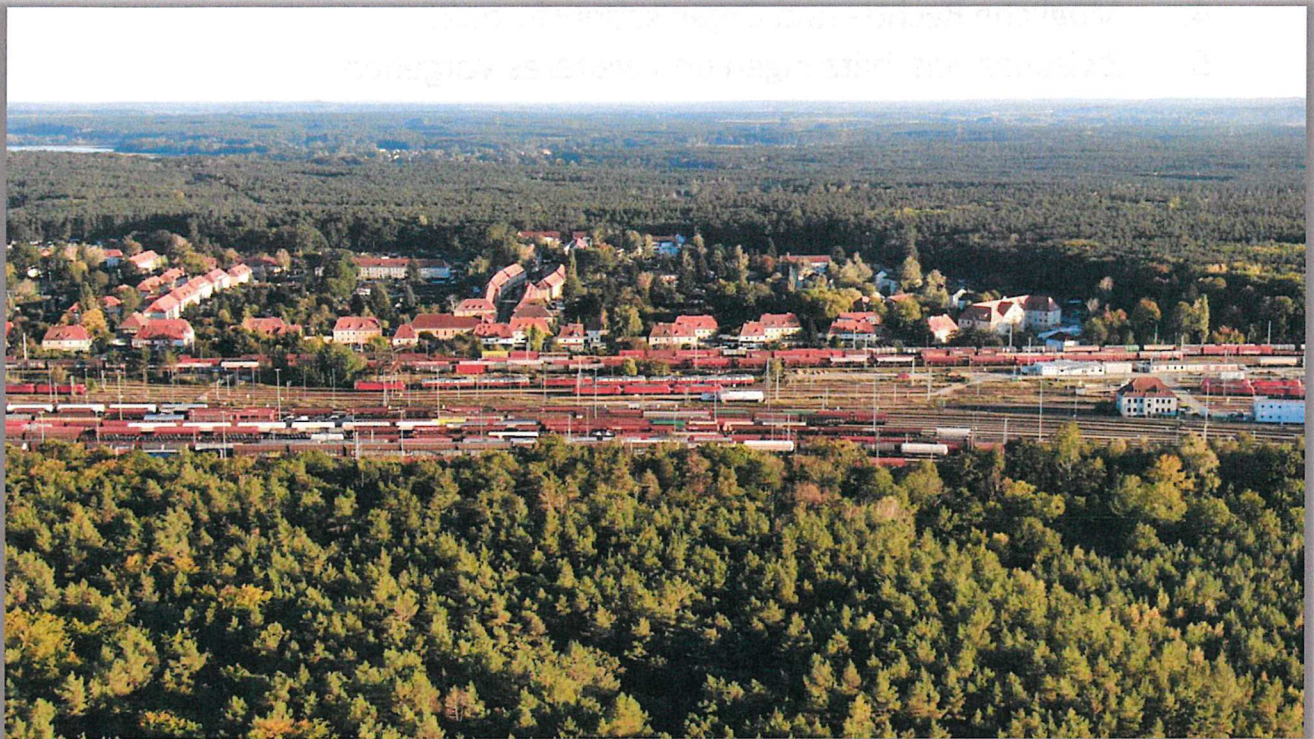


„Wirtschafts-/Zukunftsstandort im Bereich des Autobahndreiecks Potsdam / Güterbahnhofs Seddin“

Vorbereitende Untersuchungen zur Entwicklung eines landesplanerisch
bedeutsamen Industrie- und Gewerbestandortes

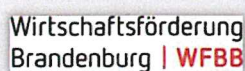
Projektinformation - November 2022



**Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie
des Landes Brandenburg**



Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB)



Landkreis Potsdam-Mittelmark



Inhaltsübersicht

1. Ausgangssituation, Ziele und Vorgehen
2. Wirtschaftliche Nachfragesituation und Flächenbedarfe
3. Voruntersuchung und Standortanalyse
4. Mögliche Rechts- und Organisationsformen
5. Zwischeneinschätzungen und weiteres Vorgehen

Vorbemerkung

Die nachfolgenden Informationen zum Projekt basieren auf den gutachterlichen Zwischenergebnissen zu dem im Oktober 2021 von der WFBB beauftragten Gutachten „Erarbeitung vorbereitender Untersuchungen zur Entwicklung eines landesplanerisch bedeutsamen Industrie- und Gewerbestandortes im Bereich des Autobahndreiecks Potsdam / Güterbahnhof Seddin“, das im Januar 2023 abgeschlossen werden soll. Es handelt um eine komprimierte Projektinformation auf der Basis vorläufiger gutachterlicher Ergebnisse und Einschätzungen, die im 4. Quartal 2022 in politischen Gremien des Landkreises Potsdam-Mittelmark, der Stadt Beelitz, der Gemeinde Michendorf, der Gemeinde Schwielowsee sowie der Gemeinde Seddiner See vorgestellt werden.

Impressum und AnsprechpartnerInnen

Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB)

Babelsberger Straße 21

14473 Potsdam

www.wfbb.de

Josef Wienen

Jan-Alexander Ernst

Stephanie Drosch

Wirtschaftsförderung
Brandenburg | WFBB

Landkreis Potsdam-Mittelmark

Fachdienst Wirtschaftsförderung, Klimaschutz,

Regionalentwicklung und Tourismus

Niemöllerstraße 1

14806 Bad Belzig

www.potsdam-mittelmark.de

Karsten Gericke

Holger Stein



1. Ausgangssituation, Ziele und Vorgehen

Der sich seit einigen Jahren im Land Brandenburg abzeichnende **Mangel an berlinnahen großflächigen Gewerbe- und Industrieflächen** für hochwertige Technologie- und Industrieansiedlungen ist im Zuge der hohen Ansiedlungsdynamik sehr deutlich und früher als erwartet eingetreten. Der wirtschaftliche Aufschwung gerät zunehmend an Grenzen, da es insbesondere im Berlin- und A10-nahen Bereich kaum noch geeignete kurz- bis mittelfristig verfügbare große Gewerbe- und Industrieflächen gibt. Großflächige Ansiedlungserfolge gerade im **hochwertigen Technologie- und Produktionsbereich** haben zu einer noch stärkeren Wachstumsorientierung und damit verbundenen auch anhaltenden Bemühungen zur Neuerschließung großer Ansiedlungsflächen geführt. Dabei steht der **südliche Bereich der A10** weiterhin im Fokus. Im BER-Umfeld ist im Zuge der BER-Eröffnung und der TESLA-Ansiedlung der **Ansiedlungsdruck** nochmals gestiegen und strahlt weiter räumlich aus, es zeichnen sich bereits Wachstumsgrenzen ab. Aber auch im weiteren Südbereich der A10 und gerade im Potsdamer Umfeld und dem berlinnahen Bereich des **Landkreises Potsdam-Mittelmark** besteht seit längerem bereits **Flächenknappheit**.

Diese Situation hat das MWAE bzw. die WFBB veranlasst, sowohl über das aktuell in Erarbeitung befindliche **landesweite Gewerbeflächenkonzept** als auch parallel flächenbezogen für die **Untersuchungsfläche im Bereich des Autobahndreiecks Potsdam/Güterbahnhof Seddin** entsprechende Flächenentwicklungen zu sondieren.

Die Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB) hat die „**Erarbeitung vorbereitender Untersuchungen zur Entwicklung eines landesplanerisch bedeutsamen Industrie- und Gewerbestandortes im Bereich des Autobahndreiecks Potsdam / Güterbahnhof Seddin**“ im Oktober 2021 an die IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH in Kooperation mit der Beratung Raumperspektiven SK sowie Göhmann Rechtsanwälte vergeben.

Die Voruntersuchung hat den Charakter einer **ergebnisoffenen Machbarkeitsstudie**, um die mögliche Entwicklung eines großen Wirtschaftsstandortes im Landkreis Potsdam-Mittelmark zu untersuchen. Es geht vor allem um die Frage, wie sich im Untersuchungsraum ein größerer „**zukunftsorientierter und klimagerechter**“ **Wirtschaftsstandort** raumverträglich, planerisch, finanziell, rechtlich und auch bezogen auf die lokale/regionale Akzeptanz entwickeln und mit welchen Transport-, Logistik- und Mobilitätsstrukturen sowie -konzepten sich CO₂-Minderungs-Effekte erzielen sowie die Potenziale des Güterbahnhofes am besten nutzen ließen. Ebenfalls sollen eine geeignete Größenordnung, Entwicklungsschritte und geeignete interkommunale Kooperationsmodelle und Finanzierungsinstrumente untersucht werden.

Das Projekt wird von einem intensiven **Beteiligungs- und Kommunikationsprozess** begleitet. Die übergeordnete Steuerung erfolgt über eine projektbezogene **Koordinierungsrunde**. In dieser sind die vier Kommunen Stadt Beelitz, Gemeinden Michendorf, Schwielowsee und Seddiner See, der Landkreis Potsdam-Mittelmark, die Planungsstelle der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming, die Landesregierung mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), dem Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK), dem federführenden Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie (MWAE), die Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB) sowie die Gutachterbüros vertreten. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgte die bilaterale Einbeziehung aller **Träger der untersuchten Belange** in geeigneter Form. Zentrale Bedeutung für die Voruntersuchung hat die intensive Beteiligung der **kommunalen Ebene**, die über zusätzliche Abstimmungen erfolgt. Bereits in dieser frühen Phase des Projektes erfolgt mit der Projektinformation und den Vorstellungen in den kommunalen Gremien eine erste politische und **öffentliche Information**.

Projektinformation

Der **Untersuchungsbereich** am Güterbahnhof Seddin / Autobahndreieck Potsdam ist weitestgehend durch **übergeordnete Verkehrsstrassen** definiert; den Güterbahnhof Seddin und die Eisenbahnachse Berlin – Dessau (RE 7) sowie den sich nordöstlich anschließenden Bereich bis zum Autobahnverlauf des westlichen A10-Ringes bzw. der A9. Er liegt im Landkreis Potsdam-Mittelmark und umfasst **Flächenanteile der Gemeinden Michendorf, Schwielowsee, Seddiner See und der Stadt Beelitz**. Der **rund 1.300 ha große Untersuchungsraum** wurde bereits frühzeitig um rund 40 ha Flächenanteile der Gemeinde Michendorf an der Nordostspitze des Untersuchungsgebietes erweitert.

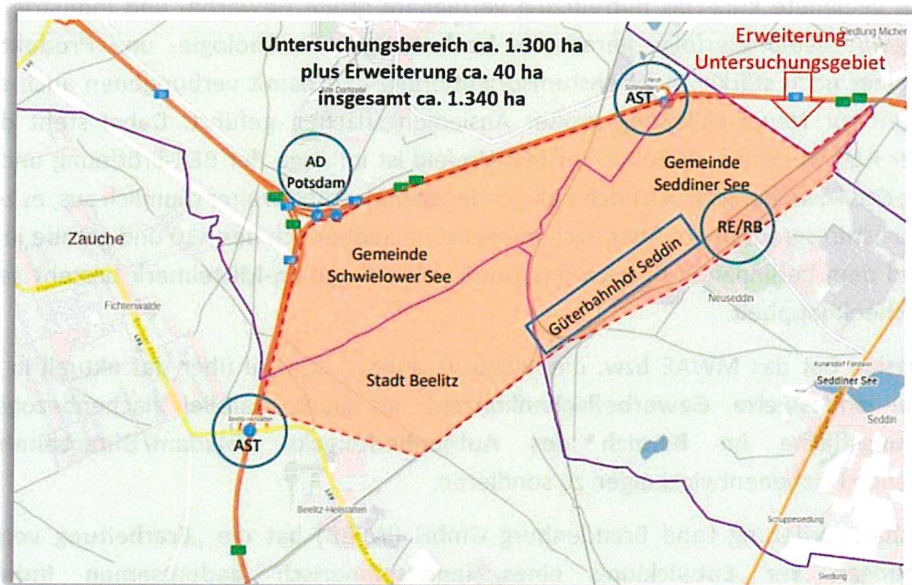


Abbildung Karte: **Untersuchungsbereich mit Erweiterungsfläche Michendorf**
(Quelle WFBB mit eigenen Ergänzungen, Grundlage Brandenburg Viewer)

Im Rahmen der flächenbezogenen Vertiefungen wurde unter Berücksichtigung wesentlicher Restriktionen im Verlauf der Analyse bereits eine erhebliche kleinere vorläufige **Fokusfläche** definiert, die in der nachfolgenden Darstellung aller Untersuchungsbelange bereits mitberücksichtigt wurde.

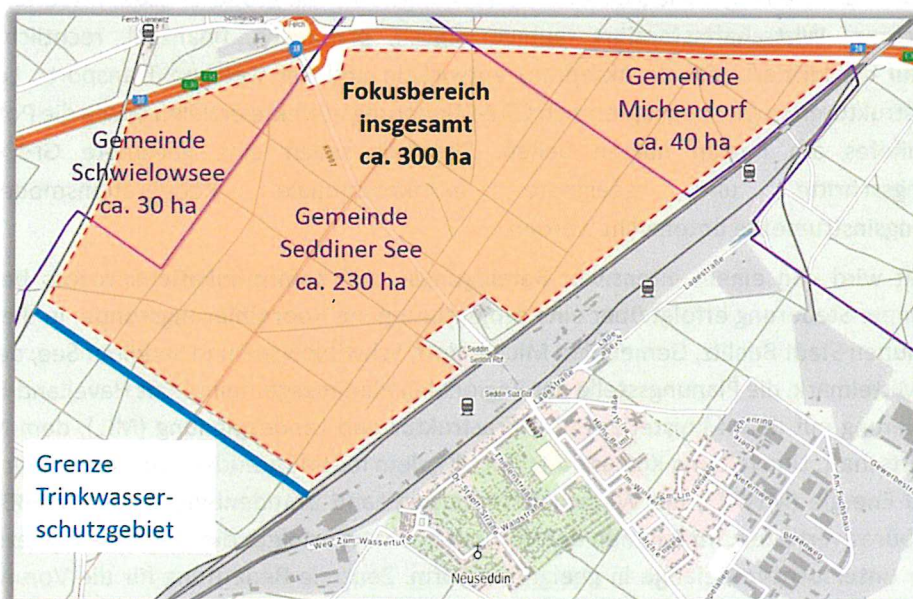


Abbildung Karte **Ausschnitt Fokusbereich im Untersuchungsraum**
(Quelle WFBB mit eigenen Darstellungen, Grundlage Brandenburg Viewer)

2. Wirtschaftliche Nachfragesituation und Flächenbedarfe

Die Zahl der **Investorenanfragen** im Land Brandenburg weist innerhalb der vergangenen 15 Jahre eindeutig eine steigende Tendenz auf. Diese ist auch in den Jahren 2020/2021 nicht zurückgegangen, sondern bis heute ungebrochen hoch. Die Nachfrageentwicklung ist in den letzten beiden Jahren zudem strukturell durch ein überproportionales Ansteigen von **hochwertigen Unternehmensanfragen aus der Industrie** gekennzeichnet. Im Zusammenhang damit kommt es im Zuge von Ansiedlungen auch zu einer Veränderung der zu erwartenden Arbeitsplatzstrukturen. Es sind deutlich mehr **neu entstehende Arbeitsplätze mit höheren Qualifikationsanforderungen und einem höheren Einkommensniveau** zu erwarten.

Die Flächenbedarfe von Investoren aus der Industrie steigen und gehen derzeit bis zu einer maximalen Nachfrage von ca. 300 ha. Sie könnten derzeit kaum gedeckt werden. Im besonders nachgefragten berlinnahen Raum ist derzeit keine vermarktungsfähige GI-Fläche über 50 ha verfügbar. Gerade im **südlichen und westlichen Berliner Umland ist der Flächenmangel verfügbarer und geeigneter Flächen** für hochwertige Industrienutzungen prägnant. In diesem aktuellen Zeitfenster würde die Entwicklung einer größeren Industriefläche im Untersuchungsraum die Chance bieten, solchen Nachfragen zu entsprechen. In dieser attraktiven Lage könnte ein Angebot eines **zukunftsfähigen Wirtschaftsstandortes** etabliert werden, das höchsten Ansprüchen in Bezug auf Ansiedlungsqualitäten gerecht und damit marktfähig im **internationalen Wettbewerb** um die attraktivsten Investitionen wäre. Ergänzend besteht die Möglichkeit, Flächen auch für wachsende **regionale Unternehmen und Gründungen** konzentriert anzubieten und **Fehlentwicklungen in weniger geeigneten Lagen** zu vermeiden. Ein großflächig organisierter Entwicklungsbereich für internationale Investoren könnte mit einem optimal gelegenen und erschlossenen Bereich für die regionale Wirtschaft und einem **interkommunalen Ansatz** kombiniert werden.

3. Voruntersuchung und Standortanalyse

Neben der für eine Entwicklung grundsätzlich nachzuweisenden Nachfragesituation und den Flächenbedarfen wurden insgesamt **rund 30 Belange** bewertet. Dazu gehören die Belange der **räumlichen Planung** von der Landes- bis zur kommunalen Planung, der Eigentumssituation, der **Erreichbarkeit und Mobilität**, der **Natur und Ressourcen**, der **Energie-, Ver- und Entsorgung** sowie weiteren Belangen wie z.B. dem Kampfmittelverdacht oder Bodendenkmälern.

Über die Berücksichtigung und Einschätzung aller **relevanten „objektiven“ und durch Träger vertretenen Belange** hinaus hat auch die **regionale/kommunale Akzeptanz** einen hohen Stellenwert. Durch die Verkehrs-Anbindung sowie die Trennwirkung der Trassen bestehen keine offensichtlichen Nutzungskonflikte zu bebauten Bereichen. Dennoch wird aufgrund der Bedeutung dieses großen Vorhabens im Landschaftsraum die **Kommunikation mit der lokalen Politik und Wohnbevölkerung** höchste Bedeutung beigemessen und gemeinsam mit den Kommunen geführt.

Die Untersuchung auf der Ebene einer Machbarkeitsstudie soll eine **erste grundsätzliche Bewertung** erlauben, ob und wie die jeweiligen Belange eine Entwicklung möglich erscheinen lassen - auch mit Kostenauswirkungen und/oder Regelungsbedarf in späteren Bebauungsplanverfahren.

4. Mögliche Rechts- und Organisationsformen

Die Lage des möglichen Wirtschaftsstandortes im Untersuchungsgebiet erstreckt sich über das Gebiet **mehrerer Gemeinden**. Zudem zeichnet sich ab, dass Maßnahmen - wie beispielsweise die Errichtung von Anlagen der Verkehrs- oder Medieninfrastruktur - erforderlich werden, die zwar für sich genommen räumlich auf das Gebiet einer einzelnen Gemeinde beschränkt sein können, aber auch dem auf dem Gemeindegebiet der Nachbargemeinden belegenen Wirtschaftsstandort dienen. Weiterhin ist absehbar, dass bei Realisierung des Standortes die **Auswirkungen einer erfolgreichen Ansiedlung** wie erhöhtes Gewerbe- und Einkommensteueraufkommen, Kaufkraft- und Nachfragesteigerung für den regionalen Handel und Dienstleistungen, aber auch der Ziel- und Quellverkehr sowie **Bedarfe an Wohnraum und sozialer Infrastruktur** durch die Gemeinden gemeinsam berücksichtigt werden müssten. Vorteilhaft für alle beteiligten Kommunen ist die Option, dass ein Teil des möglichen Standorts **gemeindeübergreifend**, d.h. als "interkommunales Gewerbegebiet" den Gemeinden helfen kann, auch den lokalen Bedarf an Gewerbeflächen decken zu können. Insofern ist **interkommunales Agieren aus einer Hand** naheliegend und zu empfehlen.

Daher gilt es, eine Möglichkeit der interkommunalen Zusammenarbeit aufzuzeigen, die es zum einen ermöglicht, das erforderliche Planungsrecht unter Berücksichtigung der Belange in sämtlichen Belegenheitsgemeinden "aus einer Hand" zu schaffen, und über die zum anderen die Gemeinden eine koordinierte Realisierung, einen abgestimmten Betrieb und einen **angemessenen Ausgleich von Lasten und Nutzen untereinander** gewährleisten könnten. Diese interkommunale Kooperation sollte sich auf **alle Entwicklungsphasen** beziehen, d.h. der Vorbereitung, der Bauleitplanung und Erschließung bis hin zur Vermarktung und dem Betrieb.

Nach ersten Einschätzungen kämen für die interkommunale Aufgabenstellung die **Organisations- und Rechtsformen des Zweckverbandes** und **der gemeinsamen kommunalen Anstalt** in Betracht.

5. Zwischeneinschätzungen und weiteres Vorgehen

Zu den genannten Untersuchungsgegenständen gibt es **erste gutachterliche Einschätzungen**, die bis zum Gutachtenabschluss noch näher untersucht, diskutiert und vertieft werden.

Festgestellt werden kann bereits, dass der mögliche Wirtschaftsstandort im Untersuchungsgebiet durch seine besondere Lagegunst und hervorragende Erreichbarkeit ein **Alleinstellungsmerkmal in der Hauptstadtregion** hätte. Dies würde ihn für den Wettbewerb um die attraktivsten Investitionen qualifizieren. Die Standortpotenziale korrespondieren mit aktuellen großflächigen und hochwertigen Industrienachfragen, ebenso wie mit regionalen Bedarfen.

Eine Standortentwicklung wäre mit einer **hohen Anzahl der untersuchten Belange grundsätzlich vereinbar**. So beeinflussen die Lage-/Erreichbarkeitsvorteile und die zugleich durch die umgebenden Trassen abgeschirmte Lage eine hohe Anzahl an Belangen positiv. Dies betrifft vor allem die **Erreichbarkeits- und Mobilitätsbelange**, die **technischen Infrastrukturen** und auch **fehlende Nutzungs-/Immissionskonflikte** zu bestehenden Siedlungsstrukturen. Auch wäre die **eigentumsbezogene Verfügbarkeit** hier voraussichtlich unter bestimmten Bedingungen möglich. Aus weiteren Belangen ergeben sich zwar typische planungsrechtliche und/oder kostenrelevante Auswirkungen, die aber eine Entwicklung vmtl. weder verhindern noch unwirtschaftlich machen. Auch existieren geeignete und erprobte **Modelle für eine interkommunale Wirtschaftsstandortentwicklung**. Aufgrund der landespolitischen Bedeutung könnte die Entwicklung mit den einschlägigen Förderprogrammen flankiert werden.

Demgegenüber zeichnen sich **wenige, aber bedeutende und schwierige Hemmnisse ab. So entfaltet** die Lage im **großflächigen Landschaftsschutzgebiet „Potsdamer Wald- und Seengebiet“** planerisch eine **Sperrwirkung** und beeinflusst weitere Belange. Eine **aktuelle landschaftsplanerische Bestandsanalyse**, Umweltprüfung, Eingriffsbewertung und Kompensationskonzept liegen nicht vor, sind aber für eine vertiefte Bewertung und Verfahren notwendig und vorgesehen.

Es liegen auch **hydrologisch kritische Verhältnisse** vor, die sich stellvertretend in der langjährigen Diskussion um die Rettung des von starken Wasserverlusten betroffenen **Seddiner Sees** ausdrücken. Eine Wasserversorgung über das **nahegelegene Wasserwerk Neuseddin** ist aufgrund der weitgehenden Ausbilanzierung und sinkender Grundwasserstände nicht möglich. Eine Trink- bzw. Brauchwasser-versorgung aus einem benachbarten Einzugsgebiet wäre denkbar, müsste aber in eine **hydrologische Gesamtlösung** eingebunden sein, die idealerweise auch einen positiven Beitrag zur Stabilisierung des Seddiner Sees leisten könnte. Ein **integriertes Wasserkonzept ist** erforderlich und vorgesehen, **komplexe wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Regelungen und Investitionen** wären notwendig.

Eine zentrale Bedeutung wird der **regionalen Sensibilität und Akzeptanz** zukommen. Die Sensibilität für die immer deutlichere Gefährdung der natürlichen Ressourcen durch den Klimawandel wächst. Gerade auch in der **Region** sind die **Wasserproblematik**, die **Auswirkungen der Trockenheit** und der **Verlust von Wäldern** zum Untersuchungszeitpunkt **sehr aktuell**.

Große Entwicklungspotenziale auf der einen Seite wie auch die ressourcenbezogenen Eingriffe auf der anderen Seite erfordern einen **nachhaltigen und klimagerechten Entwicklungsansatz eines Wirtschaftsstandortes**. Dazu könnten z.B. die konsequente Nutzung der klimagerechten Mobilitätspotenziale, der interkommunale Ansatz, ein umfassender Ausgleich des Landschaftseingriffes durch einen regionalen Waldumbau oder Mischwaldschaffung, eine innovative Lösung der Wasserproblematik, aber auch ein energetisch optimierter Standort und die Ansiedlung innovativer wie umweltorientierter Unternehmen beitragen.

Die **Effekte** einer Wirtschaftsstandortentwicklung in wirtschaftlicher, sozialer und Umweltdimension müssten letztendlich einen **Mehrwert** für die **Landes-, regionale und kommunale Entwicklung** zugleich bieten. Ein **modellhafter Ansatz** für einen **zukunftsfähigen Wirtschafts- und Hochtechnologiestandort mit Gleisanschluss** könnte ein Weg sein.

In der **finalen Phase der Erstellung der Voruntersuchungen** bis zum Abschluss im Januar 2023 erfolgt eine Vertiefung zu einzelnen Untersuchungsgegenständen sowie die Erstellung einer **Zeit-/Maßnahmenplanung, Kostenschätzung und Finanzierungsplanung**. Die gutachterlichen Einschätzungen werden weiter konkretisiert, dabei werden auch die kommunalen Einschätzungen **der Vorstellungen in den kommunalen Gremien** berücksichtigt werden.

