

Antrag

der SPD-Fraktion und
der Fraktion DIE LINKE

Wachstumschancen für das ganze Land Brandenburg nutzen

Der Landtag möge beschließen:

Der Landtag stellt fest:

Der Landtag bekennt sich zur integrierten Entwicklung des Landes und seiner Regionen durch eine (klein)räumliche und sektorale Fokussierung von Landesmitteln. Ebenso bekennt sich der Landtag dazu, die Daseinsvorsorge in allen Teilräumen des Landes zu sichern und bei Bedarf auszubauen.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

den neuen Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion, die Mobilitätsstrategie 2030, die Stadtentwicklung einschließlich des sozialen Wohnungsbaus und den Prozess zur Unterstützung Regionaler Wachstumskerne (RWK) so aufeinander abzustimmen, dass alle Teilräume des Landes ihre Stärken weiter ausbauen und Defizite abgebaut werden können.

Das bedeutet insbesondere:

1. Die Landesentwicklungsplanung soll auch künftig so ausgestaltet werden, dass:
 - a. der Berliner Siedlungsstern erhalten und damit einhergehend die Funktionen im Naturhaushalt, des Klimaschutzes und der Erholung in den Achsenzwischenräumen gesichert werden;
 - b. Entwicklungspotentiale in an den nach Berlin führenden Schienenverkehrsstrecken liegenden Zentralen Orten (insbesondere in der sogenannten 2. Reihe) und in anderen Zentren aktiviert werden;
 - c. die für das Land Brandenburg wichtigen transeuropäischen Korridore sowie die regionalen Entwicklungs- und Verkehrsachsen Berlin – Szczecin, Berlin – Hamburg und die schlesische Magistrale Leipzig – Wrocław aktiviert werden;
 - d. die Bündelung von Funktionen zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge auf der Ebene der Ober- und Mittelzentren unterstützt wird;
 - e. eine Sicherung von Grundfunktionen in zusätzlichen Schwerpunkorten ermöglicht wird;
 - f. berücksichtigt wird, dass im berlinnahen Raum viele Kommunen dynamisch wachsen.

2. Es soll eine Strategie Stadtentwicklung und Wohnen für das Land Brandenburg vorgelegt werden, die den jeweils unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Problemlagen der Städte Rechnung trägt und die die Erhöhung der Lebensqualität für Einwohnerinnen und Einwohner in Verbindung mit nachhaltigem Städtebau verfolgt. Dafür sollen vorhandene Entwicklungspotentiale aufgezeigt und Instrumente benannt werden, um Wachstumsimpulse zu unterstützen, ausreichend sozialen Wohnraum zu entwickeln und die jeweiligen Stadt-Umland-Bereiche zu stärken:
 - a. Die bisherigen Instrumente der Wohnraumförderung sollen hinsichtlich ihrer Zielsetzung und Wirksamkeit überprüft werden, insbesondere mit Blick auf die Zinsentwicklung bei Bankkrediten und Darlehen.
 - b. Ein besonderer Fokus ist auf die nach Berlin und den anderen zentralen Orten führenden Schienenverkehrsstrecken zu legen. Die Erhöhung der Lebensqualität für Einwohnerinnen und Einwohner in Verbindung mit nachhaltiger Stadtentwicklung und einer Stärkung der Wirtschaftskraft soll im Fokus stehen. Die Erfahrungen aus dem Stadt-Umland-Wettbewerb (SUW) sind auszuwerten und für die Stärkung von Stadt-Umland-Kooperationen und Vernetzungen im ganzen Land zu nutzen.
 - c. Zentrales Anliegen der Wohnungspolitik ist die Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums in allen Regionen Brandenburgs. Es soll geprüft werden, ob und wie die Verlängerung der Belegungsbindungen in kommunalen Wohnungsunternehmen möglich ist.
 - d. Die Arbeitsergebnisse des „Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen“ sollen in die Strategie einfließen.
3. Die Mobilitätsstrategie 2030 soll auch einen konzeptionellen Rahmen dafür liefern, dass die Mobilität, insbesondere auf der Schiene, zwischen der Metropole und den Ober- und Mittelzentren attraktiv für Arbeitspendlerinnen und -pendler und für den wachsenden Tourismus ausgestaltet wird:
 - a. Der Umfang und Verdichtungsgrad der Siedlungsentwicklung insbesondere im Berliner Umland und der Umfang des sozialen Wohnungsbaus sowie integrierte Konzepte zur Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung sollen wesentliche Entscheidungskriterien für Maßnahmen zur Verbesserung bzw. Erweiterung von Anlagen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sein.
 - b. Es ist zu prüfen, wie die Aufgabenträger des übrigen ÖPNV (üÖPNV) bei der Herstellung von Barrierefreiheit sowie bei der Bereitstellung zukunftsfähiger Angebote (z. B. PlusBus und alternative Bedienformen) noch zielgerichteter unterstützt werden können. Es sind weitere Möglichkeiten auszuloten, um veränderte und wachsende Mobilitätsbedürfnisse nachhaltig zu gewährleisten.
4. Die integrierte Standortentwicklung im Rahmen des RWK-Prozesses durch räumliche und sektorale Fokussierung von Landesmitteln und Abstimmung der entwicklungsrelevanten Fachpolitiken soll fortgesetzt werden. Sie garantiert, dass in den Städten und starken Standorten des Landes die wirtschaftlichen, sozialen, infrastrukturellen, städtebaulichen und wissenschaftlichen Faktoren auf einander abgestimmt und gemeinsam entwickelt werden können. Die Zusammenarbeit der Städte mit ihrem Umland, die im Rahmen der EU-Fonds durch Stadt-Umland-Wettbewerb gestärkt worden ist, soll weiter vertieft werden. Die Gespräche der interministeriellen Arbeitsgruppe Integrierte Standortentwicklung mit den Regiona-

len Wachstumskernen sollen wie bisher für den Austausch zu Fragen der Strukturpolitik mit kommunalen Akteurinnen und Akteuren genutzt werden.

5. Die strukturpolitischen Instrumente in den genannten Punkten sollen unter Beachtung aller Teilräume gemeinsam mit den kommunalen Akteurinnen und Akteuren im Dialog weiterentwickelt werden.
6. Gegenüber dem Bund soll die Landesregierung für die notwendige Finanzausstattung zur Finanzierung des Regionalverkehrs, für die strategischen Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 und für eine nachhaltige und zielgerichtete Unterstützung bei der Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums eintreten.
7. Die Landesregierung wird gebeten, dem Landtag bis zum Ende des III. Quartals 2017 zu berichten.

Begründung:

Die Bevölkerung in Berlin und im Berliner Umland wächst, auch längerfristig über 2020 hinaus. Mit der wachsenden Bevölkerung steigt auch der Bedarf an Wohnungen, Arbeitsplätzen und Infrastruktur und einem attraktiv gestalteten Umfeld.

Die gemeinsame Landesplanung Berlin Brandenburg gibt eine Konzentration der Siedlungsflächen auf den Berliner Siedlungsstern (Gestaltungsraum Siedlung) und eine Begrenzung in den Achsenzwischenräumen vor. Der Siedlungsstern bietet ausreichende Potenziale, um den Wohnraumbedarf zu decken, jedoch sind diese Potenziale (noch) nicht immer verfügbar.

Das Wachstum bietet auch Entwicklungschancen für Zentrale Orte im weiteren Metropolitanraum (sogenannte Städte in der 2. Reihe), die aus Berlin in weniger als 60 Minuten mit der Bahn erreicht werden können, z.B. Eberswalde, Fürstenwalde/Spree, Brandenburg an der Havel. Einerseits bieten diese Städte ausreichende Entwicklungspotenziale, die sie durch aktive Gestaltung nutzbar machen müssen. Andererseits können die Städte von den Entwicklungen profitieren, da diese zur Stabilisierung der Bevölkerung, der Stärkung der urbanen Qualitäten, dem Erhalt von Einrichtungen der Daseinsvorsorge und dem Steueraufkommen dienen. Sinnvoll ist es beispielsweise, den stationären Einzelhandel zu unterstützen, der insbesondere durch das enorme Wachstum des Online-Handels unter hohem Wettbewerbsdruck steht. Städte und ihr Umland müssen ihre Chancen nutzen, Potentiale aktivieren und dafür enger zusammenarbeiten, eigene Profile und gemeinsame Stärken entwickeln, arbeitsteilig vorgehen.

Bezahlbares Wohnen und eine gute infrastrukturelle Ausstattung haben dabei einen hohen Stellenwert.

Das bedeutet wachsende Attraktivität für Einwohnerinnen und Einwohner, Unternehmen und für Zuzug. Diese Dynamik soll für das ganze Land genutzt werden.

Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die sowohl angesichts der unterschiedlichen Bevölkerungsentwicklung in Brandenburg eine Herausforderung ist und die ebenso die Integration von Asylsuchenden umfasst. Demografische Entwicklung, Integration und sozialer Wohnungsbau

müssen miteinander verbunden und als gemeinsame Leistung von Bund, Land und Kommunen begriffen werden. In allen Regionen und Kommunen Brandenburgs müssen differenzierte Lösungen gefunden werden, die die unterschiedlichen Bedingungen zur Schaffung von sozialem Wohnraum berücksichtigen.

Die Mobilität - insbesondere der ÖPNV - muss auch künftig unter sich ändernden Bedingungen nachhaltig gestaltet werden. Erreichtes muss gesichert und weiterqualifiziert werden. Die Mobilitätsstrategie soll dafür den Rahmen bilden. Beim SPNV sind die Qualität der Anbindung und die Vernetzung mit dem ÖPNV weiter zu optimieren. Im Straßennetz müssen zentrale Bauvorhaben weiter vorangetrieben, das Leistungsnetz entwickelt und der Zustand des Grundnetzes weiter verbessert werden. Die Hauptstadtregion verfügt über gute Anbindungen an drei Korridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Die Landesplanung muss für diese Entwicklung einen robusten Rahmen bieten. Dies ist jetzt schon mit dem Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) der Fall. Auch dem künftigen Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR) wird hierzu eine zentrale Rolle zukommen.

Mike Bischoff
für die SPD-Fraktion

Ralf Christoffers
für die Fraktion DIE LINKE