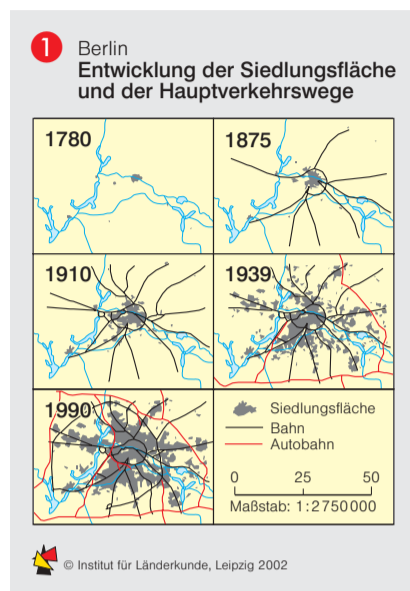


Die Metropolregion Berlin-Brandenburg

Wolf Beyer, Stefan Krappweis, Torsten Maciuga, Jörg Räder und Manfred Sinz



Wie viele andere Städte Europas entwickelte sich die Doppelstadt Berlin-Cölln im Mittelalter am Flussübergang einer Handelsstraße. Unter der Ansiedlungspolitik ihrer Landesherrn wuchs die Handels- und spätere Residenzstadt bis 1800 auf 170.000 Einwohner und rückte damit an die siebte Stelle der europäischen Städte. Im Zuge der Industrialisierung setzte eine starke Zuwanderung ein. Ab 1862 wurde auf der Grundlage des Hobrecht'schen Bebauungsplans mit dem Bau von hochverdichteten fünfgeschossigen Mietskasernen begonnen. Den größten Entwicklungsschub erfuhr Berlin ab 1871 **1**. Die Einheit des Reiches mit seiner Wirkung auf den Handel, die aus den französischen Reparationen finanzierte Gründerzeit, die weitere Industrialisierung und der Ausbau der Regierungsfunktionen führten zu einem rasant steigenden Arbeitskräftebedarf. Aus der 825.000-Einwohner-Stadt wurde innerhalb von 60 Jahren die drittgrößte Welt-Metropole mit 4,3 Mio. Einwohnern und zugleich Europas größte Industriestadt. Wichtige Motoren des Wachstums waren die Elektroindustrie und der Bau von Eisenbahnlinien in alle Richtungen des deutschen Reiches. Die Einführung des verbilligten Vororttarifes der Bahn 1891 trug zur Entwicklung der Stadtregion bei. Siedlungsgesellschaften parzellierten Bauflächen in den Vororten bis zu einem Umkreis von etwa 40 km zur Berliner Innenstadt entlang der Bahnstrecken, der Berliner „Siedlungstern“ bildete sich. 1920 wurden die Städte Berlin und Charlottenburg sowie zahlreiche Vororte zu Groß-Berlin zu-

sammengeschlossen. Die Stadtfläche vergrößerte sich auf die heute noch gültige Größe um das 13-fache.

Der Zweite Weltkrieg, die Zweistaatlichkeit und schließlich der Mauerbau trugen zum wirtschaftlichen Bedeutungsschwund der Region bei. Die Bevölkerungszahl sank in den Nachkriegsjahren auf 3,3 Mio. und nahm nach dem Mauerbau 1961 – trotz Zuwanderung nach Ostberlin als Hauptstadt der DDR – bedingt durch Abwanderungen aus dem Westteil der Stadt, auf 3 Mio. Einwohner (1978) ab. Gleichzeitig wurden weite Teile der Stadtrandbezirke besiedelt, was im Zusammenhang mit großflächigen Kriegszerstörungen und der Sanierung der Mietskasernenviertel zur Senkung der Bevölkerungsdichte der Innenstadtbezirke führte. Durch Vollendung des Eisenbahn- und Autobahn-rings wurden die nach dem Mauerbau um West-Berlin herum abgeschnittenen Vororte und Vorstädte mit Ost-Berlin verbunden. Die in den westlichen Großstadtregionen mit wachsender Motorisierung einsetzende Stadt-Umland-Wanderung (Suburbanisierung) ab Mitte der 1960er Jahre blieb in Berlin weitgehend aus und wurde in beiden Teilen der Stadt mit Hochhaussiedlungen am Stadtrand, in West-Berlin auch durch Einfamilienhäuser, ergänzt. Seit der Herstellung der staatlichen Einheit Deutschlands und verstärkt seit dem Umzug von Parlament und Bundesregierung ist Berlin wieder im Begriff, seine Rolle als deutsche Hauptstadt und zunehmend auch als europäische Metropole auszufüllen.

Aktuelle Trends

Nach dem Fall der Mauer 1989 wuchs die Region und holte einen Teil der verhinderten Suburbanisierung nach. Der Einwohnerverlust Berlins an das Umland betrug im Zeitraum 1990-2000 netto 150.000 Einwohner, was etwa der Einwohnerzahl der Brandenburger Landeshauptstadt Potsdam entspricht. Nutznießer dieses Trends sind die direkt an Berlin angrenzenden Gemeinden sowie jene, welche durch Autobahn bzw. Straße oder durch die stark verbesserte ÖPNV-Infrastruktur zeitlich nahe an Berlin angebunden sind. Deutlich niedrigere Baulandpreise begünstigen diese Entwicklung, wobei das Preisgefälle zwischen Kernstadt und Umland am östlichen Rand Berlins schwächer ist als am westlichen.

Die Pendlerbeziehungen richten sich nach wie vor überwiegend auf das Zen-

trum Berlin **2**. Nur wenige Gemeinden wie Potsdam, Dahlewitz (Rolls Royce) oder Schönefeld (Flughafen) haben Pendlerüberschüsse (► Beitrag Herfert, S. 124). Seit 1999 zogen erstmals weniger Menschen aus Berlin in die Neubaugebiete des Umlandes als im Vorjahr. Bis 2006 wird mit einem Rückgang des jährlichen Verlustes auf netto unter 10.000 Personen gerechnet.

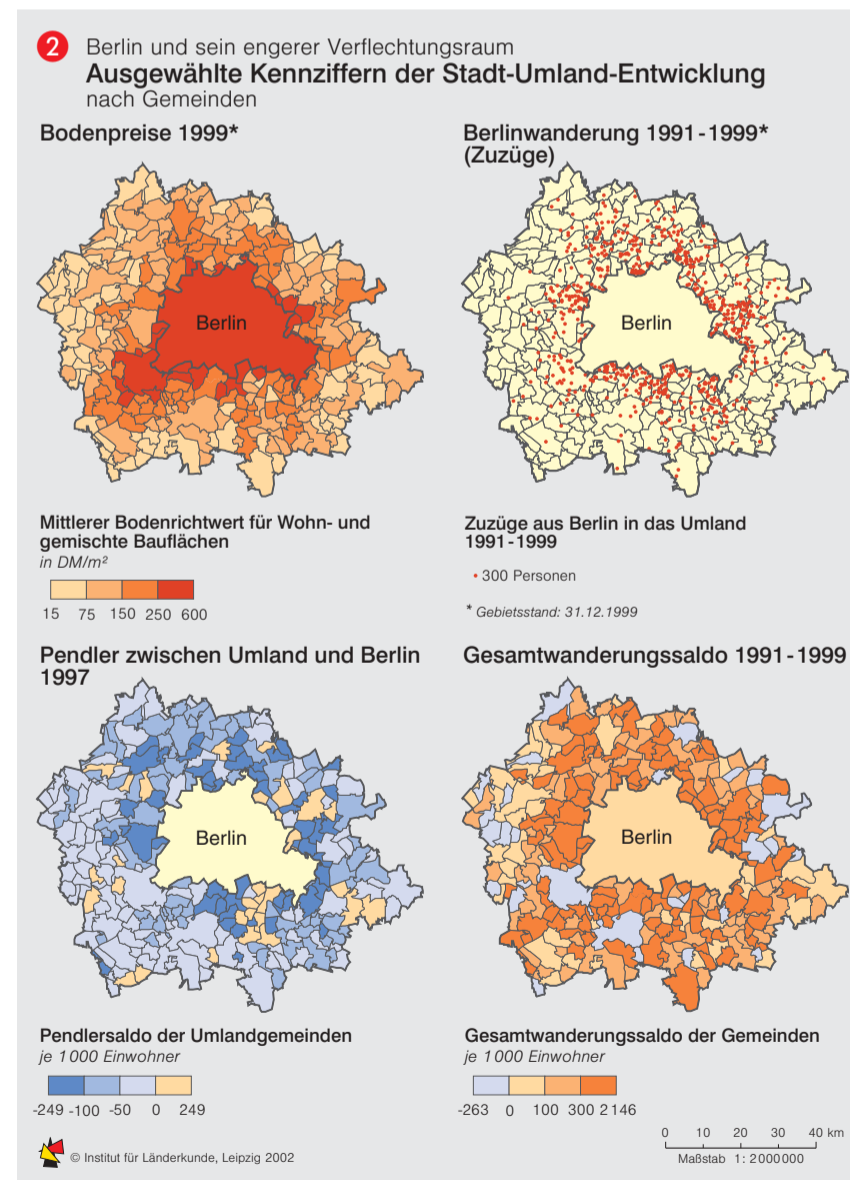
Seit 1990 wuchs die Bevölkerung der Stadtregion von 4,2 Mio. auf 4,33 Mio. Einwohner (2001). Das Einwohner-Verhältnis Kernstadt/Umland lag 1998 bei 80:20 und wird sich voraussichtlich bis 2010 nicht über 75:25 hinaus verschieben. In Hamburg und München betragen die Relationen etwa 50:50.

Gemeinsame Landesplanung

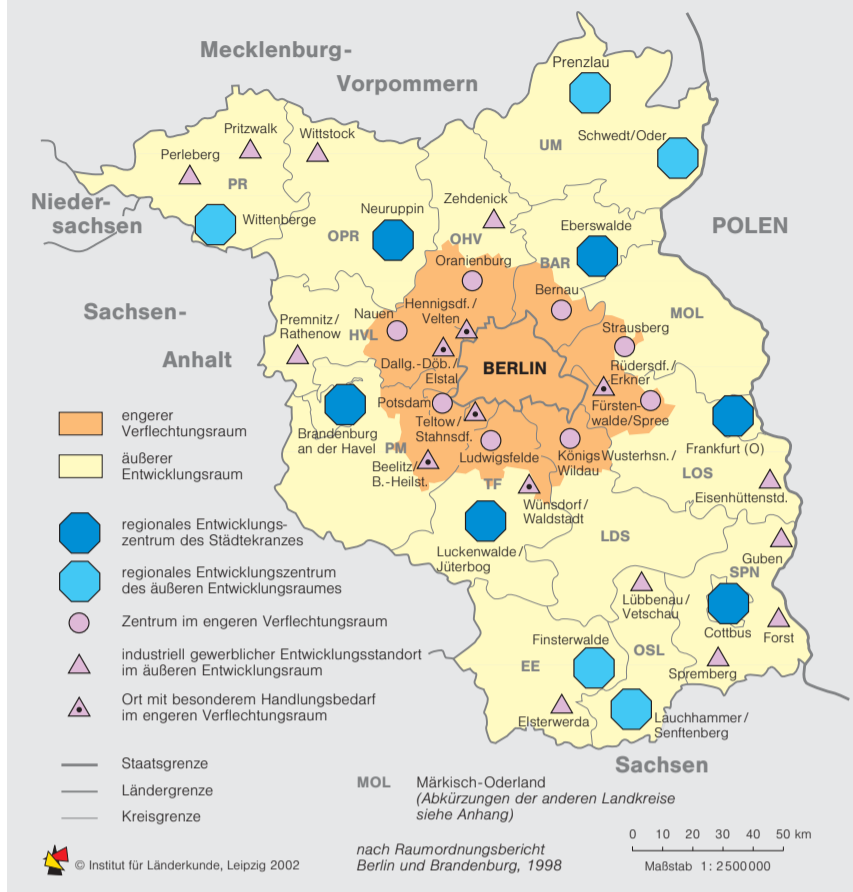
Berlin und Brandenburg betreiben seit 1996 eine gemeinsame und verbindliche Landesplanung für die Gesamtfläche ihrer beiden Länder. Diese ist unabhängig von einer möglichen Länderfusion vereinbart worden. Bei allen Ent-

scheidungen gilt das Prinzip des länderübergreifenden Einvernehmens. Oberstes Gremium der Abstimmung ist die gemeinsame Landesplanungskonferenz, die unter dem Vorsitz der Regierungschefs beider Länder steht. Die Aufgaben der gemeinsamen Landesplanung bestehen vor allem in der Aufstellung von Landesentwicklungsplänen sowie in der Anpassung der kommunalen Bauleitpläne an die Ziele einer gemeinsamen Raumordnung. Für bedeutsame Projekte führt sie Raumordnungsverfahren durch und erarbeitet im Turnus von vier Jahren einen Raumordnungsbericht. Darüber hinaus ist sie an zahlreichen informellen Planungen beteiligt, so z.B. an den Regionalpark-Konzepten und an Projekten der transnationalen Zusammenarbeit in der europäischen Raumentwicklung.

Das gemeinsame Landesentwicklungsprogramm enthält als Grundkonsens für die räumliche Entwicklung beider Länder das raumordnerische Leitbild der dezentralen Konzentration **3**



3 Berlin-Brandenburg
Raumordnerisches Leitbild der dezentralen Konzentration



►► Beitrag Wiegandt, S. 114). Mit seiner Hilfe sollen langfristig die Voraussetzungen für eine ausgewogene Verteilung der Entwicklungschancen und -potenziale geschaffen werden, damit in allen Teilen des gemeinsamen Planungsraumes gleichwertige Lebensverhältnisse erreicht werden: in Berlin und seinem Umland wie auch in den periphe-

ren und strukturschwachen Räumen, dem so genannten äußeren Entwicklungsraum Brandenburgs. Die deutsche Hauptstadt Berlin als europäische Metropole wird umgeben von einem Ring von sechs regionalen Entwicklungszentren, dem „Brandenburger Städtekrans“. Diese liegen in einer Distanz von 60 bis 100 km zu Ber-

5 Berlin und sein engerer Verflechtungsraum
Potenzielle Siedlungsbereiche



lin, weit genug entfernt, um eine eigenständige Entwicklung zu erfahren und gleichzeitig nahe genug, um die Nachbarschaft zu Berlin als Vorteil zu nutzen.

Der Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum (LEPeV) Brandenburg-Berlin hat eine raumverträgliche Siedlungsentwicklung und einen großflächigen Ressourcenschutz in Berlin und seinem Umland zum Ziel. Deshalb verfolgt er den Grundsatz des Vorranges der Innenentwicklung der Städte und Gemeinden vor deren Außenentwicklung. Die künftige Siedlungsentwicklung soll sich auf 26 potenzielle Siedlungsbereiche konzentrieren. Neben zwei Berliner Bereichen und Potsdam handelt es sich dabei um die größeren Gemeinden des Umlandes, die über eine günstige Bahnverbindung mit der Hauptstadt verfügen. Daneben werden alle Gemeinden hinsichtlich ihrer Eignung für künftige Siedlungsentwicklungen in drei Siedlungstypen eingeteilt. Während in Gemeinden der Siedlungstypen 1 und 2 (Siedlungsschwerpunkte) als Orientierung für die Bevölkerungsentwicklung von 1990 bis 2010 Zuwachswerte von 50% bzw. 25% ausgewiesen sind, soll sich aus Sicht der Landesplanung die Entwicklung der Gemeinden vom Typ 3 auf die Eigenentwicklung (max. 10%) beschränken.

Flughafen Berlin- Brandenburg International

Der Flughafen Berlin-Brandenburg International ist das wichtigste Infrastrukturprojekt der Region. Dazu soll der Flughafen Schönefeld bis zum Jahr 2007 als alleiniger internationaler Verkehrsflughafen der Hauptstadtregion ausgebaut werden. Der gemeinsame Landesentwicklungsplan sichert die dazu notwendigen Flächen und hält die für die verkehrliche Erschließung benötigten Korridore für Schiene und Straße frei. Im Interesse der Flugsicherheit werden in der Einflugschneise die Bauhöhen begrenzt, und aus Gründen des Lärmschutzes ist die Planung neuer Wohnsiedlungen in Flughafennähe untersagt. Der Flughafen ist auf eine jährliche Kapazität von 30 Mio. Passagieren ausgelegt. Dennoch werden von ihm weniger Umweltbeeinträchtigungen ausgehen als von dem gegenwärtigen Berliner Flughafensystem. Vor allem wird sich die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Bürger des Ballungsraumes deutlich reduzieren.

Informelle Planungen

Informelle räumliche Planungen spielen im Stadt-Umland-Verhältnis eine wichtige Rolle. Besonders interkommunale

4 Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin (LEPeV) 1998
Siedlungsentwicklung und Freiraumschutz in den verschiedenen Gemeindetypen

	Typ1-Gemeinde potenzieller Siedlungsbereich	Typ2-Gemeinde	Typ3-Gemeinde
Festlegung	LEPeV	Regionalpläne nach Kriterien des LEPeV	verbleibende Gemeinden
Bevölkerungswachstum 1990-2010 (Orientierungswert)	50%	25%	10%
Raumkategorien			
Siedlungsbereich	Nachverdichtung zulässig		
Freiraum mit großflächigem Ressourcenschutz	Siedlungserweiterung zulässig	Siedlungserweiterung ausnahmsweise zulässig	
Freiraum mit besonderem Schutzanspruch	Siedlungserweiterung unzulässig		

© Institut für Länderkunde, Leipzig 2002

Kooperationen zwischen der Großstadt Berlin und ihren Nachbarn sind dazu angelegt, gemeinsam akzeptable Entwicklungsziele zu formulieren. Sie können dazu beitragen, Fehlentwicklungen zu vermeiden und gegenseitig ruinöse Konkurrenz zu umgehen. Das Konzept einer Kette von Regionalparks, die rings um Berlin entstehen, ist inhaltlich breiter und weiträumiger angelegt als die Planung von grünen Keilen oder grünen Ringen anderer Ballungsräume. Die Regionalparks sind ausdrücklich Entwicklungsräume, ihre Gesamtfläche wird weit über 2000 km² umfassen. Es soll versucht werden, den unterschiedlichen Interessen der Großstadtbewohner nach Naherholung wie auch den wirtschaftlichen Interessen der im Regionalpark ansässigen Bevölkerung gleichermaßen gerecht zu werden.

6 Berlin-Brandenburg
Regionalparks gemäß LEPeV* 1998

