände im engeren Kreis der Standortentscheidung für die Ansiedlung eines Werkes der BMW AG war. Die Bearbeitung erfolgte von Februar bis Juni sowie der Satzungsbeschluss im Juni 2000. Das Gelände bietet heute ca. 300 ha Industriegebiet (GI) und erlaubt Straßenverkehrsflächen.



Als weiteren Standortvorteil kann der direkte Gleisanschluss im Norden an die Linie des RE1 sowie an das internationale Schienennetz gesehen werden. Dementsprechend können nicht nur Güter an- und abtransportiert werden, sondern auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmens können das Gelände mit der Bahn gut erreichen.
Unter diesem Gesichtspunkt ist die Nähe zur Bundeshauptstadt Berlin ein immenser Vorteil bei der Fachkräftegewinnung. Vom Bahnhof Berlin Ostkreuz, der mit täglich 235.000 Reisenden der verkehrsreichste Bahnhof Berlins ist[12], erreicht man den Bahnhof Fangschleuse in lediglich 19 Minuten mit dem RE1.

Im Hinblick auf den Verkehr bieten sich mit dem Standort weitere Vorteile, da das Gelände östlich direkt an die BAB 10 (Berliner Ring) grenzt und über die südliche Landesstraße 38 Anschlussstellte 7 „Freienbrink“ nahezu über einen direkten Zugang zur Autobahn verfügt.

[12] Hasselmann, Jörn; Berliner S-Bahn befördert eine halbe Milliarde Fahrgäste

Überdies ist das Leben in den Umfeldkommunen zur künftigen „Gigafactory Berlin“ durch eine hohe Lebensqualität in nahezu allen Bereichen gekennzeichnet. Dies ist insbesondere auf den großen Seenreichtum, der Vielfalt in den Vegetationsflächen, der Nähe zur Stadt Berlin, sowie der weitestgehend Bebauung durch Ein- und Zweifamilienhäuser zurückzuführen.

3.4 Beschreibung und weitere Eckdaten zur „Gigafactory Berlin“

In der künftigen „Gigafactory Berlin“ sollen entsprechend der Antragsunterlagen zum immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren bei einer maximalen Produktion von 500.000 Elektrofahrzeugen per anno 12.000 Arbeitsplätze entstehen und im 4-Schicht-System an 24 Stunden am Tag eine maximal mögliche Betriebszeit von 8.760h/a gefahren werden. Produziert werden sollen die Fahrzeugentypen Model 3 sowie das Model Y und etwaige spätere Modele.

Mit der ersten Ausbaustufe werden 1.522.300m² der Gesamtfläche genutzt. Das Produktions- sowie die weiteren Gebäude werden auf einer Fläche von 587.721 m² errichtet. Die Versiegelung erfolgt auf einer Fläche von 891.920m². Zur Umsetzung erfolgt daher zunächst eine Rodung von circa 153 ha Monokultur-Kiefernwald auf dem Gelände.

Die Fabrik ist dabei als eine integrierte Produktionsstätte geplant, sprich es wird keine reine Montage erfolgen, sondern die benötigten Hauptkomponenten werden weitestgehend vor Ort aus angelieferten Rohstoffen produziert. Für die Deckung des Rohstoffbedarfes werden nach Angaben von Tesla täglich etwa 24 Zug- (100% Schiene) oder 1.342 LKW-Bewegungen erforderlich sein.

Das Produktionsgebäude wird in 2 Etagen errichtet. In der 1. Etage werden die Lackiererei, das Presswerk, die Gießerei, die Kunststofffertigung, der Karosserierohbau, die ein kleiner Bereich der Antriebsfertigung und die Endmontage platziert. Im Obergeschoss sind darüber hinaus die Batteriefertigung, der Hauptbereich der Antriebsfertigung, die Sitzfertigung und der Support angesiedelt werden.

Ebenfalls wird am östlichen Rand auf dem Gelände ein Logistikbereich für die Annahme und Einbringung der Zuliefererteile in den Produktionsablauf sowie für den Abtransport der gefertigten Elektromobilitätskraftfahrzeuge eingeplant.

An der westlichen Grenze (entlang der BAB10) sowie in einem Teilbereich des südlichen Werkgeländes wird ein Parkplatz für die Belegschaft vorgehalten. Der Parkplatz an der südlichen Werksgrenze befindet sich an der geplanten Auffahrt zum Gelände mit Anschluss an die Landesstraße 38 mit unmittelbarer Auffahrt auf die Bundesautobahn 10 an der Anschlussstelle Freienbrink.

4 Umfeldentwicklung

4.1 Zusammensetzung und Ziele der kommunalen Steuerungsgruppe Tesla

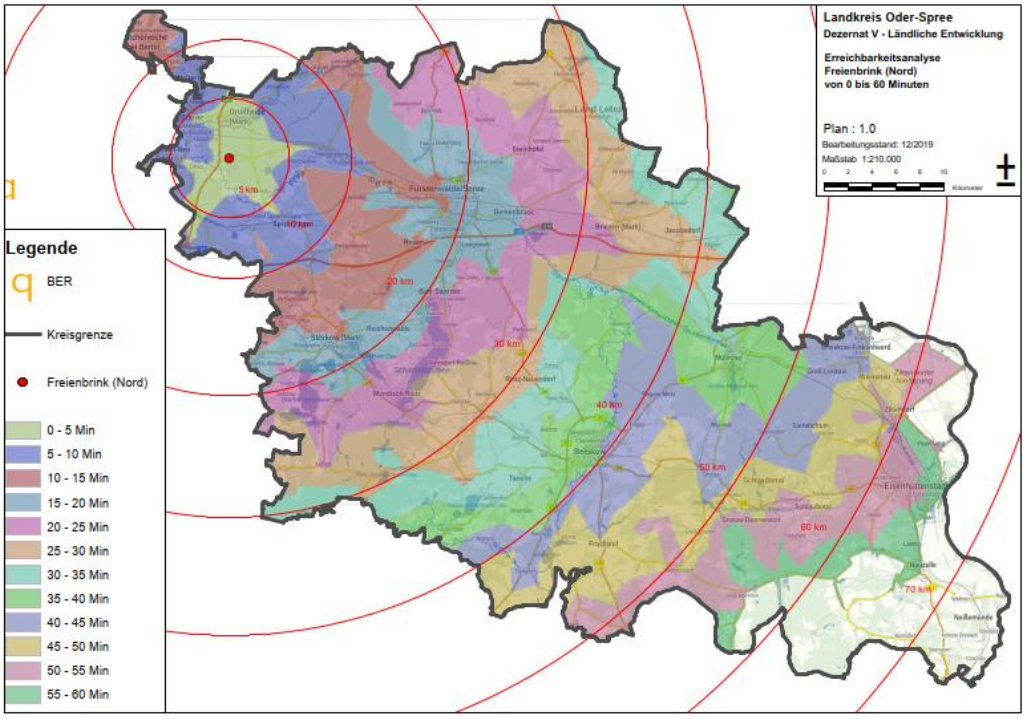
Mit der Ankündigung des US-amerikanischen Unternehmens Tesla, in der Gemeinde Grünheide (Mark) OT Freienbrink im Landkreis Oder-Spree eine Gigafactory zur Produktion von Elektrofahrzeugen zu bauen, verknüpfen sich große Hoffnungen aber auch große Herausforderungen für die gesamte Region. Um die vielfältigen Auswirkungen, die sich mit der Ansiedlung von Tesla ergeben, auch aus der kommunalen Sphäre zu begleiten und Lösungen für die vielfältigen Problemstellungen zu erarbeiten, hat der Landkreis Oder-Spree gemeinsam mit den betroffen Kommunen des Umfelds die „Kommunale Steuerungsgruppe Tesla“ gebildet.

Ausschlaggebend für die Einstufung als Kommune des näheren Umfeldes war dabei die Erreichbarkeit der künftigen „Gigafactory Berlin“ innerhalb von 20 Minuten mit dem KFZ bzw. über die direkte Bahnlinienanbindung über die Linie des RE 1.

Die obenstehende Übersicht zeigt die Erreichbarkeit des Areals innerhalb der Kreisgrenzen zwischen 0 – 60 Minuten sowie die Entfernung in Kilometern (Luftlinie).

Aus der Erreichbarkeitsanalyse ergibt sich damit die Einbindung der kreisangehörigen Städte Erkner, Fürstenwalde, Storkow (Mark), der Gemeinden Grünheide (Mark), Schöneiche bei Berlin und Woltersdorf, sowie der Ämter Spreenhagen, Scharmützelsee und Odervorland. Vertreten werden die Kommunen in der Steuerungsgruppe durch die Bürgermeister und Amtsdirektoren.
Ebenfalls dauerhaft in die Arbeit der Steuerungsgruppe eingebunden ist die Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree.

Abbildung 3: Erreichbarkeitsanalyse Freienbrink (Nord) von 0 bis 60 Minuten



Die Steuerungsgruppe des Landkreises verfolgt das Ziel, kommunenübergreifende und -unterstützende Handlungsbedarfe zu identifizieren, notwendige Maßnahmen zu priorisieren und dies koordiniert gegenüber dem Land zu kommunizieren.

Vor diesem Hintergrund hat die Steuerungsgruppe vier Arbeitsgruppen mit den nachfolgenden Schwerpunkten gebildet:

1. Verkehrsentwicklung / Mobilität
Die Arbeitsgruppe Verkehrsentwicklung/ Mobilität stellt die infrastrukturellen Herausforderungen die sich aus Sicht der Kommunen ergeben zusammen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den Güter- und Personenbewegungen. In diesem Zusammenhang werden infrastrukturelle Engpässe, das Verkehrsaufkommen in der Region sowie die Anbindung an das Werksgelände durch den Individualverkehr, öffentlichen Personennah- und Schienenverkehrs betrachtet.

2. Raum- und Siedlungsentwicklung
In der Arbeitsgruppe Raum- und Siedlungsentwicklung sollen mögliche Wohnpotenziale im näheren Umfeld des Werkes herausgearbeitet werden. Hierbei erfolgt eine Priorisierung in kurz-, mittel- und langfristige Umsetzung.

3. Soziale Infrastruktur
Ermittlung nachgelagerter Bedarfe von sozialen und gesundheitlichen Einrichtungen in der Region, die sich aufgrund der Raum- und Siedlungsentwicklung ergeben.

4. Wirtschaftsentwicklung
Die Ansiedlung von Tesla im Landkreis Oder-Spree wird weitere Ansiedlungen von Dienstleistungsunternehmen nach sich ziehen. Auch kann eine Ansiedlung von Zulieferern nicht ausgeschlossen werden. Unter dieser Betrachtung soll die Arbeitsgruppe Wirtschaftsentwicklung weitere Gewerbeflächen im Umfeld aufzeigen und weitere Möglichkeiten der Wirtschaftsförderung erarbeiten.

4.2 Weitere Akteure

Da sich die Effekte der Ansiedlung von Tesla nicht allein auf den Landkreis Oder-Spree und die o.g. kreisangehörigen Kommunen des näheren Umfeldes beziehen werden, werden ebenfalls die kreisfreie Stadt Frankfurt (Oder) sowie Märkisch Oderland im Rahmen der „Kommunalen Arbeitsgemeinschaft“ in die Betrachtung einbezogen. Die Gespräche mit dem Landkreis Märkisch Oderland und der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder) erfolgen dabei monatlich. Ebenfalls werden die Belange der Stadt Frankfurt (Oder) sowie die des Landkreises Märkisch Oderland durch die Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree in der Steuerungsgruppe vertreten.

Als weitere Beteiligte werden der Berliner Bezirk Treptow-Köpenick und der Landkreis Dahme-Spreewald in separaten Terminen über die Entwicklungen informiert und einbezogen.

Am 12. Februar 2020 und am 11. März 2020 fanden darüber hinaus erste gemeinsame Termine der Steuerungsgruppe Tesla mit der Gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg statt. Zugegen waren hier der Vertreter der GL, Herr Fichtner, sowie ein Vertreter des Bezirkes Treptow-Köpenick, der Gemeinde Rüdersdorf und der Stadt Frankfurt (Oder). Im Ergebnis soll ein auf die Region bezogenes landesentwicklungsordnerisches Konzept für die Tesla-Ansiedlung erstellt werden.

4.3 Kurzportrait der Umfeld-Kommunen

Im Folgenden werden die von dem Ansiedlungsvorhaben unmittelbar betroffenen kreisangehörigen Kommunen des Landkreises Oder-Spree kurz vorgestellt.

Die Angaben zur tatsächlichen Flächennutzung sowie zur Einwohnerzahl stammen aus dem statistischen Jahrbuch 2018 des Landkreises Oder-Spree.[13]
Weiterführende Angaben zu den Einwohnerzahlen der amtsangehörigen Gemeinden stammen aus dem statistischen Report des Amtes für Statistik und Berlin-Brandenburg zur Bevölkerung im Land Brandenburg von 1991 bis 2018 nach Kreisfreien Städten, Landkreisen und Gemeinden aus dem Jahr 2019.[14]
Die Daten des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg und des statistischen Jahrbuches 2018 des Landkreises Oder-Spree haben den Gebietsstand 31.12.2018.
Die Angaben zu den Kindertagesstätten und deren Kapazitäten entsprechen dem Stand vom 01.03.2020.[15]

a) Gemeinde Grünheide (Mark)

Die Gemeinde Grünheide liegt nordwestlich im Landkreis Oder-Spree und hat eine gemeinsame Grenze zu den kreisangehörigen Kommunen Erkner, Woltersdorf und Fürstenwalde sowie mit den Ämtern Spreenhagen und Odervorland. Im Norden grenzt Grünheide (Mark) darüber hinaus an die Gemeinde Rüdersdorf an die Stadt Müncheberg und an das Amt Märkische Schweiz (Gemeinde Rehfelde) im Landkreis Märkisch Oderland. Grünheide gehört zu den Kommunen des Berliner Umlandes.

Am 31.12.2018 wurden in der Gemeinde Grünheide (Mark) 8.645 Einwohnerinnen und Einwohner registriert. Diese verteilen sich auf die 6 Ortsteile Grünheide (Mark), Hangelsberg, Kagel und Kienbaum, Mönchwinkel und Spreeau. Darüber hinaus gibt es weitere kleine Siedlungsstrukturen.

Die Gesamtfläche der Gemeinde Grünheide (Mark) beträgt 126,90 km². Auf die Vegetationsflächen entfallen dabei 95,13km² auf Wald-, 12,31 km² auf Landwirtschaftsflächen.

[13] Landkreis Oder-Spree (2020), Statistisches Jahrbuch, Seite 10
[14] Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Stand 2018); Bevölkerungsstand, Lange Reihe
[15] Landkreis Oder-Spree, Eigene Daten

Mit 4,58km² Gewässerfläche gehört die Gemeinde zu den gewässerreichsten Kommunen des Landkreises. Lediglich 8,35 km² werden als Siedlungsfläche und darunter 2,85 als Wohnbauflächen ausgewiesen. Die Verkehrsflächen sind auf 4,04km² ausgedehnt.

Im nördlichen Teil der Gemeinde Grünheide (Mark) befindet sich eine Seenplatte aus Priestersee Werlsee, Peetzsee, Möllensee, Kiessee, Elsensee und Baberowsee, Bauernsee und Liebenberger See Weiterhin liegt der Störitzsee zwischen den beiden Flüssen Spree und Löcknitz.
Landwirtschaftliche Flächen befinden sich im Norden sowie entlang der Spree im Süden.
Die restliche Fläche ist geprägt durch einen ausgedehnten, zusammenhängenden Waldbestand, der als Landschaftsschutzgebiet „Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet“ ausgewiesen ist. Das Löcknitztal (Verlauf der Löcknitz) ist als Flora-Fauna-Habitat und als Naturschutzgebiet ausgewiesen.

Die Ortsteile der Flächengemeinde Grünheide (Mark) werden durch die Landesstraßen L23, L231, L232, L38 sowie der L385 untereinander erschlossen. Dabei führt die L23 in einer Nord-Süd-Ausrichtung von Herzfelde (Gemeinde Rüdersdorf) über die Ortsteile Kagel, Grünheide (Mark) und Spreeau nach Spreenhagen. Die L231 schafft eine nördliche Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Grünheide (Mark) von der L23 hin zur Anschlussstelle Erkner der Bundesautobahn 10. Im Ortsteil Kagel verlängert die L232 die Führung der L23 in nord-östlicher Ausrichtung und führt durch die Ortschaft Kagel. Die L38 verläuft in einer Ost-West-Richtung zwischen der Anschlussstelle Freienbrink (BAB 10) über die Ortsteile Spreeau und Hangelsberg nach Fürstenwalde. Eine Teilstrecke verläuft darüber hinaus durch den Ortsteil Fangschleuse zur Anschlussstelle Erkner.
Östlich abführend von der L38 wird der Ortsteil Mönchwinkel erschlossen. Zwischen Kienbaum (Kagel) und Hangelsberg verläuft die L385 in einer Nord-Ost-Ausrichtung.
Die L23, L232 und L385 führen im Norden an die Bundesstraße 1, die im Landkreise Märkisch Oderland in einer Ost-West-Ausrichtung von Küstrin nach Berlin führt.

Über die Schiene ist die Gemeinde Grünheide (Mark) in den Ortsteilen Fangschleuse und Hangelsberg durch die Linie des RE1 an das regionale Schienennetz angebunden. Der RE1 hält einmal stündlich an den Bahnhöfen Fangschleuse und Hangelsberg.

Die Gemeinde Grünheide ist Träger von fünf kommunalen Kindertagesstätten. Diese verteilen sich auf die Ortsteile Spreeau, Grünheide (Mark), Kienbaum, Kagel, Hangelsberg. Zusätzlich ist die Gemeinde Träger eines Hortes im OT Grünheide (Mark) sowie eines Eltern-Kind-Zentrums. Vier weitere Kindertagesstätten befinden sich in freier Trägerschaft. Darüber hinaus gibt es in der Gemeinde vier Kindertagespflegestellen. Die Gesamtkapazität an Kindertagesbetreuungsplätzen mit Stand 01.03.2020 umfasst in der Gemeinde Grünheide 1.033 Plätze.

In der Gemeinde Grünheide sind 5 Schulen angesiedelt. Die Gemeinde Grünheide ist Träger der Gerhart-Hauptmann-Grundschule im OT Grünheide. Eine weitere Grund- und Oberschule befindet sich in freier Trägerschaft im Ortsteil Hangelsberg. Darüber hinaus befinden sich im OT Grünheide ein humanistisches Privatgymnasium und eine Private Oberschule.

b) Stadt Erkner

Am westlichen Berliner Stadtrand gelegen bildet die Stadt Erkner das Mittelzentrum der Region. Eine gemeinsame Grenze hat die Stadt mit der Gemeinde Woltersdorf in Norden sowie der Gemeinde Gosen-Neu Zittau (Amt Spreenhagen) im Süden. Westlich grenzt die Gemeinde Grünheide (Mark) an. Die Stadt Erkner gehört zu den Kommunen des Berliner Umlandes.

Am 31.12.2018 wurden in der Stadt Erkner 11.815 Einwohnerinnen und Einwohner registriert. Die Stadt gliedert sich in die Siedlungsbereiche Alte Hausstelle, Heim Gottesschutz, Hohenbinde, Jägerbude, Karutzhöhe, Neu Buchhorst, Neuseeland, Schönschornstein und Spreeeck. Die Siedlungsbereiche stellen jedoch keine Ortsteile dar.

Die Gesamtfläche der Stadt Erkner beträgt 16,53 km². Insgesamt 3,79km² werden als Siedlungsfläche und darunter 2,14 als Wohnbauflächen genutzt. Die Verkehrsflächen sind auf 1,49km² ausgedehnt. Die Vegetations- und Gewässerflächen belaufen sich auf insgesamt 11,25km².

Der Dämeritzsee sowie der Verlauf der Spree bilden die südwestliche Grenze der Stadt Erkner. Der Dämeristzsee ist über das Flakenfließ mit dem Flakensee, über den Gosener Kanal mit dem Seddinsee im Landkreis Dahme-Spreewald sowie über die Müggelspree mit dem großen Müggelsee verbunden. Der Siedlungsbereich der Stadt Erkner befindet sich weitestgehend im nördlichen Teil, hingegen im südlichen Teil Landwirtschafts- und Waldflächen überwiegen, zugleich gehören diese Flächen zum Landschaftsschutzgebiet „Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet“. Der Siedlungsbereich Karutzhöhe sowie der südliche Teil des Siedlungsbereiches Neu Buchhorst gehören zum Tinkwasserschutzgebiet.
Im Osten grenzt die Stadt Erkner an die Bundesautobahn 10. Die L30 verläuft in einer Nord-Süd-Ausrichtung durch den Stadtkern von Woltersdorf nach Gosen-Neu Zittau. Die L38 führt vom Stadtkern zur Anschlussstelle Erkner der BAB 10.

Im nördlichen Stadtbereich befindet sich mit dem Bahnhof Erkner die Endstation der S3, die bis Berlin Spandau verkehrt. Zugleich ist der Bahnhof Erkner als Regionalbahnhof Haltestelle des RE1. Dieser fährt den Bahnhof Erkner in einer 30-Minuten-Taktung an.

In der Stadt Erkner werden durch freie Träger sieben Kindertagesstätten in freier Trägerschaft vorgehalten, davon ein Hort. Die Anzahl der Kindertagespflegestellen beläuft sich auf zwei. Ebenfalls gibt es im Stadtgebiet ein Eltern-Kind-Zentrum. Die Gesamtkapazität an Kindertagesbetreuungsplätzen mit Stand 01.03.2020 umfasst in der Stadt Erkner 997 Plätze.

Als Mittelzentrum ist die Stadt Erkner ein wichtiger Schulstandort des Landkreises Oder-Spree. Mit dem Carl-Bechstein-Gymnasium, der MORUS-Oberschule, der Zweigstelle der Förderschule Regine-Hildebrandt mit dem sonderpädagogischen Schwerpunkt „Geistige Entwicklung“ sowie der Förderschule Am Rund mit dem sonderpädagogischen Schwerpunkt „Lernen“ ist der Landkreis Oder-Spree Träger von vier Schulen in Erkner. Weiterhin hat auch die Volkshochschule hier eine Regionalstelle. Die Stadt Erkner ist Träger der Löcknitz-Grundschule.

c) Gemeinde Woltersdorf

Die Gemeinde Woltersdorf hat eine gemeinsame Grenze zur Stadt Berlin (Köpenicker Stadtforst), zur Gemeinde Schöneiche b. Berlin, zur Gemeinde Grünheide und zur Stadt Erkner sowie darüber hinaus auch eine gemeinsame Grenze zur Gemeinde Rüdersdorf (Landkreis Märkisch Oderland). Die Gemeinde Woltersdorf gehört zu den Kommunen des Berliner Umlandes.

Mit dem 31.12.2018 verzeichnete Woltersdorf eine Bevölkerungszahl von 8.259 Personen. Die Gemeinde gliedert sich in die Siedlungsbereiche Schönblick, Springeberg und Stolp, Werder, Schleusenberg, Kietz, Krokodilsbucht, Fuchsberge, Maienhöhe, sowie die Neubaugebiete Demos-Siedlung und Lerchenfeld.

Woltersdorf ist mit einer Ausdehnung von 9,12km² die kleinste amtsfreie Gemeinde des Landkreises Oder-Spree. Für die Siedlung stehen darunter 3,92km² (Wohnbauflächen 2,56km²) bereit. Weitere 3,41 km² sind- Wald sowie 0,57km² Gewässerflächen. In der Gemeinde werden lediglich 0,23km² landwirtschaftlich genutzt. Die Verkehrsflächen belaufen sich auf 0,93km².

Im östlichen Siedlungsberiech sind der Flakensee und der Bauernsee gelegen. Der Flakensee wird durch die Woltersdorfer Schleuse mit dem Kalksee verbunden, der bereits zur Gemeinde Rüdersdorf gehört. Das Waldgebiet westlich des Flaken- und Kalksees gehört zum Landschaftsschutzgebiet „Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet“.

Mit der L30 führt verläuft eine regionale bedeutsame Straße in Nord-Ost-Ausrichtung von Rüdersdorf in Richtung Erkner. Woltersdorf liegt inmitten der BAB 10-Anschlusstellen Erkner sowie Rüdersdorf, sodass innerhalb kürzester Zeit der Zugang zum Bundesautobahnnetz gewährt ist. In einer Ost-West-Ausrichtung verläuft die Schienenführung der Woltersdorfer Straßenbahn und gewährt an Bahnhof Rahnsdorf den Übergang zum S-Bahn-Liniennetz S3.

In Woltersdorf werden insgesamt acht Kindertagesstätten vorgehalten, davon zwei Horte. Zwei Einrichtungen befinden sich in kommunaler und sechs in freier Trägerschaft. Überdies gibt es eine Kindertagespflegestelle. Die Gesamtkapazität an Kindertagesbetreuungsplätzen mit Stand 01.03.2020 umfasst in der Gemeinde Woltersdorf 745 Plätze.

Im Gemeindegebiet gibt es zwei Schulstandorte. Einen gemeinsamen Campus in der Ortsmitte teilt sich die Grundschule am Weinberg in Trägerschaft der Gemeinde Woltersdorf mit einer Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe in freier Trägerschaft. Die reformpädagogische „Freie Schule“ hat ihren Sitz im Schleusenbereich und unterrichtet in den Klassenstufen 1-6.

d) Gemeinde Schöneiche bei Berlin

Die Gemeinde Schöneiche ist die westlichste Kommune des Landkreises Oder-Spree. Sie hat eine gemeinsame Grenze zur Stadt Berlin (Friedrichshagen und Rahnsdorf) im südöstlichen Teil sowie zum Landkreis Märkisch Oderland (Gemeinden Hoppegarten, Fredersdorf-Vogelsdorf Neuenhagen und Rüdersdorf) in den nordwestlichen Gebietsausdehnungen. Lediglich mit der Gemeinde Woltersdorf teilt sich Schöneiche eine gemeinsame Grenze mit einer kreisangehörigen Kommune des Landkreises Oder-Spree. Schöneiche ist Teil des Berliner Umlandes.

Mit 12.666 Einwohnerinnen und Einwohnern ist die Gemeinde Schöneiche bei Berlin die dritt bevölkerungsreichste Gemeinde im Landkreis Oder-Spree. Im Jahr 2019 wurden in der Gemeinde erstmals 13.000 Einwohner registriert. Diese verteilen sich auf die Wohnplätze Birkenheim, Fichtenau, Grätzwalde, Hohenberge, Kleinschönebeck und Siedlung an den Fuchsbergen. Die Wohnplätze stellen keine eigenen Ortsteile dar.

Die gesamte Bodenfläche der Gemeinde Schöneiche beträgt 16,73 km². Mit einer Gewässerfläche von 0,10km² ist die Gemeinde Schöneiche die gewässerärmste Kommune des Landkreises Oder-Spree. Auf den Siedlungsbereich fallen 5,64km² (darunter Wohnbaufläche: 4,01km²). Mit 7,46km² weist die Gemeinde für eine Kommune mit Grenze zur Stadt Berlin einen erheblich hohen Anteil Landwirtschaftsfläche aus. Die Verkehrsfläche beläuft sich auf 1,44 km².

Der Siedlungsbereich der Gemeinde Schöneiche erstreckt sich mittig in einer Nord-Süd-Ausdehnung. Insbesondere grenzt der Siedlungsbereich der Gemeinde an die Gemeinde Woltersdorf und an den Berliner Stadtforst in Rahnsdorf und Friedrichshagen. Im nordwestlichen und im östlichen Teil ist die Gemeinde durch landwirtschaftliche Flächen geprägt. Über die L302 wird die Gemeinde von der Bundesautobahn 10/ Anschlussstelle Rüdersdorf erschlossen. Die L302 führt in östlicher Ausrichtung bis zur Bundesstraße 1. In unmittelbarer Nähe zur B1 befindet sich das Gewerbegebiet Schöneiche Nord. Weitere wichtige Verkehrsachsen der Gemeinde sind die Verbindungsstraßen nach Berlin-Friedrichshagen und Berlin-Rahnsdorf. Über die Linie 88 wird der Übergang zur S-Bahnlinie S3 (Erkner-Spandau) durch die Schöneicher-Rüdersdorfer-Straßenbahn hergestellt.

In der Gemeinde Schöneiche bei Berlin gibt es acht Kindertagesstätten, darunter befinden sich zwei Horte sowie eine Integrationskindertagesstätte. In öffentlicher Trägerschaft befinden sich fünf und in freier Trägerschaft drei Einrichtungen. Als alternatives Angebot hält die Gemeinde ein Eltern-Kind-Zentrum in gemeindlicher Trägerschaft vor. Darüber hinaus gibt es in der Gemeinde Schöneiche 11 Kindertagespflegestellen. Die Gesamtkapazität an Kindertagesbetreuungsplätzen mit Stand 01.03.2020 umfasst in der Gemeinde Schöneiche bei Berlin 1.130 Plätze.

Die Gemeinde Schöneiche ist Träger zweier Grundschulen. Eine weiterführende Schule in Schöneiche gibt es derzeit nicht. Im kommunalpolitischen Raum wird über die Errichtung eines Gymnasiums in der Gemeinde diskutiert.

e) Amt Spreenhagen

Das Amt Spreenhagen hat 8.529 Einwohner und gliedert sich in drei amtsangehörigen Gemeinden:

1. Gosen-Neu-Zittau (darunter die Ortsteile Gosen, Neu Zittau, Burig und Steinfurt)
In der Gemeinde Gosen-Neu Zittau lebten mit Gebietsstand vom 31.12.2018 3.188 Einwohnerinnen und Einwohner. Sie ist die westlichste Gemeinde und grenzt an die Berliner Ortsteile Schmöckwitz und Müggelheim, an die Städte Erkner und Königswusterhausen (Landkreis Dahme-Spreewald) sowie an die amtsangehörige Gemeinde Spreenhagen. Gosen-Neu Zittau ist eine Gemeinde des Berliner Umlandes.

2. Spreenhagen (darunter die Ortsteile Braunsdorf, Hartmannsdorf, Neuhartmannsdorf, Lebbin und Markgrafpieske)
Am 31.12.2018 lebten in der Gemeinde Spreenhagen 3.347 Personen.
Spreenhagen grenzt im Norden an die Gemeinde Grünheide und die Stadt Fürstenwalde. Das westliche gelegene Rauen und die Gemeinde Gosen-Neu Zittau schließen das Gemeindegebiet im Osten bzw. im Westen ab. Im Süden grenzen die Gemeinden Heidesee (Landkreis Dahme Spreewald) Reichenwalde (Amt Scharmützelsee) und Storkow als kreisangehörige Stadt des Landkreises Oder-Spree an. Spreenhagen ist dem weiteren Metropolraum zugeordnet.

3. Rauen
Die Gemeinde rauen ist die kleinste amtsangehörige Gemeinde des Amtes Spreenhagen. Am 31.12.2018 lebten 1.994 Menschen in der Gemeinde. Sie wird durch die Stadt Fürstenwalde (nördlich), die amtszugehörige Gemeinde Spreenhagen (westlich), Reichenwalde (südlich) und Bad Saarow (östlich) umschlossen. Rauen ist dem weiteren Metropolraum zugeordnet.

Das Amt Spreenhagen erstreckt sich auf einer Fläche von 173,87km². Darunter werden für die Besiedlung tatsächlich 8,30km² (3,22km² als Wohnbaufläche) genutzt. Für die Landwirtschaft werden im gesamten Amtsgebiet 32,83km² genutzt. Die weitere Vegetationsfläche in Form von Waldbeständen beträgt 118,54km².

Die einzelnen kleineren und größeren Siedlungsbereiche sind mit dem Verlauf der Spree und entlang des Oder-Spree-Kanals zu verorten. Die landwirtschaftlichen Flächen prägen die Ortsumgebungen sowie das südliche Ufer der Spree. Die weitere Landschaft ist mit weitläufigen Waldflächen versehen.

Verbunden werden die Siedlungsbereich der Gemeinden Rauen und Spreenhagen durch die in einer Nord-Süd (Grünheide-Spreenhagen-Storkow) verlaufende Landesstraße 23. Über die L23 wird im Süden die Anschlussstelle Storkow der Bundesautobahn 12 erschlossen. Nördlich der Anschlussstelle Storkow führt die L36 in nördlicher Richtung zur Stadt Fürstenwalde.

Durch die Gemeinde Gosen-Neu Zittau verläuft aus Berlin kommend die L39. Dies Straßenführung wird in Neu Zittau unterbrochen und durch die L30, die in einer Nord-Süd-Ausdehnung von Erkner nach Wildau führt, gekreuzt. Etwas weiter südlich in Neu Zittau wird die L39 bis zum nördlichen Ufer

des Oder-Spree-Kanal, wo Sie erneut unterbrochen wird, fortgeführt. Südlich des Oder-Spree-Kanals wird die L39 als nicht befahrbar ausgewiesen. Untereinander werden die Gemeinden Gosen-Neu Zittau und Spreenhagen lediglich durch eine schmale Gemeindestraße (Walther-Rathenau-Straße/ Steinfurter Straße/ Lindenalle) verbunden. Die Streckenführung führt über eine Autobahnbrücke zwischen der Anschlussstelle Freienbrink und dem Dreieck Spreeau der A10.

Im Amt Spreenhagen gibt es acht Kindertagesstätten, darunter drei Horte, und eine Kindertagespflegestelle. In öffentlicher Trägerschaft befinden sich sechs und in freier Trägerschaft zwei Einrichtungen. Die Gesamtkapazität an Kindertagesbetreuungsplätzen mit Stand 01.03.2020 umfasst im Amt Spreenhagen 715 Plätze.

In der Gemeinde Spreenhagen befindet sich die Grundschule „Am Kiefernwald“ in öffentlicher Trägerschaft. Mit der Pfarrer Bräuer Schule gibt es eine Grundschule in freier Trägerschaft in der Gemeinde Rauen. Die Gemeinde Gosen-Neu Zittau ist Standort von 4 Schulen. Neben der öffentlichen Grundschule „An der Spree“ Neu Zittau gibt es eine Oberschule, ein humanistisches Privatgymnasium sowie eine Fachoberschule in freier Trägerschaft.

f) Stadt Storkow (Mark)

Die Stadt Storkow (Mark) hatte mit Gebietsstand vom 31.12.2018 9.180 Einwohner. Die Stadt wird in 14 Ortsteile mit kleineren Wohnplätzen untergliedert. Diese sind Alt Stahnsdorf, Bugk, Görsdorf b. Storkow, Groß Eichholz sowie Groß und Klein Schauen, Kehrigk, Kummersdorf, Limdsdorf, Philadelphia, Rieplos, Schwerin, Selchow und Wochowsee. Die Stadt Storkow befindet sich im weiteren Metropolbereich.

Im Norden grenzt Storkow (Mark) an das Amt Spreenhagen (Gemeinde Spreenhagen), im Norden an die Ämter Scharmützelsee und die amtsfreie Gemeinden Rietz-Neuendorf und Tauche. An der südlichen Grenze grenzen weitere Ämter und Gemeinden aus dem Landkreis Dahme-Spreewald.

Der 19,55km² Gewässerflächenanteil der Stadt Strokow (Mark) beträgt bei einer gesamten Territorialfläche von 180,71km² knapp unter 11 Prozent. Damit ist die Stadt die mit Abstand gewässerreichste (absolut) Kommune des Landkreises. Seine ländliche Prägung erhält das Stadtgebiet durch die 49,39km² Landwirtschafts- und durch die 94,92km² Waldflächen. Auf die Siedlungsbereich entfallen 9,23km², darunter sind 3,28km² Wohnbaufläche.

Der Norden des Stadtgebietes wird durch landwirtschaftliche Nutzung dominiert. Die ausgeprägten Gewässerflächen aus Groß Schauener Seenkette sowie der Große Storkower See erstrecken sich über das Nordwestliche sowie Nordöstliche Körperschaftsgebiet. Zwischen diesen Gewässern ist der Siedlungsbereich der Stadt Storkow gelegen. Weitere kleine Gewässerflächen befinden in dem durch Waldflächen geprägten Süden des Stadtgebietes. Die weiteren Ortsteile verteilen liegen im gesamten Stadtgebiet verteilt.

Im Norden des Stadtgebietes verläuft die Bundesstraße B246 in einer Ost-West Richtung von Eisenhüttenstadt/ Beeskow über Storkow in Richtung Bestensee. Die B246 kreuzt im Landkreis Dahme-Spreewald die Bundesautobahn 13 an der Anschlussstelle Bestensee. Im Osten führt die B246 mit Unterbrechung (Stadtgebiet Beeskow) zur Stadt Eisenhüttenstadt. Darüber hinaus verlaufen weitere wichtige regionale Infrastrukturverbindungen durch das Stadtgebiet Storkow (Mark). Sternförmig um den Ortsteil Storkow führt die L23 in Richtung Norden über Spreenhagen nach Grünheide. Die L361 (über Rauen) und L412 (über Bad Saarow) führen in Richtung Fürstenwalde. Parallel zur B246 führen die L40 und die L391 westlich in das Amt Friedersdorf (LDS). Über die L741 und die L42/L74 werden die weiter entfernten südlichen Ortsteile mit dem Ortsteil Storkow verbunden. Sowohl die L74/L741 als auch die L42 werden durch den Landesbetrieb Straßenwesen als abstufungsrelevant eingestuft.

In der Stadt Storkow (Mark) gibt es sechs Kindertagesstätten, darunter ein Hort. Von den sechs Kindertagesstätten sind jeweils drei Einrichtungen in öffentlicher und drei in freier Trägerschaft. Darüber hinaus werden zwei Kindertagespflegestellen und ein Eltern-Kind-Zentrum in der Altstadt von Storkow als weitere Angebote unterbreitet. . Die Gesamtkapazität an Kindertagesbetreuungsplätzen mit Stand 01.03.2020 umfasst in der Stadt Storkow 660 Plätze.

Neben der Grund- und Oberschule (Europaschule) Storkow, die sich beide in der Trägerschaft der Stadt befinden, wird durch eine genehmigte Ersatzoberschule für Jugendliche, die auf Grund schwerwiegender Problemlagen den schulischen Anforderungen an anderen Schulen nicht mehr gerecht werden können, ein zusätzliches pädagogisches Angebot.

g) Amt Scharmützelsee

Das Amt Scharmützelsee hat 10.032 Einwohner (EW) und bildet sich aus den fünf amtsangehörigen Gemeinden Bad Saarow (5.851 EW), Diensdorf-Radlow (588 EW), Langewahl (860 EW), Reichenwalde (1.156 EW) und Wendisch Rietz (1.577 EW). Alle Gemeinden befinden sich in der weiteren Metropolregion.

Insgesamt umschließt das Amtsgebiet eine Fläche von 124,54km². Der größte Flächenanteil des Amtes ist mit Wald gesäumt. Dieser steht auf 65,8km². Nach der Stadt Eisenhüttenstadt, der Stadt Fürstenwalde und nach dem Beitritt der Gemeinde Steinhöfel in das Amtes Odervorland weist das Amt Scharmützelsee mit 10,92km² viertgrößte Siedlungsfläche im Landkreis Oder-Spree auf. Im Bezug darauf bietet das Amt Scharmützelsee mit 4,18km² mehr Wohnbaufläche als die Stadt Eisenhüttenstadt – nur die Stadt Fürstenwalde und das Amt Odervorland (stand 01.01.2019) können im Kreisgebiet mehr Wohnbaufläche in der tatsächlichen Nutzung vorhalten. Nach der Stadt Storkow verfügt das Amt über die zweitgrößte Gewässerfläche. Mit 14,30km² liegt der Anteil an der Gesamtfläche bei etwa 11,5 Prozent.

Die Siedlungsstruktur des Amtes und seiner Gemeinden ist klar durch den Scharmützelsee geprägt. Mit der Gemeinde Bad Saarow am nördlichen, der Gemeinde Diensdorf-Radlow am östlichen und der

Gemeinde Wendisch Rietz am südlichen Ufer liegen drei der fünf Gemeinden des Amtes direkt am Scharmützelsee. Hinter den Siedlungsbereichen grenzen die ausgediegenen Waldzüge des Scharmützelsee-Landschaftsschutzgebietes. Zwar reicht auch die Gemeinde Reichenwalde mit seinem Territorium an den Scharmützelsee heran, jedoch ohne Siedlungsbereiche. Im Umfeld der nordwestlicher gelegenen Siedlungsbereiche der Gemeinde Reichenwalde überwiegen die Landwirtschaftsflächen. Die Gemeinde Langewahl liegt etwas abseits im Nordosten des Amtes und grenzt an die Stadt Fürstenwalde/Spree.

Benachbarte Kommunen des Amtes sind die Stadt Fürstenwalde/Spree und das Amt Odervorland im Norden, im Süden und im Westen die Stadt Storkow und das Amt Spreenhagen sowie im Osten die Gemeinde Rietz-Neuendorf.

Seitens der Infrastruktur führt die L35 von der Stadt Fürstenwalde kommend nördlich am Scharmützelsee durch die Gemeinden Bad Saarow und Diensdorf-Radlow zur B246. Aus westlicher Richtung führt die L412 nordöstlich verlaufend durch die Gemeinden Reichenwalde und Bad Saarow an die Bundesstraße 168 heran. Sowohl über L35 als auch über die B168 besteht im Norden der Zugang zu den Anschlussstellen Fürstenwalde-West bzw. Fürstenwalde-Ost. Zwischen der amtsangehörigen Gemeinde Bad Saarow (Haltestelle Bad-Saarow-Klinikum) und der Stadt Fürstenwalde (Bahnhof Fürstenwalde) verkehrt mit der Linie RB35 der Niederbarnimer Eisenbahngesellschaft eine Regionalbahn.

Eine Besonderheit im Landkreis Oder-Spree stellt die amtszugehörige Gemeinde Bad Saarow dar. Diese ist ein staatlich anerkannter Kurort. Die Gemeinde Wendisch Rietz ist staatlich anerkannter Erholungsort. Beide Gemeinden profitieren in diesem Zusammenhang vom Scharmützelsee, der bereits mehrfach zum beleibtesten See Deutschlands gewählt wurde.

Schulträger der Grund- und Oberschule „Maxim Gorki“ in der Gemeinde Bad Saarow ist das Amt Scharmützelsee.

Im Amt Scharmützelsee gibt es acht Kindertagesstätten, darunter einen Hort. Vier der Einrichtungen befinden sich in öffentlicher, eine in freier und eine in privater Trägerschaft. Eine weitere Einrichtung ist in Trägerschaft einer Elterninitiative. Die Gesamtkapazität an Kindertagesbetreuungsplätzen mit Stand 01.03.2020 umfasst im Amt Scharmützelsee 823 Plätze.

h) Stadt Fürstenwalde/ Spree

Die Stadt Fürstenwalde/ Spree hat als Mittelzentrum im weiteren Metropolbereich große Bedeutung für die angrenzenden Kommunen Grünheide (Mark) und Spreenhagen im Westen, Rauen und Langewahl im Süden sowie Steinhöfel und Berkenbrück im Norden und Osten. Mit einer Einwohnerzahl von 31.941 Personen ist die Stadt Fürstenwalde/ Spree die bevölkerungsreichste Kommune im Landkreis Oder-Spree. Sie hat die Stadtteile Nord, Süd und Mitte. Weiterhin gibt es an den Rändern der Stadt (außerhalb der genannten Stadtteile) folgende Wohnplätze: Heideland, Spreevorstadt, Fürstenwalde Süd, Fürstenwalde Süd-West, Waldrandsiedlung, Weinberge, Ausbau Ost und Weingarten. Der Stadt Fürstenwalde/ Spree werden darüber hinaus die Ortsteile Trebus und Molkenberg zugeordnet.

Die Siedlungsbereiche der Stadt Fürstenwalde erstrecken sich auf einer gesamten Fläche von 15,17km², darunter werden für den Wohnbau 5,42km² tatsächlich genutzt. Insgesamt hat die Stadt Fürstenwalde/ Spree eine Ausdehnung von 70,67km². Die Wald- und Landwirtschaftsflächen erstrecken sich mit 26,66km² bzw. 21,07km² auf etwa zweidrittel des Stadtgebietes. Hingegen die Landwirtschafsflächen im Norden des Stadtgebietes überwiegen, sind die Waldbestände eher im Ost und im Westen angesiedelt. Diese umschließen den innerstädtischen Bereich, der sich in der Mitte und im Süden des Stadtgebietes ausdehnt. Nördlich gelegen ist der Trebuser See das größte stehende Gewässer der Stadt. Die Fürstenwalder Spree durchfließt die Stadt in einer West-Ost-Ausrichtung. Die Fürstenwalder Schleuse bildet dabei den Hauptverkehrsknoten sowohl für touristische Boote als auch für Gütertransporte Für den Verkehr zu Wasser. werden 4,78km² genutzt.

Im südlichen Stadtbereich liegen mit den Anschlussstellen Fürstenwalde-Ost und Fürstenwalde-West gleich zwei Zufahrten zur Bundesautobahn 12. Aus der Stadtmitte verlaufen die L35 über die Anschlussstelle Fürstenwalde-West in südlicher Richtung Bad Saarow und die L361 über Rauen nach zur Stadt Storkow (Mark). Zwischen der L361 und der L38 verläuft ebenfalls in westlicher Richtung die L36 bis zur L23, nähe A10 Anschlussstelle Storkow. Die Anschlussstelle Ost wird durch die am östlichen Siedlungsbereich verlaufende B168 von Müncheberg über Fürstenwalde in Richtung Beeskow erschlossen. In westlicher Richtung führt die L38 über Hangelsberg zu den Anschlussstellen Freienbrink („Gigafactory Berlin“) und Erkner an der BAB 10. Abgehend von der B168 nördlich des inneren Stadtgebietes führt die L36 über Steinhöfel zur Bundesstraße 5 (Müncheberg – Frankfurt (Oder)).

In der Stadt Fürstenwalde gibt es 26 Kindertagesstätten, davon 7 Horte. Es befinden sich 8 Kindertagesstätten in öffentlicher, 15 in freier und 3 in privater Trägerschaft. Weiterhin können die Eltern auf 12 Kindertagespflegestellen zurückgreifen. Darüber hinaus werden ein Eltern-Kind-Zentrum sowie eine Eltern-Kind-Gruppe als alternatives Angebot vorgehalten. Die Gesamtkapazität an Kindertagesbetreuungsplätzen mit Stand 01.03.2020 umfasst in der Stadt Fürstenwalde 2.926 Plätze.

Als Mittelzentrum und größte Stadt des Landkreises Oder-Spree ist die Stadt Fürstenwalde/ Spree der bedeutendste Schulstandort der Region. Gleich 19 Schulen, darunter sechs Grundschulen (vier in

öffentlicher Trägerschaft, eine in kirchlicher und eine in freier Trägerschaft), drei Schulen mit sonderpädagogischen Schwerpunkten Lernen oder Geistige Entwicklung (zwei in öffentlicher, eine in freier Trägerschaft), vier Oberschulen (zwei in öffentlicher, eine in kirchlicher und eine in freier Trägerschaft), zwei Gymnasien (je eine in öffentlicher und kirchlicher Trägerschaft), drei Berufsfachschulen in freier Trägerschaft sowie einem Oberstufenzentrum sind in der Stadt angesiedelt. Darüber hinaus bietet die Volkshochschule weitere Angebote.

Mit ihrer Funktion als regionalem Wachstumskern werden in der Stadt Fürstenwalde/ Spree wichtige wirtschaftliche Impulse für das gesamte Umfeld gesetzt.

i) Amt Odervorland

Mit dem 01.01.2019 ist die zuvor amtsfreie Gemeinde Steinhöfel dem Amt Odervorland beigetreten. Durch den Beitritt hat das Amt vier amtszugehörige Gemeinden. In den Gemeinden lebten am 31.12.2018 insgesamt 10.130 Einwohnerinnen und Einwohner (EW), unterteilt in:

- **Berkenbrück**: 1.015 EW
- **Jacobsdorf** (Jacobsdorf, Petersdorf b. Biegen, Pillgram und Sieversdorf): 1.867 EW
- **Briesen (Mark)** (Ortsteile Alt Madlitz, Biegen, Briesen, Falkenberg und Wilmersdorf): 2.800 EW
- **Steinhöfel** (Arensdorf, Buchholz, Beerfelde, Hasenfelde, Demnitz, Gölsdorf, Heinersdorf, Jänickendorf, Neuendorf i.S., Schönefelde, Tempelberg und Steinhöfel) : 4.448 EW

Am 31.12.2018 hatte das Amt Odervorland eine Territorialfläche von 180,09km², die Gemeinde Steinhöfel 160,47km². Nach dem Beitritt der Gemeinde Steinhöfel in das Amt Odervorland beträgt die gesamte Siedlungsfläche etwa 12,6km², darunter werden etwa 5km² als Wohnbaufläche genutzt. Nach der Stadt Fürstenwalde hat das Amt Odervorland die zweitgrößte Wohnbaufläche im Landkreis Oder-Spree ausgewiesen. Hingegen die Gemeinde Steinhöfel mit 113,7km² Landwirtschaftsfläche überwiegend durch Ackerbau geprägt ist, ist der Anteil der Wald- und Landwirtschaftsflächen im Amt Odervorland (stand 31.12.2018) relativ ausgeglichen. Hier wurden etwa 76km² landwirtschaftlich genutzt. Als Waldflächen werden 82km² ausgewiesen.
Erhebliche Unterschiede in der Vegetation lassen sich bei einer Betrachtung der Ortsteile untereinander feststellen. Hingegen die Gemeinden Steinhöfel im Norden sowie Jacobsdorf im Osten des Amtsgebietes stark landwirtschaftlich geprägt sind, sind die Gemeinden Briesen (Mark) und Berkenbrück durch ausgedehnte Waldflächen geprägt. In der Gemeinde Briesen sind Landwirtschaftsflächen im Norden und im Osten vertreten. Die Hauptgewässerflächen des Amtes Odervorland befinden sich mit dem Verlauf der Fürstenwalder Spree, dem Dehmsee und dem Kersdorfer See im südlichen Teil des Amtsgebietes.

Zwischen Frankfurt (Oder) und der Stadt Fürstenwalde/ Spree verläuft die Bundesautobahn 12 in einer Ost-West-Ausrichtung durch das südliche Amtsgebiet. Über die Anschlussstellen Fürstenwalde-Ost, Briesen und Müllrose sind die Gemeinden Berkenbrück, Briesen (Mark) und Jacobsdorf innerhalb kürzester Zeit zu erreichen. Zwischen der B5 und der A12 verlaufen die B168 und die L37 in einer

Nord-Süd-Ausrichtung und verbinden die überregionalen Verkehrswege. Die Gemeinde Steinhöfel wird über die L36 mit der Stadt Fürstenwalde und der B5 verbunden. In einer Ost-West-Ausrichtung führt die L38 von der B5 über die Gemeinden Jacobsdorf, Briesen, Berkenbrück und die Stadt Fürstenwalde nach Grünheide bis zur Anschlussstelle Freienbrink an der Bundesautobahn 10.
Über das Schienennetz ist das Amt Odervorland über die Linie des RE1 angeschlossen. Die DB fährt die Bahnhöfe Berkenbrück, Briesen (Mark), Jacobsdorf (Mark) und Pillgram im Stundentakt an.

In den Gemeinden Briesen, Berkenbrück und Jacobsdorf gibt es 5 Kindertagesstätten, darunter einen Hort. Zwei der Einrichtungen sind in öffentlicher und drei in freier Trägerschaft. Weiterhin werden eine Kindertagespflegestelle und ein Eltern-Kind-Zentrum vorgehalten. Die Gesamtkapazität an Kindertagesbetreuungsplätzen umfasst in den o.g. Gemeinden 426 Plätze.

In der Gemeinde Steinhöfel gibt es vier Kindertagesstätten, jeweils zwei in öffentlicher und zwei in freier Trägerschaft mit einer Gesamtkapazität von 300 Plätzen. Wie in den anderen amtsangehörigen Gemeinden verfügt auch die Gemeinde Steinhöfel über eine Kindertagespflegestelle und ein Eltern-Kind-Zentrum
Die Gesamtkapazität an Kindertagesbetreuungsplätzen mit Stand 01.03.2020 umfasst im neu gebildeten Amt Odervorland 726 Plätze.

In der Gemeinde Briesen (Mark) wird an einer Grundschule in öffentlicher und an einer Oberschule in freier Trägerschaft unterrichtet. Die Gemeinde Steinhöfel ist mit einer Grundschule in öffentlicher Trägerschaft ebenfalls Schulstandort.

5 Handlungserfordernisse aus Sicht der Kommunalen Steuerungsgruppe

5.1 Allgemeine Handlungserfordernisse

Mit der geplanten „Gigafactory Berlin“ werden durch das Land Brandenburg und auch auf der kommunalen Ebene große Perspektiven mit dem Wirtschaftsstandort Brandenburg/ der östlichen Hauptstadtregion verbunden. Unlängst wurde seitens des Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg, Herrn Dr. Dietmar Woidke, und der regierenden „Kenia-Koalition“ das Ziel ausgegeben, das Land Brandenburg zur Gewinnerregion der 2020er Jahre zu entwickeln. Ein ambitioniertes Ziel, das auch immer im Zusammenhang mit der Ansiedlung neuer Unternehmen verstanden und gesehen wird.
Noch im vergangenen Jahr – also kurz vor Inkrafttreten der Schuldenbremse – hatte das Land Brandenburg getragen von den neuen Regierungsfraktionen SPD, CDU und B90/ Die Grünen einen Kredit in Höhe von einer Milliarde Euro aufgenommen und daraus einen „Zukunftsinvestitionsfonds“ gestrickt, der insbesondere für Infrastrukturmaßnahmen, zur Förderung von Zukunftstechnologien und zur Ertüchtigung des Umfeldes neuer Industrieansiedlungen verwendet werden soll.

In diesen Zusammenhang sind auch die Proteste beziehungsweise ist die gemäßigte Zurückhaltung im Hinblick auf die Tesla-Ansiedlung in der Bevölkerung der Umfeldkommunen zu verstehen. Die Freude über die Ansiedlung ist zwar in den überwiegenden Teilen der Bevölkerung groß, wird aber von Befürchtungen unterschiedlichster Art überschattet. So sorgen sich die Bürgerinnen und Bürger im näheren Umfeld um ganz grundlegende Dinge des alltäglichen und des privaten Lebens. Ins Feld zu führen sind die bereits überfüllten Züge, die Verbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr und die ausbaufähige Infrastruktur, die tagtäglich gerade in der Stadt Erkner zu erheblichen Verzögerungen und zu Lärm führt.

Die Bürgerinnen und Bürger beobachten daher das gesamte politische Geschehen rund um das Ansiedlungsvorhaben sehr genau. Die meisten treibt dabei nicht die Sorge um, wie die Versorgung des Werkes mit Wasser gesichert wird oder ob der Kiefernforst für das Werk gefällt werden muss - hier hatte das Unternehmen Tesla unlängst mit der Ankündigung die dreifache Fläche des zu rodenden Waldes mit ökologisch wertvollem Mischwald wieder aufzuforsten einen großen Konfliktpunkt ausgeräumt. Im Mittelpunkt der Zurückhaltung der Bürgerinnen und Bürger steht vielmehr die Skepsis, ob die Politik dafür Sorge trägt, die Lebensqualität der bereits ansässigen Bevölkerung abzusichern oder mit der neuen Gigafactory vielleicht sogar zu verbessern und ob Tesla sich am Standort bewähren wird.

Aus dieser Betrachtungsweise müssen also ganz grundlegend die Ansprüche der Bevölkerung an das eigene Lebensumfeld und die Ansprüche des Unternehmens sowie die Interessen der Politik an das nähere Umfeld des künftigen europäischen Produktionsstandortes abgewogen werden.

Die Interessen der unterschiedlichen Gruppen sind dabei größtenteils gleichgeartet.
Die Bürgerinnen und Bürger wollen ein gesichertes Lebensumfeld sowie eine gesicherte Lebensqualität am Wohnstandort. Dies bedeutet für die Bürgerinnen und Bürger aber auch kein ungehemmtes Wachstum der Einwohnerzahl und der Siedlungsstruktur im eigenen Ort. Das Unternehmen auf der anderen Seite benötigt einen Standort, an dem es die idealen Bedingungen für

die Fachkräfte- und Arbeitskraftgewinnung sowie für die Zu- und Ablieferung der Rohstoffe und der fertigen Produkte vorfindet.
Die Interessen der Politik sind dabei zusammenführend in der strukturellen Sicherung des Unternehmens und in der Entwicklung sowie in der Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung durch Infrastruktur und soziale Einrichtungen in der Region wiederzufinden.

Nur eine ausgewogene Berücksichtigung der Belange des Unternehmens sowie der Bevölkerung können langfristig dazu führen, dass die Akzeptanz des Unternehmens durch die Bevölkerung gegeben ist. Dies bildet zugleich eine nicht zu unterschätzende Grundlage für den wirtschaftlichen Erfolg des Produktionsstandortes und somit des Unternehmens Tesla in ganz Europa. Dementsprechend muss es das Ziel der Politik und der verantwortlichen über Landes-, Kreis-, und kommunale Ebene hinweg sein, die Interessen der Bevölkerung und der des Unternehmens zum Wohl der gesamten Entwicklung der Region auszugleichen.

Dies bedeutet dann, dass ein Anteil der Wertschöpfung über die Schaffung von Wohnraum in den Kommunen des Landkreises Oder-Spree verbleibt und durch die Kommunen und den Kreis die Belange der Bürgerinnen und Bürger durch die Schaffung sozialer Einrichtungen (u.a. Kindertageseinrichtungen und Schulen), durch die zusätzliche Bereitstellung eines ausgeweiteten ÖPNV-Angebotes und vieles mehr berücksichtigt werden.
Das Land seinerseits muss bedarfsorientiert die infrastrukturellen Voraussetzungen des Personen- und Güterverkehrs für die Bevölkerung und für das Unternehmen schaffen und sicherstellen, dass mittels kurzer Pendlerwege die Wertschöpfung auch in andere Regionen – wie unter anderem Frankfurt (Oder), Märkisch Oderland oder den Landkreis Dahme-Spreewald – getragen wird.
Auf der anderen Seite kann das Unternehmen Tesla mittels der Präsenz vor Ort eine enorme Akzeptanz und Identifikation der Bevölkerung mit dem Unternehmen schaffen. Diesbezüglich trägt auch die Anwesenheit des angesehenen CEO‘s von Tesla, Elon Musk, zum Spatenstich der „Gigafactory Berlin“ dazu bei, ein positives Bild des Produktionsstandortes zu erzeugen. Weiterhin wird angeregt, dass das Unternehmen seinen deutschen oder sogar europäischen Hauptsitz nach Grünheide verlegt.

Für den aufgezeigten Ausbau der Infrastruktur, der sozialen Einrichtungen und des Wohnraumes bleibt nicht viel Zeit. Das Unternehmen Tesla gibt uns für die Umsetzung einen eng gestrickten Zeitrahmen. Bereits am 10. Juli 2021 sollen die ersten Tesla-Fahrzeuge „Made in LOS“ vom Band rollen – eine Marke, auf die wir schon jetzt stolz sind. Dieser Zeitplan scheint aus bisheriger Sicht für die Produktionsaufnahme auch realistisch, da sich das Unternehmen nach wie vor trotz der anfänglichen Zeitverzögerungen bei der Antragsstellung nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz im Zeitplan befindet.

Hieraus ergibt sich also ein gewisser Handlungsdruck für das Land Brandenburg, den Landkreis Oder-Spree und die Kommunen des Umfeldes. Zwar werden mit dem Tag eins nicht die im Genehmigungsverfahren aufgezeigten 12.000 Mitarbeiter in der Gigafactory arbeiten, doch werden bereits im Vorfeld hunderte oder gar über tausend Menschen auf dem Werkgelände Ihre Arbeit verrichten und auch diese Menschen müssen in der gesamten Region untergebracht werden und die

Baustelle täglich anreisen. Schon in dieser Phase wird sich die ganze Region bewegen – und dies umfasst noch nicht einmal die enormen Zulieferungen von Baumaterialien.

Aus regionaler Sicht wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt davon ausgegangen, dass Tesla die Produktion auf dem europäischen Kontinent mit etwa 3.000 bis 4.000 Arbeitnehmern aufnehmen wird. Mit Sicherheit werden hunderte Mitarbeiter aus den bereits bestehenden Gigafactories in Amerika vorübergehend in der „Gigafactory Berlin“ arbeiten und den neuen Angestellten vor Ort die Produktionsabläufe erklären und aufzeigen. Schlussfolgernd ist davon auszugehen, dass bereits mit der Aufnahme der Baustelle sowie im weiteren Verlauf die Hotels, die Unterkünfte sowie die zu vermietenden Einliegerwohnungen privater Haushalte stark nachgefragt sein werden und sich dies bis zum Beginn des Jahres 2022 fortführt. Auch muss davon ausgegangen werden, dass viele Fachkräfte des Werkes zunächst aus weiteren Bundesländern unter der Woche Ihrer Arbeit am Standort Grünheide nachgehen werden, sodass ein weiterer Bedarf an Unterkünften und freien Zimmern besteht. Im weiteren Verlauf werden viele Fach- und Arbeitskräfte zunächst eine Wohnung und später vermehrt auch Eigenheime mit Nähe zur „Gigafactory Berlin“ suchen. Die Erwartungshaltung der Tesla-Vertreter in den Sitzungen der Taskforce hat auch verdeutlicht, dass die Arbeitskräfte standortnah in Wohnungen und Eigenheime unterkommen werden. Dies entspricht auch der Erwartungshaltung der Umfeldkommunen.
Für die Kommunen ergibt sich daraus die kurzfristige Schaffung erster Wohneinheiten möglichst schnell anzuschieben.
Je nachdem, wie sich der Absatz des Unternehmens auf dem europäischen Markt in den folgenden Jahren entwickelt, wird der Bedarf nach Wohnungen und Eigenheimen in den Umfeldkommunen weiter zunehmen.

Dementsprechend ist die Ansiedlung des Unternehmens auch im Jahr 2021 nicht abgeschlossen. Es werden sich weitere Bedarfe ergeben, die für die zügige Umsetzung einer engen Zusammenarbeit zwischen Land, Landkreis und den Kommunen der Steuerungsgruppe bedingen. Daher wird es erforderlich sein, auch nach der Produktionsaufnahme etwaige Themen, deren Zuständigkeiten auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt sind, in Gremien wie der Taskforce und der Steuerungsgruppe zu beraten und zu schnellen Ergebnissen führen. Auch muss das Themenspektrum künftig noch erweitert werden. Hingegen in der Taskforce momentan eher Fragen der Infrastruktur und des Genehmigungsverfahrens im Fokus der Arbeitsgruppen stehen, wird sich spätestens nach dem Produktionsbeginn auch der Bedarf zu Abstimmungen beispielsweise hinsichtlich der sozialen Infrastruktur ergeben.

Jenseits der Produktionsaufnahme müssen alle beteiligten Behörden weiterhin an den Themen Infrastruktur, Genehmigung, soziale Einrichtungen und vielen weiteren Fragen, deren Zuständigkeit in unterschiedliche Ebenen fällt, weiterarbeiten.

Wer meint, mit dem Produktionsstart im Jahr 2021 sei das Investitions- und Ansiedlungsvorhaben von Tesla in trockenen Tüchern, der irrt. Wie oben beschrieben erwarten die Bürgerinnen und Bürger, dass sich der Lebensstandard in der Region nicht verschlechtert. Sicherlich ist die Erstellung eines großräumigen Konzeptes hilfreich für eine vernünftige Entwicklung. Nichtsdestotrotz sind diese langwierigen Verfahren kontraproduktiv. Spätestens zwei Jahre nach der Produktionsaufnahme muss sich für die Bürgerinnen und Bürger klar herausstellen, dass sich ihr Lebensstandard und damit verbunden auch der Lebensstandard der neuen Einwohner mit der „Gigafactory Berlin“ nicht verschlechtert hat, da ansonsten der gesamte Produktionsstandort zu scheitern droht. In diesem Zusammenhang ist auch die Gewinnung der Fachkräfte einzuordnen, die ohne ein gutes Wohnumfeld, ohne einen bedarfsdeckenden Lebensmittelpunkt nicht in unsere Region kommen werden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Ausstattung der Feuerwehren und des Katastrophenschutzes vor Ort. Mit Spannung wird daher erwartet, wo Tesla eine Werksfeuerwehr einrichten wird. Die Entscheidung hierzu muss innerhalb der nächsten Wochen zwangsläufig getroffen werden, um die Einsatzbereitschaft auch schon während der Bauphase abzusichern und klare Strukturen zu schaffen. Zum Schutz der Belegschaft, der Umwelt und des Gebäudekörpers wird eine Werksfeuerwehr aus hiesiger Sicht vor den Werkstoren – auf einem südlichen Grundstück entlang der L38 – empfohlen. Das Gebäude könnte sodann mit einer integrierten Rettungswache und weiteren Räumlichkeiten für einen Werksarzt sowie für ehrenamtliche Einsatzkräften ausgestattet werden.
Mit der Errichtung einer Werksfeuerwehr entsteht sodann aber auch ein weiteres Spannungsfeld. Hierbei sei darauf hingewiesen, dass sich die Feuerwehren der Region zwar überwiegend aus ehrenamtlichen Einsatzkräften zusammensetzen, die Stadt Fürstenwalde allerdings hauptamtliche Kräfte vorzuhalten hat. Die Stadt Fürstenwalde/ Spree beschäftigt derzeit 33 hauptamtliche Feuerwehrkameradinnen und -kameraden. Mit der Werksfeuerwehr von Tesla könnten diese eventuell abziehen. Über einen Dialog mit dem Land Brandenburg werden hier gemeinsam Lösungen gefunden werden müssen, die sowohl die Einsatzbereitschaft der Werks- aber auch der Fürstenwalder Feuerwehr langfristig absichern. Diesbezüglich sei auf die besondere Bedeutung der Fürstenwalder Feuerwehr verwiesen, die einen Großteil der Einsätze auf der BAB 12 abdeckt.

Auch befinden sich bereits mehrere Züge der umliegenden Feuerwehren in der Brandschutzeinheit des Landkreises bzw. in dem Einzugsbereich des künftigen Hauptstadtflughafens BER und sind als Züge für diese Aufgaben abgestellt.

Ungeachtet dessen, ob eine Werksfeuerwehr vor den Toren der Gigafactory eingerichtet wird oder nicht, ist die technische Ausstattung der Feuerwehren in den Umfeldkommunen zum Produktionsstandort an die neuen Gegebenheiten anzupassen, da bei einer Havarie oder größeren Schadensereignissen die umliegenden Wehren in das Einsatzgeschehen einzubeziehen sind. Die fachgerechte Durchführung und Bekämpfung von Schadensereignissen bedingt also einer entsprechenden Ausstattung.

Bei größeren Schadensereignissen bzw. größeren Einsatzlagen auf dem Tesla-Gelände werden die umliegenden Feuerwehren alarmiert. Die technische Ausstattung der umliegenden Feuerwehren ist auf den Bedarf anzupassen. Hierzu wird eine finanzielle Unterstützung erwartet. Auch werden regelmäßige Übungen zur Verhinderung und Vorbeugung als sinnvoll erachtet.

Aus diesem Grund wurde die Ankündigung des Wirtschaftsministers Prof. Dr. Steinbach auf der Bürgerversammlung am 24. Januar 2020 in Grünheide, offen für die Förderung der technischen Ausstattung der umliegenden Feuerwehren zu sein, seitens der Kommunen wohlwollend zur Kenntnis genommen.

In diesem Zusammenhang ist auch die Durchführung regelmäßiger Übungen auf dem Werksgelände zu empfehlen. Hierbei ist auf die Erfahrung mit der Sonae Arauco Beeskow GmbH (Spanplattenwerk Beeskow) zu verweisen, wo das Unternehmen und die örtlichen Wehren regelmäßig Übungen durchführen.

Das Land Brandenburg will zur Gewinnerregion der 2020er Jahre werden und mittels des „Zukunftsinvestitionsfonds“ auch die Infrastruktur und die Zukunftstechnologien fördern. Mit Blick auf die Tesla-Ansiedlung fehlt im gesamten Land Brandenburg eine hinreichende Anzahl an Ladestationen für die Elektromobilität – insbesondere der Schnellladestationen. Die fehlende Ladestation-Infrastruktur ist auch einer der schwerwiegenden Gründe, weshalb die E-Mobilität noch immer in den Kinderschuhen steckt. Daher sollten sowohl das Land Brandenburg oder der Bund als auch das Unternehmen Tesla in den Ausbau der Ladestationen-Infrastruktur investieren. Die Ladestationen sollten dabei aber nicht einzig an den Rastplätzen der zahlreichen Bundesautobahnen im Land Brandenburg installiert werden, sondern insbesondere auch die Umfeldkommunen mit einer hinreichenden Ladestationen-Infrastruktur an touristisch bevorzugten und weiteren öffentlichen Plätzen berücksichtigen. Erst mit der Erstellung eines hinreichenden und dichten Ladestationen-Netzes wird die E-Mobilität auch die Alltagstauglichkeit erlangen.

Das Ziel des Landes Brandenburg sollte nicht allein sein, Gewinnerregion der 2020er Jahre, sondern auch Vorreiterregion der E-Mobilität zu werden. Mit der Ansiedlung Teslas ist hier ein erster Schritt getan. In einem zweiten Schritt müssen das Land Brandenburg und das Unternehmen Tesla in die Ladestationen- und Schnellladestationen-Infrastruktur im ganzen Land und insbesondere in den Umfeldkommunen investieren und den Ausbau dieser in den Kommunen fördern.

Auf der einen Seite würde mit dem Ausbau der Ladestationen-Infrastruktur ein Zeichen gesetzt werden, Vorreiterregion zu sein, zugleich wird mit dem Ausbau der E-Infrastruktur auch der Bezug zum Unternehmen Tesla gesteigert. Auf der anderen Seite wird damit ebenfalls der Markt der E-Mobilität für private und öffentliche Haushalte interessanter. Hierin wird dementsprechend ein großer Beitrag zur Sicherung und Weiterentwicklung des Produktionsstandortes gesehen.

Einhergehend mit der Steigerung der Akzeptanz des Unternehmens müssen aber auch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen betrachtet werden. Mit der Versiegelung der Flächen durch den Baukörper und der Verkehrswege entsteht im Landkreis Oder-Spree ein ökologisch auszugleichender Bedarf. Dieser könnte vor Ort bspw. durch naturnahen Gewässerumbau oder andere Umweltmaßnahmen durchgeführt werden. Auch wird aufgrund der Rodung des Kiefernforstes ein Eingriff in das Landschaftsbild des Landkreises Oder-Spree und der Gemeinde Grünheide (Mark) vorgenommen, dieser Eingriff entfaltet seine Auswirkung in der Region. Aus dieser Betrachtung heraus sollten die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (einschließlich der wiederaufzuforstenden Fläche) zum überwiegenden Teil im Landkreis Oder-Spree durchgeführt werden.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Rodung und Versiegelung sind überwiegend im Landkreis Oder-Spree durchzuführen.

Wie folgend noch dargestellt wird, wird mit der Ansiedlung Teslas auch eine weitere Ausweisung von Wohnbauflächen erfolgen müssen. Bereits während der öffentlichen Auslage der Antragsunterlagen wurden Proteste laut, dass die Wasserversorgung nicht gesichert werden könnte. Diese wurden sicherlich auch durch die Mitte Januar herausgegebene Pressemitteilung des Wasserverbandes Strausberg-Erkner befeuert, die zum Inhalt hatte, dass die Kapazitäten für die Wasserversorgung des Werkes nicht gesichert seien. Im Vorjahr bereits wurde dem Wasserverband Strausberg-Erkner für zu hohe Wasserförderung durch das seinerzeitige Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft ein Bußgeld erteilt.

Herr Prof. Dr. Steinbach äußerte am 24. Januar 2020 auf der öffentlichen Bürgerversammlung zum Ansiedlungsvorhaben, dass ein geohydrologisches Gutachten erstellt werde, das in einem Radius von 80 Kilometern die Grundwasserkapazitäten betrachtet.

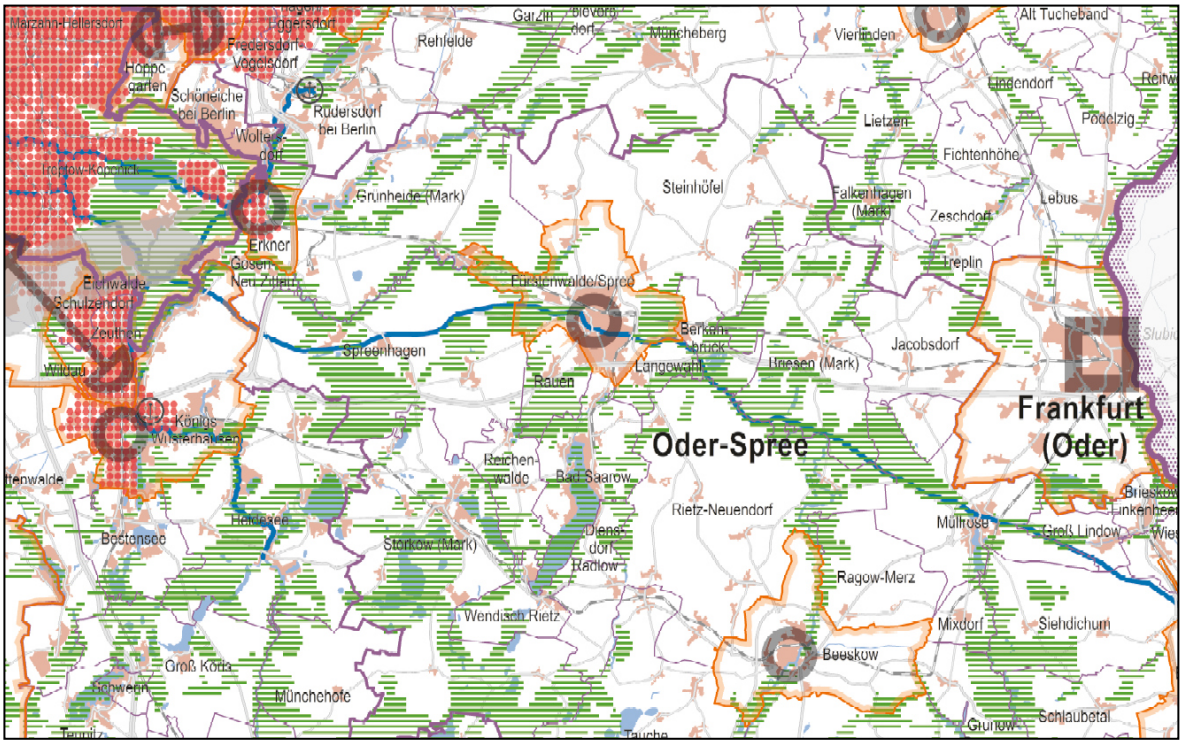
In diesem Zusammenhang sollte zugleich die Ausweitung der Wohnbauflächen und damit verbunden die weitere Inanspruchnahme von Wasserkapazitäten für das gesamte Verbandsgebiet Strausberg-Erkner geklärt werden. Dies muss auch in den weiteren Verbandsgebieten Wasser-und Abwasserzweckverband „Scharmützelsee-Storkow/Mark“ und Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserentsorgung Fürstenwalde und Umland berücksichtigt werden.

Die Wasserkapazität muss nicht nur für Tesla, sondern auch für die zu schaffenden Wohnbau- und Gewerbeflächen gesichert werden.

5.2 AG Raum- und Siedlungsentwicklung

Mit dem Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) wurde der bisherige Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEB B-B) am 01. Juli 2019 abgelöst und neue Ziele und Grundsätze für die Raumordnung in den Ländern Berlin und Brandenburg festgesetzt. Der LEP HR verdrängt dabei die Ziele und Grundsätze der Regionalplanungen, wenn diese den Festsetzungen der landesweiten Raumordnung entgegenstehen – dementsprechend haben die neuen planerischen Elemente des LEP HR eine prägende Auswirkung und beeinflussen die Entwicklung regionaler und kommunaler Gebietskörperschaften.

Abbildung 4: Auszug aus der Anlage Festlegungskarte zum Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion



Das strukturbestimmende Element „Siedlungsstern“ bringt für den Landkreis Oder-Spree erhebliche Beeinträchtigungen in der Entwicklung. Eingeordnet in die Kategorie des „Achsenzwischenraumes“ bildet der Landkreis Oder-Spree mit Ausnahme der kreisangehörigen Stadt Erkner für die Metropolregion einen „Freiraumverbund“ – eine Belüftungsschneise – zwischen den gestaltungsräumen „Siedlung“ in Märkisch Oderland und dem Landkreis Dahme-Spreewald. Aber auch die Stadt Erkner, die zwar der Kategorie „Gestaltungsraum Siedlung“ zugeordnet ist, ist in seiner Entwicklung mit Blick auf die Altlasten als Chemiestandort, mit seinen weiten Flächen im Landschaftsschutzgebiet „Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet“, seinen ausgewiesenen Retentionsflächen und durch das Trinkwasserschutzgebiet faktisch an einem Bevölkerungszuzug gehemmt. Damit sucht der Landkreis Oder-Spree unter den weiteren Landkreisen im Land Brandenburg, die eine gemeinsame Grenze zur Hauptstadt Berlin aufweisen, seines gleichen. Kein anderer dieser Landkreise ist einer solchen Restriktion unterlegen.

Auf diesen Missstand der Landesentwicklungsplanung wurde im offiziellen Verfahren zur Aufstellung des LEP HR mehrfach hingewiesen – leider aber ohne Gehör für die berechtigten Interessen des Landkreises Oder-Spree zu finden. Ebenfalls ist zu bedauern, dass bereits ausgewiesene Bebauungspläne – wie der Bebauungsplan 13: „Freienbrink-Nord“ in der Gemeinde Grünheide – für Industrieansiedlungen hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten der Kommunen im Umfeld keine Berücksichtigung finden und keine Regelung für den eintretenden Fall einer Ansiedlungen festgehalten wurden.

Gemäß der Landesentwicklungsplanung wird in die Strukturräume Metropole, Berliner Umland sowie weiterer Metropolraum unterschieden. Aus dem Kreis der Steuerungsgruppe gehören die Stadt Erkner und die Gemeinden Schöneiche b. Berlin, Woltersdorf, Grünheide (Mark) und Gosen-Neu Zittau zum Raum Berliner Umland. Die weiteren Kommunen sind – wie o.g. genannt – entsprechend ihrer räumlichen Lage dem weiteren Metropolraum zugeordnet. Im näheren Umfeld der Tesla-Ansiedlung werden die Stadt Erkner und die Stadt Fürstenwalde zugleich mit der Funktion des Mittelzentrums versehen. Die Stadt Fürstenwalde ist darüber hinaus als Regionaler Wachstumskern ausgewiesen.
Die Grundfunktionale Schwerpunkte können nach Maßgabe der Landesentwicklungsplanung durch die Regionale Planungsgemeinschaft benannt werden.

Im Wesentlichen setzt der LEP HR nachstehende Regelungen von Bedeutung für die Kommunen der Steuerungsgruppe fest[16]:

Z 3.3 Grundfunktionale Schwerpunkte (GSP)
Grundfunktionale Schwerpunkte sind Ortsteile außerhalb zentraler Orte. Diese werden durch die RPG festgelegt. Als Grundfunktionale Schwerpunkte sind funktionsstarke Ortsteile von Kommunen und in den Achsengemeinden des Berliner Umlandes innerhalb des Gestaltungsspielraumes Siedlung festzulegen.

Z 3.6 Mittelzentren
Die Mittelzentren übernehmen räumlich konzentriert eine gehobene Funktion der Daseinsvorsorge mit regionaler Bedeutung für den Verflechtungsbereich.

Z 5.2 Anschluss neuer Siedlungsflächen
Die neuen Siedlungsflächen sind an bereits vorhandene Siedlungsgebiete anzuschließen.

Z 5.3 Umwandlung von Wochenend- und Feriengebieten und weiteren Siedlungsflächen
Die Umwandlung von Wochenend- und Feriengebieten und weiteren hochbaulich geprägten Siedlungsflächen ist zulässig, solange sie an bereits vorhandene Siedlungsgebiete anschließen.

Z 5.4 Erweiterung von Streu- und Splittersiedlungen
Eine Erweiterung von Streu- und Splittersiedlungen ist zu vermeiden.

[16] Vgl. Gemeinsame Landesabteilung Berlin-Brandenburg (2019); Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

Z 5.5 Eigenentwicklung für den örtlichen Bedarf
In allen Gemeinden, die keine Schwerpunkte für die Wohnsiedlungsflächenentwicklung gemäß Z 5.6 der Landesentwicklungsplanung Hauptstadtregion sind, ist zuzüglich der Innenentwicklung (§34 Absatz 4 BauGB) eine Entwicklung der Wohnsiedlung für den örtlichen Bedarf im Rahmen der Eigenentwicklung (nicht zuzugsinduziert) im Umfang von 1ha/ 1.000 EW für einen Zeitraum von 10 Jahren zulässig. Zu Grunde gelegt ist der Bevölkerungsstand vom 31.12.2018 nach Angaben des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg. Dies gilt als „planerischer Angebotszuwachs".

Auf die Eigenentwicklung ist:
- Die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen auf bisher unbebauten, nicht hochbaulich geprägten Flächen,
- Die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen durch Umnutzung oder Umwandlung baulich vorgeprägter Siedlungsflächen, die bisher nicht überwiegend dem Wohnen dienen

anzurechnen.

Nicht auf die Eigenentwicklungsoption angerechnet werden
- Wohnsiedlungsflächen, die in Flächennutzungsplänen oder in Bebauungsplänen ab dem 15. Mai 2009 dargestellt bzw. festgesetzt wurden,
- Wohnsiedlungsflächen innerhalb bestehender Siedlungsgebiete, insbesondere im unbeplanten Innenbereich sowie im Bereich von Satzungen nach § 34 Absatz 4 BauGB (Innenentwicklung).

Z 5.6 Schwerpunkte der Wohnsiedlungsflächenentwicklung
Gemäß des § 2 Absatz 2 Nummer 2 Satz 4 Raumordnungsgesetzes des Bundes (ROG 2009) ist die „Siedlungstätigkeiten […] räumlich zu konzentrieren [und] sie ist vorrangig auf vorhandene Siedlungen mit ausreichender Infrastruktur und auf Zentrale Orte auszurichten."

Nach dem LEP HR ergibt sich daraus:
- Im Berliner Umland ist der „Gestaltungsraum Siedlung" als Schwerpunkt für die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen definiert
- Im Weiteren Metropolraum sind die Ober- und Mittelzentren die Schwerpunkte für die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen

In den dargestellten Schwerpunkt für die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen ist über die Eigenentwicklung eine uneingeschränkte Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen möglich.

Z 5.7 Weitere Schwerpunkte der Wohnsiedlungsentwicklung
Für die über die Regionalen Planungsgemeinschaften als Grundfunktionale Schwerpunkte (Z 3.3) festgelegten Ortsteile wird eine Wachstumsreserve für die Wohnsiedlungsentwicklung in einem Umfang von bis zu 2ha/ 1.000 EW für einen Zeitraum von 10 Jahren festgesetzt (zusätzlich zur Eigenentwicklung mit 1ha/ 1.000 EW in 10 Jahren).

Z 5.8 Wohnsiedlungsflächen in den Städten der zweiten Reihe (Fürstenwalde/ Spree)
In den über Schienen (aus Berlin innerhalb von 60 Minuten erreichbar) verbundenen Ober- und Mittelzentren des Weiteren Metropolenraums, sollen wachstumsbedingte Bedarfe an Wohnsiedlungsflächen besondere Berücksichtigung finden. Hierzu sollen Siedlungsflächen für die Wohnversorgung vorrangig im Umfeld der Schienenhaltepunkte entwickelt werden.

Z 2.12 Errichtung und Erweiterung großflächiger Einzelhandel außerhalb zentraler Orte
Die Errichtung/ Erweiterung großflächiger Einzelhandel ist, wenn dieser überwiegend der Nahversorgung dient und der Standort in einem zentralen Versorgungsbereich gelegen ist, zulässig. Allerdings darf die Verkaufsfläche maximal 1.500m² betragen und mindestens 75% der Verkaufsfläche muss mit nahversorgungsrelevantem Sortiment bestückt sein.

In den Grundfunktionalen Schwerpunkten ist gemäß Z 3.7 des LEP HR die Errichtung und Erweiterung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen auch zulässig, wenn die zusätzliche vorhabensbezogene Verkaufsfläche 1.000m² nicht überschreitet (für diese ist keine Sortimentsbeschränkung zu beachten).

Wie oben aufgeführt, werden aus dem Kreis der Steuerungsgruppe die Stadt Erkner und die Gemeinden Schöneiche b. Berlin, Woltersdorf, Grünheide (Mark) und Gosen-Neu Zittau dem Berliner Umland zugeordnet. Die weiteren Kommunen gehören entsprechend ihrer räumlichen Lage und der Festsetzungen des LEP HR dem weiteren Metropolraum an.
Im näheren Umfeld der Tesla-Ansiedlung werden die Stadt Erkner und die Stadt Fürstenwalde zugleich mit der Funktion des Mittelzentrums versehen. Dies ermöglicht den Städten Erkner und Fürstenwalde ein weitestgehend ungehemmtes Einwohnerwachstum.
Die Stadt Fürstenwalde ist darüber hinaus als Regionaler Wachstumskern ausgewiesen.

Der LEP HR lässt den Regionalen Planungsgemeinschaften darüber hinaus die Möglichkeit, Grundfunktionale Schwerpunkte zu benennen. Die Grundfunktionalen Schwerpunkte betreffen einen Ortsteil einer Gemeinde und ermöglichen entsprechend der Festsetzungen des LEP HR einen planerischen Angebotszuwachs von 2ha je 1.000 EW zusätzlich.

Für die Gemeinden Woltersdorf und Schöneiche bei Berlin kann, unter der Annahme, dass beide Kommunen Grundfunktionaler Schwerpunkt werden, anhand dieser Regelung ein planerischer Angebotszuwachs von 2ha je 1.000 EW zusätzlich für das gesamte Gemeindegebiet angesetzt werden. Dies ist damit zu begründen, dass beide Kommunen nicht über einen Ortsteil verfügen.
Alle weiteren Kommunen verfügen anhand ihrer Siedlungsstruktur über Ortsteile und können die Spielräume des Grundfunktionalen Schwerpunktes nicht gänzlich für das gesamte Gemeinde- bzw. Amt- oder Stadtgebiet ausschöpfen.

Aus den oben dargestellten Festsetzungen des LEP HR und bei Heranziehen der unter dem Punkt 4.3 „Kurzportrait der Umfeld-Kommunen“ genannten tatsächlichen Wohnbauflächen lässt sich der Spielraum des „planerischer Angebotszuwachs“ ohne die Grundfunktionalen Schwerpunkte errechnen. Der planerische Zuwachs wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

Einwohnerentwicklungspotential über die Innenentwicklung hinaus (Ohne GSP)					
Kommune	**Raum**	**Entwicklungs-potential (EP)**	**Einwohner (EW)**	**EP über Eigen-entwicklung**	**Planerischer Angebotszuwachs (Zuzugsinduziert)[1]**
Gemeinde Grünheide (Mark)	BU	1 Hektar je 1.000 EW	8.645	≈ 8,65ha	≈ 263 EW
Stadt Erkner[2]	BU	ungehemmt	11.815	ungebremst	ungebremst
Gemeinde Woltersdorf	BU	1 Hektar je 1.000 EW	8.259	≈ 8,3ha	≈ 268 EW
Gemeinde Schöneiche b. Berlin	BU	1 Hektar je 1.000 EW	12.666	≈12,67ha	≈ 400 EW
Stadt Storkow	wMR	1 Hektar je 1.000 EW	9.180	≈ 9,2ha	≈ 257 EW
Amt Spreenhagen	teils BU/ teils wMR	1 Hektar je 1.000 EW	8.529	≈ 8,5ha	≈ 225 EW
Amt Scharmützelsee	wMR	1 Hektar je 1.000 EW	10.032	≈ 10ha	≈ 240 EW
Stadt Fürstenwalde	wMR	ungehemmt	31.941	ungebremst	ungebremst
Amt Odervorland und Steinhöfel	wMR	1 Hektar je 1.000 EW	5.682 4.448	≈ 5,7ha ≈4,45ha	≈ 116 EW ≈ 88 EW
Gesamt:					**1.857 EW**

[1] Statistisch erfasste tatsächlich genutzte Wohnbaufläche der jeweiligen Kommune / Einwohnerzahl am 31.12.2018

* Entwicklungspotential über Innenentwicklung

= Planerischer Angebotszuwachs (Zuzugsinduziert) in Einwohnern

[2] Die Stadt Erkner kann nur unter der Aufhebung weiterer räumlicher Restriktionen wachsen

Die Darstellung des planerischen Angebotszuwachses in Einwohnern ist insofern belastbar, als das diese anhand der tatsächlich vorhandenen Wohnbauflächen die durchschnittlich real gegebenen Strukturen in den jeweiligen Orten widerspiegelt und auf die Angebotsflächen projiziert.

Für die Gemeinden, Ämter und Städte im weiteren Metropolenraum innerhalb der Kommunen des näheren Umfeldes ohne die Stadt Fürstenwalde ergibt sich damit ein gesamt zuzugsinduzierter Einwohnerzuwachs von 1.857 Einwohnerinnen und Einwohnern. Für die Stadt Fürstenwalde ergibt sich darüber hinaus ein uneingeschränktes Wachstumspotential – Gelichwohl auch die Stadt Fürstenwalde nach dem integrierten Stadtentwicklungskonzept eine Grenze von 5.000 zusätzlichen Einwohner sieht. Die Stadt Erkner, der hier zwar in Bezug auf den LEP HR ein ungebremstes Wachstum zugeschrieben wird, kann anhand der oben aufgezeigten Einschränkungen faktisch nur wachsen, wenn Gebiete aus dem Landschafts- oder Wasserschutzgebiet ausgegliedert werden (siehe Seite 50/ Anlage 03: Flächenpotentiale Erkner).

Unter der Annahme, dass künftig 12.000 Mitarbeiter in dem Werk Ihre Arbeit verrichten werden und ein Drittel der Belegschaft im Landkreis Oder-Spree wohnen wird, ist allein hierdurch ein zusätzlicher Wohnraumbedarf für 4.000 Menschen nötig. Dem kann auch nicht mit der Argumentation

abgeholfen werden, dass künftige Arbeitskräfte des Werkes bereits im näheren Umfeld wohnen, da auch ein Beschäftigungswechsel (Arbeitgeberwechsel) durch eine neue Arbeitskraft zu ersetzen ist. Zunächst muss nun aber weiterhin davon ausgegangen werden, dass sich auch andere produzierende Gewerbeunternehmen im Zusammenhang mit der Ansiedlung Teslas im Landkreis Oder-Spree niederlassen werden bzw. bestehende Unternehmen ihre Produktion anpassen oder erweitern. Insgesamt wird dies einen gewissen Multiplikatoreffekt auslösen, der durch den Zuzug der Arbeitskräfte auch Arbeitsplätze im Bereich des tertiären Sektors für die privaten Haushalte und Unternehmen, im Bereich der sozialen Dienste sowie des Einzelhandels und ähnlicher Ansiedlungen schafft und weiteren Wohnraumbedarf zur Folge hat.
Diese Annahme berücksichtigt dabei nur bedingt den Nachzug von Familienangehörigen, wie zu pflegenden Eltern, Kindern und Ehepartnern.

In der Volkswirtschaftslehre wird für Deutschland gemeinhin angenommen, dass ein Arbeitsplatz im Automobilsektor einen unmittelbaren Beschäftigungseffekt mit dem Faktor von etwa 1,9 bis 2,4 auslöst.[17] Bezogen auf den Landkreis Oder-Spree (ein Drittel) und unter der Prämisse, dass 4.000 Mitarbeiter von Tesla im Landkreis Oder-Spree wohnhaft werden, ergibt sich demnach zuzüglich der nicht erwerbstätigen Familienangehörigen ein gesamter zuzugsinduzierter Wohnraumbedarf für mehr als 8.000 Menschen bei einem Faktor von 1,9 beziehungsweise von mehr als über 10.000 Menschen bei einem zugrunde gelegtem Faktor von 2,4. Die genannten Zahlen berücksichtigen dabei wiederum nur die unmittelbaren Arbeitsplätze, sprich Arbeitsplätze, die beispielsweise über Zulieferer oder eben bei Tesla entstehen. Nicht eingepreist sind Arbeitsplätze, die durch die Sogwirkung die Tesla zweifelsfrei schon jetzt entfaltet, entstehen (Zuzug weiterer Unternehmen durch Ausstrahlungswirkung ohne Produktionsbezug zu Tesla). Aus diesem Grund muss zum Zeitpunkt der Produktionsvollauslastung von mindestens 10.000 Menschen ausgegangen werden, die im LOS eine entsprechende Wohneinheit benötigen werden.

Bei der Gegenüberstellung der durch den LEP HR zuzugsinduzierten zulässigen 1.857 Einwohnerinnen und Einwohner (ohne die Städte Fürstenwalde / Erkner) und dem anhand des Beschäftigungseffektes dargestellten Wohnraumbedarfes wird der enorme Handlungsdruck ersichtlich, sprich ein Bedarf, der durch die Restriktionen des LEP HR im Landkreis Oder-Spree bisher nicht gedeckt werden kann.
Daher müssen zwingend die Grundlagen für eine bedarfsgerechte Wohnraumentwicklung geschaffen werden.

Weitere Angebotsflächen können durch die Festlegung der Grundfunktionalen Schwerpunkte geschaffen werden. Hierzu gibt die Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree an, die Festlegungen bis zum Ende des Jahres 2021 abgeschlossen zu haben.
Jedoch kann selbst unter fälschlicher Annahme einer Verdreifachung des planerischen Angebotszuwachses der Wohnraumbedarf längst nicht gedeckt werden.

[17] Vgl. **Friedrich-Ebert-Stiftung (2018)**; Die Zukunft der deutschen Automobilindustrie i.V.m. Dr. Heinz-Rudolf Meißner in **Seiwert, Martin et. al. (2017)**; So abhängig ist Deutschland von der Autoindustrie

Der LEP HR lässt nun zwei Möglichkeiten zu, von den Festsetzungen der landesplanerischen Raumordnung abzuweichen.

Als erste Möglichkeit kann der LEP HR geändert oder gar neu aufgestellt werden. Dieser Option würde ein mehrjähriges Verfahren zu Grunde liegen, da auch das Land Berlin einzubeziehen ist und durch die Änderungen der Kriterien eine gesamte Neubetrachtung vorgenommen werden müsste. Daher erscheint das Zurückgreifen auf diese Variante als ungeeignet.

Die zweite Möglichkeit wird durch ein Zielabweichungsverfahren gegeben. Dieses Verfahren kann nur durchgeführt werden, wenn sich aufgrund der landesplanerischen Ziele/ Festsetzungen ungewollte Härten ergeben. Die Voraussetzungen für das Zielabweichungsverfahren sind unter anderem ein sachlich und räumlich konkret abgrenzbares Vorhaben sowie eine deutliche Abweichung von anderen (möglichen) Konstellationen im Land Brandenburg.
Im Ergebnis würde eine Teilregion neu betrachtet werden und die weiteren Grundzüge der Planungen blieben unberührt. Im Vergleich zur Änderung/ Aufhebung des LEP HR können somit den Kommunen in einem wesentlich kürzeren Zeitraum/ Verfahren die dringend benötigten Entwicklungsmöglichkeiten eingeräumt werden. Aus diesem Grund ist das Zielabweichungsverfahren aus der Sicht des Landkreises Oder-Spree und der Umfeldkommunen zu bevorzugen.

Am 12. Februar 2020 fand zu diesem Thema ein gemeinsamer Termin der „kommunalen Steuerungsgruppe Tesla“ mit dem Vertreter der Gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg (GL), Herrn Fichter, statt.

Herr Fichtner äußerte, dass die Ansiedlung Tesla‘s Entwicklungschancen und Auswirkungen auf die gesamte Region LOS, MOL, FF(O), LDS und Berlin haben wird. Ebenso werde der regionale Bestandsarbeitsmarkt die Facharbeitskräfte nicht abdecken können. Daher wird es in signifikanten Größen Zuzug in das Umfeld geben.
Infolge dessen braucht es attraktive Wohnstandorte für die Fachkräfte. Daraus ergeben sich Bedarfe in der sozialen Infrastruktur sowie bei der verkehrlichen Infrastruktur. Auch sei mit dem Zuzug weiterer Gewerbe zu rechnen.

Weiterhin müssen die Ausstrahlung der Ansiedlung, die Folgeeffekte und die Ermittlung realistischer Wohnbaubedarfe unter der Betrachtung von Restriktionen erfolgen. Hierfür unterbreitete Herr Fichtner das Angebot, dass ein Umfeldentwicklungskonzept mit der Gemeinsamen Landesplanung möglichst innerhalb eines Jahres erstellt wird. Die Finanzierung dessen soll mit 90.000 Euro durch die GL, 20.000 Euro durch den Landkreis Oder-Spree sowie mit 20.000 Euro von den Kommunen abgesichert werden. Diesem Vorschlag kann aus hiesiger Sicht zugestimmt werden.

Herr Fichtner stellte ebenfalls die durch die GL unterbreitete Abgrenzung des zu betrachtenden Umfeldes vor. Demgemäß wird die GL das Umfeldentwicklungskonzept auf die Kommunen entlang der RE1-Linie sowie auf einen Fahrradius des motorisierten Individualverkehrs von 15 Minuten abgrenzen. Dies würde zugleich bedeuten, dass die Stadt Storkow (Mark) und das Amt Scharmützelsee keine Berücksichtigung im Umfeldentwicklungskonzept finden.

Die kommunale Steuerungsgruppe des Landkreises Oder-Spree unterstützt den Vorschlag der Gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg ein Umfeldentwicklungskonzept in Federführung der Gemeinsamen Landesplanung zu erstellen. Die Zielsetzung dabei muss sein, den Kommunen einen möglichst großen Handlungsspielraum einzuräumen.

Bereits während des gemeinsamen Termins am 12. Februar 2020 trugen die Kommunen der Steuerungsgruppe den Bedarf vor, die Stadt Storkow (Mark) und das Amt Scharmützelsee im Kreis der Umfeldentwicklung einzubeziehen. Diese Aussage wurde auch im 2. Gemeinsamen Termin am 11. März 2020 nochmals bekräftigt.

Diesbezüglich sei nochmals darauf hingewiesen, dass nach gegenwärtigem Stand ein planerischer Angebotszuwachs von 1.857 Einwohnerinnen und Einwohnern in den Kommunen der kommunalen Steuerungsgruppe (ohne die Stadt Fürstenwalde) besteht. Bei Ausschließen der beiden Kommunen würde sich diese Anzahl um weitere etwa 500 EW (Ohne GSP) verringern. Auch würden signifikante Flächen im Bereich des planerischen Angebotszuwachses verloren gehen.

Darüber hinaus wird sich der Tesla-induzierte Siedlungsdruck, auch ohne die Berücksichtigung beider Kommunen in dem Umfeldentwicklungskonzept, bis in die Stadt Storkow (Mark) und das Amt Scharmützelsee auswirken, da die beiden Kommunen – wie unter Punkt 4.3 „Kurzportrait der Umfeld-Kommunen“ aufgezeigt - mit Abstand über die größten Gewässerflächen verfügen und schon allein aufgrund der naturräumlichen Ausstattung über ein äußerst attraktives Wohnumfeld verfügen. Dementsprechend ist der Ausschluss beider Kommunen schon aus dieser Sicht folgenschwer.

Auch ist darauf hinzuweisen, dass beide Kommunen über eine eigene Oberschule verfügen und diese somit den Bildungsgang bis zur 10. Klasse absichern können. Zusätzlich ist die Gemeinde Bad Saarow im Amt Scharmützelsee mit dem Helios-Klinikum Sitz des größten Krankenhauses im Landkreis Oder-Spree. Wie unter Punkt 2.5.3 Gesundheitsversorgung aufgeführt, verfügt das Krankenhaus über 17 Abteilungen, 3 Institute sowie einer zentralen Notaufnahme und einem Medizinischen Versorgungszentrum. Die Stadt Storkow (Mark) ist mit dem Amt Scharmützelsee über mehrere Landesstraßen verbunden und ebenfalls Standort einer Rettungswache der Rettungsdienst im Landkreis Oder-Spree GmbH.
Darüber hinaus verfügen beide Kommunen über eine Anbindung über die Schiene und über in kürzester Zeit erreichbare Anschlussstellen zur Bundesautobahn 12, bzw. bezogen auf die Stadt Storkow (Mark) auch über einen Anschlussstelle zur Bundesautobahn 13.

Hinsichtlich der sozialen Infrastruktur sowie der Verkehrsinfrastruktur kann in beiden Kommunen also bereits auf ein breit aufgestelltes Angebot verwiesen werden, über das viele Mittelzentren im Land Brandenburg nicht verfügen. Somit sind beide Kommunen im Umfeldentwicklungskonzept einzuschließen.

Die Stadt Storkow (Mark) und das Amt Scharmützelsee sind in die Betrachtung des mit der Gemeinsame Landesplanung zu erstellenden Umfeldentwicklungskonzeptes einzubeziehen.

Erschwerend kommt hinzu, dass der Bezirk Treptow-Köpenick, der ebenfalls durch Herrn Hölmer bei der gemeinsamen Sitzung mit der Gemeinsamen Landesplanung vertreten war, signalisierte, kein Interesse an der Schaffung weiteren Wohnraumbedarfes aufgrund der Tesla-Ansiedlung zu haben. Hier sind die Sorgen zu groß, die zusätzlich täglich anfallenden Pendlerbewegungen über die Straße nicht mehr bewältigen zu können. Aus unserer Perspektive gesehen, folgt die Zurückhaltung des Bezirkes auch dem bereits seit der Wende anhaltenden Trend, die eigenen Wohnraumbedarfe nicht hinreichend abdecken zu können. Dies zeigt auch die zuzugsinduzierte Einwohnerentwicklung in den Kommunen des Berliner Umlandes. Die Kommunen verzeichnen hier eine Verdoppelung der Einwohnerzahlen. Mit der Deckelung der Mieten wird das Land Berlin zusätzlich an Attraktivität für Investoren verlieren, Wohnraum zu schaffen.

Daraus werden sich weitere Wohnbedarfe im Land Brandenburg – insbesondere in den Landkreisen Oder-Spree, Dahme-Spreewald und Märkisch Oderland sowie in der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder) ergeben.

Zusammenfassend sei also dargestellt, dass weder der Landkreis Oder-Spree, noch die Kommunen der Steuerungsgruppe das Interesse haben, den gesamten Ansiedlungsinduzierten Wohnraumbedarf in den eigenen Reihen zu schaffen. Hierbei sind insbesondere auch die Belange der Bevölkerung – wie die Sicherung der Lebensqualität und der Erhalt der charakteristischen Ortsbilder – ins Feld zu führen.

Als ein realistisches Bild wird jedoch ein standortnahes Wohnumfeld im Landkreis Oder-Spree von rund einem Drittel des Bevölkerungszuwachses eingeschätzt. Dies stützt sich auf der einen Seite auf der Erwartungshaltung des Unternehmens, die Wohnflächen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Umfeld des Standortes angesiedelt zu wissen und auf der anderen Seite auf der Zurückhaltung des Bezirkes Berlin-Treptow-Köpenick, zusätzlichen Wohnraum zu schaffen.

Für die Auswahl des Fahrweges im Umkreis von bis zu 20 Minuten über den motorisierten Individualverkehr zum Produktionsstandort bzw. entlang der direkten Bahnlinie des RE1 sprechen aber auch ganz praktische Aspekte, die für das Unternehmen sowie auch für die Belegschaft von besonderer Bedeutung sind.

Dementsprechend fördern geringe Arbeitswege ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Arbeits- und Berufsleben (Work-Life-Balance) und verringern folglich die psychische Belastung und den Stress der Belegschaft.

Weiterhin entlastet eine Wohnsiedlungsausdehnung in den Kommunen der Steuerungsgruppe die Verkehrsbelastung des südlichen und östlichen Berliner Rings (Bundesautobahn 10). Dieser Aspekt

wird insbesondere im Hinblick auf die Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg im Oktober dieses Jahres noch zunehmend an Bedeutung gewinnen. In diesem Zusammenhang ist lediglich bei den westlich der A10 gelegenen Kommunen (Schöneiche bei Berlin, Woltersdorf, Erkner, Gosen-Neu Zittau) mit einem stetigen pendeln über die A10 (östlicher Ring) zwischen den Anschlussstellen Rüdersdorf – Erkner – Freienbrink zu rechnen.

Darüber hinaus sind auch die ökologischen und ökonomischen Effekte des standortnahen Wohnraumes zu betrachten. In diesem Punkt würden nicht allein die Ausgaben für Energie und Ressourcen, sondern auch die infrastrukturellen Anforderungen und Belastungen durch kürzere Wege signifikant sinken. Dies wiederum steigert die Attraktivität Für Fach- und Arbeitskräfte in der „Gigafactory Berlin“ zu arbeiten.

Zweifelsfrei besteht auch seitens der Kommunen und seitens des Landkreises das Interesse, den Wohnraum für die künftigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu schaffen und nicht nur Zuschauer auf dem eigenen Spielfeld zu sein.

Die oben getroffene Annahme, dass bei der Vollauslastung der Gigafactory 10.000 Menschen im Landkreis Oder-Spree ihren dauerhaften Wohnort suchen werden und finden sollen, entstammt also der Kompromisssuche zwischen den Belangen der Bevölkerung, des Unternehmens und der Kommunen.

Mit der Erstellung des Umfeldentwicklungskonzeptes muss ein hinreichender planerischer Angebotszuwachs eingeräumt werden. In dem Konzept sollte auch eine eventuelle Produktionserweiterung der „Gigafactory Berlin“ berücksichtigt werden.

Im Weiteren muss seitens der Gemeinsamen Landesplanung auch die mögliche Entwicklung des Unternehmens berücksichtigt werden. Für den Fall, dass der Markt für E-Mobilität und die Tesla-Kraftfahrzeuge enorm wächst, ist bereits die Spiegelung eines zweiten Werkes auf dem Gelände Gegenstand der Gespräche im bundesimmissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren.

Schlussfolgernd – und um künftig nicht die Überarbeitung des Umfeldentwicklungskonzeptes fordern zu müssen – wird angeregt, die eventuellen späteren Bedarfe bereits jetzt zu berücksichtigen und an die weitere Entwicklung des Produktionsstandortes zu koppeln. Dies würde dazu beitragen, schnell und effizient auf die Bedarfe einzugehen, ohne ein erneutes aufwendiges und kostspieliges Verfahren durchzuführen. Die Kapazitäten des zu schaffenden Wohnraumangebots könnten bspw. an die Entwicklung der Mitarbeiterzahlen gebunden werden.

Bereits im Vorfeld der gemeinsamen Sitzung hat die kommunale Steuerungsgruppe Tesla eine Übersicht zu möglichen Wohnbauflächen erarbeitet und zusammengeführt. Die grafischen Gesamtübersichten zu Flächenpotentialen für alle Umfeldkommunen befinden sich in den Anlagen 01 bis 10.2.

Für die Stadt Fürstenwalde ergeben sich aus der Differenzierung des LEP HR (Metropole im räumlichen Kern, die Berliner Umlandgemeinden, weiterer Metropolenraum) weitere Schwierigkeiten. Ihr wird als Stadt „der zweiten Reihe“ eine besondere Funktion als Mittelzentrum und Anker im Raum zugewiesen.
Diese landesplanerische Festsetzung weist der Stadt Fürstenwalde/Spree eine herausgehobene Aufgabe zu, auf die der Landkreis Oder-Spree in seiner Stellungnahme zum Entwurf des LEP HR bereits hinwies.
Dem veröffentlichten Abwägungsprotokoll zum Umgang mit den Stellungnahmen ist zu entnehmen, dass seitens der Gemeinsamen Landesplanung eine Initiative zur Wahrnehmung dieser Funktionszuweisung den Städten in Eigenregie überantwortet wird. Die Städte mit Standortvorteilen und damit hervorragender Ausgangslage zur nachhaltigen Entwicklung erhalten damit landesplanerisch eine stadtentwicklungspolitische und infrastrukturelle Aufgabe, die sie zu stemmen haben. Die Stadt Fürstenwalde/Spree ist zudem ein Regionaler Wachstumskern (RWK).

Eine begleitende Unterstützung durch die Landkreise und das Land Brandenburg mit den Abteilungen 2 und auch 4 des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) ist dabei in der kommunalen Praxis unabdingbar.

Im Aufgabenbereich Stadtentwicklung und Wohnungswesen bedeutet dies in der Konsequenz die Verfügbarmachung und Nutzung von Stadtentwicklungsinstrumenten, die den Kommunen eine Wahrnehmung ihrer landesplanerisch vorgegebenen Aufgaben auch bei geringen Eigenressourcen überhaupt ermöglichen.
Daher wird darauf hingewiesen, dass die Grundlagenermittlung zur Umsetzung der Stadtentwicklungsziele des MIL derzeit nur wenig geeignet ist, um eine zukunftsorientierte und nachhaltige Infrastruktur zu schaffen.

Die Stadt hat mit ihrem Integrierten Stadtentwicklungskonzept „Fürstenwalde 2030!“ die - erwartbaren und mit der Teslaansiedlung in der Nachbargemeinde nun kurzfristig zu aktivierenden – Entwicklungsperspektiven im Jahr 2018 bereits dargestellt und ihre Funktion in der @see-Region bekräftigt. Das MIL mit seiner nachgeordneten Behörde sollte dies nun auch zur Kenntnis nehmen und die Stadt in seiner genehmigungsgrundlegenden Datenanalyse zu den Entwicklungsoptionen nicht weiterhin als „weiteren Metropolenraum“ klassifizieren. Die seitens des Landes und seines Landesamtes (LBV) angewandte restriktive Stadtentwicklungspolitik für das Mittelzentrum Fürstenwalde/Spree ist daher zu überprüfen.

Es wird empfohlen, eine eigenständige Kategorie „Städte der Zweiten Reihe“ einzuführen und die Genehmigungspolitik des LBV dahingehend anzupassen.

Zudem sind die landesseitig mittels Koalitionsvertrag festgelegten Aufgabenfelder „verstärktes Engagement bei der Reaktivierung von Brachen“ und Unterstützung beim „Aufbau von Baulückenkatastern“ schnellstmöglich für die kommunale Praxis zu etablieren.

Ein Augenmerk ist in diesem Zuge auch auf die Integrierten Stadtentwicklungskonzepte der Stadt Fürstenwalde/ Spree sowie der Gemeine Schöneiche zu richten, deren Prüfung seit geraumer Zeit durch das Land ausstehen und erwartet werden.

5.3 AG Verkehrsentwicklung und Mobilität

Die kommunale Steuerungsgruppe des Landkreises Oder-Spree hat sich in der Arbeitsgruppe Verkehr und Mobilität mit den Anforderungen an eine gesicherte Infrastruktur im Standortumfeld auseinandergesetzt. Zunächst wurden dabei alle Anregungen aufgenommen, die sich aus dem Kreis der Mitglieder der Steuerungsgruppe ergeben haben. Die Maßnahmen wurden seitens der Kommunen und seitens des Landkreises Oder-Spree vorgetragen. Ebenfalls haben der Landkreis Märkisch Oderland und die Gemeinde Rüdersdorf b. Berlin Maßnahmen gemeldet.

Alle vorgetragenen Maßnahmen wurden in einem Maßnahmeplan zusammengefasst und sind in der Anlage 11: Maßnahmeplan Infrastruktur und Mobilität tabellarisch sowie geografisch in der Anlage 12: Maßnahmeplan Infrastruktur und Mobilität - Karte ersichtlich. Die aufgeführten Maßnahmen werden dabei in drei unterschiedliche Kategorien untergliedert. Diese sind:

- Maßnahmen Straßen
- Maßnahmen Radwege
- Maßnahmen ÖPNV

In den Maßnahmekatalog wurden zunächst alle Anregungen aus den Kommunen aufgenommen, die sich aus verwaltungstechnischer Sicht sowie aus den Bedarfen der Bürgerinnen und Bürger ergeben. Zwar sind alle vorgeschlagenen Maßnahmen bei entsprechender Kommunikation dazu geeignet, die Identifikation mit dem Unternehmen Tesla zu steigern und könnten unter einer erweiterten Betrachtung auch die Verkehrssituation zum Standort verbessern, jedoch sind nicht alle Anregungen in den direkten Zusammenhang mit dem neuen Produktionsstandort zu stellen. Aus diesem Grund wurde eine weitere Kategorisierung in die Bereiche:

- von Tesla induziert
- von Tesla beeinflusst und
- von Tesla nicht direkt beeinflusst

vorgenommen.

Diese Maßnahmen sind dann in Bezug zu Tesla anhand ihrer Bedeutung in die Prioritätsstufen „hoch“, „mittel“ und „niedrig“ eingestuft.

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen stellen dabei die sich aus kommunaler Sicht ergebenen Bedarfe dar. Darüber hinaus ergänzende oder weiterführende Maßnahmen, die seitens des Landes Brandenburg bzw. durch den Landesbetrieb Straßenwesen gesehen werden, sind zu begrüßen. Gleichsam kann der aufgezeigte Maßnahmekatalog nicht als abschließend erachtet werden.

In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass zur letzten Sitzung der Arbeitsgruppe am 20.02.2020 auch Vertreter des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg sowie des Landesbetriebes Straßenwesen zugegen waren und man sich auf einen fortlaufenden Austausch zu den anzugehenden Maßnahmen einigte. Ebenfalls sollen Vertreter des Landkreises Oder-Spree in die Sitzungen der AG Infrastruktur der Taskforce eingebunden werden.

Unter der Berücksichtigung aller nachfolgend näher ausgeführten Maßnahmen wird sich die Lebensqualität der Menschen in den Umfeld-Kommunen deutlich verbessern oder zumindest erhalten bleiben und auch im Kontext mit der Tesla-Ansiedlung zu einer positiven Wahrnehmung der Bevölkerung mit dem Unternehmen führen. Insofern diese Maßnahmen keine unmittelbare Planung und Realisierung mit klarer Signalisierung in Richtung der Bevölkerung erfahren, ist zu befürchten, dass die bereits bestehenden Verkehrsprobleme insbesondere seitens der Bevölkerung in der Stadt Erkner und der Gemeinde Gosen-Neu Zittau zu weiteren Konflikten rund um die „Gigafactory Berlin“ führen wird. Diesbezüglich ist auch eine bundesweit negative Berichtserstattung über das Unternehmen und über das Land Brandenburg zu erwarten. Zum einen würde dies den wirtschaftlichen Erfolg Teslas gefährden und zum anderen die Attraktivität für weitere Ansiedlungen von Unternehmen im Land Brandenburg senken.

In diesem Punkt wird es im Wesentlichen also auf zwei Kriterien ankommen:
Zunächst muss der Bevölkerung unmissverständlich kommuniziert werden, welche Maßnahmen bis wann durchgeführt werden. Hieraus ergibt sich sodann die weitere Erforderlichkeit, die Maßnahmen schnellstmöglich durchzuführen. In diesem Zusammenhang wird seitens der Steuerungsgruppe darauf verwiesen, dass eine vorgeschobene Überarbeitung des Landesstraßenbedarfsplanes zu erheblichen Verzögerungen in der Maßnahmenumsetzung führt. Zeithorizonte von 10, 15 oder gar 20 Jahren zeigen der Bevölkerung keine Perspektive auf, sondern führen zu Frustration und unnötigen Konflikten.

Weiterhin dürfen die Investitionen in die Infrastruktur in den Kommunen der Steuerungsgruppe aus den Mitteln des „Zukunftsinvestitionsfonds“ nicht so verstanden werden, dass damit andere Bedarfe im gesamten Landkreis Oder-Spree zurückgestuft werden.

Das Land Brandenburg ist angehalten, alle Planungen sowie die Durchführung dieser Maßnahmen schnellstmöglich voranzutreiben.

Die Ertüchtigung der Infrastruktur aus Mitteln des „Zukunftsinvestitionsfonds“ im Umfeld der „Gigafactory Berlin“ kann nicht dazu führen, dass weitere Bedarfe im Landkreis Oder-Spree zurückgestuft werden.

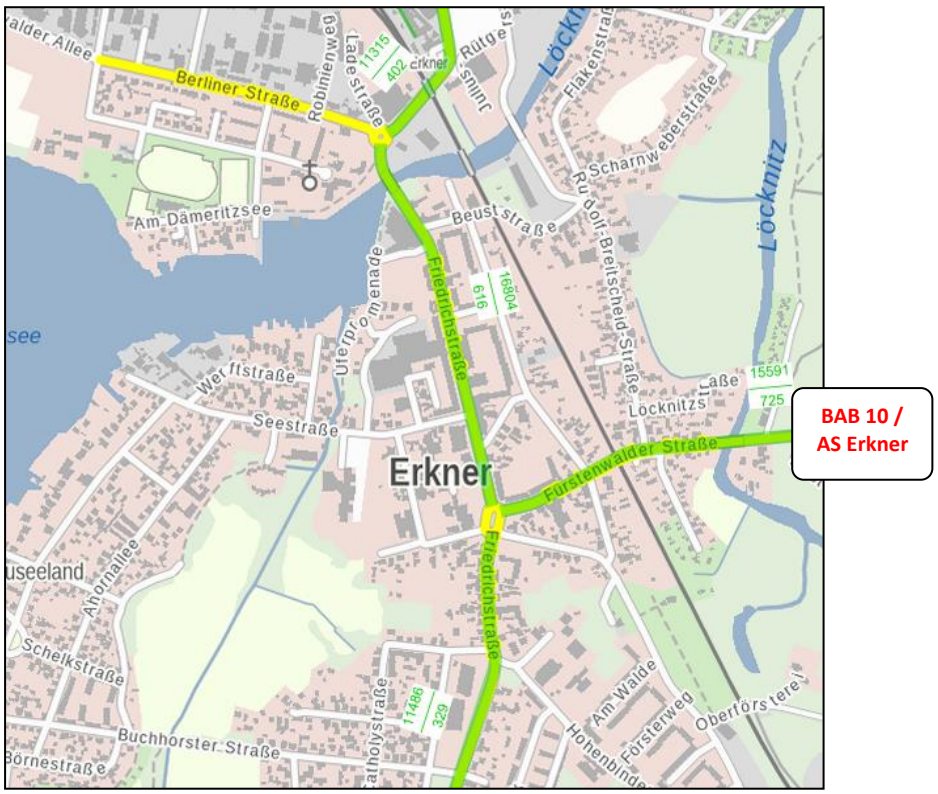
Nachfolgend werden die Maßnahmen, die der Priorität „hoch“ zugeordnet wurden, näher ausgeführt.

1. Maßnahme 1.1 / 1.7 / 1.12/ 2.1 – Verkehrsentlastung der Stadt Erkner

Mit der Ansiedlung des Unternehmens Tesla wird die Stadt Erkner zum neuralgischen Punkt, wenn es um die Fachkräftegewinnung aus der Bundeshauptstadt Berlin geht. Aus Sicht der kommunalen Steuerungsgruppe Tesla des Landkreises Oder-Spree wird daher im Hinblick auf den Maßnahmekatalog ein besonderes Augenmerk auf die Ortsumfahrung Gosen-Neu Zittau mit Anbindung an die Anschlussstelle Freienbrink an der Bundesautobahn 10 gelegt. Diese Einschätzung folgt der infrastrukturellen Belastung, welche die Stadt Erkner bereits heute als Verkehrsknoten der gesamten Region einnimmt.

Zur bereits bestehenden Situation sei erläutert, dass die Anschlussstelle Erkner der BAB 10 über zwei innerstädtische Straßen zu erreichen ist. Auf der einen Seite wird die Verbindung aus Richtung Woltersdorf (Norden) über die L30 und die kommunale Rudolf-Breitscheid-Straße etwas abgemildert. Die zweite Verbindung führt über die Friedrichstraße im Stadtzentrum. Gerade die Friedrichstraße steht dabei unter einer enormen verkehrlichen Belastung, da von dieser sowohl der über die Berliner Straße kommende Verkehr aus Berlin (Wilhemshagen, Rahnsdorf, Friedrichshagen, Köpenick), aber auch weitere KFZ-Bewegungen aus der Gemeinde Woltersdorf aufgefangen wird. Dementsprechend liegen die täglichen KFZ-Bewegungen bei 16.804 (darunter Schwerlasttransport 616). Zum Vergleich führt die L30 (Woltersdorfer Landstraße) im Norden über 5.000 KFZ täglich weniger.

Abbildung 5: Verkehrsaufkommen in der Stadt Erkner



Über die südlich gelegene L30 (Gosen- Neu Zittau, Müggelheim, Köpenick) kommt ein weiteres Verkehrsaufkommen von 11.486 KFZ täglich hinzu. Insgesamt werden auf dem Fürstenwalder

Damm, der überwiegend als Verbindungsstrecke zur Autobahn genutzt wird, täglich 15.591 KFZ-Bewegungen registriert. [18]

In diesem Zusammenhang wurde seitens des Landesbetriebes Straßenwesen in der Arbeitsgruppensitzung Infrastruktur und Mobilität der kommunalen Steuerungsgruppe am 20.02.2020 darauf hingewiesen, dass der Landesstraßenbedarfsplan überarbeitet werden soll und in diesem Zusammenhang mittels einer Analyse die Prüfung der Ortsumfahrung Gosen-Neu Zittau erfolgen werde.

Nach aktuellen Messungen der Stadt Erkner hat sich die Verkehrssituation allerdings weiterhin verschärft. Demnach verkehren auf der Woltersdorfer Landstraße 13.169 KFZ und in der Friedrichstraße 17.913 KFZ täglich – weniger Verkehrsaufkommen wird vergleichsweise auf der L76 (zwischen B101 und B96) mit einem pro Fahrtrichtung zweispurigen Ausbau aufgenommen. Auch kann das tägliche Verkehrsaufkommen im Innenstadtbereich mit dem Verkehrsaufkommen der A19/ Höhe Wittstock-Dosse mit 17.043 oder der A15/ Höhe Cottbus-Süd mit täglich 16.662 KFZ durchaus mithalten.

Die angestrebte Ortsumfahrung mit Anbindung an die BAB 10 wäre nun geeignet, den gesamten Verkehr Richtung Autobahn aus den südlichen Gemeinden sowie aus der Stadt Berlin (Gosen- Neu Zittau, Müggelheim, Köpenick) vor der Stadt Erkner umzuleiten. Eine solche Umfahrung würde sich zugleich auch positiv auf den nördlichen Verkehr auswirken, da hierdurch der ovale Kreisverkehr als maßgeblicher verkehrlicher Knotenpunkt der Stadt signifikant entlastet würde und der Verkehr schneller abfließen könnte.

Mit einem weiterhin wachsenden Verkehrsaufkommen, vor allem des Durchgangsverkehrs, hingegen wird der städtische Verkehr zu den Hauptverkehrszeiten komplett zum Erliegen kommen. Die Kapazitäten der Kreisverkehre ist erreicht, so dass zusätzlicher Durchgangsverkehr sich vollständig aufstaut. Hierbei sei auf die Erfahrungen der vergangenen Jahre (z.B. bei der Vollsperrung der Allende-Brücke) hingewiesen. Dies bedeutet auch für Mitarbeiter des Werkes nicht kalkulierbare Fahrzeiten.
Ebenfalls aus Richtung Süden kommend muss man mit erheblichem Rückstau sowie Verzögerungen derzeit von bis zu 30 Minuten rechnen und dies unter normalen Bedingungen (werktags). Eine über die derzeit bestehende Situation hinausreichende Belastung der Infrastruktur wird zur Folge haben, dass die Passierdauer in beiden Richtungen auf bis zu einer Stunde ansteigt.

Dies würde den Bestrebungen des Unternehmens zuwiderlaufen bzw. stark einschränken, durch die Standortwahl ebenfalls Fachkräfte aus der Bundeshauptstadt Berlin akquirieren zu können, da lediglich noch das Pendeln über den RE1 eine sinnvolle, aber kapazitätsbedingt ebenfalls nur eingeschränkte Alternative darstellt.

[18] siehe Abbildung 5: Verkehrsaufkommen in der Stadt Erkner

Zusätzlich zu der Ortsumfahrung und der Reaktivierung der L39 südlich der Stadt Erkner wird seitens der Steuerungsgruppe aber ebenso die Schaffung einer Umfahrung für das Stadtzentrum im Norden gesehen. Diese soll von der L30 (bspw. nähe Bahnhofstraße) zur L38 (Fürstenwalder Straße) abführen.

Entlang der alten Poststraße - nahezu parallel zur Linien-Führung des RE1 wird ein Radweg bis zum Werksgelände der Gigafactory Berlin und weiterführend bis zum Radwegenetz an der L38 und zum Bahnhof Fangschleuse gesehen.

Diese Maßnahme fand bei den Vertretern des MIL's sowie des Landesbetriebes Straßenwesen bereits Zustimmung. Die Radwegeverbindung würde es Mitarbeitern ermöglichen von Erkner ohne Pkw-Nutzung direkt zum Werk zu pendeln. Dazu müsste seitens Tesla dafür Sorge getragen werden, dass der Radweg von Erkner kommend jenseits der Autobahn in geeigneter Weise an die Werkszufahrten angebunden wird.

Entlastung der Verkehrssituation der Stadt Erkner

Zur Erhaltung der Lebensqualität muss der Verkehrsentlastung in der Stadt Erkner die höchste Priorität durch das Land Brandenburg eingeräumt werden. Diese ist im Süden mit einer Ortsumfahrung der Gemeinde Gosen-Neu Zittau mit Verbindung zur BAB 10 AS Freienbrink zu schaffen. Vom Stadtzentrum aus muss durch den Bau einer Umfahrung der Friedrichstraße (Verbindung der L30 – L38) und eines Radschnellweges zur „Gigafactory Berlin“ – Radweg L38 eine nördliche Verkehrsentlastung herbeigeführt werden.

2. Maßnahmen 1.2 -1.5/ 1.8 - Ausbau der Infrastruktur Grünheide/ an der „Gigafactory Berlin“

Wie dargestellt werden in der letzten Phase der ersten Ausbaustufe 12.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der „Gigafactory Berlin“ in einem 4-Schicht-System arbeiten. Dies bedeutet, dass die Infrastruktur rund um die Gigafactory nahezu Zeitgleich den Schichtbeginn sowie das Schichtende von jeweils etwa 3.000 Beschäftigten auffangen muss.
Hierzu hat der Landesbetrieb Straßenwesen in der Arbeitsgruppensitzung am 20.02.2020 verkündet, die südliche Teilstrecke der L38 von der Auffahrt des GVZ’s/ Werksauffahrt Tesla bis hin zur AS Freienbrink/ BAB 10 vierspurig ausbauen zu wollen. Darüber hinaus soll im Rahmen einer Netzergänzung am nördlichen Ende des Tesla-Geländes eine weitere Teilstrecke der L38 parallel zur Schienenführung gebaut werden.
Des Weiteren wurde die Steuerungsgruppe über den Stand der Planung zur neuen Anschlussstelle für die „Gigafactory Berlin“ in Kenntnis gesetzt. Demnach habe der Bund einer neuen Anschlussstelle bereits zugestimmt. Die neue Anschlussstelle werde sodann an der neuen Teilstrecke der L38 angebunden.

Ausbau der Infrastruktur in Grünheide/ an der „Gigafactory Berlin“

Die Kommunale Steuerungsgruppe unterstützt die Herstellung einer neuen Anschlussstelle für die Gigafactory Berlin an der A10 sowie den Teilstrecken-Neubau der L38 parallel zur Schienenführung der Linie des RE1.

Hinsichtlich der aufgezeigten Maßnahmen wird seitens der Steuerungsgruppe der Änderungsbedarf gesehen, die südliche Teilstrecke der L38 vom Kreisel/ L23 bis zur Anschlussstelle Freienbrink gänzlich vierspurig auszubauen. Überdies muss die Anschlussstelle Freienbrink an den zunehmenden Verkehr angepasst werden. In diesem Zuge wird auch die Notwendigkeit gesehen, die Anschlussstelle für Schwerlasttransporte oder Transporte mit Überlänge herzurichten.

Durch die erhöhte Taktung (auch Halt am Bahnhof Fangschleuse) des RE1 sowie die zunehmende Auslastung des Schienennetzes für die Zu- und Ablieferung von Rohstoffen und gefertigten E-Autos wird es zu unentwegten Rot-Phasen am Bahnübergang der L23 kommen. Dies führt zu massiven Rückstau und einer Überlastung der Straßenkapazität in den nördlichen Ortschaften sowie am Kreisel L23/L38. Zur Vermeidung ist eine Überbrückung der Bahnlinie zu schaffen.

Ausbau der Infrastruktur in Grünheide/ an der „Gigafactory Berlin“

Die Kommunale Steuerungsgruppe sieht den Bedarf, die südliche Teilstrecke der L38 von der L23 (Kreisel) bis zur Anschlussstelle vierspurig auszubauen. Zusätzlich muss die Anschlussstelle an die zu erwartenden Verkehrsbedingungen angepasst werden. Hierbei soll die Anschlussstelle zugleich für Schwerlasttransporte und ähnliches ausgebaut werden.

Am Bahnübergang der L23 (Bahnhof Fangschleuse) ist eine Brücke über die Schiene zu errichten.

3. Maßnahmen 1.6/ 1.9 – 1.11 – Ausbau und Sanierung von Verkehrswegen

Nahezu der gesamte Streckenverlauf der Bundesautobahn 12 führt durch den Landkreis Oder-Spree. Als Europastraße 30 ist die A12 Teil der wichtigsten Transitstrecke zwischen Ost- und Westeuropa. Die im Jahr 2015 zuletzt erhobenen täglichen Verkehrsdaten (siehe Punkt 2.4.1 Straßennetz/ Seite 15) sind dabei mit den Verkehrszahlen auf dem nördlichen Berliner Ring zu vergleichen. Im Gegensatz jedoch zum nördlichen Berliner Ring verkehrt auf der A12 nahezu die doppelte Anzahl an Schwerlasttransporten. Gerade im Bereich von Dreieck Spreeau bis Jacobsdorf, sprich bis zur Messstelle vor der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder) bewegt sich die tägliche Verkehrsbelastung der A12 zwischen 35.000 und etwa 45.000 KFZ-Bewegungen pro Tag, darunter fallen etwa 10.000

Bewegungen unter den Bereich des Schwerlastverkehrs. Auf dem nördlichen Berliner Ring, wo derzeit die Arbeiten zur Herstellung einer sechsspurigen Autobahn laufen, belaufen sich die täglichen Bewegungen an den Anschlussstellen:

- Dreieck Pankow: 40.271 KFZ, darunter Schwerlastverkehr 3.819
- Birkenwerder: 48.885 KFZ, darunter Schwerlastverkehr 6.243
- Oberkrämer: 55.215 KFZ, darunter Schwerlastverkehr 7.842[19]

Es ist weiterhin davon auszugehen, dass die Verkehrsbewegungen auf der A12 im Rahmen der europäischen Integration und der wirtschaftlichen Entwicklung der Hauptstadtregion weiter zunehmen werden. In diesem Zusammenhang ist die A12 auch im Zusammenhang mit der Tesla-Ansiedlung zu sehen, da der Verkehr auf der A12 zumindest durch das Ansiedlungsvorhaben beeinflusst wird und auf der anderen Seite ebenfalls auch Arbeitskräfte von der polnischen Seite über die A12 anreisen werden. Insbesondere wird aber der Schwerlasttransport weiter zunehmen.

Aus der derzeitig bestehenden Situation und anhand der absehbaren Entwicklung ist daher der sechsspurige Ausbau der Bundesautobahn vorzunehmen.

Im Hinblick auf die Pendlerwege besteht im Amt Spreenhagen ein dringender Sanierungs-/ Instandsetzungsbedarf der Landstraße 23 zwischen Latzwall-Hartmannsdorf sowie zwischen Spreenhagen und der Anschlussstelle Storkow an der Bundesautobahn 12.

In der Gemeinde Grünheide besteht weiterhin ein Sanierungs-/ Instandsetzungsbedarf der L385 von der Kreuzung in Hangelsberg (L38) zur B1/B5.

Ausbaumaßnahmen und Sanierung/ Instandsetzung von Verkehrswegen

Aus Sicht der kommunalen Steuerungsgruppe erscheint der sechsspurige Ausbau der Bundesautobahn 12 sowie die Sanierung der L23 zwischen Latzwall-Hartmannsdorf und Spreenhagen - A12 AS Storkow unabdingbar. Im Landesstraßenbedarfsplan enthaltene Maßnahmen wie der sechsspurige Ausbau der A12 sind zeitlich vorzuziehen.

4. Maßnahmen 2.2/ 2.3 - Radwege

Neben dem bereits genannten Bau des Radschnellweges von Erkner zur „Gigafactory Berlin“ ergeben sich zwei weitere sinnvolle Radwegenetz-Bedarfe. Wie in der Anlage 11: Maßnahmeplan Infrastruktur und Mobilität unter Punkt 2.2 und 2.3 aufgeführt, wird aus Sicht der kommunalen Steuerungsgruppe der Bedarf nach einem Radweg zwischen Alt Rüdersdorf (MOL) und Alt Buchhorst (Gemeinde Grünheide) sowie die Radwegnetzschließung an der L38 zwischen Fürstenwalde (Mitte)

[19] Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg, Verkehrsstärkedaten 2015

bis zur Wohnsiedlung Heideland gesehen. Beide Maßnahmen werden der Priorität „hoch“ und durch Tesla „beeinflusst“ zugeordnet.

5. Maßnahmen 3.1 – 3.12 – Öffentlicher Personennahverkehr

In der Sitzung des Kreistages am 12.02.2020 wurde beschlossen, dass die Verwaltung eine Mobilitätsstrategie für den LOS und über dessen Grenzen hinweg erarbeiten soll. In diesem Zusammenhang wird der Landkreis Oder-Spree die zu erwartende Entwicklung im Bereich des ÖPNV im Umfeld der Tesla-Ansiedlung ebenfalls betrachten. Unter diesem Aspekt kommt der Landkreis Oder-Spree seiner Zusage an das Unternehmen Tesla nach, den ÖPNV im Umfeld der Ansiedlung bedarfsorientiert an die „Gigafactory Berlin“ anzupassen. Hierunter können die Vorhaben 3.6 und 3.7 des Maßnahmekataloges verstanden werden. Für die weitere Planung ist es unerlässlich, konkretere Vorstellungen des Unternehmens zu erhalten. Dies betrifft dann auch die im Maßnahmekatalog aufgeführten Forderungen nach einem Werksbus von den Bahnhöfen Fangschleuse und Erkner zur „Gigafactory Berlin“ (Punkte 3.4/ 3.5).

Seitens der Kommunalen Steuerungsgruppe wird die Verlängerung des Bahnsteiges am Bahnhof Fangschleuse samt der Taktverdichtung auf 20 Minuten und mit der Erweiterung des Parkplatzes als hoch prioritär erachtet.
Ohne die Taktverdichtung wird die umliegende Straßeninfrastruktur auch bei einem Ausbau zum Erliegen kommen.
Daher muss hier grundlegend – auch durch die weiterführende Prüfung der Verlegung des Bahnhofes Fangschleuse – die stetige Erreichbarkeit des Werkes über den SPNV gewährleistet werden.
Unter diesem Aspekt muss auch eine Verlängerung der S-Bahn-Linie S3 (derzeitiger Endstation in Erkner) als weiterführende Option geprüft werden.
Bedingt durch die Taktverdichtung wird aber weiterhin auch der Bedarf steigen, bereits am Bahnhof Fangschleuse im C-Bereich des VBB kürzere Fahrwege zum SPNV wahrzunehmen. Daher muss der Parkplatz am Bahnhof Fangschleuse zwingend erweitert werden.

<u>SPNV – Bahnhof Fangschleuse und weitere Bahnhöfe</u>

Der Halt der Linie RE1 ist am Bahnhof Fangschleuse auf 20 Minuten zu Takten. Durch die Taktverdichtung am Bahnhof Fangschleuse wird eine Erweiterung des Bahnsteiges und des Parkplatzes am Bahnhof Fangschleuse benötigt. Alternativ ist die Verlegung des Bahnhofes anzustreben, wenn die Beschaffenheit des bestehenden Bahnhofes keine Erweiterungen hergeben.
Zur Angebotserweiterung muss ebenfalls die Option der Verlängerung der S3-Linie nach Fangschleuse geprüft werden.

Zusätzlich ist eine Verlängerung der Bahnsteige an den Bahnhöfen Fürstenwalde, Hangelsberg und Erkner vorzunehmen. Der Ausbau ist zeitlich vorzuziehen.

Zur Abwicklung der Personenströme muss ebenfalls eine Verlängerung der Bahnsteige an den Bahnhöfen Erkner, Hangelsberg und Fürstenwalde erfolgen.

Zur weiteren Verbesserung der Erreichbarkeit der „Gigafactory Berlin“ über den SPNV werden seitens der kommunalen Steuerungsgruppe eine weitere Maßnahmen als prioritär erachtet. Mit der Fortführung (Verlängerung) der Linie RB35 von Bad Saarow über Fürstenwalde bis zum Bahnhof Fangschleuse kann eine Taktverdichtung für die östlich gelegenen Kommunen erreicht werden. Für den Bereich des Güterverkehrs und der Entlastung der Strecke des RE1 ist der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Ostbahn als eine vorgeschlagene Maßnahme des Landkreises Märkisch Oderland der hohen Priorität zuzuordnen.

Erweiterungen im bestehenden SPNV

Mit der Verlängerung der RB35 von Bad Saarow über Fürstenwalde bis zur Gigafactory Berlin und mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der Ostbahn wird das SPNV-Angebot erweitert und ergänzt.

5.4 AG Soziale Infrastruktur

Einhergehend mit der Ertüchtigung und der Ausweitung der Wohnbauflächen wird es im Landkreis Oder-Spree zu Mehrbedarfen hinsichtlich der sozialen Infrastruktur kommen. Die Arbeitsgruppe Soziale Infrastruktur der Kommunalen Steuerungsgruppe Tesla des Landkreises Oder-Spree hat dabei den Fokus auf die nachfolgenden Themenfelder gelegt:

1. Kindertagesbetreuung und Schulentwicklung
2. Krankenhausplanung
3. Ärzteplanung im Landkreis Oder-Spree
4. Medizinische Versorgungszentren

Zu 1.) Kindertagesbetreuung und Schulentwicklung

Im Rahmen der Kindertagesbetreuung wurden seitens des Landkreises Oder-Spree sowie der Kommunen der Steuerungsgruppe die Entwicklung und die aktuellen Zahlen zur Kindertagesbetreuung sowie die Betreuungskapazitäten zusammengetragen.

Übersichtlich befindet sich in der „Anlage 13: Entwicklung der Kinderzahlen 2017-2019“ die Entwicklung der Kinderzahlen jeweils mit Stand vom 30.09. in den Kommunen zwischen den Jahren 2017 und 2019. Die Auflistung wird dabei in die Altersgruppen Kinderkrippe (KK), Kindergarten (KG) und Hort sowie in die Gesamtzahl untergliedert. Die Daten wurden seitens der Einwohnermeldeämter der Kommunen bereitgestellt.

Hierbei wird ersichtlich, dass die Kinderzahlen in fast allen Kommunen kontinuierlich ansteigen. Gerade in der Gemeinde Schöneiche b. Berlin und den Ämtern Scharmützelsee sowie Spreenhagen wird der erhebliche Zuwachs mit 108, 94 bzw. 66 Kindern ersichtlich. Diese Zahlen spiegeln dabei die realen Gegebenheiten wider. Auch in den weiteren Kommunen – hier die Gemeinde Grünheide, das Amt Odervorland und die Stadt Storkow – haben mit Zuwächsen von 35 bis 46 Kindern innerhalb von zwei Jahren eine beachtliche Entwicklung zu verzeichnen.

Der fortwährende Zuwachs der Kinderzahlen entfaltet dabei natürlich auch Auswirkungen auf die vorzuhaltenden Kapazitäten für die Kindertagesbetreuung in den einzelnen Kommunen. Hierbei wurden im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplans für die Kindertagesbetreuung im Landkreis Oder-Spree 2019-2023 gemeinsam mit den Kommunen Ziele vereinbart, die bis zum Jahr 2023 umzusetzen sind.
In der „Anlage 14: Entwicklung der Kapazitäten der Kindertagesbetreuung 2017-2020“ werden nun die jeweiligen Betreuungskapazitäten aus dem dritten Quartal 2017 mit der Ist-Kapazität zum 01.03.2020 nach Kommunen gegenübergestellt (Gemeinde Steinhöfel im Amt Odervorland eingerechnet). Mit der Spalte Ausbaustand werden die tatsächlich geschaffenen Plätze zum 01.03.2020 dargestellt. Die in der Spalte Ausnahmen enthaltenen Zahlen zeigen die durch Ausnahmen geschaffenen Kapazitäten der Kindertageseinrichtungen in der jeweiligen Kommune auf. Diese sind in der Spalte „Ausbau von Plätzen bis 2023“ eingerechnet, sollen also nach der Kitabedarfsplanung bis 2023 gänzlich abgebaut werden.
Die Spalten „Prognostizierter Platzbedarf bis 2023“ und Ausbau von Plätzen bis 2023 zeigen die mit der aktuellen Kindertagesbedarfsplanung 2019-2023 prognostizierten Ausbaubedarfe der Kommunen auf.
Ergänzend sei dabei darauf hingewiesen, dass in der Kitabedarfsplanung 2019-2023 bereits einige der umzusetzenden B-Pläne aus den Anlagen 01 bis 10.2 eingerechnet (Gemeinde Steinhöfel im Amt Odervorland eingerechnet) und in den Ausbau der Kapazitäten eingeplant sind. Für das Ansiedlungsvorhaben wurden seitens der Kommunen allerdings noch weitere kurzfristige Bebauungspläne gemeldet, die nun umgesetzt werden sollen und eine weitere Kapazitätserhöhung nach sich ziehen. Zusätzlich kann schon jetzt festgestellt werden, dass die reale Entwicklung der Kinderzahlen in den Kommunen höher ausfällt als die prognostizierten Kinderzahlen.

Für die Kommunen der Steuerungsgruppe ergibt sich daraus der dringende Handlungsbedarf zunächst Kindertagesbetreuungsplätze über die prognostizierten Kapazitäten und Ausbaubedarfe zu schaffen. Schlussfolgernd wird auch die Anzahl der Grundschulplätze in den Kommunen ausgebaut werden müssen.

In diesem Zusammenhang konnten die Kommunen in den vergangenen Jahren bedingt durch die gute konjunkturelle Lage zwar auf steigende Steuereinnahmen zurückgreifen, jedoch mussten diese größtenteils auch für die steigenden Bedarfe der sozialen Einrichtungen (Neu- und Erweiterungsbauten Schulen und Kindertageseinrichtungen) aufgewendet werden. Zudem werden die Mehreinnahmen ebenfalls durch jährlich steigende Baukosten verzehrt.

Um nun möglichst schnell zusätzliche Plätze sowohl in den Kindertageseinrichtungen als auch weiterführend an Grundschulen schaffen zu können, wird seitens der Kommunen eine Förderung des Landes Brandenburg ähnlich des Kommunalen Investitionsprogrammes gefordert.

Investitionsförderung Bildungseinrichtungen

Für den schnellen Ausbau der Kindertagesbetreuungs- und Grundschulkapazitäten in den Kommunen der Steuerungsgruppe des Landkreises Oder-Spree wird eine Investitionsförderung durch das Land Brandenburg benötigt.

Darüber hinaus müssen das Land Brandenburg und der Landkreis Oder-Spree für die Kommunen der Steuerungsgruppe Tesla vorübergehend den Abbau von Ausnahmekapazitäten in den Kindertageseinrichtungen aussetzen, um zunächst möglichst viele Kinder in den hiesigen Einrichtungen betreuen zu können. Die Einrichtung des Status Quo soll sodann aber nicht dazu führen, dass weitere Ausnahmekapazitäten (Erweiterungen von Betriebserlaubnissen) gewährt werden.

Status Quo bei Ausnahme-Kapazitäten

Der Abbau bestehender Ausnahmen (Betriebserlaubnis/ zusätzliche Kapazitäten) in den Kindertageseinrichtungen soll durch das Land Brandenburg und den Landkreis Oder-Spree vorübergehend ausgesetzt werden.

Das Unternehmen Tesla plant auf der anderen Seite mit einem 24-Stunden-Betrieb im 4-Schichtsystem. Die dabei entstehenden Betreuungsbedarfe können seitens der Kommunen in den bestehenden Kindertageseinrichtungen nicht gedeckt werden.
Die Einrichtung einer 24-Stunden-Werkskita könnte die Bedarfe gerade der Beschäftigten in der Nachschicht abdecken und weitere Kapazitäten für die Kinder der Beschäftigten in den Tagesschichten schaffen.
Die Errichtung einer 24h-Werkskita würde auch seitens der Belegschaft positiv aufgenommen werden und die Attraktivität des Arbeitgeber Tesla steigern.

24h-Werkskindergarten

Mit der Einrichtung eines 24h-Werkskindergarten werden zusätzliche Kapazitäten für die Beschäftigten in den Tagesschichten und bisher nicht vorhandene Kapazitäten für die Beschäftigten in der Nachschicht geschaffen.

Zu 2.) Krankenhausplanung und 3. Ärzteplanung im Landkreis Oder-Spree

Einhergehend mit dem Bevölkerungszuwachs in der gesamten östlichen Hauptstadtregion muss seitens des Landes Brandenburg frühzeitig die Krankenhausplanung sowie die Ärzteplanung durch die Kassenärztliche Vereinigung in den betreffenden Landkreisen und der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder) vorgenommen werden. Ebenfalls wird erwartet, dass sich die Kassenärztliche Vereinigung zur Gewährung der Gesundheitsversorgung von ihrer Zurückhaltung in Bezug auf die Medizinischen Versorgungszentren (MVZ) löst.

Gesundheitsplanung

Der Zuzug fünfstelliger Einwohnerzahlen erfordert eine zeitnahe und vorausschauende Überarbeitung der Ärzte- und der Krankenhausplanung in der Region.

5.5 AG Wirtschaftsförderung

Hinsichtlich der Wirtschaftsförderung wurden seitens der gleichnamigen Arbeitsgruppe der Kommunalen Steuerungsgruppe ebenfalls wie für die Wohnsiedlungsflächen zunächst mögliche Gewerbeflächen für weitere Industrie- und andere Gewerbeansiedlungen erarbeitet. Diese sind ebenfalls den Anlagen 01 bis 10.2 zu entnehmen.

Der Wunsch der Akteure ist es, dass die Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsfördergesellschaft des Landes Brandenburg im Zusammenhang mit Neuansiedlungen verbessert wird und eine engere Zusammenarbeit auch in der weiteren Begleitung der Unternehmen stattfindet.

6 Literaturverzeichnis

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Stand 2018), Bevölkerungsstand, Lange Reihe, online unter: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/statistiken/langereihen.asp?Ptyp=450&Sageb=12015&creg=BBB&anzwer=6, abgerufen im Februar 2020.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2019), Statistischer Bericht P I 1 – j / 18, März 2019, Seite 6: pdf online unter: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de, abgerufen im Februar 2020

Agentur für Arbeit (2019), Arbeitsmarktreport, Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Tabellen, Arbeitsmarktreport, Nürnberg, Erstellungsdatum 31.12.2019.

Agentur für Arbeit, Pendleratlas, interaktive Karte, online unter: https://statistik.arbeitsagentur.de, abgerufen im Februar 2020.

Berkel, Manuel; Tesla-Fabrik bei Berlin – Giga oder Gaga, erschienen am 14.11.2019, in: Der Spiegel, online unter: https://www.spiegel.de/auto/aktuell/tesla-fabrik-bei-berlin-alles-was-man-zur-gigafactory-wissen-muss-a-1296499.html, abgerufen im Februar 2020.

Friedrich-Ebert-Stiftung (2018); Die Zukunft der deutschen Automobilindustrie, in: WISO Diskurs, erschienen im März 2018, pdf online unter: https://www.fes.de/abteilung-wirtschafts-und-sozialpolitik/studie-zukunft-der-automobilbranche, abgerufen im März 2020

Gemeinsame Landesabteilung Berlin-Brandenburg (2019); Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), 29. April 2019, pdf online unter: https://www.landesrecht.brandenburg.de/dislservice/public/ gvbldetail.jsp?id=8141, abgerufen im Februar 2020

Hasselmann, Jörn; Berliner S-Bahn befördert eine halbe Milliarde Fahrgäste, in: Der Tagesspiegel, erschienen am 03.04.2019, online unter: https://www.tagesspiegel.de/berlin/bilanz-2018-berliner-s-bahn-befoerdert-eine-halbe-milliarde-fahrgaeste/24173166.html, abgerufen im Februar 2020

Henßler, Sebastian; Tesla: 112.000 Model 3, S & X im 4. Quartal 2019 – Rekordjahr geknackt!, in: Elektrauto.net, erschienen am 30. Januar 2020, online unter: https://www.elektroauto-news.net/2020/tesla-absatzrekord-in-2019-geknackt/, abgerufen im Februar 2020

Henßler, Sebastian; Tesla: 500.000 E-Autos in 2020, Model Y mit mehr Reichweite und Auslieferungsstart April, erschienen am 03. Januar 2020, online unter: https://www.elektroauto-news.net/2020/tesla-500000-e-autos-2020-model-y-mehr-reichweite-auslieferung-april/, abgerufen im Februar 2020

Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg, Verkehrsstärkedaten 2015, interaktive Karte, online unter: https://geoportal.brandenburg.de/geodaten/suche-nach-geodaten/w/map/doc/1716/, abgerufen im Februar 2020.

Landkreis Oder-Spree (2020), Aufgabengebiet Organisation/Statistik, Statistisches Jahrbuch 2018, Seiten 10, 19-20, 29, 99, 122.

Landkreis Oder-Spree (2019), Bedarfsplan für Kindertagesbetreuung im Landkreis Oder-Spree – Fortschreibung 2019-2023, pdf online unter: https://www.landkreis-oder-spree.de/Bildung-Soziales/Jugend-Familie/Netzwerk-Fr%C3%BChe-Hilfen-Gesunde-Kinder/Bedarfsplanung-f%C3%BCr-Kindertagesbetreuung.php?object=tx,2426.2&ModID=10&FID=2689.28.1&NavID=2426.239&La=1&call=suche, abgerufen im Februar 2020.

Seiwert, Martin et. al. (2017); So abhängig ist Deutschland von der Autoindustrie, in: Wirtschaftswoche Online, erschienen am 27. Juli 2017, online unter: https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/diesel-skandal-und-kartellverdacht-so-abhaengig-ist-deutschland-von-der-autoindustrie/20114646.html, abgerufen im März 2020

Statista; Anzahl der Mitarbeiter von Tesla Motors in den Jahren 2008 bis 2018, online unter: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/420154/umfrage/beschaeftigtenzahl-von-tesla/, abgerufen im Februar 2020

Tesla; Über Tesla, online unter: https://www.tesla.com/de_DE/about, abgerufen im Februar 2020.

7 Literaturverzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1: Landschaftsrahmenplan Landkreis Oder-Spree (2018); Quelle: Natur- und Kulturraumeinheiten; Bearbeitung Landschaftsarchitekten Fugmann/ Janotta und Partner, Januar 2018, Auftraggeber Landkreis Oder-Spree

Abbildung 2: Übersicht zum Ausbau der Breitbandversorgung im Rahmen der Breitbandausbauförderrichtlinie des Bundes; Quelle: Landkreis Oder-Spree, Eigene Daten und Abbildung

Abbildung 3: Erreichbarkeitsanalyse Freienbrink (Nord) von 0 bis 60 Minuten; Quelle: Landkreis Oder-Spree, Eigene Daten und Abbildung

Abbildung 4: Auszug aus der Anlage Festlegungskarte zum Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion; Quelle: Gemeinsame Landesabteilung Berlin-Brandenburg (2019), Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) - Festlegungskarte, 29. April 2019, pdf online unter: https://www.landesrecht.brandenburg.de/dislservice/public/gvbldetail.jsp?id=8141, abgerufen im Februar 2020

Abbildung 5: Verkehrsaufkommen in der Stadt Erkner; Quelle: Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg, Verkehrsstärkedaten 2015, interaktive Karte, online unter: https://geoportal.brandenburg.de/geodaten/suche-nach-geodaten/w/map/doc/1716/, abgerufen im März 2020.

8 Anlagenverzeichnis und Anlagen

Anlage 01: Flächenpotentiale Wohnen und Gewerbe Landkreis Oder-Spree

Anlage 02: Flächenpotentiale Gemeinde Grünheide (Mark)

Anlage 03: Flächenpotentiale Stadt Erkner

Anlage 04: Flächenpotentiale Gemeinde Woltersdorf

Anlage 05: Flächenpotentiale Gemeinde Schöneiche b. Berlin

Anlage 06: Flächenpotentiale Amt Spreenhagen

Anlage 07: Flächenpotentiale Stadt Storkow

Anlage 8.1: Flächenpotentiale Amt Scharmützelsee Teil 1

Anlage 8.2: Flächenpotentiale Amt Scharmützelsee Teil 2

Anlage 09: Flächenpotentiale Stadt Fürstenwalde/ Spree

Anlage 10.1: Flächenpotentiale Amt Odervorland Teil 1

Anlage 10.2: Flächenpotentiale Amt Odervorland Teil 2

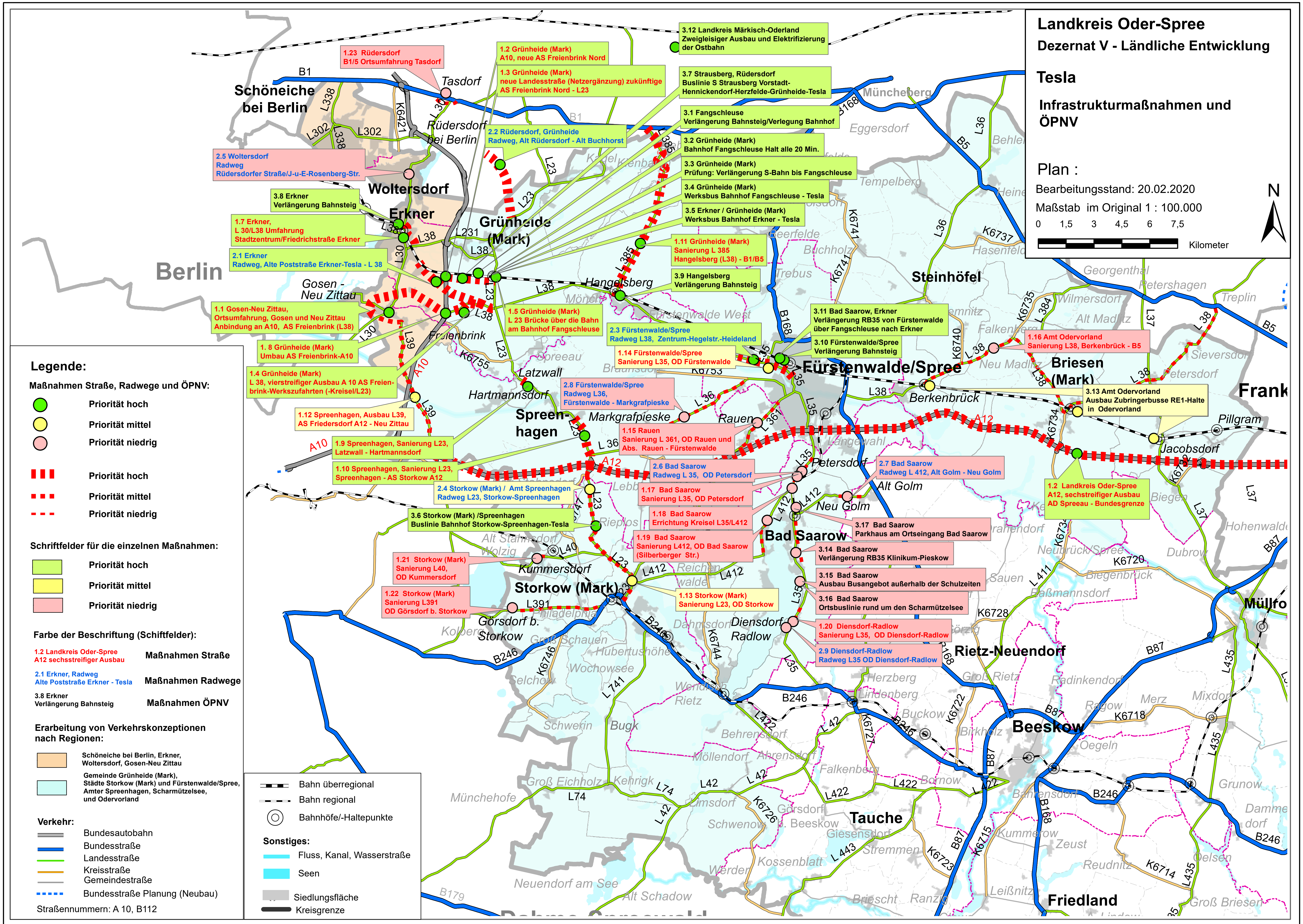
Anlage 11: Maßnahmenplan Infrastruktur und Mobilität – Tabelle

Anlage 12: Maßnahmenplan Infrastruktur und Mobilität – Karte

Anlage 13: Entwicklung der Kinderzahlen 2017 - 2019

Anlage 14: Entwicklung der Kapazitäten der Kindertagesbetreuung 2017-2020

Anlage 12: Maßnahmenplan Infrastruktur und Mobilität - Karte



Landtag Brandenburg **Drucksache 7/1004**
7. Wahlperiode

Antwort
der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 343
des Abgeordneten Dr. Philip Zeschmann (BVB / FREIE WÄHLER Fraktion)
Drucksache 7/807

1. Änderung des B-Plans 13 Freienbrink-Nord

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Der Bürgermeister der Gemeinde Grünheide wollte seinem Hauptausschuss mit Datum vom 02.01.2020 u.a. folgendes vorschlagen: "Für eine Kostenbeteiligung/Kostenübernahme ist ein städtebaulicher Vertrag zu schließen." Am 18.02.2020 war diese Option nicht mehr Gegenstand seiner Überlegungen. Er schlug nun mit gleicher Vorlagennummer alternativ vor: "Der Gemeindeanteil an den Kosten für den Bebauungsplan beläuft sich auf maximal 300.000,- Euro, die im Haushaltsplanentwurf 2020 enthalten sind." Welche Erwägungen zur seiner Meinungsänderung führten ist bis heute nicht von ihm kommuniziert und begründet worden.
Der Wirtschaftsminister, Herr Prof. Dr. Steinbach, führte in der Sitzung des Hautausschusses am 14.11.2019 in Grünheide (Mark) selbst aus (Zitat): die Gemeinde Grünheide (Mark) "gegebenenfalls finanziell zu unterstützen [...] und er habe bis jetzt keinen Hinweis, dass die Gewerbesteuer nicht nach Grünheide fließen wird [...] er nähme diese Frage mit und wird die Antwort über den Bürgermeister mitteilen [...]". Dazu gibt es bisher keine Antwort.
Inzwischen ist bekannt, dass die Grunderwerbssteuer auch in Teilen nicht der Gemeinde Grünheide (Mark) zufließt. Insofern ist davon auszugehen, dass der Gemeinde Grünheide (Mark) ohne mögliche, benannte Kompensationen für die Planungen der verkehrstechnischen Infrastruktur des Firmengeländes Tesla aus eigenem Haushalt aufkommen soll.

1. Wie begründet die Landesregierung, dass für die Sicherung der Verkehrsinfrastruktur und Zuwegung des Tesla-Fabrikgrundstückes für die Sachgebiete Eisenbahn, Landesstraßen und Bundesautobahn auch der Haushalt der Gemeinde Grünheide (Mark) aufkommen soll?

zu Frage 1: Eine finanzielle Belastung der Gemeinde Grünheide resultiert aus der erforderlichen Änderung des Bebauungsplans Nr. 13 “Freienbrink-Nord”. Da Bauleitplanung ureigene Aufgabe der Gemeinden als Träger der kommunalen Planungshoheit ist, haben diese grundsätzlich auch die hiermit im Zusammenhang stehenden Kosten zu tragen. Angesichts des Landesinteresses an dem Änderungsverfahren wird das Land jedoch einen Teil der Planungskosten übernehmen.

2. Wer ist Auftraggeber/Veranlassender für die 1. Änderung des B-Planes 13 "Freienbrink-Nord"?

Eingegangen: 30.03.2020 / Ausgegeben: 06.04.2020

zu Frage 2: Verantwortlich für die Änderung des Bebauungsplans ist die Gemeinde Grünheide als Trägerin der kommunalen Planungshoheit. Vor dem Hintergrund des bestehenden Landesinteresses ist die Landesentwicklungsgesellschaft für Städtebau, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg mbH i.L. (LEG) durch das Land mit Koordinierung und Begleitung des Bauleitplanverfahrens betraut worden. Auf Grundlage dessen sowie eines zeitnah zu schließenden städtebaulichen Vertrages mit der Gemeinde Grünheide hat die LEG ein Planungsbüro mit der fachlichen Umsetzung und Betreuung des Änderungsverfahrens beauftragt.

3. Welches Auftragsvolumen haben diese Bau-, Planungs- und Dienstleistungen? Bitte den Anteil Bauleistungen, Planungsleistungen, Dienstleistungen einzeln auflisten und benennen.

zu Frage 3: Die Vergütung der LEG erfolgt aufwandsbezogen durch das Land. Die Kosten für das Bauleitplanverfahren und im Rahmen dessen zu erstellende Fachgutachten sind derzeit nicht konkret bezifferbar, werden sich jedoch voraussichtlich auf etwa 750.000 Euro belaufen.

4. Gab es eine Ausschreibung für diese Planungs- und Dienstleistungen? Wenn nein, warum nicht, bitte juristisch nachvollziehbar begründen?

zu Frage 4: Bei der LEG handelt es sich um eine landeseigene Gesellschaft, sodass die Beauftragung durch das Land im Rahmen eines sog. Inhouse-Geschäfts ohne Ausschreibung erfolgte. Die Beauftragung des Planungsbüros durch die LEG erfolgte aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit im Wege einer Verhandlungsvergabe ohne Teilnahmewettbewerb.

5. In welcher Höhe soll der Grundstückseigentümer Tesla an der Finanzierung der Planungs- Dienstleistung und Bauleistung für die Verkehrsinfrastruktur beteiligt sein? Wenn nein warum nicht?

zu Frage 5: Die Kosten für Planung und Bau von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ausschließlich in der Nutzung von Tesla werden durch Tesla finanziert.

6. Weshalb will die Landesregierung die Gemeinde Grünheide (Mark) nicht - wie vom Wirtschaftsminister mehrfach öffentlich zugesagt - von den Kosten für die Planung und Umsetzung der verkehrsinfrastrukturellen Anschlüsse des Grundstücks der Firma des Tesla freihalten? Bitte auch baurechtlich begründen?

zu Frage 6: Eine vollständige Kostenfreistellung ist durch die Landesregierung zu keinem Zeitpunkt zugesagt worden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

7. Welche Erwägungen führten dazu, dass - entgegen der Festlegungen im bisherigen B-Plan und der ursprünglich eingebrachten Beschlussvorlage für die Gemeindevertretung Grünheide kein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen werden soll?

zu Frage 7: Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.