

Gemeinde Wustermark

Der Bürgermeister

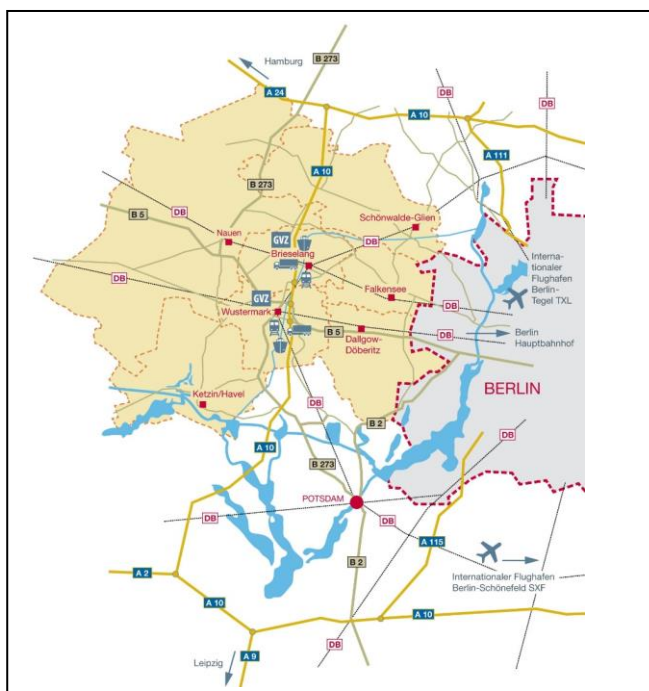


Projektskizze

Struktur und inhaltlicher Aufbau zur Beantragung eines Regionalmanagements gemäß der GRW-I für die Gemeinde Wustermark im Zentrum der Wirtschaftsregion Osthavelland (Stand: 17.07.2019)

Anlass und Ausgangslage

Der Landkreis Havelland (HVL) befindet sich im Westen des Landes Brandenburg und grenzt von West nach Ost an die Bundesländer Sachsen-Anhalt und Berlin. Etwa die Hälfte der Bevölkerung lebt im Berliner Umland, welches rund fünfmal dichter besiedelt ist, als das berlinferne Westhavelland. Getrieben von Einwohnerzuwächsen der Gemeinden im Berliner Umland (von 1990 bis 2016 mehr als verdoppelt) zählte das Havelland in den vergangenen Jahren zu den Landkreisen mit den höchsten Einwohnerzuwächsen im Land Brandenburg.



Die Gemeinde Wustermark befindet sich im Zentrum der Wirtschaftsregion Osthavelland, die sich gemeinsam mit den Kommunen Nauen, Ketzin/Havel, Brieselang, Schönwalde-Glien, Falkensee, Dallgow-Doberitz und dem Landkreis Havelland zur Kommunalen Arbeitsgemeinschaft (KAG) Osthavelland zusammengetan hat. Der gemeinsame Wirtschaftsraum verfügt somit über eine Bevölkerung von insgesamt **108.053 Einwohnern** (Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Stand 31.12.2017).

Die wirtschaftlichen Schwerpunkte im Berliner Umland liegen insbesondere in den Clustern **Verkehr Mobilität / Logistik**, Metall und Ernährungswirtschaft.

Innerhalb dieses Wirtschaftsraums bilden wiederum die Kommunen Ketzin/Havel, Nauen, Brieselang und Wustermark das gewerblich-industrielle Rückgrat. Grundlage für die positive wirtschaftliche Entwicklung bildet insbesondere die hervorragende infrastrukturelle Anbindung dieser Kommunen an das überregionale Verkehrsnetz. Gelegen im Urban Node der transeuropäischen Korridore entstanden hier – insbesondere an den GVZ-Standorten in Wustermark und Brieselang - binnen weniger Jahre tausende Arbeitsplätze. Aufgrund der Lagegunst haben sich zahlreiche namenhafte Unternehmen aus der Logistik oder dem produzierenden Gewerbe hier niedergelassen.

Dabei übernimmt die zwischen der Berliner Stadtgrenze und Nauen autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraße 5 für den direkten Verkehr von und zur Metropole Berlin im Landkreis eine herausragende Funktion und hat insbesondere im Abschnitt zwischen der Stadtgrenze Berlins und dem Autobahnring (A 10) ein ausgesprochen hohes Verkehrsaufkommen.

Als „Hot-Spot“ der aktuellen Entwicklungen innerhalb des Wirtschaftsraums kristallisiert sich dabei zunehmend die Gemeinde Wustermark sowie die direkt umliegenden Gebiete der Nachbargemeinden heraus. Hier werden derzeit gleich mehrere Vorhaben aus ganz unterschiedlichen Bereichen, die zu den größten im Havelland und sogar der gesamten Hauptstadtregion zählen, gleichzeitig auf den Weg gebracht:

Ortsteil Elstal:

- Olympisches Dorf: Wohnungsbauprojekt im historischen und denkmalgeschützten Areal auf rund 55 ha für ca. 3.000 neue Einwohner
- Bahntechnologie Campus Havelland: Errichtung und Revitalisierung eines Innovationsstandortes für bahnaffines Gewerbe, Wissenschaft, Forschung und Bildung auf rund 20 ha
- Karls Erlebnis Dorf: Angrenzend an die Döberitzer Heide (Sielmann-Stiftung) erfolgt die Erweiterung des jetzigen Standortes zum größten Tourismus- und Freizeitpark in der Hauptstadtregion auf rund 70 ha (als Nachnutzung der militärischen Konversionsfläche Adler- und Löwenkaserne sowie ehm. Flugplatz Döberitz)

Designer Outlet Center: Stetige Optimierung des Bestandsstandortes des Mc Arthur Glen Designer Outlet Centers mit entsprechend wachsenden Besucherströmen.

Hinweis: Allein Karls-Erlebnisdorf in den heutigen Ausmaßen (ca. ¼ der künftig geplanten Fläche) und das Designer Outlet Center werden bereits heute jeweils von deutlich mehr Besuchern im Jahr frequentiert als das Schloss Sanssouci in Potsdam und zählen damit zu den herausragenden Freizeitdestinationen in Berlin-Brandenburg.

Ortsteil Wustermark:

- GVZ Wustermark: Verdichtung der Ansiedlungsfläche für Logistik und Produktion auf über 20 ha geplant – gleichzeitig steht die Inbetriebnahme großer Betriebe (z.B. Logistikverteilzentrum der Drogeriekette dm) an

Ausbau und Umgestaltung der Erschließungssituation im planungsrechtlich vorbereiteten Gewerbegebiet Wustermark-Nord, westlich des GVZ Wustermarks und des Havelkanals und damit Vorbereitung der kurz- und mittelfristigen Innutzungnahme von ca. 50 Hektar Gewerbeflächen z. B. für Produktion, Logistik, etc.

,

Entwicklungspotenziale in den Nachbarkommunen:

Stadt Ketzin

- Gewerbegebiet Etzin Bestehendes Gewerbe- bzw. Industriegebiet mit ca. 100 ha Fläche, die dort in großen Teilen bislang recht extensiv als Stellplätze für Kfz genutzt wird. Die Anbindung erfolgt über die Anschlussstelle Wernitz/Wustermark. Die zuleitende Landesstraße L 863 ist für die bestehenden sowie zukünftigen Verkehre in keinster Weise angemessen ausgebaut.

Gemeinde Brieselang

- Gewerbegebiet Zeestow in weiten Teilen ausgelastetes Gewerbegebiet mit ca. 20-30 ha Gewerbeflächen. Anbindung ebenfalls über die Anschlussstelle Wernitz/Wustermark
- GVZ Brieselang Weiterqualifizierung des Planungsrechts zur Innutzungnahme der bestehenden Baulandpotenziale für großflächige Gewerbeansiedlungen

Neu sind vor allem die **Dynamik und die Größenordnung der o.g. Projekte** sowie die Chancen und Risiken, die damit verbunden sind. Begründet ist die Dynamik u.a. durch das Wachstum Berlins und des Umlandes, die günstige Situation am Kapitalmarkt für Immobilien, die hervorragende Infrastruktur bei gleichzeitig attraktiven Flächenangeboten sowie eine agile und handlungsfähige Gemeindepolitik und -verwaltung. Da die Gemeinde dabei zunehmend an ihre Leistungsgrenze gelangt, beschäftigt sich seit dem Frühjahr 2018 eine Arbeitsgruppe unter Leitung der Wirtschaftsförderung des Landes Brandenburg und des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung damit, in welchem Rahmen und Umfang eine Unterstützung der Gemeinde Wustermark ermöglicht werden kann.

Vorgehensweise

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Osthavelland und der Gemeinde Wustermark hängen in ganz wesentlichen Maße von der **verkehrlichen Lagegunst und der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit der Infrastruktur** ab.

In Vorbereitung auf die anstehenden Großprojekte hat die Gemeinde bereits in 2017 das Verkehrsplanungsbüro IVV mit der Erstellung eines kommunalen Verkehrsentwicklungskonzeptes beauftragt. In einem ersten Modul dieses Verkehrskonzeptes wurde zunächst eine Synopse der regionalen verkehrlichen Planungsrandbedingungen in Auftrag gegeben. Schon bei den ersten Arbeitsständen wurde ersichtlich, dass die gesamtregionale Entwicklung und Wachstumstendenzen die bestehende Verkehrsinfrastruktur in allen Komponenten, ob Straße, Schiene, Radwege, etc., stark fordern wird. Einzelne Netzkomponenten werden ggf. an ihre Grenzen stoßen bzw. mit den anstehenden Entwicklungen überfordert sein.

Um auch künftig den Anforderungen der Erreichbarkeit aller Personengruppen und dem Transport aller Wirtschaftsgüter gerecht werden zu können, ist die **verkehrstechnische Infrastruktur immer als Netz zu denken**. Das heißt auch, dass die vorhandene Infrastruktur, unter Berücksichtigung intelligenter Technologien, intermodaler Angebote und Nutzungen und dem Einsatz innovativer

Produkte - möglichst bei gleichzeitiger Verringerung von CO₂-Emissionen – zu nutzen und zu optimieren ist. Aufgrund der engen (verkehrlichen) Abhängigkeit der Gemeinde mit den Nachbarkommunen und auch den Verkehrsströmen von und nach Berlin ist es dabei von besonderer Bedeutung, das gesamte östliche Havelland bzw. den gesamten Wirtschaftsraum in die künftigen Entwicklungs- und Umsetzungsschritte einzubeziehen.

Strategie und Ziele

Anlässlich der Komplexität der in Planung und Realisierung befindlichen Großprojekte in der Gemeinde Wustermark wird - auch im Ergebnis der o.g. Arbeitsgruppe – ein **ganzheitlicher Ansatz zur Steuerung der künftigen Verkehrsströme** als unablässig angesehen.

Aufgrund der bestehenden gewerblichen Strukturen steht die straßenseitige Erschließung bisher im Fokus und wird wohl auch künftig den größten Anteil im Personen- und Wirtschaftsverkehr einnehmen. Jedoch wird es künftig erheblich mehr darauf ankommen, die vorhandene Infrastruktur zur Bewältigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens über zukunftsfähige Lösungen sowohl für den Individualverkehr (LKW, PKW, Fahrrad) und den öffentlichen Verkehr (SPNV, ÖPNV), als auch der optimalen Organisation (z.B. Parkleitsysteme) **intelligent und intermodal** unter Berücksichtigung neuartiger Mobilitätskonzepte zu nutzen.

Dieser Anspruch geht einher mit den **Festsetzungen des Masterplans im Cluster Verkehr, Mobilität und Logistik** vom 06. November 2014, in dem die Optimierung der Schnittstellen, die Erleichterung intermodaler Verkehre sowie die optimierte Nutzung vorhandener Infrastruktur durch intelligente Verkehrstelematik als wesentliche übergeordnete Ziele definiert werden. Dazu zählen neben der Gestaltung leistungsfähiger Netzknotenpunkte z.B. die im Rahmen der Erweiterungsplanungen von Karls Erlebnis-Dorf vorgesehenen Verkehrlenkungsmaßnahmen- und Parkleitsysteme an der Bundesstraße 5.

Aufgaben des Regionalmanagements

Aufgrund des Umfangs, der Komplexität und der Dynamik zahlreicher Vorhaben mit überregionaler Bedeutung beabsichtigt die Gemeinde Wustermark, in Anbindung an die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Havelland (KAG) einen Antrag zur Förderung eines Regionalmanagements gemäß der Richtlinie „GRW-Ausbau der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur (GRW-I), Absatz 2.1.11“ zu stellen, bei dem der Betrachtungs- und Arbeitsfokus nicht alleine auf der Gemeinde Wustermark liegen soll, sondern auf den Raum der KAG mit Wustermark als Zentrum.

Vorgesehen ist, dass die Leistung schnellst möglich öffentlich ausgeschrieben wird und diese kompetent, fachlich und innovativ von einem externen Dienstleister in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde und der KAG erfolgt.

Folgende Leistungsbausteine sollen vom **Regionalmanagement** erbracht werden:

Leistungsbaustein 1 – Standort- und Verkehrsentwicklung gemeinsam gestalten		Finanzierung
Umsetzung regionaler Entwicklungs- und Verkehrskonzepte	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung und Unterstützung der Kommunen, die sich in der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Osthavelland (KAG) zusammengeschlossen haben und der Wirtschaftsregion Osthavelland bei ihren Aktivitäten zur Standortentwicklung • Vorbereitung, Ausschreibung und Begleitung der Erarbeitung eines regionalen Verkehrsentwicklungskonzeptes mit Definition von Netzengpässen und Handlungserfordernisse und Erarbeitung einer Umsetzungsstrategie • Entwicklung und Begleitung der Umsetzung von standortbezogenen Projekten unter Einbeziehung mehrerer Akteure (z.B. Einsatz von gemeinschaftlich genutzten Elektro-Fahrzeugen, Jobtickets, Parkraum-management und P&R) • Förderung der Partizipation der KAG-Kommunen an Landes-, Bundes- und EU-Programmen durch aktive Unterstützung bei der Projektentwicklung und Antragstellung • Kompetenzbildung in den beteiligten Kommunen zur eigenständigen Fortführung der Umsetzungsstrategie (Etablierung nachhaltiger Strukturen über die geförderte Projektlaufzeit hinaus) 	
Schnittstellenfunktion in den Planungsebenen	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunale Interessen mit denen der Wirtschaftsregion unter Berücksichtigung einer neutralen Moderation und Beteiligungsmöglichkeiten in Einklang bringen • Übernahme einer koordinierenden Rolle in Bezug auf die Verkehrsplanung incl. der infrastrukturellen Planung und der effizienteren Nutzung und Kombination (Optimierung) der vorhandenen Infrastruktur • Koordinierung von Abstimmungs-/Steuerungsunden zur Kommunikation von Planungs- und Arbeitsergebnissen an übergeordnete Instanzen (z.B. den Landkreis, die Ministerien, die Straßenbulasträger) • Kommunikation und Abstimmung mit Berlin z.B. zum Themenbereich Citylogistik 	

<p>Clustervernetzung und wissenschaftliches Profil</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kooperation mit dem Clustermanagement VML zur Angleichung regionaler Schwerpunktaktivitäten an die übergeordnete Zielrichtung des Clusters VML (Masterplanableitung) • Regionaler Netzwerkaufbau inkl. Suche nach ergänzenden strategischen und operativen Partnern • Konzeption und Umsetzung spezifischer Veranstaltungsformate zu mobilitätsbezogenen Themen und zur Vernetzung der Unternehmen untereinander sowie mit weiteren Akteuren • Regionale und überregionale Potenziale der Wissenschafts- und Forschungslandschaft nutzen und in die entstehenden Strukturen einbinden, insbesondere die Technische Hochschule Brandenburg, den in der Realisierung befindlichen Bahntechnologie Campus Havelland in Elstal (BTC), Brandenburger und Berliner Start-ups und v.a. 	
--	--	--

<p align="center">Leistungsbaustein 2 – Neue Potenziale erkennen und nutzen</p>		<p align="center">Finanzierung</p>
<p>Betriebliches Mobilitätsmanagement und Fachkräftesicherung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aufnahme mobilitätsbezogener Problemlagen von Unternehmen in den Gewerbegebieten • Sensibilisierung und Informationsweitergabe zum Thema (Betriebliches) Mobilitätsmanagement • Aufbereitung und Vermittlung von Förder- und Finanzierungsinstrumenten, Wettbewerben, EU-Calls und ähnlichen Instrumenten • Bedarfsorientierte Benennung und Vermittlung von Experten zur intensiveren Beratung der Unternehmen • Gemeinsame Ideenentwicklung für konkrete Produkte und Dienstleistungen zur Lösung spezifischer Mobilitätsprobleme • Unterstützung der Unternehmen bei der Umsetzung von Projekten • Evaluierung der umgesetzten Projekte und Prüfen der Übertragbarkeit auf andere Unternehmen am Standort (Best Practice) 	

<p>Aktivierung von Verlagerungspotenzialen im Güterverkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Potenzial Trimodalität: Initiierung von Maßnahmen, organisatorischer und ggf. baulicher Art, die zur Verlagerung des Straßengüterverkehrs (GVZ Wustermark) auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße beitragen • Organisation und Durchführung von Fokusrunden mit interessierten Akteuren (Leistungs- und Entscheidungsträgern), um trimodale Maßnahmen einzuleiten 	
<p>Region als Testfeld</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung von Unternehmens- und Akteursgesprächen zur Aufnahme von FuE-orientierten Forschungs- und Transferthemen (z.B. innovative Logistiksteuerung, Kombinierte Verkehre, Citylogistik, innovative Verkehrs- und Parkleitsysteme) • Aufnahme und Reflexion neuer Impulse und Trends im Verkehrs- und Mobilitätsbereich zur Erschließung neuer regionaler Entwicklungspotenziale • Implementierung und Erprobung neuartiger Verkehrs- und Mobilitätskonzepte sowie Zukunftstechnologien in die Region unter Einbeziehung von Unternehmen und wissenschaftlichen Partnern 	

Finanzierungsplan

- GRW-I-Fördermittel im Umfang von 75% der Kosten
- jährliche Maximalförderung: 200.000,-€
- maximale Laufzeit (ohne begründete Verlängerung): drei Jahre
- Die Bereitstellung der Eigenmittel erfolgt durch die Gemeinde Wustermark.