

Gestaltungsraum Siedlung

3. Abgrenzung des Gestaltungsraumes Siedlung (zu Festlegung Z 5.6 Abs.1)

Mit der Festlegung des Gestaltungsraumes Siedlung innerhalb der Strukturräume Berlin und Berliner Umland wird das übergeordnete Ziel verfolgt, eine kompakte und gut erschlossene Siedlungsstruktur zu erhalten bzw. weiter zu entwickeln. Die Abgrenzung des Gestaltungsraumes Siedlung erfolgte in mehreren Schritten. Innerhalb der Strukturräume Berlin und Berliner Umland wurden ausgehend von den Kernstädten Berlin und Potsdam zunächst die Gemeinden bestimmt, in denen das Steuerungsinstrument des Gestaltungsraumes Siedlung zur Anwendung kommen soll. Anschließend wurden innerhalb dieser Gemeinden die Flächen bestimmt, die konkret als Gestaltungsraum Siedlung festgelegt werden sollen.

3.1 Bestimmung der Gemeinden mit Anteil am Gestaltungsraum Siedlung

Zur Umsetzung dieses Grundkonzeptes wurde zunächst der Kernraum des Gestaltungsraumes Siedlung bestimmt. Ausgangspunkt war dabei der von der Mitte Berlins und Potsdams ausgehende zusammenhängende Siedlungsflächenbestand. Von dem Kernraum ausgehend wurden im nächsten Schritt die Gemeinden im Berliner Umland bestimmt, die Anteil am Gestaltungsraum Siedlung haben sollen.

Da leistungsfähige SPNV-Verbindungen von den jeweiligen Gemeinden zu den Kernstädten Berlin und Potsdam als wichtigstes Kriterium betrachtet werden, wurden in einem Prüfschritt die SPNV-Haltepunkte im Berliner Umland außerhalb von Berlin und Potsdam daraufhin untersucht, ob sie bzw. die dahin führenden Bahnstrecken eine gute Erreichbarkeit und ausreichende Kapazitäten aufweisen, die jeweilige Gemeinde mit den Kernstädten Berlin und Potsdam zu verknüpfen.

Der Prüfschritt „1. Untersuchung der Bahnhöfe“ wurde anhand folgender Kriterien durchgeführt:

1. Untersuchung der Bahnhöfe (SPNV-Haltepunkte)	erreichbare Punkte
Halt einer Regionalbahn - RB / RE	1
Halt einer S-Bahn	1
Kapazität – Mehrgleisigkeit	1
Entfernung vom Berliner S-Bahn-Ring (≤ 22 km = 2 Punkte / > 22 bis 25 km = 1 Punkt)	2
Entfernung vom Potsdamer Hauptbahnhof (≤ 15 km = 1Punkt)	1
Summe	6
Abschneidegrenze	3

Tabelle 3.1: Kriterien zur Identifizierung leistungsfähiger SPNV-Haltepunkte

Zunächst wurde die Art des angebotenen Verkehrsmittels (Regionalbahn / S-Bahn) betrachtet. Ein Bahnhof, an dem sowohl eine S-Bahn als auch eine Regionalbahn hält, erhält aufgrund der größeren Leistungsfähigkeit und höheren Taktdichte zwei Punkte. Ebenfalls Auswirkungen auf Leistungsfähigkeit und Taktdichte haben mehrgleisige Streckenabschnitte. Sie bieten gegenüber eingleisigen Abschnitten mehr Möglichkeiten, die Taktdichte zu erhöhen und sind weniger anfällig für Störungen im Betriebsablauf. Bahnhöfe, die durch einen längeren mehrgleisigen Streckenabschnitt angebunden sind, erhalten daher einen weiteren Punkt. Weiterhin maßgeblich ist die Entfernung der Bahnhöfe zu den Kernstädten Berlin und Potsdam. Für die Entfernung von Berlin wurde der S-Bahn-Ring als räumlicher Bezug ge-

wählt, da hier aufgrund der engen Taktdichte eine schnelle Verteilung innerhalb der Stadt möglich ist. Für Potsdam wurde der Potsdamer Hauptbahnhof aufgrund seiner Verkehrsverteilungsfunktion als räumlicher Bezugspunkt definiert. Bei einer Entfernung zum Berliner S-Bahn-Ring von 22 km oder weniger werden zwei Punkte vergeben, beträgt die Entfernung über 22 km und nicht mehr als 25 km, wird ein Punkt vergeben. Einen zusätzlichen Punkt erhalten Bahnhöfe, wenn sie nicht mehr als 15 km vom Potsdamer Hbf. entfernt sind. Die Schwellenwerte des Entfernungskriteriums sind planerisch-normativ gesetzt und basieren auf der Annahme, dass weite Teile der Bevölkerung bereit sind, auf dem Arbeitsweg eine der Entfernung entsprechende Fahrzeit von ca. 30 Minuten bis in die Berliner Innenstadt zu akzeptieren. Ebenfalls planerisch-normativ gesetzt ist die Abschneidegrenze von drei Punkten. Da in diesem Prüfschritt die Mehrheit der Bahnhöfe maximal sechs Punkte erreichen konnte, wird die Abschneidegrenze von drei Punkten als angemessen betrachtet. Nicht in die Bewertung einbezogen wurde die Taktdichte zu den Haltepunkten, da davon ausgegangen wird, dass sich der Takt bei steigendem Bedarf verdichten ließe. Gleichwohl fließen die Unterschiede in der möglichen Taktdichte über die Kriterien Halt einer Regional- / S-Bahn und Kapazität hinreichend in die Bewertung ein. Die Ergebnisse von Prüfschritt 1 sind in Tabelle 3.3 dargestellt. Sie fließen in Prüfschritt 2 ein.

In dem anschließenden Prüfschritt „**2. Bestimmung der Gemeinden mit Anteil am Gestaltungsraum Siedlung**“ wurden die Gemeinden bestimmt, die Anteil am Gestaltungsraum Siedlung haben sollen. Dafür wurden folgende sieben Kriterien herangezogen.

2. Bestimmung der Gemeinden mit Anteil am Gestaltungsraum Siedlung	erreichbare Punkte
Anbindung an den SPNV:	
geeigneter SPNV-Anschluss (Ergebnis aus Prüfschritt 1)	2
Lage auf radialer SPNV-Achse	2
Bevölkerungskonzentration:	
aktuelle Einwohnerzahl größer 10.000	1
Einwohnerinnen und Einwohner pro Hektar Wohnsiedlungsfläche (über dem Mittelwert des Berliner Umlandes)	1
Arbeitsplatzkonzentration:	
Anzahl Arbeitsplätze größer 2.000	1
Anteil der Gewerbe- an den Siedlungsflächen (über dem Mittelwert des Berliner Umlandes)	1
räumlich-funktionaler Verbund:	
räumlich-funktionaler Verbund mit den Kernstädten Berlin und Potsdam	1
Summe	9
Abschneidegrenze	5

Tabelle 3.2: Kriterien zur Bestimmung der Gemeinden mit Anteil am Gestaltungsraum Siedlung

Aus Gründen des Freiraumschutzes, der Minimierung von Infrastrukturkosten und der Vermeidung von Verkehr sowie CO₂-Emissionen sind die Kriterien Eignung des SPNV-Anschlusses und Lage auf einer radialen SPNV-Achse die wichtigsten Kriterien. Sie werden daher jeweils doppelt gewichtet. Wenn eine Gemeinde über einen nach Prüfschritt 1 geeigneten SPNV-Haltepunkt verfügt und ausgehend von Berlin durch eine radiale Achse des SPNV angebunden ist, erhält sie somit vier Punkte.

Neben der Leistungsfähigkeit des SPNV ist auch die Bevölkerungskonzentration von großer Bedeutung für die Auswahl der Gemeinden mit Anteil am Gestaltungsraum Siedlung. Dieses Kriterium lässt sich indirekt aus § 2 Absatz 3 ROG herleiten:

„Die Siedlungstätigkeit ist räumlich zu konzentrieren, sie ist vorrangig auf vorhandene Siedlungen mit ausreichender Infrastruktur und auf Zentrale Orte auszurichten.“

Vorhandene Siedlungen mit ausreichender Infrastruktur sind üblicherweise diejenigen, die über eine für die Auslastung der Infrastruktur tragfähige Bevölkerungszahl verfügen. Es wird davon ausgegangen, dass diese Grenze ab 10.000 Einwohnerinnen bzw. Einwohner erreicht ist. Als weiteres Kriterium zur Bevölkerungskonzentration wird das Dichtemaß „Einwohnerzahl pro Hektar Wohnsiedlungsfläche“ herangezogen. Eine hohe Einwohnerzahl pro ha Wohnsiedlungsfläche lässt auf eine kompakte Siedlungsstruktur und somit auf eine raumstrukturell effiziente Ausnutzung der bestehenden sozialen und technischen Infrastruktur schließen. Liegt eine Gemeinde über dem Mittelwert (Median) des Berliner Umlandes, erhält sie einen Punkt.

Um der Entwicklung reiner Wohnstandorte entgegenzuwirken, eine Nutzungsmischung zu befördern und schließlich Verkehr zu vermeiden, finden bei der Auswahl der Gemeinden auch Kriterien zur Arbeitsplatzkonzentration Anwendung.

Die Arbeitsplatzkonzentration wird durch die Kriterien „Anzahl der Arbeitsplätze“ und „Anteil der Gewerbeflächen an den Siedlungsflächen“ abgebildet. Ab einer Anzahl von über 2000 Arbeitsplätzen wird ein Punkt vergeben. Ein weiterer Punkt wird vergeben, wenn der Anteil der Gewerbe- an den Siedlungsflächen über dem Mittelwert (Median) des Berliner Umlandes liegt. Das Kriterium Anteil Gewerbe- an den Siedlungsflächen wird als zusätzlicher Indikator herangezogen, weil durch die Anzahl der Arbeitsplätze nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten statistisch erfasst werden.

Weiterhin wurde der räumlich-funktionale Verbund der Gemeinden mit den Kernstädten Berlin und Potsdam geprüft. Unter räumlich-funktionalem Verbund werden zusammenhängende Siedlungsflächen sowie siedlungsstrukturelle und funktionale Verflechtungen der Gemeinden untereinander sowie insbesondere mit den Kernstädten Berlin und Potsdam verstanden. Zusammenhängende Siedlungsgebiete sind aus Gründen des Freiraum- und des Klimaschutzes, aber auch wegen der effizienten Auslastung der bestehenden Infrastruktur und möglichst geringer Kosten zur Schaffung neuer Infrastruktur für die weitere Siedlungsflächenentwicklung von großer Bedeutung.

Die Auswahl und Wichtung der Kriterien zur Bestimmung der Gemeinden mit Anteil am Gestaltungsraum Siedlung orientieren sich auf das übergeordnete Ziel, eine kompakte, verkehrsvermeidende, infrastrukturell gut erschlossene Siedlungsstruktur zu erhalten bzw. zu schaffen. Der Schwerpunkt wurde auf die Anbindung an einen leistungsfähigen SPNV gelegt. Eine nicht bzw. mangelhaft vorhandene Anbindung an den SPNV stellt jedoch kein Ausschlusskriterium dar. Wenn eine Gemeinde mit den anderen Kriterien die Abschneidegrenze von fünf Punkten erreicht, zählt sie trotzdem zu den Gemeinden mit Anteil am Gestaltungsraum Siedlung. Die Ergebnisse von Prüfschritt 2 sind in Tabelle 3.4 dargestellt.

3.2 Konkrete räumliche Abgrenzung des Gestaltungsraumes Siedlung

Nach der Bestimmung der Gemeinden mit Anteil am Gestaltungsraum Siedlung erfolgte GIS-basiert die konkrete räumliche Abgrenzung des Gestaltungsraumes Siedlung. Auch in diesem Analyseschritt werden die dem Gesamtmodell zu Grunde liegenden Ziele einer kompakten, verkehrsvermeidenden Siedlungsstruktur verfolgt.

Folgende Prüfschritte wurden dabei vollzogen:

- Analyse des Bestandes bezüglich einer kompakten Siedlungsstruktur
- Analyse der vorhandenen Planungskulisse bezüglich einer kompakten Siedlungsstruktur
- Berücksichtigung des Freiraumverbundes
- Berücksichtigung weiterer Raumwiderstände
- Arrondierung und Generalisierung

Auch bei der konkreten räumlichen Abgrenzung des Gestaltungsraumes Siedlung besitzt die SPNV-Anbindung einen übergeordneten Stellenwert. So wird zunächst innerhalb der Gemeinden mit Anteil am Gestaltungsraum Siedlung ein 3-km-Radius um die SPNV-Haltepunkte gezogen. Dieser stellt den Suchraum für den Gestaltungsraum Siedlung dar. Innerhalb der Drei-Kilometer-Einzugsbereiche kann angenommen werden, dass eine schnelle Zubringung zu den SPNV-Haltepunkten durch Angebote des übrigen ÖPNV oder mit dem Fahrrad gewährleistet ist.

Neben einer gut erschlossenen wird eine kompakte Siedlungsstruktur angestrebt. Daher wurden in einem nächsten Schritt die Siedlungsgebiete von Gemeinden erfasst, die durchgehend mit dem Berliner bzw. Potsdamer Siedlungsgebiet verbunden sind. Bei Gemeinden, deren kriteriengerechte Siedlungsgebiete keinen Siedlungszusammenhang zu den Kernstädten Berlin und Potsdam aufweisen, wird die durchgehende Siedlungsstruktur ausgehend vom Hauptortsteil bzw. funktionsstärksten Ortsteil der Gemeinde erfasst. Ebenso wurde die Anbindung der Siedlungsgebiete an das Hauptverkehrsstraßennetz überprüft. Dieses Kriterium stellt allerdings gegenüber der SPNV-Anbindung ein untergeordnetes Kriterium dar.

Anschließend wurde neben dem Siedlungsbestand die vorhandene Planungskulisse, d.h. die vorbereitende und die verbindliche Bauleitplanung für Wohnsiedlungsflächen hinsichtlich einer kompakten Siedlungsstruktur überprüft. Im Ergebnis dieser Prüfschritte entsteht die Gebietskulisse „Bestand und Planung“, die in weiteren Schritten räumlich konkretisiert wird.

Da sich eine Überlagerung der Raumordnungsgebiete Gestaltungsraum Siedlung und Freiraumverbund ausschließt, wurde der Gestaltungsraum Siedlung bei der Abwägung des Freiraumverbundes als besonders gewichtiger Belang der Raumordnung berücksichtigt. Dies erfolgte bei der Festlegung des Freiraumverbundes durch Ausschneiden von sich überlagernden Flächen.

In einem weiteren Schritt wird der Gestaltungsraum Siedlung um potenzielle Siedlungsflächen ergänzt, soweit sie nicht im Konflikt mit dem Freiraumverbund stehen und Raumwiderstände wie Schutzgebiete, größere geschlossene Waldgebiete, größere Gewässer, Verkehrsstrassen oder Windeignungsgebiete aus raumordnerischer Sicht nicht entgegenstehen.

Bedingt durch das Punkteraster (Rasterzellengröße 25 ha) werden abschließend maßstabsgerechte Generalisierungen und Arrondierungen der Flächenkulisse vorgenommen.

Anlagen:

Tabelle 3.3: Eignung der Bahnhöfe im Berliner Umland

Bewertung	Halt RB/RE	Halt S-Bahn	Entfernung vom Berliner S-Bahn-Ring		keine längeren eingleisigen Abschnitte	Entfernung von Potsdam Hbf.		gesamt
	1 Pkt.	1 Pkt.	< 22 km = 2 Pkt. < 25km = 1 Pkt.	Punkte Entf.	1 Pkt.	< 15km = 1 Pkt.	Punkte Entf.	ab 3 Pkt. geeignet
<i>Nordbahn</i>								
Hohen Neuendorf								
Hohen Neuendorf	0	1	16	2	1			4
Borgsdorf	0	1	22	2	1			4
Birkenwerder	1	1	19	2	1			5
Oranienburg								
Lehnitz	0	1	25	1	1			3
Oranienburg	1	1	26	0	1			3
Sachsenhausen Nord	1	0	26	0	1			2
<i>Niederbarnimer Bahn</i>								
Schönerlinde	1	0	15	2	1			4
Schönwalde	1	0	18	2	1			4
Basdorf	1	0	22	2	0			3
Wandlitz	1	0	26	0	0			1
Wandlitzsee	1	0	28	0	0			1
Klosterfelde	1	0	32	0	0			1
Lottschensee	1	0	35	0	0			1
Mühlenbecker Land								
Zühlsdorf	1	0	25	1	0			2
Oranienburg								
Wensickendorf	1	0	28	0	0			1
<i>Stettiner Bahn</i>								
Panketal								
Röntgental	0	1	14	2	1			4
Zepernick	0	1	16	2	1			4
Bernau								
Bernau-Friedenstal	0	1	18	2	0			3
Bernau	1	1	20	2	1			5
<i>Wriezener Bahn</i>								
Ahrensfelde								
Ahrensfelde-Friedhof	1	0	13	2	1			4
Ahrensfelde Nord	1	0	14	2	1			4
Blumberg	1	0	13	2	0			3
Werneuchen								
Seefeld	1	0	22	2	0			3

Bewertung	Halt RB/RE	Halt S-Bahn	Entfernung vom Berliner S-Bahn-Ring		keine längeren eingleisigen Abschnitte	Entfernung von Potsdam Hbf.		gesamt
	1 Pkt.	1 Pkt.	< 22 km = 2 Pkt. < 25km = 1 Pkt.	Punkte Entf.	1 Pkt.	< 15km = 1 Pkt.	Punkte Entf.	ab 3 Pkt. geeignet
Werneuchen	1	0	27	0	0			1
<i>Ostbahn</i>								
Hoppegarten								
Birkenstein	0	1	12	2	1			4
Hoppegarten	0	1	14	2	1			4
Neuenhagen	0	1	16	2	1			4
Fredersdorf- Vogeldsdorf								
Fredersdorf	0	1	19	2	1			4
Petershagen- Eggersdorf								
Petershagen Nord	0	1	22	2	1			4
Strausberg								
Strausberg	1	1	25	1	1			4
Hegermühle	0	1	29	0	0			1
Strausberg Stadt	0	1	33	0	0			1
Strausberg Nord	0	1	35	0	0			1
<i>Frankfurter Bahn</i>								
Berlin								
Rahnsdorf	0	1	17	2	1			4
Wilhelmshagen	0	1	19	2	1			4
Erkner	1	1	22	2	1			5
Grünheide								
Fangschleuse	1	0	28	0	1			2
<i>Görlitzer Bahn</i>								
Eichwalde	0	1	17	2	1			4
Zeuthen	0	1	20	2	1			4
Wildau	0	1	23	1	1			3
Königs Wusterhausen								
Königs Wusterhausen	1	1	26	0	1			3
Zeesen	1	0	29	0	1			2
Niederlehme	1	0	28	0	0			1
Zernsdorf	1	0	31	0	0			1
Kablow	1	0	33	0	0			1
Schönefeld	1	1	15	2	1			5
<i>Dresdner Bahn</i>								
Blankenfelde-Mahlow								

Bewertung	Halt RB/RE	Halt S-Bahn	Entfernung vom Berliner S-Bahn-Ring		keine längeren eingleisigen Abschnitte	Entfernung von Potsdam Hbf.		gesamt
	1 Pkt.	1 Pkt.	< 22 km = 2 Pkt. < 25km = 1 Pkt.	Punkte Entf.	1 Pkt.	< 15km = 1 Pkt.	Punkte Entf.	ab 3 Pkt. geeignet
Mahlow	0	1	13	2	0			3
Blankenfelde	1	1	16	2	1			5
Dahlewitz	1	0	18	2	1			4
Rangsdorf	1	0	21	2	1			4
<i>Anhalter Bahn</i>								
Teltow								
Teltow Stadt	0	1	11	2	1			4
Teltow	1	0	12	2	1			4
Großbeeren	1	0	15	2	1			4
Ludwigsfelde	1	0	21	2	1			4
<i>Stamm- bahn/Magdeburger Bahn</i>								
Potsdam								
Medienstadt Babelsberg	1	0	18	2	1	12	1	5
Nuthetal								
Rehbrücke	1	0	21	2	1	15	1	5
Michendorf								
Wilhelmshorst	1	0	24	1	1	19		3
Michendorf	1	0	27	0	1	22		2
Seddiner See								
Seddiner See	1	0	31	0	1	26		2
Potsdam								
Griebnitzsee	1	1	16	2	1	4	1	6
Babelsberg	0	1	19	2	1	1	1	5
Hauptbahnhof	1	1	20	2	1	0	1	6
Charlottenhof	1	0	23	1	1	2	1	4
Pirschheide	1	0	26	0	1	5	1	3
Schwielowsee								
Caputh-Geltow	1	0	29	0	0	9	1	2
Schwielowsee	1	0	30	0	0	10	1	2
Ferch-Lienewitz	1	0	35	0	0	15	1	2
Potsdam								
Sanssouci	1	0	25	1	1	5	1	4
Werder	1	0	31	0	1	10	1	3
Potsdam								
Golm	1	0	29	0	1	8	1	3
Marquardt	1	0	32	0	1	15	1	3

Bewertung	Halt RB/RE	Halt S-Bahn	Entfernung vom Berliner S-Bahn-Ring		keine längeren eingleisigen Abschnitte	Entfernung von Potsdam Hbf.		gesamt
	1 Pkt.	1 Pkt.	< 22 km = 2 Pkt. < 25km = 1 Pkt.	Punkte Entf.	1 Pkt.	< 15km = 1 Pkt.	Punkte Entf.	ab 3 Pkt. geeignet
Wustermark								
Priort	1	0	38	0	1	21		2
Ludwigsfelde								
Saarmund	1	0	35	0	1	40		2
<i>Lehrter Bahn</i>								
Dallgow-Döberitz	1	0	17	2	1			4
Wustermark								
Elstal	1	0	20	2	1			4
Wustermark	1	0	25	1	1			3
<i>Hamburger Bahn</i>								
Falkensee								
Seefeld	1	0	14	2	1			4
Falkensee	1	0	16	2	1			4
Finkenkrug	1	0	19	2	1			4
Brieselang	1	0	22	2	1			4
<i>Kremmener Bahn</i>								
Hennigsdorf	1	1	18	2	0			4
Velten	1	0	24	1	0			2
Oberkrämer								
Bärenklau	1	0	27	0	0			1
Vehlefanz	1	0	30	0	0			1
Schwante	1	0	32	0	0			1
<i>S-Bahn-Ring</i>								
Mühlenbecker Land Mühlenbeck Mönch- mühle	0	1	15	2	1			4
Schönfließ	0	1	19	2	1			4
Hohen Neuendorf								
Bergefeld	0	1	20	2	1			4

Gemeinde	Gestaltungsraum Siedlung	Bevölkerung gesamt 2015	Punkte Bevölkerung	Arbeitsplätze 2015	Punkte Arbeitsplätze	liegt auf radialer SPNV-Achse (2 Punkte)	SPNV geeignet (2 Punkte)	räumlich- funktionaler Verbund	EW / ha Sied- lungsfläche Wohnen 2014	Punkte EW / ha Siedlungsfläche Wohnen	Anteil Gewerbe an Siedlungsfläche (2013-2015)	Punkte Anteil Gewerbe an Siedlungsflächen	Punkte gesamt
Berlauer bei Berlin	j	37.169	1	10.379	1	2	2	1	54	1	17,27%	1	9
Hennigsdorf	j	26.264	1	10.595	1	2	2	1	88	1	37,86%	1	9
Hoppegarten	j	17.636	1	7.076	1	2	2	1	40	1	15,95%	1	9
Teltow	j	25.483	1	10.833	1	2	2	1	63	1	14,08%	1	9
Rangsdorf	j	10.848	1	2.823	1	2	2	1	38	1	13,63%	1	9
Neuenhagen bei Berlin	j	17.593	1	3.744	1	2	2	1	35	0	13,31%	1	8
Ahrensfelde	j	12.954	1	4.849	1	2	2	1	36	1	8,45%	0	8
Strausberg	j	26.213	1	8.559	1	2	2	1	63	1	6,58%	0	8
Falkensee	j	42.634	1	7.772	1	2	2	1	37	1	7,87%	0	8
Großbeeren	j	8.398	0	6.473	1	2	2	1	64	1	73,49%	1	8
Ludwigfelde	j	25.030	1	13.252	1	2	2	0	87	1	48,70%	1	8
Oranienburg	j	43.526	1	16.754	1	2	2	1	33	0	14,35%	1	8
Wildau	j	9.978	0	5.775	1	2	2	1	51	1	31,65%	1	8
Werder (Havel)	j	24.856	1	6.061	1	2	2	0	46	1	16,19%	1	8
Königs Wusterhausen	j	35.765	1	9.213	1	2	2	1	33	0	15,26%	1	8
Fredersdorf-Vogelsdorf	j	13.104	1	2.758	1	2	2	1	29	0	13,19%	1	8
Hohen Neuendorf	j	25.519	1	3.372	1	2	2	1	35	0	1,30%	0	7
Panketal	j	20.131	1	2.288	1	2	2	1	34	0	0,84%	0	7
Blankenfelde-Mahlow	j	26.319	1	8.188	1	2	2	1	34	1	12,05%	0	7
Brieselang	j	11.484	1	3.793	1	2	2	0	30	0	31,11%	1	7
Erkner	j	11.668	1	2.393	1	2	2	0	54	1	7,32%	0	7
Gliencke/Nordbahn	j	12.155	1	1.567	0	2	2	1	44	1	0,00%	0	7
Schönefeld	j	14.190	1	14.436	1	0	0	1	52	1	34,49%	1	7
Velten	j	11.766	1	4.583	1	2	2	1	57	1	32,90%	1	7
Nuthetal	j	8.930	0	1.811	0	2	2	1	45	1	10,23%	0	6
Birkenwerder	j	8.019	0	2.062	1	2	2	1	33	0	3,67%	0	6
Dallgow-Döberitz	j	9.700	0	1.890	0	2	2	1	39	1	3,44%	0	6
Michendorf	j	12.178	1	2.169	0	2	2	0	31	0	3,33%	0	6
Petershagen/Eggersdorf	j	14.520	1	1.470	0	2	2	1	24	0	1,89%	0	6
Wandlitz	j	22.095	1	3.673	1	2	2	0	29	0	11,53%	0	6
Werneuchen	j	8.321	0	2.437	1	2	2	0	32	0	24,78%	1	6
Zeuthen	j	11.106	1	1.574	0	2	2	1	30	0	1,65%	0	6
Wustermark	j	8.683	0	4.157	1	2	2	0	28	0	56,69%	1	6
Kleinmachnow	j	20.655	1	5.635	1	0	0	1	49	1	15,04%	1	5
Eichwalde	j	6.426	0	694	0	2	2	1	35	0	1,26%	0	5
Oberkrämer	j	10.876	1	2.231	1	2	2	0	28	0	19,40%	1	5
Schulzendorf	j	7.872	0	551	0	2	2	1	24	0	0,53%	0	5
Stahnsdorf	j	15.127	1	5.504	1	0	0	1	43	1	14,73%	1	5
Mühlenbecker Land	n	14.795	1	2.114	1	0	0	0	26	0	2,20%	0	4
Rüdersdorf bei Berlin	n	15.313	1	5.538	1	0	0	0	36	1	26,60%	1	4
Schwielowsee	n	10.494	1	1.705	0	2	2	0	38	1	5,42%	0	4
Seddiner See	n	4.349	0	1.791	0	2	2	0	58	1	36,66%	1	4
Grünheide (Mark)	n	8.327	0	2.776	1	2	2	0	30	0	57,37%	1	4
Mittenwalde	n	8.898	0	4.229	1	0	0	0	24	0	32,36%	1	2
Altlandsberg	n	9.158	0	2.160	1	0	0	0	28	0	5,40%	0	1
Leegebusch	n	6.678	0	750	0	0	0	0	40	1	1,81%	0	1
Schöneiche bei Berlin	n	12.311	1	1.789	0	0	0	0	29	1	9,55%	0	1
Woltersdorf	n	8.092	0	1.498	0	0	0	0	32	0	2,42%	0	0
Gosen-Neu Zittau	n	3.055	0	618	0	0	0	0	33	0	6,13%	0	0
Schönwalde-Glien	n	9.351	0	1.641	0	0	0	0	25	0	5,65%	0	0

Tabelle 3.4: Bestimmung der Gemeinden mit Anteil am Gestaltungsraum Siedlung

Datendokumentation:

Anteil der Gewerbe- an den Siedlungsflächen 2013-2015 – Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (AfS); Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) - Gewerbeflächenerfassung; eigene Berechnung GL

Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 06/2015 – Bundesagentur für Arbeit

ATKIS – BasisDLM 2017 Objektgruppe Siedlung – Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB)

ATKIS – BasisDLM 2017 Objektgruppe Verkehr – Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB)

Bevölkerungsstand 12/2015 – Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (AfS)

Digitale Orthophotos (DOP) 2014/15 – Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB)

Einwohnerinnen und Einwohner je Hektar Siedlungsfläche Wohnen 2014 – Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (AfS); eigene Berechnung GL

Flora-Fauna-Habitat-Gebiete (FFH) Brandenburg 2017/ Berlin 2017 – Landesamt für Umwelt (LfU); Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK)

Freiraumverbund 2017 - LEP HR 2. Entwurf – Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL)

Naturschutzgebiete (NSG) Brandenburg 2016/ Berlin 2017 – Landesamt für Umwelt (LfU); Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK)

Netzpläne und VBB-Haltestellen 2017 – VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Landschaftsschutzgebiete (LSG) Brandenburg 2016/ Berlin 2017 – Landesamt für Umwelt (LfU); Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK)

Vorrang- und Vorbehaltsgebiete oberflächennahe Rohstoffe - Regionalplan Havelland-Fläming 2015; Teilregionalplan Uckermark-Barnim 2016; Teilregionalplan Prignitz-Oberhavel 2012; Teilregionalplan Lausitz-Spreewald 1998 – Regionale Planungsgemeinschaften

Windeignungsgebiete - Regionalplan Havelland-Fläming 2015; Teilregionalplan Uckermark-Barnim 2016; Teilregionalplan Oderland-Spree 2004 und 3. Entwurf vom 30.01.2017; Teilregionalplan Prignitz-Oberhavel 2003 und Entwurf vom 26.04.2017; Teilregionalplan Lausitz-Spreewald 2016 – Regionale Planungsgemeinschaften

Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen in rechtswirksamen Bebauungsplänen Stand 2017 – Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV)

Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen in wirksamen Flächennutzungsplänen Stand 2017 – Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV)