

Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming

Erhebung von großflächigen gewerblich-industriellen
Vorsorgestandorten im Gebiet der Regionalen
Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming



Bericht

Stand | 30. November 2017

Erhebung von großflächigen gewerblich-industriellen Vorsorgestandorten im Gebiet der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming

Auftraggeber: Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming
- Regionale Planungsstelle -
Oderstraße 65
14513 Teltow

Ansprechpartner: Lutz Klauber
fon 03328-335415
lutz.klauber@havelland-flaeming.de

Auftragnehmer: complan Kommunalberatung GmbH
Voltaireweg 4
14469 Potsdam
fon 0331 20 15 10
fax 0331 20 15 111
info@complangmbh.de

Ansprechpartner Matthias von Popowski,
matthias.vonpopowski@complangmbh.de
Daniel Repsch
daniel.repsch@complangmbh.de

Stand: 30. November 2017

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Ziel	4
2	Untersuchungsmethodik	4
3	Standortsteckbriefe und Ergebnisse	5

1 Anlass und Ziel

Laut Ziel 2.3 des Entwurfs des Landesentwicklungsplans Hauptstadtregion (LEP HR) ist es zukünftig Aufgabe der Regionalplanung Vorsorgestandorte für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen festzulegen. Diese Standorte sollen der langfristigen Flächenvorsorge für gewerblich-industrielle Nutzungen mit überörtlicher Bedeutung dienen. Dementsprechend sollen sie von kleinteiliger gewerblicher Nutzung freigehalten werden. Im LEP HR Entwurf, Stand 19. Juli 2016, sind die Anforderungen an solche Vorsorgestandorte als Kriterienkatalog definiert.

Im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) aus dem Jahr 2009 sowie im Regionalplan Havelland-Fläming aus dem Jahr 2015 sind bereits neun Vorsorgestandorte für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen festgelegt. Die Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming hat mit dieser Untersuchung die einheitliche Prüfung dieser Standorte auf ihre Eignung nach den Kriterien des LEP HR beauftragt. Zudem sollen mögliche weitere Vorsorgestandorte für großflächige Ansiedlungen eruiert werden. Diese Untersuchung schafft die notwendigen Grundlagen und versetzt die Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming in die Lage, auf die Anforderungen des LEP HR bei Inkrafttreten zu reagieren und im Rahmen der Regionalplanung großflächige gewerblich-industrielle Vorsorgestandorte festzulegen.

2 Untersuchungsmethodik

Sämtliche bereits bestehende sowie weitere mögliche Standorte wurden auf ihre Eignung als großflächige gewerblich-industrielle Vorsorgestandorte nach einem standardisierten Verfahren geprüft. Hierfür wurden die im Entwurf des LEP HR definierten Kriterien operationalisiert und mit geeigneten Indikatoren untersetzt. Diese Kriterien sind im Einzelnen (S. 31-32, LEP HR Entwurf vom 19. Juli 2016):

- ≡ herausragende Standortgunst und besonders günstige Erreichbarkeit in Bezug auf das großräumige funktionale Verkehrsnetz, insbesondere im räumlichen Bezug zur Metropole Berlin, zu Ober- und Mittelzentren und Regionalen Wachstumskernen im Land Brandenburg,
- ≡ konfliktarme Lage in Bezug auf benachbarte Raumnutzungen,
- ≡ ressourcenökonomische Erschließungsvorteile (erhebliche Flächengröße), ökonomischer Flächenzuschnitt; geeignete Bodenbeschaffenheit, Verfügbarkeit, Verkehrsanbindung und Erschließbarkeit mit technischer Infrastruktur im Hinblick auf eine grundsätzliche gewerblich-industrielle Nutzung,
- ≡ attraktive „weiche“ Standortfaktoren (Wohn- und Freizeitbedingungen, Bildungsangebote und qualifizierter Arbeitskräfte).

Zudem kann ein branchenbezogenes Profilierungspotenzial Synergien für die Unternehmen erzeugen und für die Vermarktung von Vorteil sein.

Das Kriterium „herausragende Standortgunst“ wurde durch die Bewertung der Lage im großräumig-funktionalen Verkehrsnetz, der Erreichbarkeit Berlins, von Ober- und Mittelzentren sowie der Regionalen Wachstumskerne im Land Brandenburg beurteilt. Die Standorte wurden bezüglich möglicher Beeinträchtigungen angrenzender Raumnutzungen analysiert.

Bei der Bewertung der konkreten Flächensituation wurde die bauleitplanerische Ist-Situation (z.B. Bebauungsplan, Flächennutzungsplan), der Zuschnitt der Einzelflächen im Hinblick auf die potenziel-

len Ansiedlungsbedarfe, die Bodenbeschaffenheit und Altlastensituation, die Eigentümerstruktur sowie der mögliche technische Erschließungsaufwand betrachtet.

Die verkehrliche Anbindung der Standorte wurde hinsichtlich der bestehenden Anschlüsse sowie des Anbindungspotenzials im Personenverkehr (z.B. ÖPNV, Individualverkehr, Möglichkeiten der Verkehrsführung) untersucht. Ebenso wurden die bestehende Anbindung und das Anbindungspotenzial im Güterverkehr (z.B. Schiene, Straße, Wasser, Luft) berücksichtigt.

Das Vorhandensein attraktiver weicher Standortfaktoren wurde durch die Nähe zu Wohn- und Freizeitangeboten (z.B. Wohnraumverfügbarkeit und -attraktivität, soziale Infrastruktur) einerseits sowie zu Bildungsangeboten und qualifizierten Arbeitskräften andererseits eingeschätzt.

Für die Darstellung branchenspezifischer Profilierungspotenziale wurden die Nähe zu existierenden Branchenschwerpunkten sowie die Eignung der Flächen bezüglich branchenspezifischer Flächenanforderungen geprüft.

Zur einheitlichen Bewertung der Standorte wurde eine Indikatorenmatrix angelegt. Die Prüfung der Standorte erfolgte durch Auswertung der verfügbaren Materialien, Planunterlagen und bei Bedarf in Rücksprache mit den entsprechenden Fachämtern der Kommunen und Landkreise. Ergänzend wurden Vorort-Begehungen aller Standorte durchgeführt um einzelne Kriterien ergänzend prüfen zu können. Informationen zu den bekannten Standorten sowie zu möglichen zusätzlichen Vorsorgestandorten wurden im Rahmen einer Gesprächsrunde am 18.07.2017 mit dem Auftraggeber, den Wirtschaftsförderern der Landkreise Havelland, Potsdam-Mittelmark, Teltow-Fläming, der kreisfreien Städte Potsdam und Brandenburg an der Havel sowie der Wirtschaftsförderung Land Brandenburg erörtert. Die Zwischenergebnisse der Standortprüfungen wurden wiederum mit den genannten Partnern aus der Wirtschaftsförderung abgestimmt und überprüft.

Für jeden Standort und Indikator wurden 0, 1 oder 2 Punkte vergeben (=„weniger geeignet“, „neutral“, „gut geeignet“). Ein Zusatzpunkt (+1) konnte für herausragende Standortvorteile vergeben werden (z.B. Häfen, Gleisanschlüsse, herausragendes Bildungsangebot). Die Punkte wurden gewichtet und es wurde eine Durchschnittsnote für jeden Standort gebildet (s.a. Anlage als Datei). Zusätzlich wurden Ausschlusskriterien definiert, die einer gewerblichen Entwicklung in einem realistischen Zeitrahmen am Standort entgegenstehen und damit eine Festsetzung als Vorsorgestandort nicht möglich machen. Diese sind am Standort vorhandene Schutzgüter wie zum Beispiel Landschaftsschutzgebiete sowie nicht vorhandene erhebliche Flächengrößen (unter 70 ha insgesamt und Einzelflächen unter 25 ha).

Im Ergebnis erfolgte ein Ranking nach den errechneten Durchschnittsnoten und eine Einteilung der Standorte als grundsätzlich „geeignet“, „bedingt geeignet“ oder „nicht geeignet“ für die Festlegung großflächiger gewerblich-industrieller Vorsorgestandorte. Die Standorte wurden flächenmäßig zur Nutzung in QGIS abgegrenzt (s.a. Anlage als Datei).

3 Standortsteckbriefe und Ergebnisse

Im Laufe der Untersuchung zeigte sich, dass die Kriterien des LEP HR Entwurfs grundsätzlich zur Bestimmung von großflächig gewerblich-industriellen Vorsorgestandorten geeignet sind. In der Regel eignen sich nur bislang nicht erschlossene Flächen, da in bestehenden Gewerbe- und Industriestandorten keine ausreichenden Flächengrößen zur Verfügung stehen. Die zu geringen verfügbaren Flächengrößen stellten sich bei der Standortprüfung als größtes Hemmnis für eine Eignung als großflächiger Vorsorgestandort dar. Ebenso limitieren die zumeist großflächig ausgewiesenen Landschafts-

schutzgebiete (LSG) die Anzahl potenziell geeigneter Flächen. Die Erfahrung zeigt, dass eine Entlassung von Flächen aus Landschaftsschutzgebieten mit erheblichen rechtlichen Hürden verbunden ist und somit die Möglichkeit zur Aktivierung der Flächen nicht gewährleistet werden kann bzw. ein möglicher Zeitrahmen nicht realistisch zu beurteilen ist. Diese Faktoren schränken auch das Potenzial an möglichen weiteren Standorten ein.

Zudem zeigten sich bei den Kommunen während der Untersuchung gewisse Unsicherheiten hinsichtlich der Festsetzung von Vorsorgestandorten auf ihrem Gebiet. Es werden Beschränkungen der Ansiedlungsmöglichkeiten für Gewerbebetriebe befürchtet. Auf der anderen Seite befürworteten einige Kommunen die Festlegung von Vorsorgestandorten.

Eine weitere Herausforderung stellte die flächenscharfe Abgrenzung der Standorte dar, da im LEP B-B nur eine äußerst grobe Beschreibung für die Standorte in Textform existiert. Die Darstellung in der Anlage stellt eine erste Herangehensweise für eine flächenhafte Abgrenzung der Standorte dar. Aufgrund der weitgehend unbepflanzten Flächen sind Änderungen der Flächengrößen und Zuschnitte denkbar und möglich. Eine Konkretisierung der Flächenabgrenzung wird erst für spätere und konkretere Planungsstadien empfohlen.

Im Ergebnis zeigt sich, dass nicht alle Standorte des LEP B-B gemäß der LEP HR-Kriterien übernommen werden können. Als „geeignet“ zeigen sich zwei Standorte, als „bedingt geeignet“ drei Standorte und als „nicht geeignet“ vier Standorte. Von den vier zusätzlich geprüften Standorten sind zwei Standorte „geeignet“, ein weiterer „bedingt geeignet“ und ein Standort „nicht geeignet“.

Eignung als Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen

- ≡ Brieselang – Westlich GVZ Berlin West / Teilfläche Brieselang und A 10 (zusätzlich geprüft)
- ≡ Ludwigsfelde – Südlich Berliner Ring u. östlich B 101 (LEP B-B Standort)
- ≡ Potsdam-Nord – Zwischen Havelkanal und A 10 (LEP B-B Standort)
- ≡ Teltow – Westliche Erweiterung GVZ Berlin-Süd Großbeeren (zusätzlich geprüft)

Bedingte Eignung als Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen

- ≡ Brück – Östlich Gewerbegebiet Brück-Linthe (LEP B-B Standort)
- ≡ Jüterbog – Konversionsgelände Forst Zinna, östlich A9 und Anhalter Bahn (LEP B-B Standort)
- ≡ Nauen/Brieselang – Östlich Industrie- und Gewerbegebiet Nauen-Ost (zusätzlich geprüft)
- ≡ Wustermark – Südlich Ortslage Wustermark, zwischen Havelkanal u. A 10 (LEP B-B Standort)

Keine Eignung als Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen

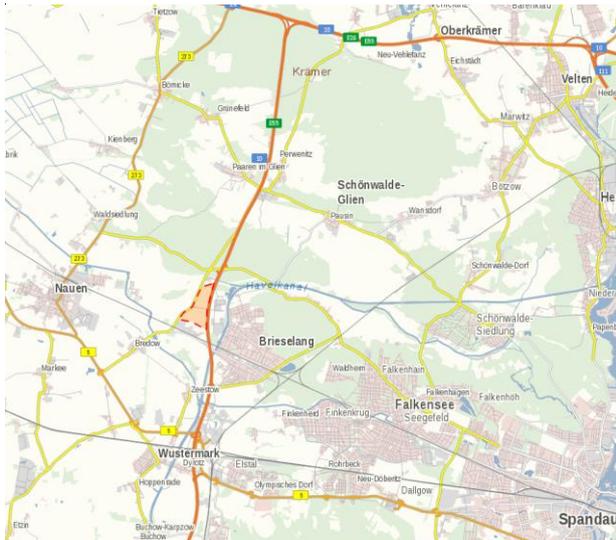
- ≡ Beelitz – Südlich des Ortsteils Fichtenwalde (LEP B-B Standort)
- ≡ Brandenburg a.d. Havel – Flugplatz Briest (LEP B-B Standort)
- ≡ Brandenburg a.d. Havel – Ortsteil Kirchmöser (zusätzlich geprüft)
- ≡ Potsdam – Standort ehemaliges „SAGO“ (LEP B-B Standort)
- ≡ Premnitz – Industriepark Premnitz / Gelände des ehemaligen Chemiefaserwerks (LEP B-B Standort)

Die wichtigsten Ergebnisse der Standortprüfung sind im Folgenden in Form eines Steckbriefs für jeden Standort zusammengefasst. Es erfolgt eine kurze inhaltliche Charakterisierung der Standorte und eine kartographische Lagebeschreibung. Ausgewählte relevante Indikatorwerte, die grundsätzliche Eignung sowie Handlungsempfehlungen für eine mögliche Aktivierung des Standorts sind dargestellt.

Brieselang – Westlich GVZ Berlin West / Teilfläche Brieselang und A 10

Lage

Die Fläche liegt im westlichen Bereich der Gemeinde Brieselang, in der Gemarkung Bredow. Östlich befindet sich die Bundesautobahn A 10 (Berliner Ring) sowie das Güterverkehrszentrum Berlin West, Teilfläche Brieselang.



Ausgewählte Prüfergebnisse

Flächengrößen

- ca. 110 ha

Bau- und Planungsrecht

- Ausweisung im Flächennutzungsplan (FNP) als Landwirtschaftsflächen

Schutzgüter / Raumnutzungskonflikte

- Lage im Landschaftsschutzgebiet Nauen-Brieselang-Krämer
- Landwirtschaftliche Nutzung

Bodenbeschaffenheit / Altlasten

- Kein Altlastenverdacht
- Weitgehend flaches Relief
- Mehrere Hochspannungsleitungen im südlichen Bereich

Qualitative Standortfaktoren

- Lage im Großraum Berlin, mit umfangreichen Wohn-, Freizeit- und Bildungsangeboten sowie Arbeitskräftepotenzial

Verkehrliche Anbindung

- Verkehrsführung über L 161 oder Erschließungsstraßen GVZ Berlin West zur A 10 (AS Falkensee) möglich
- Keine Ortsdurchfahrten notwendig

Technische Erschließbarkeit

- Über GVZ Brieselang mittels Dükerung A 10

Wirtschaftliches Umfeld

- Sehr gutes wirtschaftliches Umfeld durch direkt angrenzendes GVZ Berlin West, Teilfläche Brieselang mit dem Schwerpunkt Logistik und Firmen wie Amazon, Zalando und Saint-Gobain Rigips

Entfernungen

≡ Zentren

- > Potsdam (ca. 30 km)
- > Berlin (ca. 40 km)
- > Magdeburg (ca. 140 km)
- > Halle (ca. 170 km)
- > Leipzig (ca. 190 km)

≡ Flughafen

- > Berlin-Tegel (ca. 45 km)
- > Berlin-Schönefeld (ca. 60 km)

≡ Autobahn

- > A 10 (ca. 2,5 km)
- > A 24 (ca. 13 km)
- > A 2 (ca. 40 km)
- > A 9 (ca. 50 km)
- > A 11 (ca. 55 km)

≡ Bundesstraße

- > B 273 (ca. 7 km)
- > B 5 (ca. 7 km)

≡ Bahn

- > Bahnhof Brieselang (ca. 4,5 km)

Fazit / Zusammenfassung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> > Hervorragende verkehrliche Lage im Großraum Berlin > Sehr gutes wirtschaftliches Umfeld > Hervorragende verkehrliche Erschließungsmöglichkeiten durch fast direkte Anbindung an den Berliner Ring (A 10) > Sehr gute Möglichkeiten der technischen Medieneerschließung über angrenzendes GVZ Berlin West > Hervorragendes Wohn-, Freizeit- u. Fachkräftepotenzial durch Lage im Großraum Berlin 	<ul style="list-style-type: none"> > Lage im Landschaftsschutzgebiet Nauen-Brieselang-Krämer > Nutzungskonflikt mit derzeitiger landwirtschaftlicher Bewirtschaftung

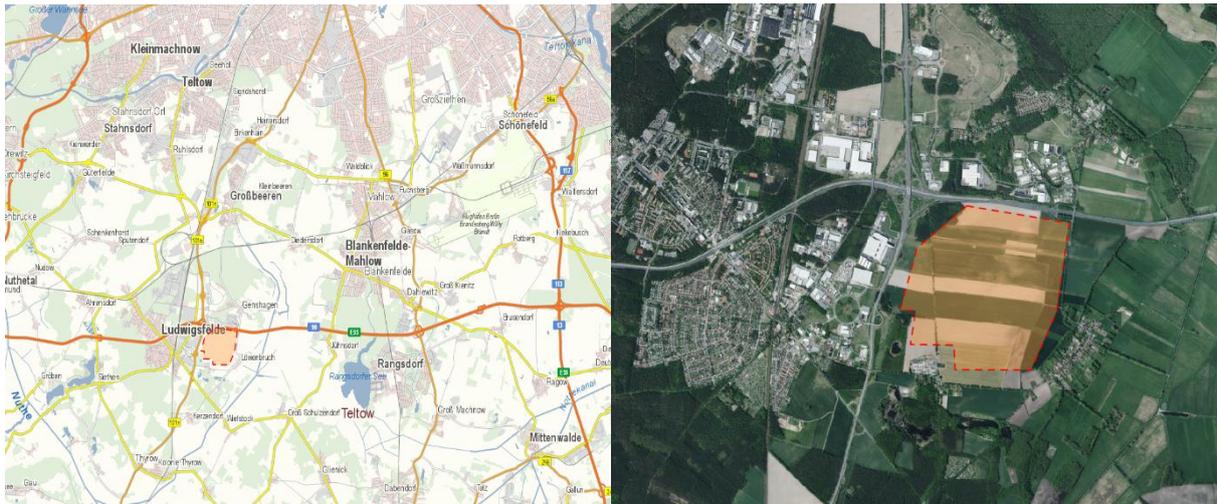
Empfehlung

Der Standort weist aufgrund seiner Lage am Berliner Ring (A 10) sowie als potenzielle direkte Erweiterung des GVZ Berlin West, Teilfläche Brieselang hervorragende verkehrliche Lageeigenschaften, günstige technische Erschließungsbedingungen sowie ein gewachsenes wirtschaftliches Umfeld auf und eignet sich daher grundsätzlich sehr gut für eine gewerbliche Entwicklung. Eingeschränkt wird dies durch die Lage der Fläche im Landschaftsschutzgebiet Nauen-Brieselang-Krämer. Obwohl mit der Entlassung von Flächen aus Landschaftsschutzgebieten erhebliche genehmigungsrechtlichen Hürden einhergehen und eine kurz- bis mittelfristige Aktivierung dadurch unrealistisch erscheint, stellt der Standort aufgrund der hervorragenden Potenziale einen Sonderfall dar und **eignet sich als Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen**. Zur Vorbereitung einer Aktivierung des Standorts wird empfohlen die Vorteile einer großflächigen gewerblichen Nutzung argumentativ zu unterlegen und Lobbyarbeit beim Land Brandenburg zu betreiben.

Ludwigsfelde – Südlich Berliner Ring und östlich B 101

Lage

Die Fläche liegt im östlichen Bereich der Stadt Ludwigsfelde auf dem Gebiet der Gemarkung Löwenbruch, direkt südlich des Berliner Autobahnringes und östlich der als Kraftfahrstraße ausgebauten B 101. Die bestehenden Gewerbegebiete Brandenburgpark und Preußenpark befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft.



Ausgewählte Prüfergebnisse

Flächengrößen

- ≡ ca. 230 ha

Bau- und Planungsrecht

- ≡ Ausweisung im Flächennutzungsplan (FNP) als Landwirtschaftsflächen und sonstige Freiraumnutzung

Schutzgüter / Raumnutzungskonflikte

- ≡ Landwirtschaftliche Bewirtschaftung
- ≡ Trinkwasserschutzgebiet III u. Bodendenkmäler
- ≡ Ortslage Löwenbruch ca. 200 m entfernt

Bodenbeschaffenheit / Altlasten

- ≡ Kein Altlastenverdacht, Einholung einer Kampfmittelfreigabe erforderlich

Qualitative Standortfaktoren

- ≡ Lage im Großraum Berlin, mit umfangreichen Wohn-, Freizeit- und Bildungsangeboten sowie Arbeitskräftepotenzial

Verkehrliche Anbindung

- ≡ Verkehrsführung über K 7241 direkt zur A 10 (AS Genshagen) möglich
- ≡ Keine Ortsdurchfahrten notwendig
- ≡ ÖPNV-Erschließung in den angrenzenden Gewerbegebieten ausreichend vorhanden

Technische Erschließbarkeit

- ≡ Mediierschließung realisierbar über Preußenpark
- ≡ Eine Gashochdruck- sowie eine Hochspannungsleitung verlaufen über die Fläche

Wirtschaftliches Umfeld

- ≡ Sehr starkes wirtschaftliches Umfeld durch direkt angrenzenden Preußenpark u. Brandenburgpark sowie den Industriepark, mit Firmen wie Mercedes-Benz, MTU Aero Engines und diversen Logistikern

Entfernungen

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ≡ Zentren <ul style="list-style-type: none"> > Potsdam (ca. 25 km) > Berlin (ca. 30 km) > Cottbus (ca. 115 km) > Magdeburg (ca. 135 km) > Halle (ca. 145 km) > Leipzig (ca. 170 km) > Dresden (ca. 180 km) ≡ Flughafen <ul style="list-style-type: none"> > Berlin-Schönefeld (ca. 30 km) > Berlin-Tegel (ca. 45 km) | <ul style="list-style-type: none"> ≡ Autobahn <ul style="list-style-type: none"> > A 10 (ca. 0,2 km) > A 13 (ca. 15 km) > A 9 (ca. 25 km) > A 12 (ca. 30 km) > A 2 (ca. 35 km) ≡ Bundesstraße <ul style="list-style-type: none"> > B 101 (ca. 3 km) > B 96 (ca. 10 km) ≡ Bahn <ul style="list-style-type: none"> > Bahnhof Ludwigsfelde (ca. 6 km) |
|---|--|

Fazit / Zusammenfassung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> > Hervorragende verkehrliche Lage im Großraum Berlin > Hervorragendes wirtschaftliches Umfeld > Hervorragende verkehrliche Erschließungsmöglichkeiten durch fast direkte Anbindung an den Berliner Ring (A 10) > Sehr gute Möglichkeiten der technischen Mediierschließung über angrenzenden „Preußenpark“ mittels Dükerung B 101 u. direkt über verlaufende Fernleitungen > Hervorragendes Wohn-, Freizeit- u. Fachkräftepotenzial durch Lage im Großraum Berlin > Sehr großes Flächenpotenzial 	<ul style="list-style-type: none"> > Nutzungskonflikt mit derzeitiger landwirtschaftlicher Bewirtschaftung

Empfehlung

Durch die hervorragenden technischen und verkehrlichen Erschließungsmöglichkeiten, die Nähe zu Berlin und die erheblichen Flächengrößen weist der Standort die **Eignung als Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen** auf. Zur Mobilisierung des Standorts wird empfohlen die aktuelle Eigentümer bzw. Pächterstruktur zu ermitteln. Notwendig sind außerdem die Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung eines Bebauungsplans.

Potsdam-Nord – Zwischen Havelkanal und A 10

Lage

Der Standort befindet sich im nördlichen Bereich der Landeshauptstadt Potsdam, westlich der A 10 und östlich des Havelkanals bzw. der Ortslage Paaren, direkt an der L 204. Das Gewerbegebiet Friedrichspark grenzt direkt östlich der A 10 an. Für dieses Gewerbegebiet befindet sich ein Bebauungsplan in Aufstellung.



Ausgewählte Prüfergebnisse

Flächengrößen

- ≡ ca. 140 ha

Bau- und Planungsrecht

- ≡ Ausweisung im Flächennutzungsplan (FNP) als Fläche für Landwirtschaft

Schutzgüter / Raumnutzungskonflikte

- ≡ Landwirtschaftliche Bewirtschaftung u. eine Baumschule
- ≡ Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
- ≡ Diverse Bodendenkmäler

Bodenbeschaffenheit / Altlasten

- ≡ Kein Altlastenverdacht
- ≡ Weitgehend flaches Relief, eine Senke mit Gewässerbildung

Verkehrliche Anbindung

- ≡ Verkehrsführung über direkt angrenzende L 204 zur in unmittelbarer Nähe befindlichen A 10 (AS Potsdam-Nord) möglich
- ≡ Keine Ortsdurchfahrten notwendig

Technische Erschließbarkeit

- ≡ Mediierschließung ggf. realisierbar über geplanten „Friedrichspark“ (per Dükerung A 10)
- ≡ Eine Gashochdruckhauptleitung- sowie eine Hochspannungsleitung verlaufen über die Fläche

Wirtschaftliches Umfeld

- ≡ Gewerbegebiet Friedrichspark im direkten Umfeld (Baumarkt, Logistik, Stahlhandel u.a.), Entwicklung zum „Innovationspark Potsdam“ geplant

Qualitative Standortfaktoren

- ≡ Lage im Großraum Berlin, mit umfangreichen Wohn-, Freizeit- und Bildungsangeboten sowie Arbeitskräftepotenzial

Entfernungen

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ≡ Zentren <ul style="list-style-type: none"> > Potsdam (ca. 15 km) > Berlin (ca. 40 km) > Magdeburg (ca. 120 km) > Halle (ca. 150 km) > Leipzig (ca. 170 km) ≡ Flughafen <ul style="list-style-type: none"> > Berlin-Schönefeld (ca. 50 km) > Berlin-Tegel (ca. 55 km) | <ul style="list-style-type: none"> ≡ Autobahn <ul style="list-style-type: none"> > A 10 (ca. 0,1 km) > A 2 (ca. 20 km) > A 24 (ca. 30 km) > A 9 (ca. 30 km) ≡ Bundesstraße <ul style="list-style-type: none"> > B 293 (ca. 0,1 km) > B 5 (ca. 9 km) > B 1 (ca. 14 km) ≡ Bahn <ul style="list-style-type: none"> > Bahnhof Potsdam, Marquardt (ca. 3 km) |
|---|---|

Fazit / Zusammenfassung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> > Hervorragende verkehrliche Lage im Großraum Berlin > Hervorragende verkehrliche Erschließungsmöglichkeiten durch fast direkte Anbindung an den Berliner Ring (A 10) > Keine Ortsdurchfahrten notwendig > Hervorragendes Wohn-, Freizeit- u. Fachkräftepotenzial durch Lage im Großraum Berlin 	<ul style="list-style-type: none"> > Nutzungskonflikt mit derzeitiger landwirtschaftlicher Bewirtschaftung

Empfehlung

Der Standort Potsdam-Nord besticht insbesondere durch seine hervorragenden verkehrlichen Anbindungspotenziale bzw. durch die direkte Lage an der A 10 sowie die Nähe zu Berlin und Potsdam. Der Standort kann ohne Ortsdurchfahrten angebunden werden. Aufgrund dieser Faktoren weist der Standort die **Eignung als Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen** auf. Zur Mobilisierung des Standorts wird empfohlen die aktuelle Eigentümer bzw. Pächterstruktur zu ermitteln. Notwendig sind außerdem Änderungen des Flächennutzungsplans und die Aufstellung eines Bebauungsplans.

Teltow – Westliche Erweiterung GVZ Berlin-Süd Großbeeren

Lage

Die Fläche befindet sich westlich der bereits erfolgten Erweiterung des Güterverkehrszentrums (GVZ) Berlin Süd Großbeeren, auf dem Gebiet der Stadt Teltow (Gemarkung Ruhlsdorf). Südlich angrenzend liegt die zur vierspurigen Kraftfahrstraße ausgebaute L 40. Nördlich grenzen ehemalige Rieselfelder an.



Ausgewählte Prüfergebnisse

Flächengrößen

- ≡ max. 70 ha

Bau- und Planungsrecht

- ≡ Ausweisung im Flächennutzungsplan (FNP) als Fläche für Landwirtschaft

Schutzgüter / Raumnutzungskonflikte

- ≡ Landwirtschaftliche Bewirtschaftung
- ≡ Angrenzend Schutzobjekte im Sinne des Naturschutzrechts

Bodenbeschaffenheit / Altlasten

- ≡ Kein Altlastenverdacht laut FNP, allerdings angrenzend ehemalige Rieselfelder mit vermuteten Bodenbelastungen

Qualitative Standortfaktoren

- ≡ Lage im Großraum Berlin, mit umfangreichen Wohn-, Freizeit- und Bildungsangeboten sowie Arbeitskräftepotenzial

Verkehrliche Anbindung

- ≡ Verkehrsführung zur B 101 über Erschließungsstraße „An der Anhalter Bahn“ im GVZ Berlin Süd zu realisieren
- ≡ Keine Ortsdurchfahrten notwendig
- ≡ Gleisanschluss im GVZ Berlin Süd

Technische Erschließbarkeit

- ≡ Mediierschließung ggf. über bestehendes GVZ Berlin Süd

Wirtschaftliches Umfeld

- ≡ Dichtes wirtschaftliches Umfeld durch angrenzendes GVZ Berlin Süd -mit Schwerpunkt in der Logistik (Fiege Logistik, Verteilzentren Lidl, Penny, Aldi u.a.)

Entfernungen

- ≡ Zentren
 - > Potsdam (ca. 20 km)
 - > Berlin (ca. 40 km)
 - > Magdeburg (ca. 140 km)
 - > Halle (ca. 150 km)
 - > Leipzig (ca. 170 km)
- ≡ Flughafen
 - > Berlin-Schönefeld (ca. 20 km)
 - > Berlin-Tegel (ca. 36 km)
- ≡ Autobahn
 - > A 10 (ca. 7 km)
 - > A 13 (ca. 25 km)
 - > A 9 (ca. 30 km)
 - > A 12 (ca. 40 km)
- ≡ Bundesstraße
 - > B 101 (ca. 4 km)
 - > B 96 (ca. 12 km)
- ≡ Bahn
 - > Bahnhof Großbeeren (ca. 1 km)

Fazit / Zusammenfassung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> > Hervorragende verkehrliche Lage im Großraum Berlin > Hervorragende verkehrliches Anbindungspotenzial über bestehendes GVZ Berlin Süd zur B 101, Gleisanschluss für den Güterverkehr sowie Personenbahnhof Großbeeren > Keine Ortsdurchfahrten notwendig > Hervorragendes direktes wirtschaftliches Umfeld mit Schwerpunkt Logistik > Hervorragendes Wohn-, Freizeit- u. Fachkräftepotenzial durch Lage im Großraum Berlin > Vermutlich wenige Flächeneigentümer 	<ul style="list-style-type: none"> > Nutzungskonflikt mit derzeitiger landwirtschaftlicher Bewirtschaftung > ggf. Beeinträchtigungen des Bodens durch angrenzende ehemalige Rieselfelder

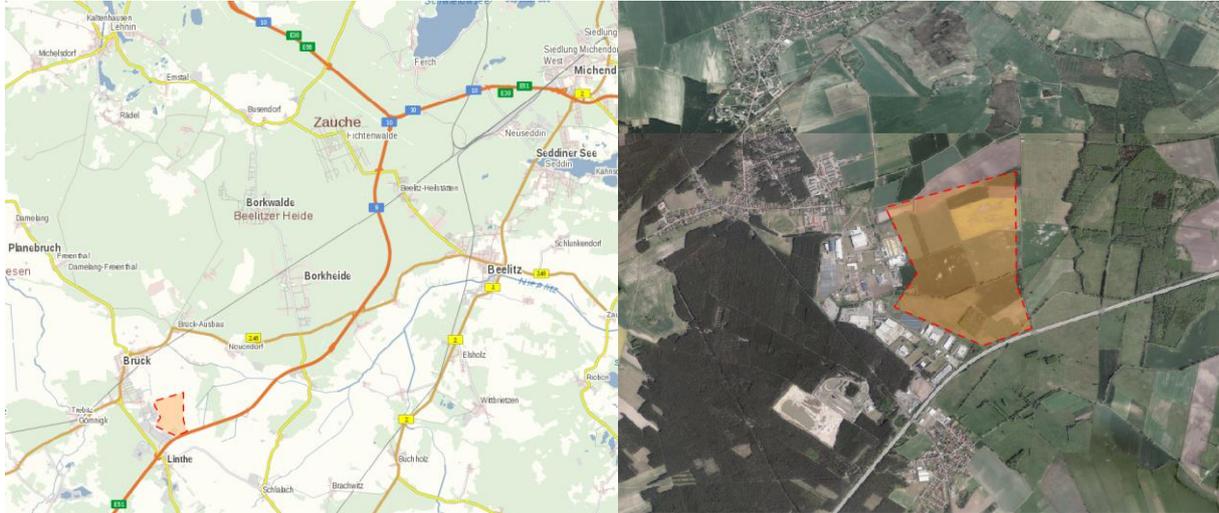
Empfehlung

Die möglichen Erweiterungsflächen für das GVZ Berlin Süd Großbeeren weisen insbesondere hervorragende Bedingungen hinsichtlich der Erreichbarkeit per Straße und Schiene (Gleisanschluss GVZ, Personenbahnhof) auf. Ebenso ist durch das bestehende GVZ ein hervorragendes wirtschaftliches Umfeld mit dem Schwerpunkt in der Logistik gegeben. Aufgrund dieser Faktoren weist der Standort die **Eignung als Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen** auf. Zur Mobilisierung des Standorts wird empfohlen die aktuelle Eigentümer- bzw. Pächterstruktur zu ermitteln. Notwendig sind außerdem die Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung eines Bebauungsplans. Der Boden ist auf seine Festigkeit und ggf. vorhandene Altlasten, die sich aus der früheren Nutzung des Gebiets als Rieselfelder ergeben, vorab zu beproben.

Brück – Östlich Gewerbegebiet Brück-Linthe

Lage

Die Fläche befindet sich im südlichen Bereich der Stadt Brück, östlich des bestehenden Gewerbegebiets Brück-Linthe. Im Süden wird die Fläche durch die Bundesautobahn A 9 begrenzt. Aktuell unterliegt das Areal einer weitgehend landwirtschaftlichen Nutzung.



Ausgewählte Prüfergebnisse

Flächengrößen

- ≡ ca. 160 ha

Bau- und Planungsrecht

- ≡ Ausweisung im Flächennutzungsplan (FNP) als Landwirtschaftsflächen

Schutzgüter / Raumnutzungskonflikte

- ≡ Landwirtschaftliche Nutzung

Bodenbeschaffenheit / Altlasten

- ≡ Kein Altlastenverdacht
- ≡ Flaches Relief
- ≡ Hoher Grundwasserstand

Qualitative Standortfaktoren

- ≡ Der Standort weist eine verhältnismäßig große Distanz zu den attraktiven Wohn-, Freizeit- und Bildungsangeboten sowie Arbeitskräftepotenzialen im Großraum Berlin auf

Verkehrliche Anbindung

- ≡ Straßenseitige Erschließung kann über Erschließungsstraßen im Bestandsgebiet Brück-Linthe sowie L 85 zur A 9 (AS Brück) erfolgen
- ≡ Gleisanschluss im Bestandsgebiet vorhanden
- ≡ Bahnhof Brück in ca. 2,5 km Entfernung

Technische Erschließbarkeit

- ≡ ggf. über bestehendes Gewerbegebiet sowie nahe Ortslagen

Wirtschaftliches Umfeld

- ≡ Unmittelbar angrenzend befindet sich das bestehende Gewerbegebiet Brück-Linthe mit Firmen aus den Bereichen Baustoffe (Max Bögl Fertigteilwerk, Rex Granit u.a.), Logistik sowie Dienstleistungen

Entfernungen

≡ Zentren

- > Potsdam (ca. 40 km)
- > Berlin (ca. 70 km)
- > Halle (ca. 100 km)
- > Leipzig (ca. 120 km)
- > Magdeburg (ca. 130 km)

≡ Flughafen

- > Berlin-Tegel (ca. 65 km)
- > Berlin-Schönefeld (ca. 75 km)

≡ Autobahn

- > A 9 (ca. 2 km)
- > A 10 (ca. 22 km)
- > A 2 (ca. 31 km)

≡ Bundesstraße

- > B 246 (ca. 2 km)
- > B 102 (ca. 12 km)
- > B 2 (ca. 12 km)

≡ Bahn

- > Bahnhof Brück (ca. 3 km)

Fazit / Zusammenfassung

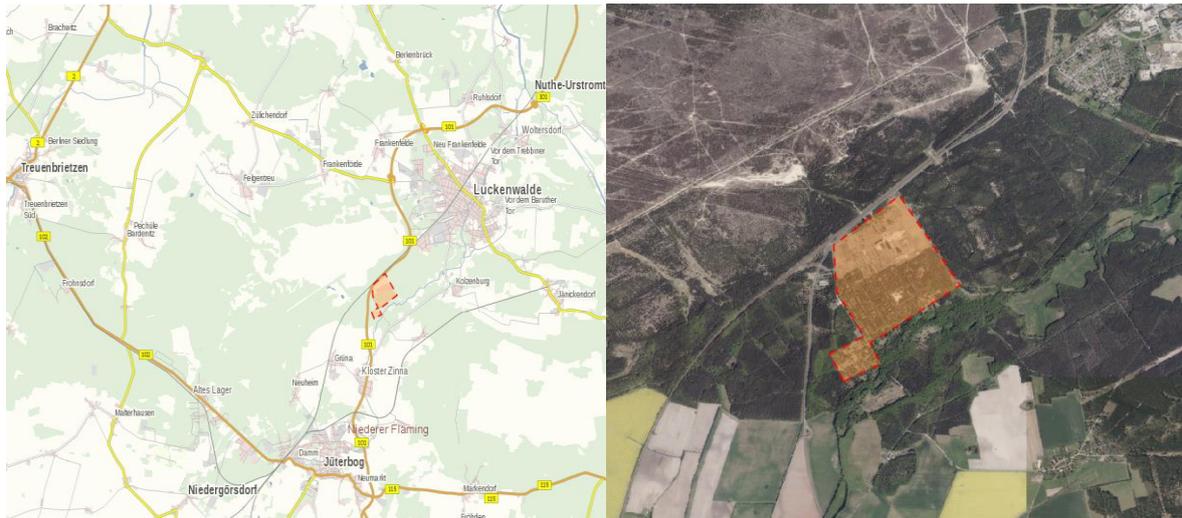
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> > Die A 9 ist in kurzer Entfernung sehr gut zu erreichen, es sind keine Ortsdurchfahrten notwendig > Aufgrund des angrenzenden bestehenden Gewerbegebiets Brück-Linthe bieten sich günstige Möglichkeiten für die technische Erschließung > Der Standort weist ein gewachsenes gewerbliches Umfeld auf 	<ul style="list-style-type: none"> > Relativ große Distanz zum Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin sowie zu regionalen Wachstumskernen und zu attraktiven Wohn-, Freizeit- und Bildungsangeboten > Nutzungskonflikt mit derzeitiger landwirtschaftlicher Bewirtschaftung > Hoher Grundwasserstand

Empfehlung

Der Standort weist trotz seiner grundsätzlich positiven verkehrlichen Lage bzw. der guten Erreichbarkeit der Bundesautobahn A 9 eine relativ große Distanz zu attraktiven Wohnmöglichkeiten, zu Hochschulen bzw. Fachkräftepotenzialen sowie Regionalen Wachstumskernen auf. Positiv wirkt sich das angrenzende gewachsene wirtschaftliche Umfeld in Form des Gewerbegebiets Brück-Linthe aus. Aufgrund der genannten Faktoren ergibt sich eine **bedingte Eignung als Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen**. Zur Mobilisierung des Standorts sind die Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung eines Bebauungsplans notwendig. Außerdem ist zu eruieren wie die Pachtverhältnisse der landwirtschaftlichen Nutzung und die Eigentumsverhältnisse ausgestaltet sind. Hinsichtlich des hohen Grundwasserstands ist besonderes Augenmerk auf die Beprobung des möglichen Baugrunds zu legen.

Jüterbog – Konversionsgelände Forst Zinna, östlich A9 und Anhalter Bahn

Der Konversionsstandort Forst Zinna befindet sich im nördlichen Bereich des Gebiets der Stadt Jüterbog und ist von dichten Waldgebieten umgeben. Im Norden und Nordwesten befinden sich die Bundesstraße 101 sowie die Gleise der Anhalter Bahn. Nördlich, westlich und östlich ist das Areal vom „Naturschutzgebiet Forst Zinna – Jüterbog-Keilberg“ umgeben.



Ausgewählte Prüfergebnisse

Flächengrößen

- ≡ ca. 90 ha

Bau- und Planungsrecht

- ≡ FNP-Darstellung als Sondergebiet Freizeit

Schutzgüter / Raumnutzungskonflikte

- ≡ Keine Raumnutzungskonflikte

Bodenbeschaffenheit / Altlasten

- ≡ Kein Altlastenverdacht, Ablagerungen ehem. Mülldeponie
- ≡ Konversionsstandort mit Altbebauung

Qualitative Standortfaktoren

- ≡ Der Standort weist eine verhältnismäßig große Distanz zu den attraktiven Wohn-, Freizeit- und Bildungsangeboten sowie Arbeitskräftepotenzialen im Großraum Berlin auf

Verkehrliche Anbindung

- ≡ Neben dem Gelände verläuft die als Kraftfahrstraße ausgebauten B 101 (Schaffung eines Anschlusses notwendig)

Technische Erschließbarkeit

- ≡ ggf. über Stadtgebiet Luckenwalde

Wirtschaftliches Umfeld

- ≡ Keine wirtschaftlichen Agglomerationen im nahen Umfeld
- ≡ Der Regionale Wachstumskern Luckenwalde mit den Schwerpunkten Metall, Gesundheitswirtschaft und Verkehr, Mobilität, Logistik befindet sich in 5 km Entfernung

Entfernungen

- ≡ Zentren
 - > Potsdam (ca. 60 km)
 - > Berlin (ca. 65 km)
 - > Halle (ca. 135 km)
 - > Leipzig (ca. 155 km)
 - > Dresden (ca. 165 km)
- ≡ Flughafen
 - > Berlin-Tegel (ca. 75 km)
 - > Berlin-Schönefeld (ca. 65 km)
- ≡ Autobahn
 - > A 9 (ca. 32 km)
 - > A 10 (ca. 35 km)
 - > A 13 (ca. 45 km)
- ≡ Bundesstraße
 - > B 101 (ca. 0,1 km)
 - > B 115 (ca. 9 km)
 - > B 102 (ca. 10 km)
- ≡ Bahn
 - > Bahnhof Luckenwalde (ca. 5 km)

Fazit / Zusammenfassung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> > Grundsätzlich gute Anbindungsmöglichkeit an B 101 > Nur ein Eigentümer (Brandenburgische Boden) 	<ul style="list-style-type: none"> > Relativ große Distanz zum Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und damit auch zu attraktiven Wohn-, Freizeit- und Bildungsangeboten > Konversionsstandort mit störender Altbebauung und daher hoher Mobilisierungsaufwand

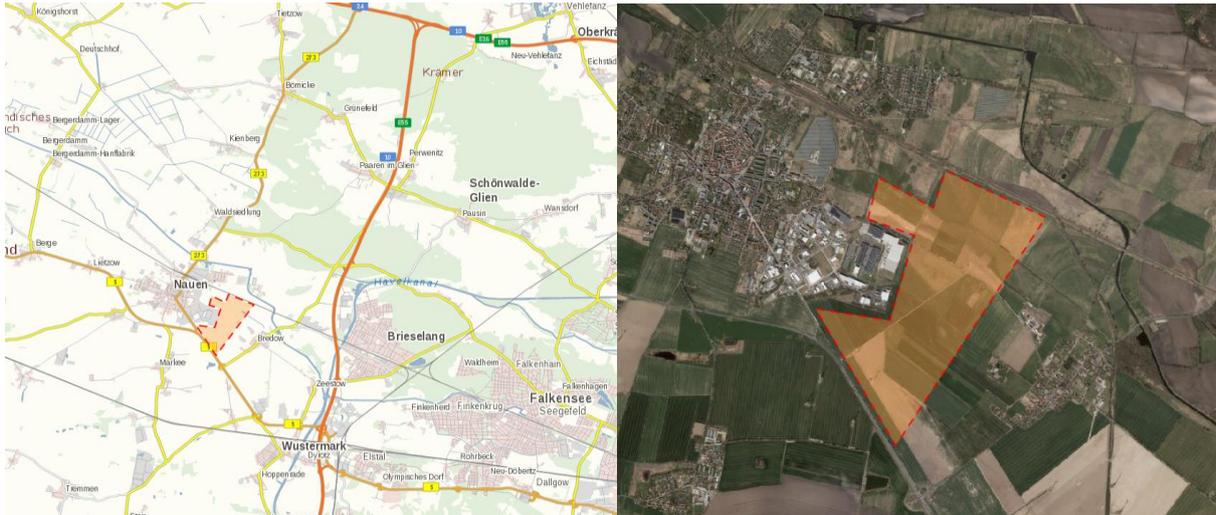
Empfehlung

Der Standort Konversionsgelände Forst Zinna liegt recht dezentral inmitten eines ausgedehnten Waldgebiets. Eine Anbindung an das Straßennetz wäre über die B 101 zu realisieren, die eine gute Verbindung nach Berlin bietet. Aufgrund von deren Ausbau zur Kraftfahrstraße ist diese Option mit größerem Aufwand verbunden. Durch die genannten Faktoren weist der Standort eine **bedingte Eignung als Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen** auf. Zur Mobilisierung des Areals ist ein Abriss der vorhandenen Altbebauung notwendig. Zudem müssten der Flächennutzungsplan geändert und ein Bebauungsplan aufgestellt werden.

Nauen/Brieselang – Östlich Industrie- und Gewerbegebiet Nauen-Ost

Lage

Die Fläche liegt östlich der Stadt Nauen und befindet sich größtenteils auf dem Gebiet der Gemeinde Brieselang, Gemarkung Bredow und zu kleinen Anteilen auf dem Gebiet der Stadt Nauen. Westlich grenzen das bestehende Gewerbe- und Industriegebiet Nauen-Ost und die Bundesstraße 5 an.



Ausgewählte Prüfergebnisse

Flächengrößen

- ca. 230 ha

Bau- und Planungsrecht

- Ausweisung im Flächennutzungsplan (FNP) als Landwirtschaftsflächen

Schutzgüter / Raumnutzungskonflikte

- Landwirtschaftliche Nutzung
- Einige Bodendenkmäler

Bodenbeschaffenheit / Altlasten

- Altlastenverdacht am westlichen Rand
- Gewisse Reliefunterschiede im nördlichen Bereich, flaches Relief im südlichen Bereich

Qualitative Standortfaktoren

- Lage im Großraum Berlin, mit umfangreichen Wohn-, Freizeit- und Bildungsangeboten sowie Arbeitskräftepotenzial

Verkehrliche Anbindung

- Die Flächen können über die B 5 oder die B 273 an das Straßennetz angebunden werden, die A 10 (AS Berlin Spandau) ist ohne Ortsdurchfahrt in einer Entfernung von 7 km zu erreichen
- Bahnhof Nauen in ca. 2,7 km Entfernung

Technische Erschließbarkeit

- ggf. über bestehendes Gewerbegebiet sowie nahes Stadtgebiet Nauen

Wirtschaftliches Umfeld

- Unmittelbar angrenzend liegt das Industrie- und Gewerbegebiet Nauen-Ost mit einem Branchenmix aus Bildungseinrichtungen, Produktions-, Dienstleistungs- und Handwerksbetrieben (BSH Hausgerätewerk Nauen GmbH; FLAMMMOTEC GmbH & Co. KG).

Entfernungen

- ≡ Zentren
 - > Potsdam (ca. 30 km)
 - > Berlin (ca. 40 km)
 - > Magdeburg (ca. 140 km)
 - > Halle (ca. 170 km)
 - > Leipzig (ca. 190 km)
- ≡ Flughafen
 - > Berlin-Tegel (ca. 40 km)
 - > Berlin-Schönefeld (ca. 60 km)
- ≡ Autobahn
 - > A 10 (ca. 10 km)
 - > A 24 (ca. 25 km)
 - > A 2 (ca. 37 km)
 - > A 9 (ca. 46 km)
- ≡ Bundesstraße
 - > B 273 (ca. 1 km)
 - > B 5 (ca. 1,5 km)
- ≡ Bahn
 - > Bahnhof Nauen (ca. 2,5 km)

Fazit / Zusammenfassung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> > Sehr gute Lage im Großraum Berlin, die A 10 ist in kurzer Entfernung zu erreichen, es sind keine Ortsdurchfahrten notwendig > Sehr gute technische Erschließungsmöglichkeiten und gewachsenes wirtschaftliches Umfeld aufgrund des angrenzenden Industrie- und Gewerbegebiets Nauen-Ost > Gutes Wohn-, Freizeit- u. Fachkräftepotenzial durch Lage im Großraum Berlin 	<ul style="list-style-type: none"> > Nutzungskonflikt mit derzeitiger landwirtschaftlicher Bewirtschaftung > Hoher Grundwasserstand > Zwei Kommunen betroffen / interkommunale Vorgehen notwendig

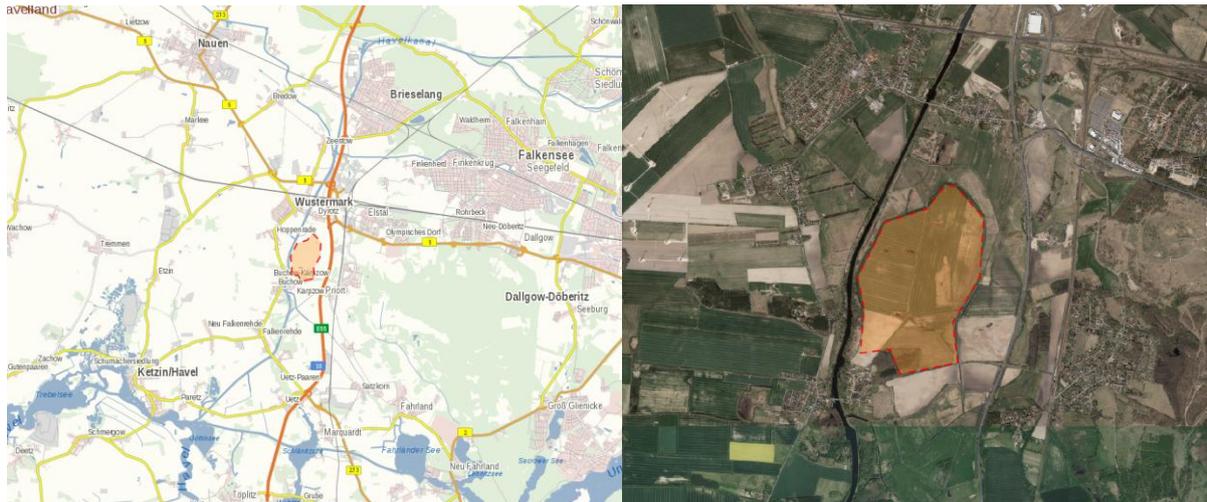
Empfehlung

Der Standort weist sehr gute technische und verkehrliche Erschließungsmöglichkeiten, eine relative Nähe zu Berlin und erhebliche Flächengrößen auf. Eine besondere Herausforderung ist, dass sich die Flächen auf dem Gebiet der Stadt Nauen und der Gemeinde Brieselang befinden. Für eine Mobilisierung der Flächen ergibt sich dadurch ein erhöhter Planungsaufwand bzw. die Notwendigkeit interkommunaler Kooperation und Abstimmung. Aufgrund der genannten Faktoren ergibt sich eine **bedingte Eignung als Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen**. Zur Mobilisierung des Standorts wird empfohlen die aktuelle Eigentümer bzw. Pächterstruktur zu ermitteln. Notwendig sind außerdem die Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung eines Bebauungsplans.

Wustermark – Südlich Ortslage Wustermark, zwischen Havelkanal und A 10

Lage

Die Fläche liegt südlich der Ortslage Wustermark, zwischen Havelkanal und A 10. Im südlichen Bereich verläuft die Priorter Straße, über die die Fläche an das Straßennetz angebunden werden kann. Das Gelände ist durch eher stärkeres Gefälle und Reliefunterschiede geprägt und wird landwirtschaftlich genutzt.



Ausgewählte Prüfergebnisse

Flächengrößen

- ≡ ca. 170 ha

Bau- und Planungsrecht

- ≡ Ausweisung im Flächennutzungsplan (FNP) als Ackerflächen und Wald (kleinräumig)

Schutzgüter / Raumnutzungskonflikte

- ≡ Landwirtschaftliche Bewirtschaftung
- ≡ Kleinräumig: Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Bodenbeschaffenheit / Altlasten

- ≡ Teils starkes Gefälle
- ≡ Diverse Pfuhle u. hoher Grundwasserstand
- ≡ Kein Altlastenverdacht

Qualitative Standortfaktoren

- ≡ Lage im Großraum Berlin, mit umfangreichen Wohn-, Freizeit- und Bildungsangeboten sowie Arbeitskräftepotenzial

Verkehrliche Anbindung

- ≡ Erschließung über Priorter Straße möglich
- ≡ Zur Anbindung an die A 10 ist die Ortsdurchführung des Ortsteils Priort notwendig
- ≡ Bahnhof Priort in ca. 1,5 km Entfernung

Technische Erschließbarkeit

- ≡ ggf. über nahen Ortsteil Buchow-Karpzow möglich
- ≡ Aufgrund von Höhenunterschieden Abwasserdruckleitung notwendig

Wirtschaftliches Umfeld

- ≡ GVZ Berlin West Teilfläche Wustermark mit Schwerpunkt Logistik (DHL, DPD, Schulze Logistik u.a.) sowie Güterhafen befindet sich in 7 km Entfernung

Entfernungen

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ≡ Zentren <ul style="list-style-type: none"> > Potsdam (ca. 20 km) > Berlin (ca. 35 km) > Magdeburg (ca. 125 km) > Halle (ca. 155 km) > Leipzig (ca. 180 km) ≡ Flughafen <ul style="list-style-type: none"> > Berlin-Schönefeld (ca. 52 km) > Berlin-Tegel (ca. 30 km) ≡ Bahn <ul style="list-style-type: none"> > Bahnhof Priort (ca. 1,5 km) | <ul style="list-style-type: none"> ≡ Autobahn <ul style="list-style-type: none"> > A 10 (ca. 7 km) > A 24 (ca. 25 km) > A 2 (ca. 27 km) > A 9 (ca. 35 km) > A 13 (ca. 80 km) ≡ Bundesstraße <ul style="list-style-type: none"> > B 5 (ca. 7 km) > B 273 (ca. 7 km) > B 2 (ca. 11 km) > B 1 (ca. 20 km) |
|---|--|

Fazit / Zusammenfassung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> > Gute Lage im Großraum Berlin > Hervorragendes Wohn-, Freizeit- u. Fachkräftepotenzial durch Lage im Großraum Berlin 	<ul style="list-style-type: none"> > Schwierige Topographie und dadurch vergleichsweise hohe Erschließungskosten (Reliefunterschiede, teils starkes Gefälle, einige Pfuhle sowie hoher Grundwasserstand) > Verkehrliche Erschließung schwierig: Ohne Bau einer Anschlussstelle A 10 / Priorter Straße ist Ortsdurchfahrt Priort zum Erreichen der A 10 sowie B 5 notwendig > Nutzungskonflikt mit derzeitiger landwirtschaftlicher Bewirtschaftung

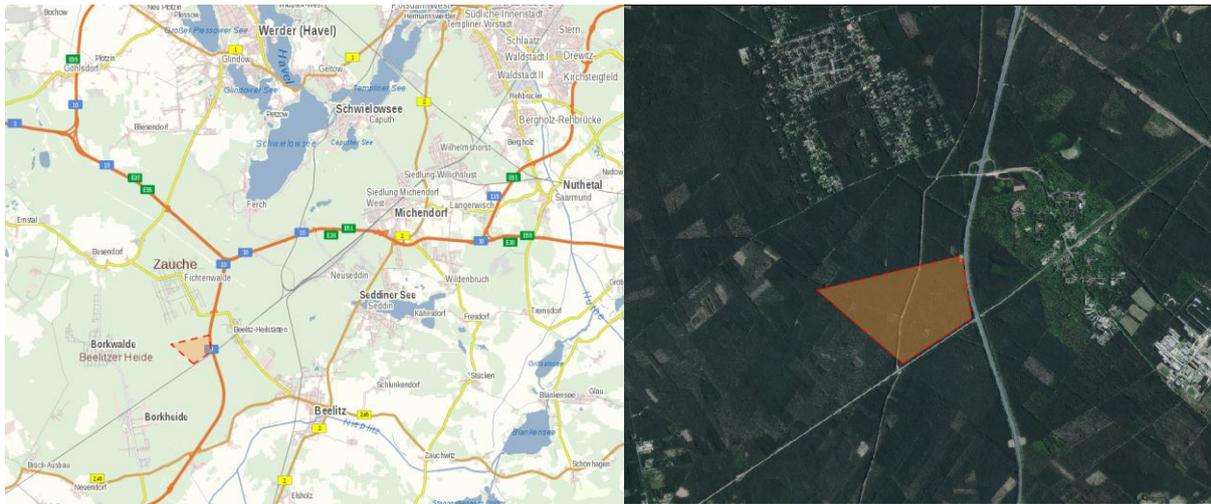
Empfehlung

Die sehr gute Lage im Großraum Berlin, die Nähe zur A 10 sowie die relative Nähe zum Güterverkehrszentrum Berlin West, Teilfläche Wustermark stellen grundsätzlich gute Standortbedingungen dar. Eingeschränkt wird die Nutzbarkeit als Gewerbe- und Industriestandort durch die schwierigen topographischen Bedingungen und den ungünstigen Baugrund (z.B. hoher Grundwasserstand). Hinsichtlich der Verkehrsführungsmöglichkeiten ist die Durchfahung mindestens eines Ortsteils notwendig, sofern keine zusätzliche Anschlussstelle an der A 10 in Höhe des Ortsteils Priort errichtet werden kann. Aufgrund der genannten Faktoren weist der Standort eine **bedingte Eignung als Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen** auf. Zur Mobilisierung des Standorts wird empfohlen die aktuelle Eigentümer- bzw. Pächterstruktur zu ermitteln. Notwendig sind außerdem die Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung eines Bebauungsplans. Insbesondere aufgrund der schwierigen Bodenverhältnisse sind umfangreiche Arbeiten zur Boden-sondierung notwendig.

Beelitz – Südlich des Ortsteils Fichtenwalde

Lage

Die Fläche liegt südlich des Ortsteils Fichtenwalde auf dem Gebiet der Stadt Beelitz, in einem ausgedehnten Kiefernwaldgebiet. Im Osten grenzt die Bundesautobahn A 10 sowie das Landschaftsschutzgebiet Potsdamer Wald- und Havelseengebiet an. Die Entfernung zur Bebauung im Ortsteil Fichtenwalde beträgt ungefähr einen Kilometer.



Ausgewählte Prüfergebnisse

Flächengrößen

- ≡ ca. 110 ha

Bau- und Planungsrecht

- ≡ Ausweisung im Flächennutzungsplan (FNP) als Waldflächen

Schutzgüter / Raumnutzungskonflikte

- ≡ Forstwirtschaftliche Nutzung

Bodenbeschaffenheit / Altlasten

- ≡ Kein Altlastenverdacht
- ≡ Dichter Waldbestand

Qualitative Standortfaktoren

- ≡ Der Standort weist eine gewisse Entfernung zu den attraktiven Wohn-, Freizeit- und Bildungsangeboten sowie Arbeitskräftepotenzialen im Großraum Berlin auf

Verkehrliche Anbindung

- ≡ Erschließungsstraße zur L 88 notwendig
- ≡ Über die L 88 kann ohne Ortsdurchfahrung die A 10 erreicht werden (AS Beelitz-Heilstätten)
- ≡ Der Bahnhof Beelitz-Heilstätten befindet sich in ca. 3 km Entfernung

Technische Erschließbarkeit

- ≡ ggf. möglich über Ortsteil Fichtenwalde
- ≡ Eine Ferngasleitung führt über das Areal

Wirtschaftliches Umfeld

- ≡ In unmittelbarer Nähe befinden sich keine größeren gewerblichen Ansiedlungen

Entfernungen

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ≡ Zentren <ul style="list-style-type: none"> > Potsdam (ca. 23 km) > Berlin (ca. 55 km) > Magdeburg (ca. 110 km) > Halle (ca. 120 km) > Leipzig (ca. 140 km) ≡ Flughafen <ul style="list-style-type: none"> > Berlin-Tegel (ca. 50 km) > Berlin-Schönefeld (ca. 57 km) ≡ Bahn <ul style="list-style-type: none"> > Bahnhof Beelitz-Heilstätten (ca. 3 km) | <ul style="list-style-type: none"> ≡ Autobahn <ul style="list-style-type: none"> > A 9 (ca. 1 km) > A 10 (ca. 3 km) > A 2 (ca. 12 km) > A 13 (ca. 48 km) > A 12 (ca. 60 km) > A 24 (ca. 60 km) ≡ Bundesstraße <ul style="list-style-type: none"> > B 246 (ca. 6 km) > B 2 (ca. 7 km) |
|--|--|

Fazit / Zusammenfassung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> > Grundsätzlich verkehrsgünstige Lage am Berliner Ring (A 10) ohne Ortsdurchfahrten > Günstige Eigentumsverhältnisse (Stadt Beelitz) 	<ul style="list-style-type: none"> > Nutzungskonflikt mit derzeitiger forstwirtschaftlicher Nutzung > Zur Aktivierung des Standorts werden umfangreiche Rodungen notwendig > Kein direktes gewerbliches Umfeld und gewissen Entfernung zu Fachkräftepotenzialen und attraktiven Wohnmöglichkeiten

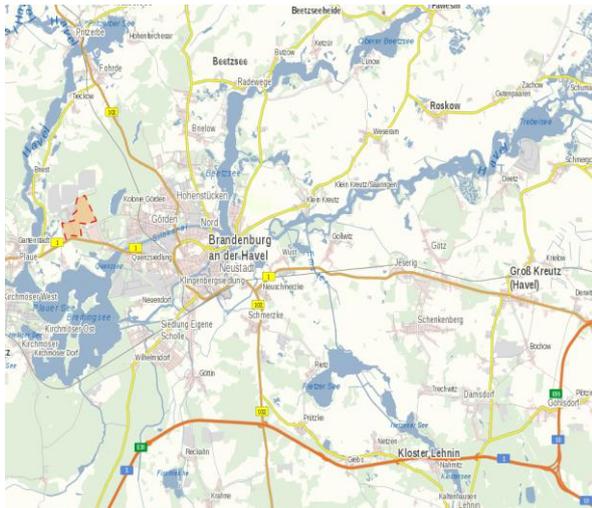
Empfehlung

Der Standort weist trotz seiner grundsätzlich guten verkehrlichen Lage bzw. die Nähe zur Bundesautobahn A 9 eine größere Entfernung zu attraktiven Wohnmöglichkeiten sowie zu Hochschulen bzw. Fachkräftepotenzialen auf. Insbesondere sind in der Stadt Beelitz nur kleinere gewerbliche Agglomerationen vorhanden. Aufgrund des dichten Waldbestandes wären Maßnahmen in erheblichem Umfang zur Aktivierung der Fläche notwendig. Aus den genannten Faktoren ergibt sich **keine Eignung als Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen**. Eine weitere Prüfung wird nicht empfohlen.

Brandenburg a.d. Havel – Flugplatz Briest

Lage

Die Fläche liegt auf dem Gebiet der Stadt Brandenburg an der Havel, nordwestlich der Kernstadt und südlich des ehemaligen Flugplatzes Briest, welcher großflächig als Solarkraftwerk genutzt wird und als Sondergebiet (SO) ausgewiesen ist. Direkt angrenzend im nördlichen Bereich befinden sich ca. 30 ha mittels B-Plan beplante GI- und GE-Flächen, die mit Bestandsbauten besetzt sind.



Ausgewählte Prüfergebnisse

Flächengrößen

- ≡ ca. 120 ha

Bau- und Planungsrecht

- ≡ Ausweisung im Flächennutzungsplan (FNP) als Waldfläche
- ≡ Angrenzend B-Plan (GE- u. GI-Flächen)

Schutzgüter / Raumnutzungskonflikte

- ≡ Trinkwasserschutzzonen I u. II
- ≡ Angrenzend Landschaftsschutzgebiet Westhavelland

Bodenbeschaffenheit / Altlasten

- ≡ Angrenzend großflächige Belastung der Böden mit umweltgefährdenden Stoffen

Qualitative Standortfaktoren

- ≡ Wohn- und Freizeitangebote durch fast unmittelbare Nähe zu Oberzentrum Brandenburg a.d. Havel

Verkehrliche Anbindung

- ≡ Erschließungsmöglichkeit über Straße „Am Fliegerhorst“ zur B 1
- ≡ Straßenbahnhaltestelle „Kaltenhausener Weg“ fußläufig

Technische Erschließbarkeit

- ≡ ggf. über angrenzende GE- u. GI-Flächen

Wirtschaftliches Umfeld

- ≡ Direkt angrenzend GE- und GI-Flächen; Lage im RWK Brandenburg a.d. Havel mit Firmen wie Heidelberger Druckmaschinen AG und ZF Friedrichshafen AG

- ≡ Fachkräftepotenzial durch die Technische Hochschule Brandenburg und die Medizinische Hochschule Brandenburg

Entfernungen

- ≡ Zentren
 - > Potsdam (ca. 60 km)
 - > Magdeburg (ca. 90 km)
 - > Berlin (ca. 90 km)
 - > Halle (ca. 140 km)
 - > Leipzig (ca. 160 km)
 - > Braunschweig (ca. 170 km)
- ≡ Autobahn
 - > A 2 (ca. 18 km)
 - > A 10 (ca. 35 km)
- ≡ Bundesstraße
 - > B 1 (ca. 0,1 km)
 - > B 102 (ca. 7 km)
- ≡ Bahn
 - > Straßenbahnhaltestelle Kaltenhausener Weg (ca. 1 km)
 - > Bahnhof Brandenburg-Görden (ca. 4 km)
- ≡ Flughafen
 - > Berlin-Tegel (ca. 90 km)
 - > Berlin-Schönefeld (ca. 100 km)

Fazit / Zusammenfassung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> > Fachkräftepotenzial sowie Wohn- und Freizeitangebote durch die Lage im Oberzentrum Brandenburg a.d. Havel mit Technischer Hochschule Brandenburg und Medizinischer Hochschule Brandenburg 	<ul style="list-style-type: none"> > Sehr ungünstige Verkehrsführungsmöglichkeiten durch Kernstadt Brandenburg an der Havel zur Autobahn (A 2) > Schwaches Investoreninteresse am erschlossenen Flächenbestand

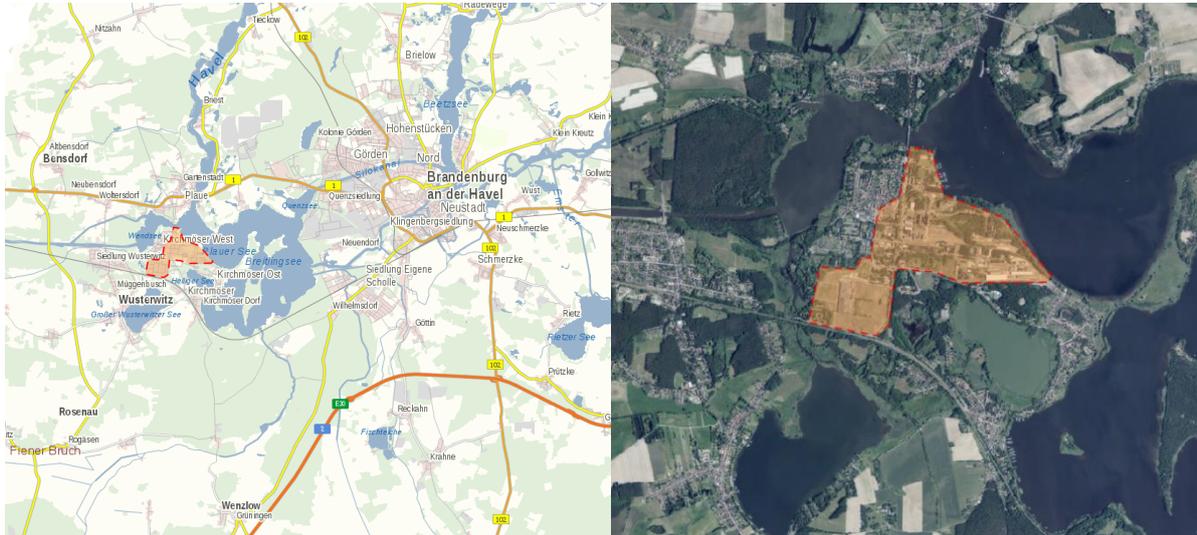
Empfehlung

Der Standort südlich des ehemaligen Flugplatzes-Briest weist eher schwierige Lagebedingungen auf. Insbesondere die Führungsmöglichkeiten für den Güterverkehr stellen sich als äußerst problematisch dar. Der Verkehr würde über die B 1 und B 102 durch die Innenstadt von Brandenburg an der Havel zur Bundesautobahn A 2 rollen. Aufgrund der naturräumlichen Lage (Gewässer u.a.) bieten sich keine Ausweichstrecken an. Das Investoreninteresse an den bestehenden Gewerbe- und Industrieflächen ist sehr gering ausgeprägt. Aufgrund der genannten Faktoren weist der Standort insgesamt **keine Eignung als Vorsorgetandort für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen auf.**

Brandenburg a.d. Havel – Ortsteil Kirchmöser

Lage

Der traditionelle Industriestandort Kirchmöser befindet sich im Ortsteil Kirchmöser der Stadt Brandenburg an der Havel. Das Areal liegt im westlichen Bereich des Stadtgebiets und ist von mehreren Seen sowie dem Landschaftsschutzgebiet Brandenburger Wald- und Seengebiet umgeben.



Ausgewählte Prüfergebnisse

Flächengrößen

- ≡ ca. 170 ha gesamt / ca. 60 ha frei

Bau- und Planungsrecht

- ≡ Ausweisung im Flächennutzungsplan (FNP) als Gewerbliche Bauflächen
- ≡ Kein B-Plan, Baurecht nach § 34

Schutzgüter / Raumnutzungskonflikte

- ≡ Bebauung unter Denkmalschutz

Bodenbeschaffenheit / Altlasten

- ≡ Altlasten wurden beseitigt

Qualitative Standortfaktoren

- ≡ Der Standort weist mit dem Oberzentrum Stadt Brandenburg an der Havel attraktive Wohn-, Freizeit- und Bildungsangebote auf
- ≡ Fachkräftepotenzial durch die Technische Hochschule Brandenburg und die Medizinische Hochschule Brandenburg

Verkehrliche Anbindung

- ≡ Bereits erschlossen / Verkehrsführung durch Ortslage Kirchmöser zur A 24
- ≡ Bahnhof Kirchmöser in ca. 3 km Entfernung
- ≡ Industriegleisnetz vorhanden
- ≡ Hafenbecken

Technische Erschließbarkeit

- ≡ Erschlossenes Bestandsgebiet

Wirtschaftliches Umfeld

- ≡ Bestehendes Industriegebiet mit den Schwerpunkten Bahn- und Umwelttechnik und Firmen wie GBM Gleisbaumechanik Brandenburg/H. GmbH, DB Engineering & Consulting GmbH u.a.

Entfernungen

≡ Zentren

- > Potsdam (ca. 65 km)
- > Magdeburg (ca. 85 km)
- > Berlin (ca. 95 km)
- > Halle (ca. 125 km)
- > Leipzig (ca. 145 km)
- > Wolfsburg (ca. 155 km)
- > Braunschweig (ca. 160 km)

≡ Flughafen

- > Berlin-Tegel (ca. 100 km)
- > Berlin-Schönefeld (ca. 100 km)

≡ Autobahn

- > A 2 (ca. 12 km)
- > A 10 (ca. 40 km)
- > A 9 (ca. 50 km)

≡ Bundesstraße

- > B 1 (ca. 3 km)
- > B 102 (ca. 12 km)

≡ Bahn

- > Bahnhof Kirchmöser (ca. 3 km)

Fazit / Zusammenfassung

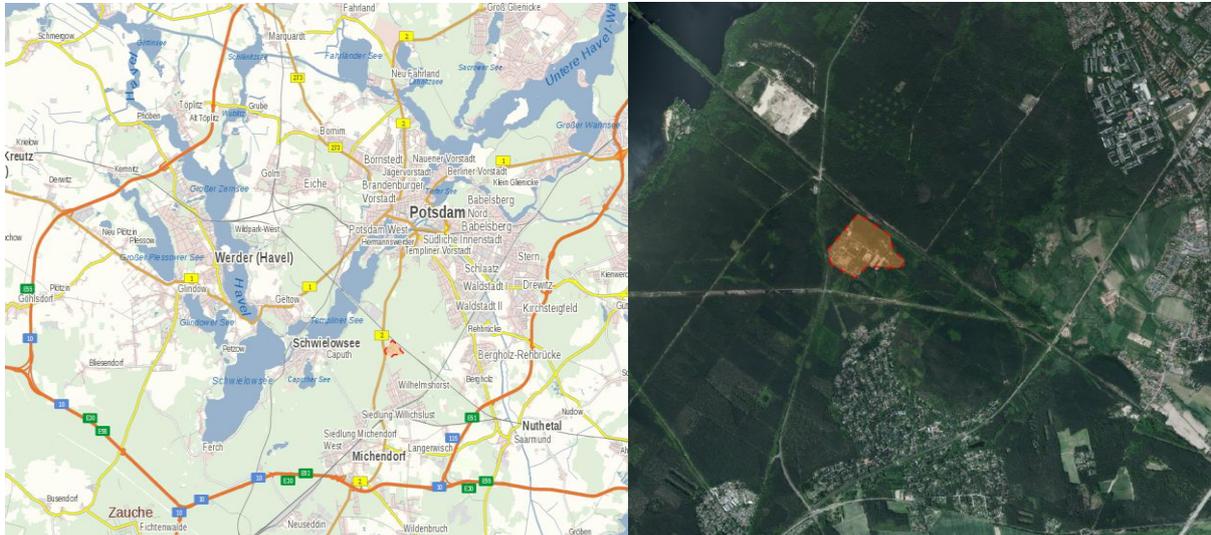
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> > Sehr guter technischer Erschließungsstatus mit Verfügbarkeit diverser Medien > Der Industriestandort Kirchmöser bietet ein gewachsenes industrielles Umfeld mit den Schwerpunkten Schienenverkehrs- und Umwelttechnik > Fachkräftepotenzial sowie Wohn- und Freizeitangebote durch die Lage im Oberzentrum Brandenburg a.d. Havel mit Technischer Hochschule Brandenburg und Medizinischer Hochschule Brandenburg 	<ul style="list-style-type: none"> > Keine ausreichenden freien und zusammenhängenden Flächen verfügbar, keine Erweiterungsmöglichkeiten aufgrund von angrenzendem Landschaftsschutzgebiet Brandenburger Wald- und Seengebiet

Empfehlung

Der Standort Brandenburg an der Havel, Ortsteil Kirchmöser, weist insbesondere nur noch unzusammenhängende freie Flächen auf, die in ihrer Gesamtheit für eine großflächige Flächenvorsorge nicht ausreichen. Eine Erweiterung des Industriestandorts ist aufgrund des angrenzenden Landschaftsschutzgebiets nicht praktikabel. Durch diese Faktoren weist der Standort **keine Eignung als Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen** auf. Eine weitere Prüfung wird nicht empfohlen.

Potsdam – Standort ehemaliges „SAGO“

Der Standort mit Altbebauung „SAGO“ befindet sich im südlichen Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam zwischen Bundesstraße B2 „Michendorfer Chaussee“ und dem Berliner Bahnaußenring. Umgeben wird das gesamte Areal vom Landschaftsschutzgebiet „Potsdamer Wald- und Havelseengebiet“.



Ausgewählte Prüfergebnisse

Flächengrößen

- ≡ ca. 30 ha

Bau- und Planungsrecht

- ≡ GE-Flächen laut B-Plan 32 „Innovationspark Michendorfer Chaussee“

Schutzgüter / Raumnutzungskonflikte

- ≡ Keine Raumnutzungskonflikte

Bodenbeschaffenheit / Altlasten

- ≡ Konversionsstandort mit Altbebauung
- ≡ Umweltrelevante Bodenbelastungen

Qualitative Standortfaktoren

- ≡ Lage im Großraum Berlin/Potsdam, mit umfangreichen Wohn-, Freizeit- und Bildungsangeboten sowie Arbeitskräftepotenzial

Verkehrliche Anbindung

- ≡ Verkehrsführung über direkt angrenzende B 2 zum Berliner Ring (A 10) möglich
- ≡ Keine Ortsdurchfahrten notwendig

Technische Erschließbarkeit

- ≡ Mediierschließung ggf. über Ortsteil Wilhelmshorst, Gemeinde Michendorf

Wirtschaftliches Umfeld

- ≡ Keine wirtschaftlichen Agglomerationen im näheren Umfeld

Entfernungen

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ≡ Zentren <ul style="list-style-type: none"> > Potsdam (ca. 5 km) > Berlin (ca. 40 km) > Magdeburg (ca. 125 km) > Halle (ca. 130 km) > Leipzig (ca. 155 km) ≡ Flughafen <ul style="list-style-type: none"> > Berlin-Tegel (ca. 35 km) > Berlin-Schönefeld (ca. 50 km) | <ul style="list-style-type: none"> ≡ Autobahn <ul style="list-style-type: none"> > A 10 (ca. 6 km) > A 2 / A9 (ca. 17 km) > A 13 (ca. 45 km) > A 24 (ca. 50 km) ≡ Bundesstraße <ul style="list-style-type: none"> > B 2 (ca. 0,1 km) > B 1 / B 273 (ca. 8 km) ≡ Bahn <ul style="list-style-type: none"> > Bahnhof Michendorf-Wilhelmshorst (ca. 3,2 km) |
|--|---|

Fazit / Zusammenfassung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> > Hervorragende verkehrliche Erschließungsmöglichkeit über anliegende B 2 zur Anbindung an den Berliner Ring (A 10) sowie Lage im Großraum Berlin/Potsdam > Keine Ortsdurchfahrten notwendig > Hervorragendes Wohn-, Freizeit- u. Fachkräftepotenzial durch Lage im Großraum Berlin > Wenige Grundstückseigentümer, hauptsächlich Land Brandenburg 	<ul style="list-style-type: none"> > Ausreichende Flächengrößen für die Festsetzung eines großflächigen Vorsorgestandorts sind nicht vorhanden > Stadt Potsdam sowie weitere Eigentümer streben eine kurzfristige Entwicklung des Standorts an, die einen Vorsorgecharakter des Standorts verhindert > Konversionsstandort mit störender Altbebauung

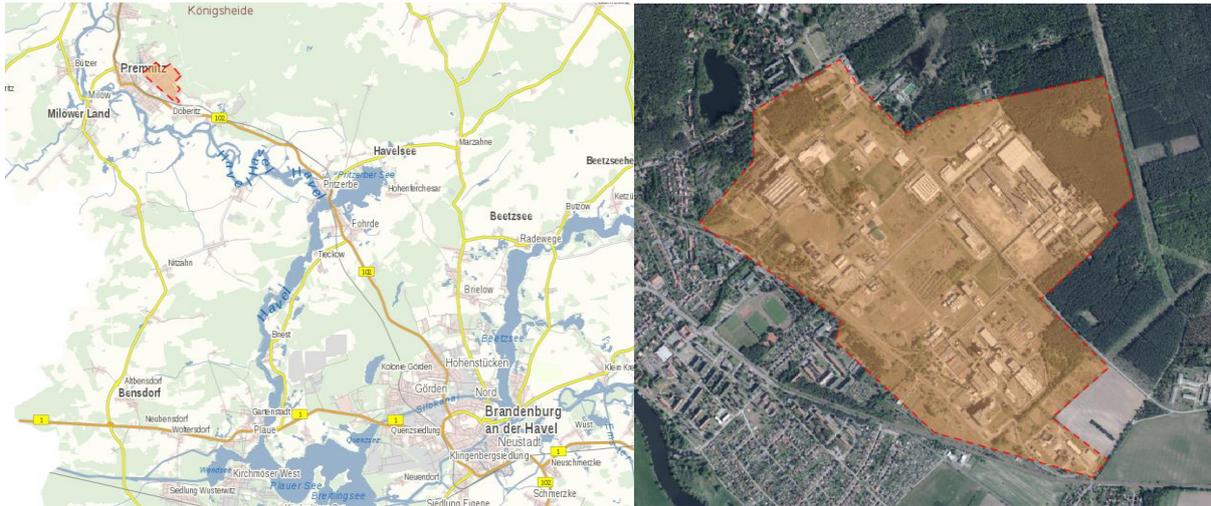
Empfehlung

Der Standort Potsdam-SAGO weist als Konversionsstandort mit Altbebauung und einer gesamten Flächengröße von rund 30 ha keine ausreichenden Gesamt- sowie Einzelflächengrößen auf, die für eine großflächige Flächenvorsorge notwendig sind. Zudem plant die Stadt Potsdam zusammen mit den weiteren Eigentümern eine kurz- bis mittelfristige, kleinteilige gewerbliche Entwicklung des Areals, sodass der notwendige Vorsorgecharakter nicht erfüllt ist. Aufgrund der genannten Faktoren weist der Standort **keine Eignung als Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen** auf. Eine weitere Prüfung wird nicht empfohlen.

Premnitz – Industriepark Premnitz / Gelände des ehemaligen Chemiefaserwerks

Lage

Der Industriepark Premnitz befindet sich im östlichen Bereich der Stadt Premnitz, fast unmittelbar an der B 102. Der Standort wird im Osten durch Waldgebiete bzw. das Landschaftsschutzgebiet Havel-land sowie im Süden, Norden und Westen durch die städtische Bebauung begrenzt.



Ausgewählte Prüfergebnisse

Flächengrößen

- ≡ ca. 180 ha gesamt / ca. 29 ha frei

Bau- und Planungsrecht

- ≡ Ausweisung im Flächennutzungsplan (FNP) als Gewerbliche Bauflächen
- ≡ Teilräumige Bebauungspläne (GI u. GE-Flächen)

Schutzgüter / Raumnutzungskonflikte

- ≡ Keine Raumnutzungskonflikte

Bodenbeschaffenheit / Altlasten

- ≡ Altlastenverdacht

Qualitative Standortfaktoren

- ≡ Der Standort weist eine verhältnismäßig große Distanz zu den attraktiven Wohn-, Freizeit- und Bildungsangeboten sowie Arbeitskräftepotenzialen im Großraum Berlin auf

Verkehrliche Anbindung

- ≡ Straßenseitige erschlossen, direkt an B 102
- ≡ Keine Autobahnnähe
- ≡ Bahnhof Premnitz in ca. 0,6 km Entfernung
- ≡ Industriegleisnetz vorhanden

Technische Erschließbarkeit

- ≡ Erschlossenes Bestandsgebiet (hochbitratisches Breitbandnetz, Dampf, Erdgas, Dampf, Industriekraftwerk u.a.)

Wirtschaftliches Umfeld

- ≡ Bestehendes Industriegebiet mit den Schwerpunkten Kunststoffproduktion, chemische Industrie, Energiewirtschaft, Metallbearbeitung sowie Recyclingwirtschaft und Firmen wie Märkische Faser GmbH, DOMO Engineering Plastics GmbH u.a.

Entfernungen

- ≡ Zentren
 - > Potsdam (ca. 80 km)
 - > Magdeburg (ca. 80 km)
 - > Berlin (ca. 90 km)
 - > Wolfsburg (ca. 130 km)
 - > Halle (ca. 150 km)
 - > Leipzig (ca. 170 km)
 - > Braunschweig (ca. 170 km)
- ≡ Flughafen
 - > Berlin-Tegel (ca. 85 km)
 - > Berlin-Schönefeld (ca. 110 km)
- ≡ Autobahn
 - > A 2 (ca. 30 km)
 - > A 10 (ca. 50 km)
 - > A 24 (ca. 60 km)
- ≡ Bundesstraße
 - > B 102 (ca. 0,6 km)
 - > B 188 (ca. 9 km)
- ≡ Bahn
 - > Bahnhof Premnitz (ca. 0,6 km)

Fazit / Zusammenfassung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> > Sehr guter technischer Erschließungszustand mit Verfügbarkeit diverser Medien > Der Standort weist mit dem Industriepark Premnitz ein gewachsenes gewerblich-industrielles und spezialisiertes Umfeld im Bereich von Produktionsbetrieben auf 	<ul style="list-style-type: none"> > Ausreichende Freiflächen für die Festsetzung eines großflächigen Vorsorgestandorts sind nicht vorhanden, keine Erweiterungsmöglichkeiten aufgrund von angrenzendem Landschaftsschutzgebiet > Große Distanz zum Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und damit auch zu attraktiven Wohn-, Freizeit- und Bildungsangeboten

Empfehlung

Der Standort Industriepark Premnitz weist insbesondere nur noch unzusammenhängende freie Flächen auf, die in ihrer Gesamtheit für eine großflächige Flächenvorsorge nicht ausreichen. Eine Erweiterung des Industrieparks ist aufgrund des angrenzenden Landschaftsschutzgebiets Westhavelland nicht praktikabel. Durch diesen Faktor weist der Standort **keine Eignung als Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Ansiedlungen** auf. Eine weitere Prüfung wird nicht empfohlen.