

UNIVERSITÄT KASSEL
FORSCHUNGSVERBUND NEUE SUBURBANITÄT

DISKUSSIONSPAPIER
NO. 02/2021

Die Bahn als Treiber der Siedlungsentwicklung?

Arvid Krüger

Herausgeber dieser Reihe ist der Forschungsverbund Neue Suburbanität am Fachbereich Architektur Stadtplanung Landschaftsplanung der Universität Kassel. Die Diskussionspapiere dienen der Förderung des wissenschaftlichen Austauschs und machen Ergebnisse aus Forschung und Lehre des Forschungsverbunds zugänglich. Verantwortlich für die Redaktion sind Prof. Dr.-Ing. Uwe Altröck und Dr. Henriette Bertram (Fachgebiet Stadterneuerung und Planungstheorie). Die Verantwortung für Inhalte verbleibt bei den jeweiligen Autor*innen.

Working Paper No. 2, Dezember 2021

doi:10.17170/kobra-202112205286

Autor: Dr.-Ing. Arvid Krüger

Unter Mitarbeit von Patrick Fiedler

Für diesen Artikel wurden im Sommer 2019 Hintergrundgespräche mit Patrick Fiedler (Center für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) geführt. Insbesondere Informationen zur Linienführungen, Zugmaterial, Streckenausbauten, Linientaktungen und Fahrgastzahlen sowie zum Konzept i2030 aus diesen Gesprächen sind in den Artikel (insbes. Einleitung, Kapitel 1) eingeflossen.

Impressum

Forschungsverbund Neue Suburbanität
Universität Kassel
Gottschalkstraße 22
34127 Kassel
E-Mail: schimanski@asl.uni-kassel.de

Verbundmitglieder

Prof. Dr.-Ing. Uwe Altröck
Prof. Dr. Stefanie Hennecke
Prof. Dr. Carsten Keller
Prof. Dr.-Ing. Stefan Körner
Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger
Prof. Dr.-Ing. Markus Leibenath
Prof. Dr.-Ing. Angela Million

Prof. Dr. Henning Nuisl
Dr.-Ing. Florian Bellin-Harder
Dr. Henriette Bertram
Dr.-Ing. Arvid Krüger
Dr.-Ing. Frank Lorberg
M.Sc. Maik Kiesler
M.Sc. Johanna Niesen

INHALTSVERZEICHNIS

Trassenausbau und Regionalexpress als Erfolgsgeschichte aus den 1990er Jahren.....	7
Das alte Leitbild der Dezentralen Konzentration und die Zweite Reihe von heute	10
Städtebauliche Entwicklungen – Bahnhofsumfelder von Bahnhöfen an 160 km/h schnellen Regionalexpresslinien	14
Zwischen Realität, Regionalplanung und i2030 – im Umland von Berlin	21
Fazit: Lagegunst ist Lage am Bahnhof – Integriertes Planen für eine anstehende Verkehrswende....	25
Quellen.....	28

Die Züge sind voller geworden. Zwischen Stadt und Umland geraten die Systeme an ihre Grenzen, egal ob es die schnellen, meist doppelstöckigen Regionalexpressen rund um Berlin, Hamburg oder an Rhein und Ruhr sind oder das S-Bahn-Netz in München oder Rhein-Main. Da, wo suburban gependelt wird, findet dies verstärkt wieder auf der Schiene statt. Das knüpft eher an vorvergangene Zeiten an, wo in den 1920ern sich die Region Berlin sternförmig am damals neuen System der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen ausrichtete – Geburt des S-Bahn-Systems (Dittfurth et al. 1994) und wo suburbane Siedlungsentwicklung sich die Bahnhöfe im Umland als Ausgangspunkt nahm. Die Suburbanisierung der 1960-90er Jahre geht vielfach mit Zersiedlungstendenzen einher – und tut dies z.B. entlang des Rheins in Nordrhein-Westfalen bis heute. Ob ein guter Bahnanschluss existiert, war vor zwei oder drei Jahrzehnten eher nachrangig, was sich auch an suburbanen Entwicklungen im Sachsen der 1990er Jahre ebenso exemplarisch ablesen ließ (vgl. UFZ 2004). Dies scheint sich in vielen Teilen Deutschlands inzwischen (wieder) geändert zu haben: Zumindest erweckt die anschauliche Realität rund um Berlin den Eindruck, aus welcher dieser Artikel schöpfen möchte.

Ziel des Artikels ist es, Zusammenhänge zwischen der sektoralen Entwicklung im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf der Schiene, planerischen Leitbildern – wie jenes der dezentralen Konzentration – und den tatsächlichen städtebaulichen Entwicklungen rund um die Bahnhöfe aufzuzeigen. Diese Zusammenhänge folgen freilich keinem planerischen „Lehrbuch“: erst die planerischen Leitbilder, dann die ihnen folgende sektorale Planung und schließlich die hierzu passenden lokalen städtebaulichen Entwicklungen. Vielmehr scheint es so zu sein, als sei der Ausbau der Schienenwege der eigentliche Treiber der Entwicklung gewesen. Zugespitzt: die Raumentwicklung scheint mehr der Schienenverkehrsplanung zu folgen als der Raumordnung. Um dieser These nachzugehen, werden im ersten Teil des Artikels zum einen die Ausbauprogramme der Bahn nach der Wende vorgestellt und ihre jeweils ursächlichen Planwerke dafür eingeordnet und zum anderen das raumordnerische Leitbild der Nachwendezeit, die Dezentrale Konzentration in die heutigen landesentwicklungspolitischen Debatten um die sogenannten Städte der Zweite Reihe eingeordnet. Sowohl die damaligen verkehrsplanerischen als auch die damaligen raumordnerischen Planwerke werden dabei bewusst nur aus einer heutigen deskriptiven Perspektive betrachtet, um darzulegen, inwiefern die heutige räumliche Realität mit den damaligen Zielvorstellungen vergleichbar ist. Zu erörtern, ob und wie die damaligen Planungen wirksam und intendierend die heutigen Raumproduktionsbedingungen beeinflussten, kann und möchte dieser Artikel ebenso wenig leisten wie eine Rückschau auf die Diskurse zu den damaligen Planungen bieten. Nur so viel dazu: Weder waren die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit noch die Planwerke der berlin-brandenburgischen Raumordnung unumstritten.

Es stellt sich vielmehr eher die Frage, ob durch Übereinanderlegen von damaligen Planwerken der Verkehrsplanung (auch auf nationaler und europäischer Ebene) und

der Raumordnung (Leitbild der Dezentralen Konzentration) eine faktische Entwicklungskategorie einer ‚Stadt an der Bahn‘ entstanden ist; und somit Orte so zu ‚Gewinnern‘ suburbaner – also an Berlin ausgerichteter – Entwicklungen wurden. Daran soll diskutiert werden, welche Rolle der Bahnanschluss dabei spielt, welcher wiederum qualitativ zu differenzieren ist; es wird um mehr als das Vorhandenseins irgendeines Bahnhofs oder Gleisanschlusses in irgendeinem Gemeindeteil gehen, es interessiert auch nicht ein wenig aussagekräftiger IC-Anschluss ohne Anzahl der Fahrtenpaare (der sich in Raumordnungsplänen als Kategorie finden lässt), sondern die Qualifizierung des Bahnanschlusses durch landespolitisch verantwortete Verkehrsplanung.

Der zweite Teil des Artikels beurteilt anhand konkreter räumlicher Situationen die Kongruenzen und Inkongruenzen zwischen damaligem Plan und heutiger gebauter Realität aufzuzeigen. Dabei wird anhand der Bahnhofsumfelder von zwei Orten im damaligen Äußeren Entwicklungsraum – Eberswalde und Luckenwalde – sowie von zwei Orten des direkten Berliner Umlands, dem damals so genannten Engeren Verflechtungsraum – Falkensee und Ludwigsfelde – erörtert, dass die Quartiere rund um den Bahnhof eine in jüngster Zeit verstärkte bauliche Dynamik besitzen. Dabei stehen die Städte exemplarisch für bestimmte typologisch interpretierbare Dynamiken: Es geht um eine Zunahme des Geschosswohnungsbaus (am Beispiel Falkensees) im suburbanen Umland, um die Zentrumsbildung durch Nachverdichtung (am Beispiel Ludwigsfeldes), um den Umgang mit bisherigen Zielgebieten des Stadtumbaus Ost (am Beispiel Luckenwaldes) und um die Aufwertungschancen gründerzeitlicher Transiträume – oft der jeweiligen Bahnhofstraße einer Stadt (am Beispiel Eberswaldes). Zuletzt wird ein Vergleich mit dem Stadt-Umland-Raum entlang zweier Achsen angestellt, die durch bisher nicht so umfassend ausgebaute Bahntrassen geprägt sind – entlang der Heidekrautbahn und der Wriezener Bahn. Sowohl diese Bahntrassen als auch die dazugehörigen Siedlungsachsen sind nun in den Fokus aktueller Planungen geraten – wieder sowohl der Verkehrsplanung als auch der Raumordnung. Die eingangs aufgeworfene Fragestellung lässt sich also in Form eines Ausblicks also nicht nur in Bezug auf die jüngere Vergangenheit, sondern auch auf die Gegenwart erörtern.

Historische Leitbilder und Planwerke der 1990er-Jahre sollen nicht als solche diskutiert, sondern vor allem für den Abgleich mit der heutigen Realität herangezogen werden. Die vorgenommene Dokumentenanalyse dieser Pläne fokussiert daher auf das Raumbild, welches das jeweilige Planwerk erzeugen wollte. Es geht darum zu untersuchen, inwieweit die ursprüngliche Strategie der Dezentralen Konzentration durch den Regionalexpressverkehr, wie er heute existiert und ausgebaut wird, begünstigt wurde – und welche städtebaulichen Auswirkungen die gegenüber den 1990er-Jahren massiv verbesserte Bahnanbindung an Berlin auf die unmittelbaren Bahnhofsumfelder hatte und hat. Dieser Teil des Artikels basiert daher methodisch auf einer städtebaulichen Bestandsanalyse. Dazu wurden die Quartiere intensiv begangen und durch Beobachtungen vor Ort zu verschiedenen Tageszeiten auf die

Nutzungspraktiken der Bewohner*innen untersucht.¹ Besonderes Augenmerk wurde auf die Zeitschichten der baulichen Entwicklung gelegt: welche Bauprojekte stammen aus welcher Zeit oder sind erst jüngste Entwicklung (meist von Brachflächen in Bahnhofsnähe). Hierfür wurde z.T. auch die lokale Presse als Quelle hinzugezogen, wobei sich die Bauprojekte weitestgehend auch aus der städtebaulichen Bestandsaufnahme hinreichend erschließen ließen, da sie eine exemplarisch illustrierende Funktion besitzen.

¹ Die Begehungen und Beobachtungen fanden im Rahmen einer Exkursion im WS 2018/19 in Falkensee, Ludwigsfelde und Eberswalde statt, die Bestandsanalyse wurde im Sommer 2019 durch erneute Begehung der Orte sowie die Begehung Luckenwaldes vervollständigt.

Nach der Wiedervereinigung hing der Ausbau der Schienenwege im Umland von Berlin nicht ursächlich mit der der Brandenburger Regionalplanung zusammen. Der Ausbau zu Hochgeschwindigkeitsstrecken in Brandenburg geschah im Zusammenhang mit den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit (VDE), dem EU-weiten Ausbau Transeuropäischer Korridore (TEN) oder im Rahmen konkreter Bund-Länder-Vereinbarungen zur besseren Anbindung der Ostseehäfen.² Heute fahren dort (siehe auch Abb. 1) bis zu 160 km/h schnelle RE-Linien (RE1-5, 7, ergänzt durch RB10, 13, 14 und 24 auf Parallelabschnitten – siehe Abb. 1), die zumeist mit Doppelstockwagen (4-6 Wagen) bedient werden, also schon rein optisch als Massenverkehrsmittel mit hohen Fahrgastzahlen wahrnehmbar sind. Da, wo der Bund nicht per VDE oder als TEN ausbaute, gab es seitens des Landes einzelfallbezogene Konzepte wie den Prignitzexpress (RE6 und RB55). Statt Doppelstockzüge mit 160 km/h fahren hier bis auf weiteres langsamere Dieseltriebwagen (perspektivisch ersetzt durch einen anderen, gleich schnellen Antrieb). Die Fahrgastzahlen sind auch eher mit den beiden dieselbetriebenen Strecken nach Wandlitz (Heidekrautbahn, RB27) und Werneuchen (Wriezener Bahn, RB25) vergleichbar – Strecken, die ebenfalls sternförmig von Berlin in die – hier erste Reihe – reichen und seit den 1990ern eher im Geiste des status quo betrieben wurden (und die weiter unten eine Rolle spielen werden).³ Im regionalen Kontext Brandenburgs davon zu profitieren, erschien eher wie ein Nebeneffekt. Damit ist deren Treiberfunktion im Vergleich zur Steuerungsfunktion der Raumordnung zu diskutieren.

Erst mit dem Konzept i2030⁴ (auf das weiter unten noch eingegangen wird) gibt es eine sektorale Strategie der Länder Brandenburg und Berlin, Schieneninfrastruktur-

² Die Ausbaustrecken Berlin-Rostock, Berlin-Stralsund und Berlin-Warschau sind keine VDE-Projekte, wurden aber im selben Zeitraum begonnen. Der schnellere Ausbau der beiden erstgenannten Strecken waren ein Verhandlungsergebnis von Bund-Länder-Verhandlungen 2009; letztgenannte Strecke ist ein TEN-Korridor. Diese Strecken und die VDE-Projekte ergeben von Berlin aus gesehen einen Stern von Schnellfahrstrecken (160 km/h und mehr). Da fast alle im Regionalverkehr eingesetzten Züge maximal 160 km/h fahren können, ist es für den Regionalverkehr unerheblich, ob die Schnellfahrstrecke ‚nur‘ 160 km/h oder mehr (200 km/h, 250 km/h) zulässt.

³ Weitere in der Karte sichtbare dieselbetriebene Stadt-Umland-Linien derselben Qualitätskategorie wie die im Text genannten sind die RB12, RB26 und RB33, deren jeweiligen raumordnerischen Achsenräume aber im Artikel keine Rolle spielen

⁴ i2030 ist ein Kooperationsprojekt der Länder Brandenburg und Berlin, von DB Netz und dem das Projekt durchführenden Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) zur Ermittlung sinnhafter Infrastrukturprojekte für das Schienennetz in beiden Bundesländern, um entsprechende Verkehre im Auftrag der Bundesländer auf der dann ausgebauten Infrastruktur bestellen zu können. Es „... konzentriert sich auf definierte Teilprojekte in Berlin und Brandenburg. Planungsprozesse bei der Bahn-Infrastruktur sind komplex und dauern ihre Zeit. Um die Vorhaben zu beschleunigen, haben die Länder entschieden, die finanziellen Lasten der Planungen bis zur Phase zur Genehmigungsplanung zu übernehmen. Für die Planung und den Ausbau der Infrastruktur ist die

ausbau, potenzielle Angebotskonzepte im Schienennahverkehr und absehbare Bevölkerungs- und Fahrgastzahlenentwicklungen übereinzubringen, also Regional- und Verkehrsplanung integriert durchzuführen. Auch hier ist zu diskutieren, inwieweit hier die Raumordnung der Verkehrsplanung im Grunde genommen lediglich folgt (weil alles andere auch nicht rational wäre).

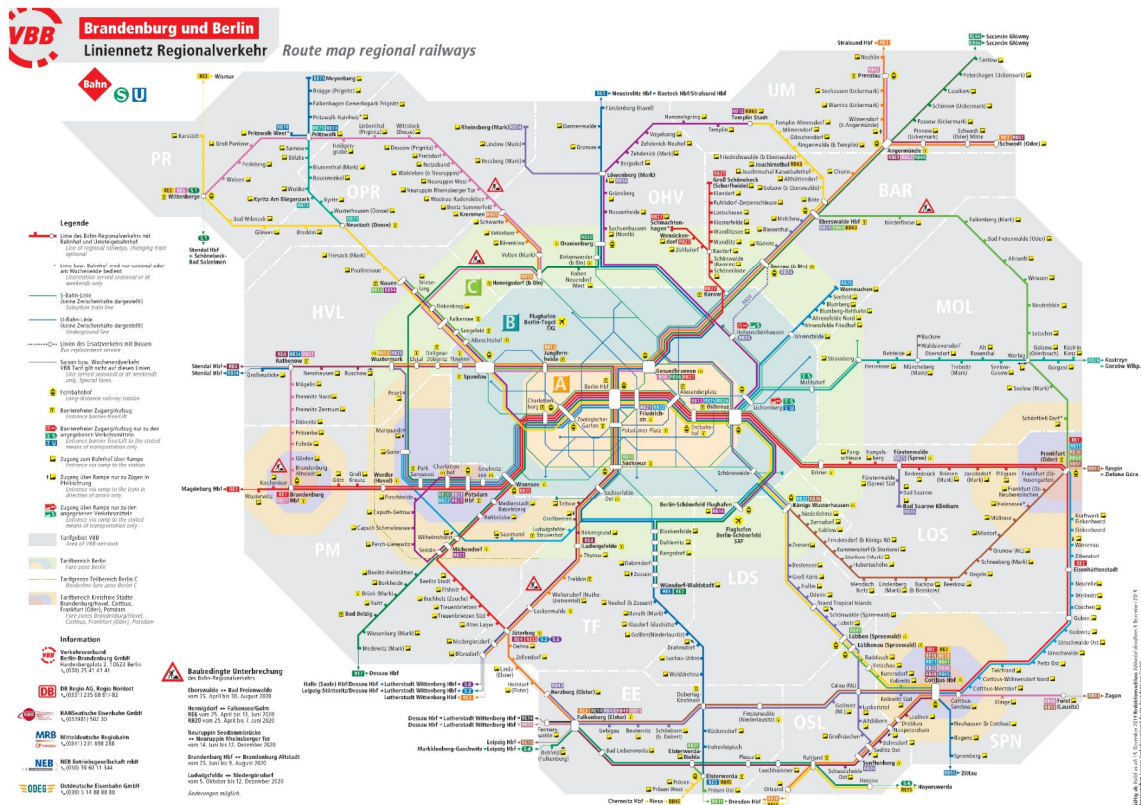


Abbildung 1: VBB-Liniennetz (noch ohne Flughafenexpress zum BER). Gut sichtbar sind die schnellen RE-Linien, die auf den Berliner Hbf. zulaufen sowie die durch die Tarifgebiete geprägten Raumkategorien Berlin-Innenstadt (Berlin A), Berlin-Außenstadt (Berlin B) und Berliner Umland (Berlin C) (Quelle VBB)

Die ersten Nahverkehrszüge mit der Bezeichnung Regionalexpress (RE) führen 1994 zwischen Berlin und Frankfurt, wenig später auch zwischen Berlin, Potsdam und Brandenburg, der spätere RE1, der inzwischen im 1/2h-Takt verkehrt und ab 2022 sogar 3x/Stunde unterwegs sein wird. Eine wesentliche Funktion des östlichen RE1 ist die schnelle Anbindung von Frankfurt und der Universität Viadrina an Berlin, denn ein großer Teil der Universitätsangehörigen und Studierenden pendelt.⁵ Ebenso übernimmt der RE1 eine wesentliche Last des Schienenverkehrs zwischen Berlin und Potsdam Hbf. – gleichwertig zur S-Bahn: 25.000 Fahrgastfahrten im RE1 (+ Verstärker) stehen 23.000 Fahrgastfahrten in der S7 gegenüber (gemessen als

DB Netze AG zuständig, mit Ausnahme der Heidekrautbahn, für die die Niederbarnimer Eisenbahn AG verantwortlich ist. Der VBB bündelt die gesamten Aktivitäten und bereitet die Entscheidungsprozesse vor.“ (i2030: 2019)

⁵ <https://www.zeit.de/campus/2014/05/frankfurt-oder-universitaet-studenten-pendeln>

Querschnitt Potsdam Hbf. – Potsdam Babelsberg 2013). Nach Vorbild des RE1 wurden – nicht nur in Berlin/Brandenburg – weitere RE-Linien installiert; in Berlin/Brandenburg finden sich faktisch auf jeder der sternförmig von Berlin ausgehenden schnellen Bahnstrecken (160km/h und mehr) eine oder mehrere RE-Linien. Zugleich übernahmen sie den Großteil des Fernverkehrs zwischen Berlin und Mecklenburg-Vorpommern, als seinerzeit Intercity- und Interregio-Verbindungen wegfielen. Die Umlandorte entlang dieser Strecken sind durch den Ausbau des Fernverkehrs also in vergleichsweise kurzer Zeit erreichbar – und die Überlagerung von mehreren Linien ermöglicht attraktive Pendelverflechtungen. Dass diese Lagegunst für die eigene Stadtentwicklung genutzt werden konnte, zeigen Umlandorte wie Werder (Havel), Falkensee, Ludwigsfelde oder Dallgow-Döberitz, aber auch S-Bahn-Endpunkte mit zusätzlich schnellen RE-Zügen wie Königs Wusterhausen, Bernau, Oranienburg oder Erkner. Es ist eine wenig überraschende Entwicklung, dass diese Orte sich als suburbaner Raum von Berlin entwickelten.⁶

	Einwohner 1990	Einwohner 2030 (Prognose) ⁷	Prognostizierte Fahrgastzahlen (Fahrgastfahrten pro Tag) für 2030	Prognostizierte Zunahme der Fahrgastzahlen gegenüber 2013
Ludwigsfelde ⁸	22.002	24.549	9.400	16%
Dallgow-Döberitz	3.062	11.097	8.000	23%
Falkensee ⁹	22.087	44.896	23.100	28%
Werder	10.652	24.937	20.700	28%
Bernau	19.063	36.455	16.300	34%
Oranienburg	28.693	43.341	12.500	47%
Erkner	12.158	10.293	25.700	66%
Königs Wusterhausen	18.130	35.168	17.600	109%
Eigene Berechnungen auf Basis der Angaben in i2030				

Abbildung 2: Einwohner- und Fahrgastzahlen relevanter Städte im Berliner Umland

⁶ Hierzu korrelieren die Befunde des Wohnungspolitischen Kompasses für das Land Brandenburg (Bodelschwingh et al. 2019: 46), die vor allem in den zentralen Orten des Berliner Umlands, zu denen die meisten hier aufgeführten Orte gehören, einen Trend zum Mehrfamilienhaus ausmachen, der seit 2017 dominiert.

⁷ Für i2030 wurden Prognosen aus dem Jahr 2015 verwendet.

⁸ Gemessen als Teltow – Berlin-Lichterfelde Ost

⁹ gemessen als Falkensee-Albrechtshof – Berlin-Spandau

In den 1990er Jahren entwickelte Brandenburg das raumordnerische Konzept der dezentralen Konzentration, dies war im (2008 aufgehobenen) §3 des gemeinsamen Landesentwicklungsprogramms wie folgt dargelegt: „Das raumordnerische Leitbild soll einen Interessenausgleich zwischen Berlin, dem Brandenburger Teil des engeren Verflechtungsraumes sowie dem äußeren Entwicklungsraum schaffen. Hierzu ist die Entwicklung auf der Grundlage der zentralörtlichen Gliederung unter Berücksichtigung kurz- und langfristiger Handlungserfordernisse dezentral auf geeignete Standorte zu konzentrieren. ... Das raumordnerische Leitbild der dezentralen Konzentration ist Grundlage für die gemeinsame Landesentwicklungsplanung, die Regionalplanung und die Fachplanungen.“ (GL 2004). Im Erläuterungsbericht des LEP Zentrale Orte (zitiert in der Fassung von 2002) heißt es dazu: „Daher werden auf der Grundlage der zentralörtlichen Gliederung als Rückgrat der dezentralen Konzentration ausgewählte Ober- und Mittelzentren als ‚Regionale Entwicklungszentren des Städtekranses‘ und als ‚Regionale Entwicklungszentren des äußeren Entwicklungsraumes‘ sowie als ‚Zentren im engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin‘ bestimmt.“ (GL 2002: 4). Die damalige Relevanz des Leitbilds wird hier bewusst nicht diskutiert. Wichtig ist für diesen Artikel:

Der Regionalexpress war – wie sich in den Folgejahren bis heute faktisch zeigen sollte – damals das Mittel der Wahl (vgl. Hoff 2020: 15), um diese Zentren miteinander zu verbinden – und vor allen Dingen mit Berlin.¹⁰ Die reale Dynamik einer beginnenden Suburbanisierung beschränkte sich weitestgehend auf das unmittelbare Umland – raumordnerisch Engerer Verflechtungsraum genannt. Auf einen seiner Teilräume wird unten zurückgekommen. Für den Äußeren Entwicklungsraum (ebenfalls eine damalige Bezeichnung) blieb quasi ‚nichts übrig‘ (Krüger 2006: 50ff.). Es gab in der tatsächlichen Entwicklungsdynamik Berlins als Metropolraum in den ersten beiden Jahrzehnten nach der Wiedervereinigung kaum Impulse, welche in größerem Maße aus der geographischen Mitte – Berlin – in die Tiefe des Landes wirken konnten. Entwicklungen blieben örtlich beschränkt: Cottbus etablierte sich als Universitätsstandort (Gründung der BTU 1991). Schwedt blieb am westlichen Ende einer Ölpipeline (Inbetriebnahme 1965) ein industrieller Kern im ländlichen Raum. Dörflich geprägte ländliche Räume wie die Uckermark wurden als Alternative zum Stadtleben entdeckt (vgl. Archplus 2017, BTU 2017) – mit zum Teil von Berlin per RE3

¹⁰ Dies gelang bei den Zentren der Dezentralen Konzentration Brandenburg (RE1), Cottbus (RE2), Eberswalde (RE3/RB24), Frankfurt (RE1), Luckenwalde-Jüterbog (RE3/4), Prenzlau (RE3), Schwedt (RE3), Wittenberge (RE2), nicht aber bei Neuruppin (RE6) sowie den an der sächsischen Grenze gelegenen Zentren Finsterwalde und Lauchhammer-Senftenberg (auch wenn einzelne Züge des RE5 inzwischen Finsterwalde bedienen und die RB24 mit etwa 2h Fahrzeit nach Senftenberg durchgebunden ist). Es gelang aber ebenso bei einzelnen, in der Dezentralen Konzentration nicht besonders ausgewiesenen Mittelzentren des äußeren Entwicklungsraums, die „eher zufällig“ an den VDE/TEN-Trassen lagen, so Bad Belzig (RE7, auch wenn hier nur auf 120km/h für den Güterverkehr ausgebaut wurde), Fürstenwalde (RE1), Lübben und Lübbenau (RE2/RB24), Rathenow (RE4).

binnen 1 ½h direkt erreichbaren Dörfern an den Uckerseen (siehe Abb.1). Das spiegelt sich auch in den Befunden des wohnungspolitischen Kompasses (Bodelschwingh et al. 2019), der jüngst für das Land Brandenburg erstellt wurde: der Rückgang der Wohnungsnachfrage aufgrund natürlicher Entwicklung kann in den sonstigen zentralen Orten außerhalb des Berliner Umlands kaum durch Zuwanderung ausgeglichen werden und weitere Gemeinden im ‚äußeren Entwicklungsraum‘ profitieren höchstens dadurch, selbst Umland einer größeren brandenburgischen Stadt wie Cottbus oder Frankfurt zu sein (ebenda: 73). Ansonsten blieben Tourismus und die Landwirtschaft die prägenden Entwicklungszweige des Landes – so weit, so gewöhnlich für einen ländlichen Raum. Die Städte wiederum sammelten Erfahrungen mit dem Stadtumbau Ost, und revitalisierten ihre Innenstädte mit diesem und anderen Städtebauförderprogrammen (auch wenn hier weiterhin stetiger Handlungsbedarf besteht, ebenda). Ländliche und kleinstädtische Erneuerungsstrategien ermöglichen allerdings Entwicklungsdynamiken, die auf die Nähe zu Berlin nicht angewiesen sind.

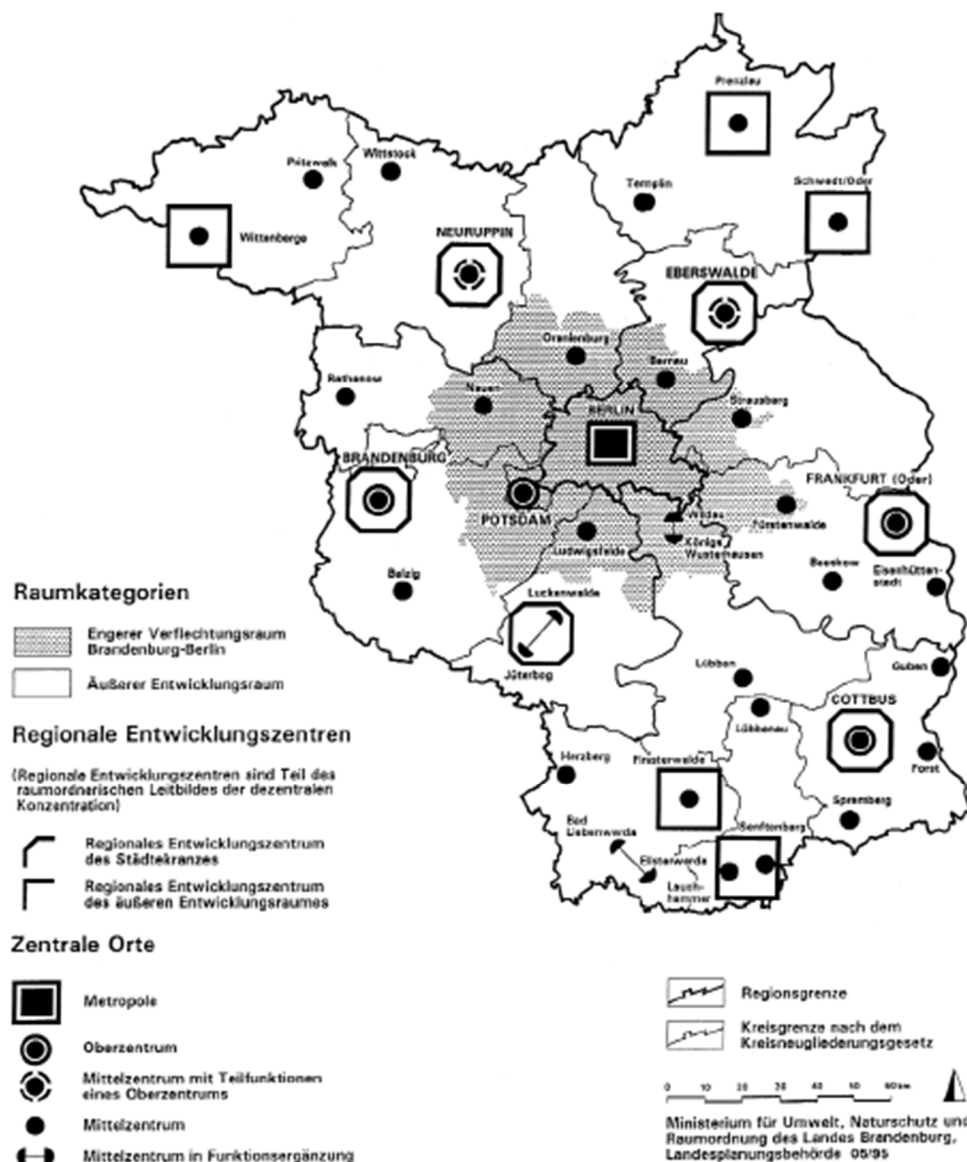


Abbildung 3: Darstellung der Entwicklungszentren 1995 mit engerem Verflechtungsraum und Städtekranz. (Quelle GL 2002)

In den letzten Jahren hat sich dies für einige Städte aber verändert – ihre Entwicklung scheint etwas mit dem Wachstum Berlins zu tun zu haben. Die Steigerung der Fahrgastzahlen ist für einige außerhalb des engeren Verflechtungsraum liegenden Streckenabschnitte bemerkenswert. Offensichtlich etablieren sich einige Städte als suburbane Vororte einer zweiten Reihe. Diese unterscheiden sich auch städtebaulich von den bisherigen suburbanen Räumen in der ersten Reihe um Berlin, dem engeren Verflechtungsraum, worauf zurückzukommen sein wird. Interessant ist der Vergleich der heutigen, nicht so formell definierten zweiten Reihe mit den einstmaligen Entwicklungszentren des Städtekranses (siehe oben). Das waren damals Brandenburg (Havel), Neuruppin, Eberswalde, Frankfurt, Cottbus und Luckenwalde/Jüterbog (GL 2004, §10 (2)). Als Zweite Reihe (vgl. auch Hoff 2020: 17) gelten heute die Städte an einer schnellen RE-Linie (Streckengeschwindigkeit mindestens 160 km/h), die außerhalb des unmittelbaren Umlandbereichs (definiert als Tarifgebiet Berlin-C) in weniger als einer Stunde vom Berliner Hauptbahnhof erreichbar sind, so u.a. Brandenburg (Havel), Eberswalde, Fürstenwalde und Luckenwalde/Jüterbog. Neuruppins langsame und dieselbetriebene RE-Strecke nach Berlin endet leider bisher an der Berliner Stadtgrenze. Nach Frankfurt und Cottbus braucht man jeweils etwas mehr als 1 Stunde (Frankfurt – Berlin Hbf., 1h04 bis 1h10; Cottbus – Berlin Hbf. 1h23).

Städtekrans der Dezentralen Konzentration	Zweite Reihe
Brandenburg	Brandenburg (RE1-West)
Frankfurt/Oder	Frankfurt/Oder (RE1-Ost)
	Fürstenwalde (RE1-Ost) ¹¹
Cottbus	Cottbus (RE2-Süd)
	Lübben/Lübbenau (RE2-Süd)
Eberswalde	Eberswalde (RE3-Nord)
Luckenwalde/Jüterbog	Luckenwalde (RE3/4-Süd)
	Rathenow (RE4-Nord)
	Fürstenberg/Gransee (RE5-Nord)
	[Bad] Belzig (RE7-West)
Neuruppin	
Anmerkung: Der RE2-Nord (Hamburger Bahn) fährt durch eher dünnbesiedeltes Gebiet außerhalb des Berliner Umlands, bietet aber direkte Verbindungen in die Prignitz (z.B. wird Wittenberge in ca. 90' erreicht), RE5-Süd (Dresdner Bahn) dient eher der Anbindung des unmittelbaren Umlands (Rangsdorf/Zossen/Wünsdorf – Fahrtzeit Berlin-Wünsdorf ca 60'), der RE7-Ost dient der Anbindung des Flughafens.	
Eigene Darstellung	

Abbildung 4: Gegenüberstellung der Entwicklungszentren der Dezentralen Konzentration und der Zweiten Reihe

Auch der wohnungspolitische Kompass für das Land Brandenburg nutzt diese Lagegunst namens Zweite Reihe als eine eigene wohnungspolitische Kategorie (Bodelschwingh 2019: 12). Deren Zweite Reihe umfasst alle Städte, die konsequenterweise an einer elektrifizierten RE-Linie liegen (Direktverbindung zum

¹¹ Fürstenwalde wurde in den Planwerken der 1990er-Jahre noch zum engeren Verflechtungsraum gezählt, lag aber immer außerhalb des VBB-Tarifgebiets C, welches das Berliner Umland umfasst.

Berliner Hbf.), nicht aber Städte, die an einer dieselbetriebenen RB-Linie liegen¹² (Bodelschwingh 2019: 102). Auch wenn die Prognosen des i2030-Konzepts für die vier Städte, die damals Teil des Städtekränzes, heute Teil der zweiten Reihe sind, hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung veraltet sind, zeigen doch die prognostizierten Fahrgastzahlen eine zu erwartende Dynamik (die angesichts der realen Bevölkerungsentwicklung sicherlich nicht deswegen kleiner, sondern eher größer ausfällt). Selbst wenn der Zuzug nicht reicht, um die bisherige Schrumpfungsperspektive hinsichtlich der Gesamteinwohnerzahl umzukehren (Stichwort: Sterbe-/Geburtszahlenverhältnis); selbst bei einer moderaten Schrumpfung nimmt die Pendlerverflechtung per Bahn mit Berlin stark zu – und das löst wiederum eine Dynamik in den jeweiligen Stadtentwicklungsprozessen aus.

	Einwohner 1990	Einwohner 2030 (Prognose) ¹³	Prognostizierte Fahrgastzahlen (Fahrgastfahrten pro Tag) für 2030	Prognostizierte Zunahme der Fahrgastzahlen gegenüber 2013
Eberswalde	52.983	35.980	12.000	20%
Brandenburg Havel	89.889	64.740	14.000	22%
Luckenwalde	25.668	17.326	5.400	23%
Fürstenwalde	34.802	30.728	20.000	60%
Eigene Berechnungen auf Basis der Angaben in i2030				

Abbildung 5: Einwohner- und Fahrgastzahlen ausgewählter Städte der Zweiten Reihe

¹² Bad Belzig (RE7), Beelitz (RE7, eigentlich einst zum engeren Verflechtungsraum zählend, aber heute nicht mehr Teil des Tarifgebiets C), Brandenburg (RE1), Eberswalde (RE3), Frankfurt (RE1: trotz der mehr als 60 Minuten), Fürstenwalde/Spree (RE1), Gransee (RE5), Jüterbog (RE3, 4), Lübben/Spreewald (RE2), Lübbenau/Spreewald (RE2), Luckenwalde (RE4, 5), Nauen (RE2, RB10/14), Rathenow (RE4), Zossen (RE5)

¹³ Für i2030 wurden Prognosen aus dem Jahr 2015 verwendet. Drei der vier hier verwendeten Städte sind entgegen der Prognose von 2015 gewachsen, Fürstenwalde auf knapp 32.000 Einwohner (EW), Eberswalde auf ca. 40.000 EW, Brandenburg auf ca. 72.000 EW. Luckenwaldes Bevölkerung stagniert seit 2010 zwischen ca. 20- und 21.000 EW, schrumpft also entgegen der Prognose nicht.

Doch nun soll exemplarisch auf einige Bahnhofsumfelder der ‚altbekannten‘ suburbanen Gemeinden der Stadt geblickt werden, hier auf Falkensee und Ludwigsfelde im engeren Verflechtungsraum sowie auf Eberswalde und Luckenwalde als Vertreterinnen der Zweiten Reihe. Dabei wird immer räumlich vom Bahnhof als Start der Bestandsanalyse ausgegangen. Da die Bahnhofsumfelder natürlicherweise nicht identisch sind, reflektiert die individuelle Darstellung der vier Fallbeispiele auch die unterschiedliche Art und Weise, sich diese Fälle mittels städtebaulicher Bestandsanalyse zu erschließen.

Bestandsanalyse Falkensee: Der heutige (Haupt)-Bahnhof von Falkensee befindet sich an der Stelle des ehemaligen Seegefelder Bahnhofs. Die Bahnhofstraße von dort zum Falkenhagener Anger (wo das 1918 gebaute Falkenseer Rathaus steht) ist eine der wenigen historischen Straßenzüge dieser erst 1923 gebildeten Umlandgemeinde, welche direkt westlich an Berlin angrenzt. Neben dem Bahnhof Falkensee existieren als Haltepunkte noch Finkenkrug, Seegefeld (neu) und Albrechtshof, wobei letzterer direkt an der Berliner Stadtgrenze auf Berliner Gebiet liegt (zu Mauerzeiten gehörte ein Streifen Land namens West-Staaken samt Bahnhof zu Falkensee). Während die Gemeinde 1939 bis 1990 hinsichtlich ihrer Bevölkerungszahl stagnierte (ca. -2.000 Einwohner), verdoppelte sich seit 1990 die Bevölkerungszahl auf knapp 44.000 Einwohner. Dieses Bevölkerungswachstum verräumlicht sich weitestgehend durch Einfamilienhausbau, allerdings konnte sich die nördliche Bahnhofsseite als Zentrum der Gemeinde behaupten. Hier steht ein Geschossbaumix, der z.T. aus den 1920ern stammt, z.T. erst kürzlich nachverdichtet wurde, so dass eine weitestgehend geschlossene Bebauung entlang der Straße vorhanden ist, die zudem gemischte Erdgeschossnutzungen aufweist.

Durch den Ausbau der Hamburger Bahn (2004) ist der südliche Teil nur noch durch einen Tunnel erreichbar, dort existiert zwar ein Kino, aber der Rest der Erdgeschosszonen ist nur teilweise genutzt. Den (nördlichen) Bahnhofsvorplatz selbst dominieren der Busbahnhof (mit Fahrkartenverkauf für den Verkehrsverbund) und ein Parkhaus (mit Café/Bäcker im Erdgeschoss). Auffällig sind die Akteure des Geschosswohnungsbaus: Eine große Fläche im Süden der Bahn wird von der Berliner (!) Degewo (kommunales Unternehmen) mit Geschosswohnungsbau entwickelt (106 Wohneinheiten(WE)/4-geschossig); dasselbe Unternehmen hat bereits in den 1990ern mit Geschosswohnungsbau (knapp 200 WE) ein kleines wenige 100m vom Bahnhof entferntes Großsiedlungsgebiet der 1950/60er nachverdichtet, dort ebenso wie die lokale Genossenschaft Falkenhorst. Lediglich nördlich des Bahnhofs wurde im Projekt Akazienhof Geschosswohnungsbau (ca. 200 WE) durch einen kommerziellen Akteur entwickelt.

In den 1990er Jahren gab es in der ganzen Gemeinde lediglich zwei größere Geschosswohnungsbauprojekte, die sich planungsgeschichtlich in die städtebauliche



Abbildung 6: Nachverdichtung im Falkenseer Bahnhofsviertel (eigene Aufnahme)

Logik der sogenannten Neuen Vorstädte (Hesse/Wolf 2005) oder „Gartenstädte“ dieser Zeit einreihen; beide befinden sich unmittelbar hinter der Berliner Stadtgrenze: die „Gartenstadt“ Falkenhöh (gebaut von einer Tochterfirma des damaligen Herlitz-Konzerns, Städtebaupreis 1996) und ein zweites Areal an der Seegefelder Straße, eher zufällig am Bahnhof Albrechtshof gelegen als planerisch als Bahnhofsumfeld entwickelt. Beide „Gartenstädte“ sind als isolierte Fremdkörper im Einfamilienhaus-Städtebau wahrnehmbar. Demgegenüber versuchen die heutigen Geschosswohnungsbauprojekte, sich

städtebaulich in die Umgebung (Siedlungsgebiet der 1950/60er, Bahnhofsgegend) zu integrieren und dem Bahnhofsumfeld einen kleinstädtischen Charakter zu verleihen.

Bestandsanalyse Ludwigsfelde: Die Stadt verfügt neben dem eigentlichen Hauptbahnhof, dem historischen Halt an der Anhalter Bahn¹⁴ aus dem 19. Jahrhundert (damals außerhalb von Ortschaften gelegen), über den neugebauten Bahnhof Struveshof, der als Bahn-Bus-Knoten vollständig ausgebaut ist, aber in seiner Bedeutung deutlich unterausgelastet ist; von hier verkehren Züge in 15' zum Flughafen und in ca. 40' nach Potsdam. Nach Potsdam-Babelsberg gibt es eine hochwertige Buslinie (durch die Potsdamer Straße), die nur 30' braucht. Es sind 5100 Fahrgastfahrten Struveshof – Flughafen für 2030 prognostiziert – eine Steigerung um 410%! Vom Ludwigsfelder Hauptbahnhof benötigen die Züge der Linien RE3 und RE4 eine knappe halbe Stunde zum Berliner Hauptbahnhof. Beide Bahnhöfe bilden die entgegengesetzten Enden der Potsdamer Straße, jener Hauptstraße, welche die wesentlichen Siedlungsbereiche der Stadt verbindet und in ihrem Mittelabschnitt – eher einer amerikanischen „Main Street“ als einem mitteleuropäischen Marktplatz vergleichbar – das kleinstädtische Zentrum der Stadt darstellt. Das Zentrum ist da, wo die A10 kreuzt (ohne Auffahrten und mit Lärmschutz, die Autobahn ist eher als abstraktes Objekt, weniger als Hochstraße optisch wahrnehmbar).

Ludwigsfelde ist eine friderizianische Gründung aus dem 18. Jahrhundert auf dem Gebiet von Wüstungen; erst mit der Ansiedlung der Flugzeugindustrie in den 1930er Jahren siedelte sich eine nennenswerte Bevölkerungsmenge an; Stadtrecht erhielt der Ort 1965. Der heutige Hauptbahnhof bildet auch den südöstlichen Auftakt der Potsdamer Straße (bzw. der Verkehrskreisel direkt östlich der Bahnunterführung), die fast auf ihrer gesamten Länge durch Siedlungsbau des 20. Jahrhunderts geprägt ist: zwischen Bahnhof und Rathaus aus den 1930/50er Jahren, nordwestlich der Autobahn dann aus den 1960/80-er Jahren. Im Anschluss daran führt ein

¹⁴ Historischer Name dieses Teils der heutigen Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – Nürnberg/München (via Halle im früheren Anhalt)

Einfamilienhausgebiet zum 2013 neu eröffneten Bahnhof Struveshof, der (bzw. wiederum der Verkehrskreisel direkt nordwestlich der Bahnüberführung) das andere Ende der Potsdamer Straße markiert (vgl. auch Ludwigsfelde 2009).

Beide Bahnhofsumfelder sind von einer erst wenige Jahre alten unmittelbaren Umfeldgestaltung geprägt; es gibt übersichtliche Bahn-Bus-Umsteigewege, Park+Ride-Plätze (an der Anhalter Bahn auf der östlichen, dem Bahnhofsvorplatz



Abbildung 7: Geschosswohnungsneubau an Ludwigsfeldes Hauptstraße (eigene Aufnahme)

abgewandten Seite), allerdings besitzen sie keine besonderen Ausstattungsmerkmale oder gastronomischen Einrichtungen. Das alte Bahnhofsgebäude an der Anhalter Bahn wird als Stadtmuseum genutzt.

Geschosswohnungsbau in Bahnhofsnähe war für die Stadt bereits vor 80 Jahren Stand der Dinge, denn am Hauptbahnhof entstand die Daimler-Siedlung im Rahmen der Ansiedlung des nördlich gelegenen Flugzeugwerks (heute ein Industriegebiet, erschlossen durch den Bahnhof Birkengrund). Nördlich

der Daimler-Siedlung – heute unmittelbar am Hauptbahnhof entstand eine weitere Siedlung (Dichter-Siedlung) in den 1950ern. Aufgrund des Denkmal- bzw. Ensembleschutzes für die Siedlungen sind auch keine umfangreichen Nachverdichtungen mehr möglich; zudem befindet sich die Ortsmitte nur 10 Gehminuten entfernt; das Rathaus schließt hinter der 1950er-Jahre-Siedlung an.

Intensiv nachverdichtet werden allerdings die Gebiete links und rechts der Potsdamer Straße nordwestlich der Kreuzung mit der Autobahn, wo die städtebaulichen Gegebenheiten angesichts des Siedlungsbaus der 1960/80er Jahre auch geeigneter sind. Einschließlich der Neubauvorhaben direkt an der Potsdamer Straße, die sowohl aus den 1990/2000-er Jahren als auch aus heutiger Zeit stammen, ergibt sich so eine weitgehend städtische Baustruktur entlang der 3,5km langen „Main Street“ (zwischen Hauptbahnhof und Struveshof), die auf einem knapp 1,5km langen Abschnitt in der Mitte (zwischen Fuchsweg und Rathaus) auch weitestgehend aktive Erdgeschosszonen aufweist. Der Charakter ist wie in der Falkenseer Bahnhofstraße kleinstädtisch, aber das ganze findet in Ludwigsfelder auf Basis des Siedlungsbaus der 20. Jahrhunderts statt, ist also weitaus kompakter hinsichtlich der Dichte.

Bestandsanalyse Eberswalde: Eberswalde liegt zwar nicht an einer Strecke, die im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) zur Hochgeschwindigkeitsstrecke umgebaut wurde, aber der anstehende Ausbau der Verbindung Berlin-Sczcecin und die bereits vorhandene Bedeutung als Verbindung zwischen Berlin und den Ostseeinseln Rügen und Usedom bieten die Voraussetzungen für schnelle RE-Züge in diese Stadt der zweiten Reihe. Die Züge fahren abwechselnd zum Berliner Hauptbahnhof (RE3) und zum Berliner Ostkreuz

(RB24), da es historisch bedingt immer schon Pendlerströme zwischen den geografisch östlichen Stadtteilen und den Orten entlang der Stettiner Bahn (der historische Name für diese Strecke) gab und gibt. Inzwischen sind auch beide Linien – wenn dies auch später geschah als bei den anderen – mit schnellen und modernen Fahrzeugen ausgestattet, die RB24 zum Ostkreuz wird perspektivisch den Flughafen bedienen.

Eberswaldes Bahnhofsumfeld ist geprägt von seinem Eisenbahn-Werk und verdeutlicht so bereits den industriell geprägten Charakter der Stadt insgesamt. Die Stadt war aufgrund der Lage an der Bahn und am Oder-Havel-Kanal ein Schwerpunkt der Industrialisierung des 19. Jahrhunderts. Der Bahnhofsvorplatz ist inzwischen komplett neugestaltet, es wurde auch eine Treppenverbindung zur Stadtbuslinie auf der Bahnbrücke gestaltet, da der die Hauptlast des Straßen-ÖPNV tragende Oberleitungsbus den eigentlichen Busbahnhof nicht erreicht.

Dieser Oberleitungsbus (bzw. das dazugehörige Linienbündel von Bussen mit und ohne Oberleitung) ist auch das Rückgrat der Bandstadt, die sich über 12 km in Ost-West-Richtung ausdehnt und eine Vielzahl an eigenständigen Ortsteilen (wie das historische Finow) und Siedlungen der Moderne (wie das Brandenburgische Viertel) umfasst. Das Brandenburgische Viertel (aber nicht nur dieses) ist ein Gebiet der kontinuierlichen Stadterneuerung, hier in der Kombination aus Stadtumbau und Soziale Stadt.

Auch die Altstadt, etwa 1,5 km östlich des Bahnhofs gelegen, war Zielgebiet umfangreicher Stadtentwicklungs- und -erneuerungsmaßnahmen. Neu gebaut bzw. am Standort erweitert wurden eine Hochschule, ein großer Verwaltungsschwerpunkt (Eberswalde ist Kreisstadt) und eine Shopping Mall. Der öffentliche Raum wurde umfassend restrukturiert, sowie ein Zugang zum Kanal aufgewertet, der als Grünzug das Stadtband begleitet (und auch nahe des Bahnhofs die Bahnstrecke kreuzt).

Für die Charakterisierung des Bahnhofsumfelds ist aber die Bahnhofstraße von Bedeutung, die hier Eisenbahnstraße heißt und die B167 mit entsprechender Verkehrsbelastung ist und den Bahnhof mit der Altstadt verbindet. Sie ist eigentlich nur Transitraum und als solches auch ein sehr stark durch städtebaulich prägnante Leerstände geprägt gewesen. Die Eberswalder Eisenbahnstraße glich bis vor wenigen Jahren der paradigmatisch gewordenen Leipziger Eisenbahnstraße, an der einst (nach 2000) das städtebauliche Bild der „perforierten Stadt“ verdeutlicht werden konnte: leerstehende Eckhäuser, leere Läden, ungenutzte Wohnungen, denn auf dem entspannten Wohnungsmarkt mietete man besser die Wohnung in der ruhigen Parallelstraße. Solche „Eisenbahnstraßen“ wurden typisch. Doch die Eberswalder Eisenbahnstraße hat sich verändert. Rund um zwei Kreuzungen (Rudolf-Breitscheid-Straße und Puschkinstraße) nahe der Hochschule haben sich ein paar Bars u.ä. und spezialisierte Geschäfte (Hofladen, Plattenladen) angesiedelt, die auf ein Publikum abzielen, dass eher als „urban“ bezeichnet werden kann. Die Ursachen für diese Entwicklung können vielfältig sein, aber es ist nicht von der Hand zu weisen, dass ein nicht unwesentlicher Teil derjenigen, welche die Eisenbahnstraße nutzen oder dort in preiswerte, sanierte Altbauwohnungen ziehen, die Nähe zum Bahnhof schätzen bzw. sogar benötigen. Zudem etabliert sich auch der Hochschulstandort nach und nach in

der Region mit wachsenden Studierendenzahlen von ca. 1500 im Jahre 2005 (FH Eberswalde et al. 2005: 11) auf heute ca. 2100 (HNEE 2019).

Eine weitere Entwicklung, die auf eine veränderte Perspektive für Eberswalde hindeutet, sind eine erkleckliche Anzahl von Neubauprojekten im Geschosswohnungsbau, die alle in Bahnhofsnähe entstehen, also im Westend (dem Gebiet westlich der Bahn), rund um die Eisenbahnstraße oder am Übergang zur Altstadt. Nach Jahrzehnten der Stagnation sollten die genannten Projekte laut Presseberichten 2019/2020 von folgenden Akteuren fertiggestellt werden:

- WHG (städt. Wohnungsgesellschaft) mit drei Projekten der Nachverdichtung östlich des Bahnhofs (Eisenhammerstraße, Kantstraße, Bebelstraße, erstgenannte als Baulückenschließungen, letztgenanntes als Blocksanierung mit Nachverdichtung)¹⁵
- Privater Developer: Friedrich-Ebert-Straße, Blockbebauung einer Brache zwischen Bahnhofsviertel und Altstadt)¹⁶
- Privater Developer: Hegermühler Straße (westlich Bahnhof), zwei einzeln stehende 7-Geschosser¹⁷
- Gemeinnütziger Träger: Abriss und Neubebauung der ehemaligen Polizeiwache mit Wohnhaus und Kita am Park am Weidendamm (zwischen Bahnhof und Altstadt)¹⁸

Interessant ist, dass sich diese inkrementellen Veränderungen in die Strategie Eberswalde (ISEK 2030, zitiert als: Eberswalde 2014) einbetten lassen. Zu den Zielen der Stadterneuerung seit der Wende gehörte der Umgang mit den sowohl großen Lücken im Bebauungszusammenhang im Zentrum als auch mit der stark verdichteten Bebauung in den Blockinnenbereichen. Hier haben größere Projekte wie Paul-Wunderlich-Haus (Verwaltung), Hochschule und Shopping Mall ihren wesentlichen Beitrag geleistet, aber die Eisenbahnstraße ist eben kleinteilig und als solche nur sukzessive zu entwickeln und wird einen langen Atem brauchen. Gleichzeitig ist sie als Transitraum am Bahnhof quasi die eigentliche „Visitenkarte“ und eine Art Wahrnehmungsindikator für die Entwicklung der Stadt.

Bestandsanalyse Luckenwalde. Auch diese Kleinstadt liegt wie Ludwigsfelde an der schnellen Bahnstrecke nach München, auch hier stiegen die Fahrgastzahlen, fährt im Berufsverkehr 2x/Stunde ein RE und auch die Einwohnerzahlen der Stadt schrumpfen nicht mehr (seit 2010 pendelten sich die Bevölkerungszahlen bei etwas mehr als 20.000 Einwohner ein, das entspricht einem Rückgang von ca. 5000 Einwohner seit der Wende; am einwohnerstärksten war Luckenwalde um 1946/50 mit ca. 30.000 Einwohner). Der Geschosswohnungsbau, der sich rund um den Bahnhof befindet, ist allerdings meist älteren Datums: der Bahnhof ist umgeben von zwei Sanierungsgebieten und einem Erhaltungsgebiet (nach §172 BauGB) aus dem Stadtumbau. Gemeinsamer Nenner dieser Stadterneuerungsgebiete sind also Erhalt

¹⁵ <https://www.moz.de/landkreise/barnim/eberswalde/artikel4/dg/0/1/1696124/>

¹⁶ <https://www.moz.de/landkreise/barnim/eberswalde/artikel4/dg/0/1/1726211/>

¹⁷ <https://www.moz.de/landkreise/barnim/eberswalde/artikel4/dg/0/1/1669857/?res=1>

¹⁸ <https://www.moz.de/landkreise/barnim/eberswalde/artikel4/dg/0/1/1697103/?res=1>

und Sanierung der historischen Bausubstanz aus der Vorkriegszeit bzw. die Re-Etablierung als städtisches Quartier mit hohem Wohnanteil.

Der unmittelbare Bahnhofsvorplatz ist sowohl für suburbane Pendlerströme als auch für das Ankommen in der Stadt ausgelegt. Westlich (auf der Rückseite) befindet sich ein großer Park+Ride-Parkplatz, östlich befindet sich ein eher verkehrsberuhigter Bereich mit Bushaltestellen und einem Stadtplatz. Durch den Ausbau zur Hochgeschwindigkeitsstrecke besitzt Luckenwalde „nur“ zwei Seitenbahnsteige, die ohne Bahnhofsgebäude durch einen Tunnel erschlossen werden. Das alte Bahnhofsgebäude bekam einen Ergänzungsbau und beherbergt nun die Stadtbibliothek, so dass der Ort durch soziokulturelle Infrastruktur belebt wird. Die neue Bibliothek erhielt den Deutschen Städtebaupreis 2010.

Die Wohnstraßen zwischen Bahnhof und Innenstadt sind als Stadterneuerungsgebiet einer ostdeutschen Kleinstadt erkennbar. Es gibt eine Nachverdichtung aus den 1990er Jahren, es gibt viele (noch) unbewohnbare, für eine spätere Instandsetzung gesicherte Gebäude, es gibt kaum aktive Erdgeschosszonen und eine angemessene



Abbildung 8: Bahnhofsgebäude als Bibliothek (eigene Aufnahme)

Qualität des öffentlichen Raums. Das Gebiet stellt sich als ruhige Wohngegend dar, deren Potenzial (noch) nicht vollständig ausgeschöpft ist. Ähnlich ist das Bild auf der westlichen Seite der Bahn: das Sanierungsgebiet rund um die Petrikirche ist ebenso von Geschosswohnungsbauten geprägt, die vor dem II. Weltkrieg errichtet wurden. Die Bebauung ist jedoch bereits aufgelockerter und das westliche Bahnhofsumfeld geht sukzessive in historische vorstädtische Formen über (z.B. Stadtvillen), bis dann in geringer

Entfernung vom Bahnhof auch Einfamilienhäuser die Straßen säumen. Zwei größere Nicht-Wohn-Grundstücke sind im Stadtbild bedeutsam: der Neubau der Feuerwehr und der Schulstandort mit historischen Schulbauten.

Die historische Altstadt konnte im Grunde genommen erst nach 2001 entwickelt werden, da sie bis dato den Durchgangsverkehr der B101 aufnehmen musste. Partiiell ist der öffentliche Raum einiger Teile auch erst jüngst fertiggestellt worden. Funktional ist sie zwar (bereits vor Corona) von Leerständen der Erdgeschosszonen im eigentlichen Kern betroffen, aber eine Mischung aus Cafés, Billigläden (z.B. im Kleidungsbereich), Grundversorgung (Fleischer, Bäcker, Friseur) und vereinzelt inhabergeführten Läden mit aperiodischem Angebot führen in der Summe zu einer Belebung des öffentlichen Raums. Auch ein Supermarkt ist in einem rückwärtigen Block der Altstadt eingeordnet. Inwieweit das Zentrum aber über eine lokale Versorgung der kleinstädtischen Gemeinde hinausreicht, muss offenbleiben. Der Bahnhof selbst kann baulich keine Zentrumsfunktion übernehmen, stände auch in Konkurrenz zur 2 km entfernten Altstadt (vgl. auch Luckenwalde 2016).

Insgesamt steht Luckenwalde eher exemplarisch für jene Orte „in der zweiten Reihe“, denen nach der Wende „das Kleid der Stadt zu groß wurde“, wie ein Ausspruch aus der Stadtumbau-Zeit war (z.B. Lütke-Daldrup 2001 zu Leipzig). Dass die Einwohnerzahlen der Stadt seit einem Jahrzehnt stagnieren, korreliert mit den steigenden Pendlerzahlen – also Neueinwohner als Pendler. Hinzu kommt: das Bahnhofsumfeld von Luckenwalde entspricht städtebaulich nicht dem erwarteten „Wohnen im Grünen“, sondern ist mit Bahnhofsviertel und Altstadt ein typischer Fall gründerzeitlicher Stadterneuerungsgebiete. Interessant wäre es zu ermitteln, ob sich die Ziele der Stadterneuerungsgebiete des Bahnhofs auf solch ein Szenario anwenden lassen – und ob Luckenwalde eine urbane Alternative im suburbanen Raum sein kann – ein kleiner, räumlich ausgelagerter Kiez, wie die Berliner Nachbarschaften genannt werden (wofür aber die Dimension dieses Artikels nicht reicht). Ähnliche Befunde zu kleinstädtisch-„kiezigen“ Situationen in Bahnhofsnähe bilden Falkensee und Eberswalde – ebenfalls ein bisschen Großstadtquartier in Suburbia. Die mögliche Rolle gründerzeitlicher, urbaner Quartiere in Suburbia rund um die Pendlerbahnhöfe wird sich also erst noch in den kommenden Jahren zeigen müssen.

Dass es im suburbanen Raum auch Konzentrationsprozesse gibt und höhere Dichten möglich sind, ist insoweit keine Überraschung, als dass sich dieses Raummuster auch schon in älteren suburbanen Entwicklungen ablesen lässt. Auch Sieverts beschrieb in seinem Buch zur „Zwischenstadt“ bereits einen ähnlichen Ansatz bzw. Anspruch (Sieverts 2001: 40ff.). Das Interessante an Brandenburg ist jedoch die Frage, wie diese Entwicklung gesteuert wurde und gesteuert wird. In den 1990ern gab es starke Steuerungsansprüche der Regionalplanung – und es gab auch (das Flughafenumfeld außen vorlassend), eine Reihe von planerischen Konzepten, die mit der zu erwartenden berlinnahen Suburbanisierung umgingen, die nur z.T. nochmal genannt, aber aus Platzgründen nicht diskutiert werden sollen:

- Dezentrale Konzentration (hier bezogen auf das Ziel, nicht-berlinnahe Orte zu Schwerpunkten der Landesentwicklung zu ernennen),
- Ausweisung des engeren Verflechtungsraums,
- Achsenzwischenräume als Landschaftsschutzgebiet (Regionalparks),
- Stadtentwicklungsplan Zentren des Landes Berlin (hier: in seiner Funktion der Stärkung stadtrandnahe Ortsteilzentren).

So verständlich das damalige Ziel war, die überhöht ansteigenden Bevölkerungszahlen der Stadtregion Berlin (damals genannt: engerer Verflechtungsraum) in die Tiefe des Landes ‚überschwappen‘ zu lassen, so sehr musste sich die Idee der dezentralen Konzentration den Realitäten fügen: Berlin als Stadt stagnierte, lediglich der engere Verflechtungsraum konnte in den 1990er Jahren im Sinne einer nachholenden Suburbanisierung (vgl. Krüger 2015: 101) ein Bevölkerungswachstum aufweisen. Doch auch hier folgten die Dynamiken nicht ganz dem Plan (siehe oben, Abb. 2): Als Zentren im Berliner Umland wurden damals neben Potsdam auch Nauen, Oranienburg, Bernau, Strausberg, Fürstenwalde, Ludwigsfelde sowie Königs Wusterhausen/Wildau festgesetzt (GL 1998: 34). Schönefeld (in Abb. 2 gar nicht eingezeichnet) als Flughafengemeinde besitzt bis heute eine Sonderrolle mit eigenem LEP Flughafenstandortentwicklung (GL 2006). Nauen wurde in seiner Bedeutung vom nahen und rasant wachsenden Falkensee abgelöst, die wichtigste Einzelhandelsagglomeration der Teilregion befindet sich dort im Nachbarort Dallgow-Döberitz. Fürstenwalde ist ähnlich wie Nauen eigentlich zu weit von Berlin entfernt, um von den damals stattfindenden Entwicklungsdynamiken unmittelbar hinter der Stadtgrenze stark zu profitieren – die Stadt kann aber als Zweite Reihe inzwischen gelten, da ihre Entwicklungsdynamik Brandenburg oder Eberswalde ähnelt. Seit den 1990er-Jahren sind es in der Tat nicht diese Zentren allein, sondern die historischen Achsen entlang der S-Bahn-Strecken gewesen, die sich als Suburbia entwickelten, von Berlin nach Oranienburg, Bernau, Strausberg und Königs Wusterhausen. Als räumlicher Sonderfall entwickelte sich der Raum zwischen Potsdam und Ludwigsfelde (Teltow, Stahnsdorf, Kleinmachnow) quer zur Achse, was aber ebenfalls historische Entwicklungen im Raum zwischen Berlin und Potsdam weiterführte.

Es gelang, mithilfe von Instrumenten des Landschaftsschutzes die Siedlungsentwicklung der Achsenzwischenräume zu begrenzen. Der LEP Engerer Verflechtungsraum definierte hierfür Landschaftsräume mit besonderem Schutzanspruch (GL 1998: 24), die kartografisch gemeinsam mit Bereichen für großflächigen Ressourcenschutz (ebenda: 26) die Räume zwischen den Achsen definierten bzw. sicherten und so die Grundlage für ein Freiraumverbundsystem bildeten (Hoff 2020: 19). Siedlungserweiterungen in Landschaftsräumen mit besonderem Schutzanspruch wurden unzulässig (GL 1998: 20 bzw. 28); das Ziel – auch im begrifflichen Sinne der Raumordnung – war es, im „[...] an Siedlungsbereiche angrenzende[n] Freiraum [die] Wahrnehmbarkeit gewachsener Siedlungskanten zu wahren.“ (GL 1998: 27). Ein Verbund von Regionalparks, welche in dieser Zeit mit mindestens dem – zugegeben vergleichsweise schwachen – Schutzstatus der LSG geschaffen wurden, rundeten diese formalen Planungen dann ab.

Damit wurde die Dynamik auf einige Teile des engeren Verflechtungsraum beschränkt – und angesichts der demographischen Entwicklung Berlins und Brandenburgs direkt nach der Jahrtausendwende schien es auch so, dass die zur Verfügung gestellten Flächen für das Wachstum gereicht hatten – es hatten sich zwar nicht nur die bisher genannten Zentren des engeren Verflechtungsraums entwickelt, sondern ein paar Gemeinden mehr. Sie waren damals entweder als entwicklungsfähig im LEP Engerer Verflechtungsraum auch genannt (sogenannte Typ-1-Gemeinden, GL 1998: 18) oder befinden sich genau zwischen Berlin und einer der Typ-1-Gemeinden. Es handelt sich, von zwei Ausnahmen abgesehen, ausschließlich um Gemeinden entlang der S-Bahn.¹⁹ Daher soll der Blick kursorisch auf den nordöstlichen Teil des engeren Verflechtungsraums (vgl. auch Hoff 2020: 18) gelenkt werden, nämlich den der Wriezener Bahn und der Heidekrautbahn. Denn beide Strecken (ebenso wie jene oben schon genannte Strecke in die Zweite Reihe nach Neuruppin) sind Dieselstrecken, die aktuell gar nicht die Leistungsfähigkeit einer schnellen RE-Strecke besitzen. Indem das i2030-Konzept sich Strecke für Strecke mit den Stand-Umland-Verkehren befasst, definiert es Achsen der Siedlungsentwicklung, indem es Korridore benennt, deren Bahninfrastruktur ausgebaut werden soll. Die beiden Korridore entlang der Wriezener Bahn und der Heidekrautbahn sind nun auch raumordnerisch nachträglich zu Siedlungsachsen geworden (in der Analysekarte von 1998 sind sie als Siedlungsräume ohne mittels Ring gekennzeichnete Zentralörtlichkeit sichtbar, Abb. 3). Ist das so, weil die sektorale Planung dies faktisch vorgegeben hat, da die Bahnstrecken nach Werneuchen und Wandlitz ähnlich ausgebaut wurden wie der Prignitzexpress nach Neuruppin – es also irrational wäre, die Siedlungsentwicklung dort anders zu prognostizieren? Wie sieht es demgegenüber mit gemeindlichen Siedlungsbeschränkungen aus? Das sind Fragen, die in diesem Artikel nur kursorisch aufgeworfen werden können, hierfür wäre eine Governance-Analyse der komplexen Entscheidungsstrukturen zwischen Verkehrsplanung (Ministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung/MIL, VBB, Bahn AG u.a.) und Landesentwicklung (auch MIL,

¹⁹ So die Gemeinden entlang der S-Bahn-Strecken nach Oranienburg, Bernau, Ahrensfelde, Strausberg, Königs Wusterhausen, die Gemeinde Brieselang zwischen Falkensee und Nauen sowie Kleinmachnow als dritte Gemeinde des städtebaulich ein Siedlungsgebiet bildenden Konglomerats aus Teltow-Stahnsdorf-Kleinmachnow).

²⁰ In einzelnen Fälle sind mehrere Strecken als Streckenbündel betrachtet worden.

Gemeinsame Landesplanung, Kreise und betroffene Gemeinden u.a.) notwendig, welche dieser Artikel nicht leisten kann.

Deswegen erfolgt nun eine kurze Beschreibung eines möglichen Problems, die als generalisierbarer Ausblick verstanden werden kann: Durch die Gemeindegebietsreform gibt es im Nordosten nur noch folgende fünf Gemeinden, die alle an einer der sternförmigen in Abb. 7 erkennbaren Achsen (hier entsprechend der historischen Bahnliniennamen benannt) liegen: Ahrensfelde (Wriezener Bahn), Bernau (Stettiner Bahn), Panketal (Stettiner Bahn), Wandlitz (Heidekrautbahn), Werneuchen (Wriezener Bahn).

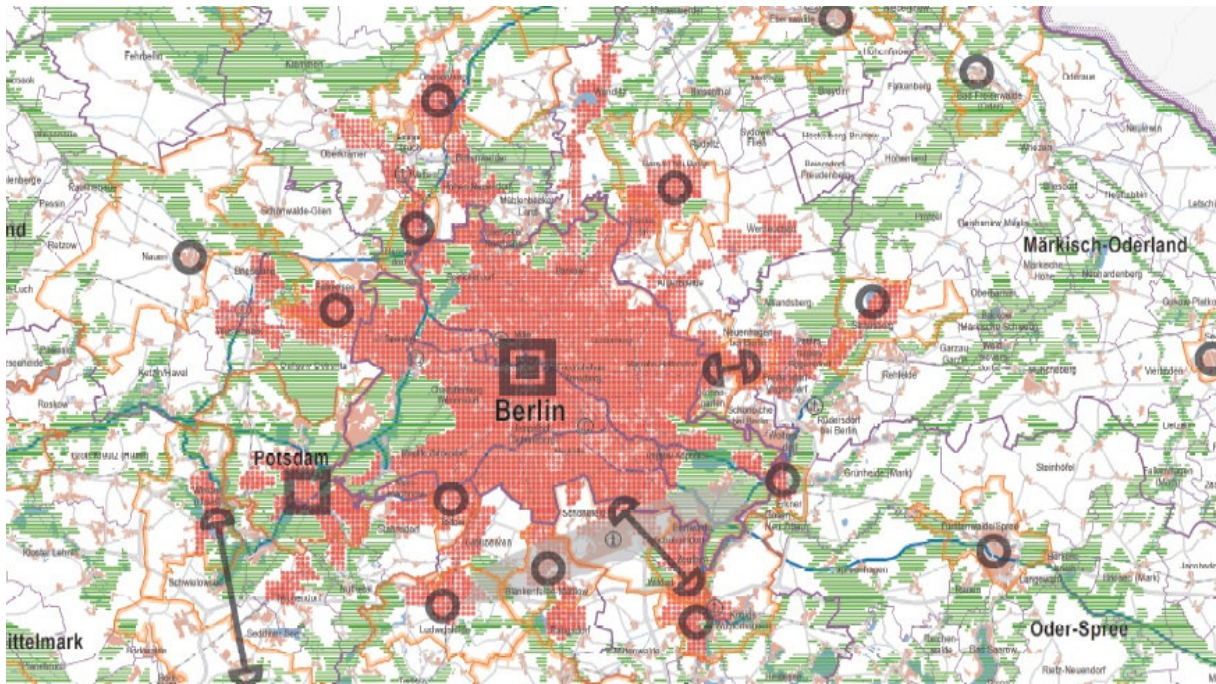


Abbildung 9: Siedlungs- und Freiraumstruktur im Berliner Umland (Quelle GL 1998)

Da, wo diese Gemeinden aneinandergrenzen, ist Landschaft – oft noch durch die in den 1990ern angelegten Regionalparks geschützt), die beiderseits der Landesgrenze Siedlungsentwicklung geeignet begrenzen. So erfreut sich beispielsweise Berliner Großsiedlung Neu-Hohenschönhausen direkter Zugänge in die Barnimer Feldmark (einem der landschaftlichen Schutzräume), wo sich nicht wie anderswo am Stadtrand zu beobachten ein Kranz von Einfamilienhausgebieten zwischen Großsiedlung und Landschaft schiebt (BVV Lichtenberg 2009). Denn hier wird – wie anderswo auch – der Siedlungszwischenraum zwischen der Wriezener Bahn und der Stettiner Bahn geschützt, wie man auch in Abb. 7 im Detail erkennen kann (wo der Achsenzwischenraum bis aufs Berliner Gebiet reicht).

Gemeinde an einer Entwicklungsachse zu sein, kann – darf – nicht bedeuten, prinzipiell das gesamte Gemeindegebiet für die Siedlungsentwicklung nutzen zu dürfen, denn das heutige Gemeindegebiet der fünf genannten Gemeinden umfasst flächendeckend den gesamten Raum. Es ist angesichts der Bautätigkeit der letzten beiden Jahrzehnte in der Region unwahrscheinlich, dass irgendwo in der Peripherie verdichteter Geschosswohnungsbau entsteht, doch schon weniger Kilometer von einem Bahnhof entfernt führt das zu ‚Threats‘ der Entwicklung. Dagegen ist für lokale

Akteure lockere Einfamilienhausbebauung eigentlich überall denkbar – zumindest zeigt das ein Blick auf die Realität. Hier ist also ein präziseres Abwägen auf der Ebene der Flächennutzungsplanung notwendig – um die Sektoren Landschaft und öffentlichen Personenschienenverkehr in die Siedlungsentwicklung zu integrieren. Ein möglicher Ansatz wären regionale FNP der an Berlin jeweils in einer Achse bzw. entlang einer Bahntrasse liegenden Gemeinden, welcher die Siedlungsentwicklung dann tatsächlich auf die Bahnhofsumfelder der Wriezener Bahn und der Heidekrautbahn beschränkt.

Sowohl im seinerzeit so definierten engeren Verflechtungsraum als auch im äußeren Entwicklungsraum folgten die langfristigen Raumentwicklungen dem Verkehr. Ohne S-Bahn-Anschluss bzw. den S-Bahn-ähnlichen Takt auf der Hamburger Bahn (RE2, RB10, RB14) eines der bevölkerungswachstumsstärksten Orte der letzten 25 Jahre, Falkensee, wäre dessen Bevölkerungszuwachs spätestens hinsichtlich der Pendlermengen nicht zu bewältigen gewesen. Sowohl der Wiederaufbau von S-Bahn-Strecken ins Brandenburger Umland nach der Wende als auch ein Teil des Gedankenguts der Leitbilder der Raumentwicklung nach 1990 beziehen sich auf die Wiederherstellung eines bestimmten Status quo ante – nämlich einem sternförmigen Modell von Entwicklungsachsen, die auf den Bahnstrecken des 19. Jahrhunderts und dem darauf erfolgenden Ausbau des deutschlandweit ältesten S-Bahn-Systems in den 1920/30er-Jahren beruhen. Insofern vollzieht die damalige Ausweisung von Typ-1-Gemeinden (siehe oben) als planerisch gewollte Hauptprofiteure der Stadt-Umland-Wanderung diese verkehrlichen Grundlagen – weitestgehend S-Bahn-Anschluss (siehe Abb. 1) – schlicht nach. Demgegenüber entsprachen die mittelzentralen Ausweisungen nicht unbedingt der damaligen Entwicklungsdynamik: Falkensee entwickelte sich stärker als Nauen, Teltow (gemeinsam mit Kleinmachnow und Stahnsdorf) auch stärker als Ludwigsfelde. Doch gerade dieses Beispiel zeigt, dass auch in dieser Stadt Nachverdichtung stattfindet und Zentrumsbildung betrieben kann, die Rolle Ludwigsfeldes sich aber eben auch aus seinen großen Industriegebieten und der Nähe zum und Anbindung an den Flughafen ergibt. Dass der Geschosswohnungsbau dabei an eine 100-jährige Geschichte anknüpft, ist dabei eine spezifische Besonderheit aus der Geschichte Ludwigsfeldes, zeigt aber auch die Anschlussfähigkeit, die Alternativen zum Einfamilienhaus in Deutschlands Suburbanitätsgeschichte haben.

Ähnlich sieht es auch im äußeren Entwicklungsraum aus. Die Lagegunst an einem schnellen RE spielte eine Rolle für die heutige Einordnung einer Stadt als „Zweite Reihe“ und möglichem planvollem Profiteur einer heutigen Stadt-Umland-Wanderung. Welche Städte an den schnellen RE angeschlossen worden sind, dafür war aber nicht die Raumordnung des Landes verantwortlich, sondern die VDE- bzw. TEN-Projekte des Bundes. Und das trifft eben nur auf fünf der sechs regionalen Entwicklungszentren des Städtekranses zu, so die damalige Bezeichnung (Abb. 2). Und sicherlich implizierte diese raumordnerische Bezeichnung nicht unbedingt das, was heute passiert – eine städtebaulich alternative Idee suburbaner Verflechtung zum sprichwörtlichen Einfamilienhausgebiet auf der „Grünen Wiese“ zu sein. Denn in jener Zweiten Reihe liegen die Entwicklungspotenziale nicht an den jeweiligen Stadträndern „im Grünen“, sondern in den Qualitäten der urbanen Gebiete, wie die Beispiele Eberswalde und Luckenwalde zeigen, wo Leitbilder der Reurbanisierung allein schon deswegen ihre Wirkung zeigen, weil sich rund um die Bahnhöfe gründerzeitliche Viertel aus der Epoche der Industrialisierung dieser Orte befinden, die als Stadterneuerungsgebiete planerisch gesteuert wurden (und so z.B. den öffentlichen Raum der Bahnhofsgegend aufwerten). Bei der Entwicklung heutigen suburbanen Geschosswohnungsbaus wird mehr und mehr eine funktionsgemischte

Urbanität mit Nähe zu einem Bahnhof angestrebt – ein gerade am Beispiel Falkensee und den heutigen Bauprojekten am Bahnhof auffallender Kontrast zu den dort entstandenen Exemplaren der „Neuen Vorstadt“ aus den 1990er-Jahren.

Entscheidend auf der Ebene der Regionalentwicklung war zusammenfassend: Nur²¹ dort, wo ein schneller RE hinführt, konnte sich eine Stadt unter dem Leitbild der Dezentralen Konzentration in dieser Funktion behaupten, auch wenn das planerische Konzept selbst heute keine praktische Relevanz mehr hat (da durch neuere LEP ‚überschrieben‘). Der Städtekrantz von damals ist heute die Zweite Reihe. Dabei muss man sich vergegenwärtigen, dass hier zwei verkehrsplanerische Planungsebenen nur zusammen Wirkung zeigen konnten: Infrastrukturausbau (hier Planungsebene Bund/Europa) und Angebotsplanung (hier Planungsebene Land). Nichtsdestoweniger ist erkennbar, dass die Lage an einer aus bundespolitischen (VDE) oder europapolitischen (TEN) Gründen ausgebauten Hochgeschwindigkeitsstrecke (sodass der Regionalverkehr 160 km/h fahren kann) einen Gunstvorteil bildet, den die Landesplanung allein nicht herstellen konnte. Angesichts des aktuellen, wiederum sektoralen Konzepts i2030, das im Wesentlichen den Bahinfrastrukturausbau zwischen Berlin und seinem Umland steuert, stellt sich also die Frage, welches Konzept wirksamer sein wird – das Schienenverkehrskonzept i2030 oder der neue LEP Hauptstadtregion (LEP HR) aus der Raumordnung bei der planerischen Steuerung zukünftigen Bevölkerungswachstums (egal ob er Schrumpfungsjahre nach 1990 ausgleicht wie z.B. in der Zweiten Reihe oder ‚allgemeines‘ Wachstum im Umland seit 1990 fortschreibt. Bemerkenswert an i2030 ist, dass es bereits die Ebenen Infrastruktur- und Angebotsplanung integriert betrachtet, es also trotz seines Charakters als sektorales Konzept bereits in sich einen integrierten Planungsansatz besitzt. Alltagspraktisch macht es schließlich einen Unterschied, ob der RE vom Dorf (z.B. Warnitz/Uckermark, RE3) direkt zum Berliner Hauptbahnhof und in die Berliner Innenstadt fährt oder ‚nur‘ nach Spandau und Gesundbrunnen (Neuruppin, RE6). Im Grunde genommen beantwortet i2030 bereits Fragen einer planvollen Regionalentwicklung – ohne aber instrumentell Raumordnung zu sein. Denn es werden lediglich Orte ‚am schnellen RE-Bahnhof‘ sein, welche für eine auf Schienenverkehr setzende suburbane – also an Berlin ausgerichtete – Regionalentwicklung aus Gründen der Nachhaltigkeit sinnvoll infrage kommen.

Dies ist nicht nur eine akademische Frage, was sich an den neuen Entwicklungsachsen entlang der Wriezener Bahn und der Heidekrautbahn zeigt, denn Gemeindegebiete und Nähe zur Bahntrasse korrelieren nur noch bedingt miteinander im Raum, so dass eine simple gemeindebezogene Kategorisierung von planerisch gewollten Entwicklungspotenzialen wie seinerzeit in den 1990er-Jahren nicht mehr allein zielführend sein kann: also beiden Achsen den bisherigen Achsen gleichzustellen und aus den Anrainergemeinden die gleiche Art von Typ-1-Gemeinde

²¹ Eine Ausnahme bildet Neuruppin, welches – als Ausnahme in Brandenburg – über die Autobahn besser erreichbar ist als über die Dieselstrecke der Kremmener Bahn. Den Ausbau dieser Strecke – auch auf Berliner Gebiet – vorausgesetzt, gleicht sich die Lagegunst Neuruppins jener der anderen Städte der Zweiten Reihe an. Die Benennung der Linie auf der Kremmener Bahn als RE6 (einstellige Nummer analog der anderen schnellen RE-Linien) drückt dies symbolisch bereits aus.

zu machen wie jene an den S-Bahnhöfen. Denn der Achsenzwischenraum gehört ebenso vollständig zu den Gemeindegebieten.

Es wäre also denkbar, dass die Siedlungsentwicklung in der Raumordnung noch offensiver an den Bahntrassen und in Bezug auf deren Bahnhöfe ausgerichtet wird, beispielsweise durch entsprechende Anforderungen an die Flächennutzungsplanung. Der Umstand, dass i2030 ein verkehrsplanerisches Konzept ist, da noch umgesetzt wird und sich sicherlich in der infrastrukturellen Umsetzung auch noch sukzessive in den Details verändern wird, bietet hierfür eine Chance dafür, dass suburbane Mobilitätsfragen dann nicht nur zwischen dem Berliner Hauptbahnhof (oder den anderen Knotenbahnhöfen der Hauptstadt wie Südkreuz, Ostkreuz, Spandau und Gesundbrunnen) und dem schon oft (mehr als) 100 Jahre existierenden Bahnhof des Umlandorts stattfinden, sondern städtebaulich in den Umlandorten weitergedacht und die Siedlungs- und Verkehrsplanung tatsächlich integriert geplant werden – und zwar unter den Prämissen der notwendigerweise anstehenden Verkehrswende.

QUELLEN

Bevölkerungszahlen der Gemeinden wurden dem statistischen Landesamt Brandenburg entnommen, soweit nichts Anderes angegeben ist. Fahrgastzahlen wurden dem i2030-Material entnommen.

Archplus (2017): Stadtland, Der neue Rurbanismus, Themenheft der Zeitschrift für Architektur und Städtebau, Nr.228/2017.

Bodelschwingh, Arnt von 2019: Wohnungspolitischer Kompass 2019, Gutachten für das Land Brandenburg (Auftragnehmer: RegioKontext GmbH und B.B.S.M. Brandenburgische Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung mbH), Berlin 2019

BTU Cottbus (Hg.) (2017): Provinzstädte neu definiert, Hochschultag vor Ort der Nationalen Stadtentwicklungspolitik (Tagungsband); Cottbus: Institut für Stadtplanung der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg.

BVV (Bezirksverordnetenversammlung) Lichtenberg von Berlin 2009: Entwurf des quartiersbezogenen Handlungskonzepts für das Kiezmanagement Welsekiez sowie für 2009 beabsichtigte Projekte. Unter Mitarbeit von Arvid Krüger; Berlin: BVV Lichtenberg von Berlin (DS/1519/VI).

Dittfurth, Udo et al. (1994): 70 Jahre elektrisch, Zur Entwicklung der Berliner S-Bahn; Berlin: Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen & IGEB (Berliner Fahrgastverband)

Eberswalde 2014: Strategie Eberswalde 2030, Integriertes Stadtentwicklungskonzept, Fassung gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 24. April 2014.

GL (Gemeinsame Landesplanung Berlin und Brandenburg) 2019: LEP (Landesentwicklungsplan) Hauptstadtregion in der Fassung vom 29. April 2019 gemäß Bekanntmachung der Bekanntmachung vom 29. Juni 2019 (GVBl. S. 294) für Berlin und in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Mai 2019 (GVBl. II Nr. 35) für Brandenburg

GL (Gemeinsame Landesplanung Berlin und Brandenburg) 2006: LEP (Landesentwicklungsplan) Flughafenstandortentwicklung in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Mai 2006 (GVBl. S. 509) für Berlin und in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Mai 2006 (GVBl. II S. 153) für Brandenburg

GL (Gemeinsame Landesplanung Berlin und Brandenburg) 2004: Gemeinsames Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg (Landesentwicklungsprogramm - LEPro) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 2004 (GVBl.I/04, S.11), gefunden in: https://bravors.brandenburg.de/vertraege/leprostv_1998/2#3, Zugriff am 01.10.2019

GL (Gemeinsame Landesplanung Berlin und Brandenburg) 2002: LEP (Landesentwicklungsplan) I Zentralörtliche Gliederung in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Juli 1995 (GVBl.II/95 S.474)

GL (Gemeinsame Landesplanung Berlin und Brandenburg) 1998: Gemeinsamer LEP (Landesentwicklungsplan) für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. März 1998 (GVBl. S. 38) für Berlin und in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. März 1998 (GVBl. II S. 186) für Brandenburg

HNEE (Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde) 2019: Porträt auf der Internetpräsenz: <https://hnee.de/de/Hochschule/Portrt/Portrt-K292.htm>, Zugriff am 01.10.2019

Hoff, Renate (2020): Entwicklung gemeinsam gestalten, ein Plan für Berlin und Brandenburg. In: VHW Forum Wohnen und Stadtentwicklung 1/2020, S.15-19.

FH Eberswalde, Landesforstanstalt Eberswalde, Bundesforschungsanstalt für Forst- und Holzwirtschaft (Hg.) 2005: Festschrift 175 Jahre Lehre und Forschung in Eberswalde

i2030 (2019): Internetpräsenz www.i2030.de und dessen Unterseiten, herausgegeben vom VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH In Kooperation mit den Ländern Berlin und Brandenburg und der DB Netze AG, Zugriff am 01.10.2019

Krüger, Arvid (2015): Unfinished suburbanization. Leipzig between Suburbia, Creative City and Shrinking. In: Barbara Schönig (Hg.): Variations of suburbanism. Approaching a global phenomenon. Stuttgart: Ibidem-Verlag, S. 99-128.

Krüger, Arvid (2006): What happens in East-Germany? The demographic change and its relevance for the spatial development in the Baltic Sea Region; Stockholm: Kungliga Tekniska Högsolan.

Luckenwalde 2016: Integriertes Stadtentwicklungskonzept [INSEK] Luckenwalde 2030, Teil 1 Status quo.

Ludwigsfelde 2009: Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Ludwigsfelde.

Lütke-Daldrup, Engelbert (2001): Die perforierte Stadt. Eine Versuchsanordnung. In: Bauwelt 92 (24), S. 40-45.

Sieverts, Thomas (2001): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land; Gütersloh u.a.: Birkhäuser (Bauwelt-Fundamente, 118).

UFZ (Umweltforschungszentrum) Leipzig 2004 (Hg.): Schrumpfung und Urban Sprawl Analytische und Planerische Problemstellungen, UFZ-Diskussionspapier 3/2004.

Des Weiteren wird aus Informationen aus der Presse zurückgegriffen: aus der ZEIT und aus der Märkischen Oderzeitung (MOZ); die entsprechenden Artikel sind als im Text als Fußnote verlinkt.