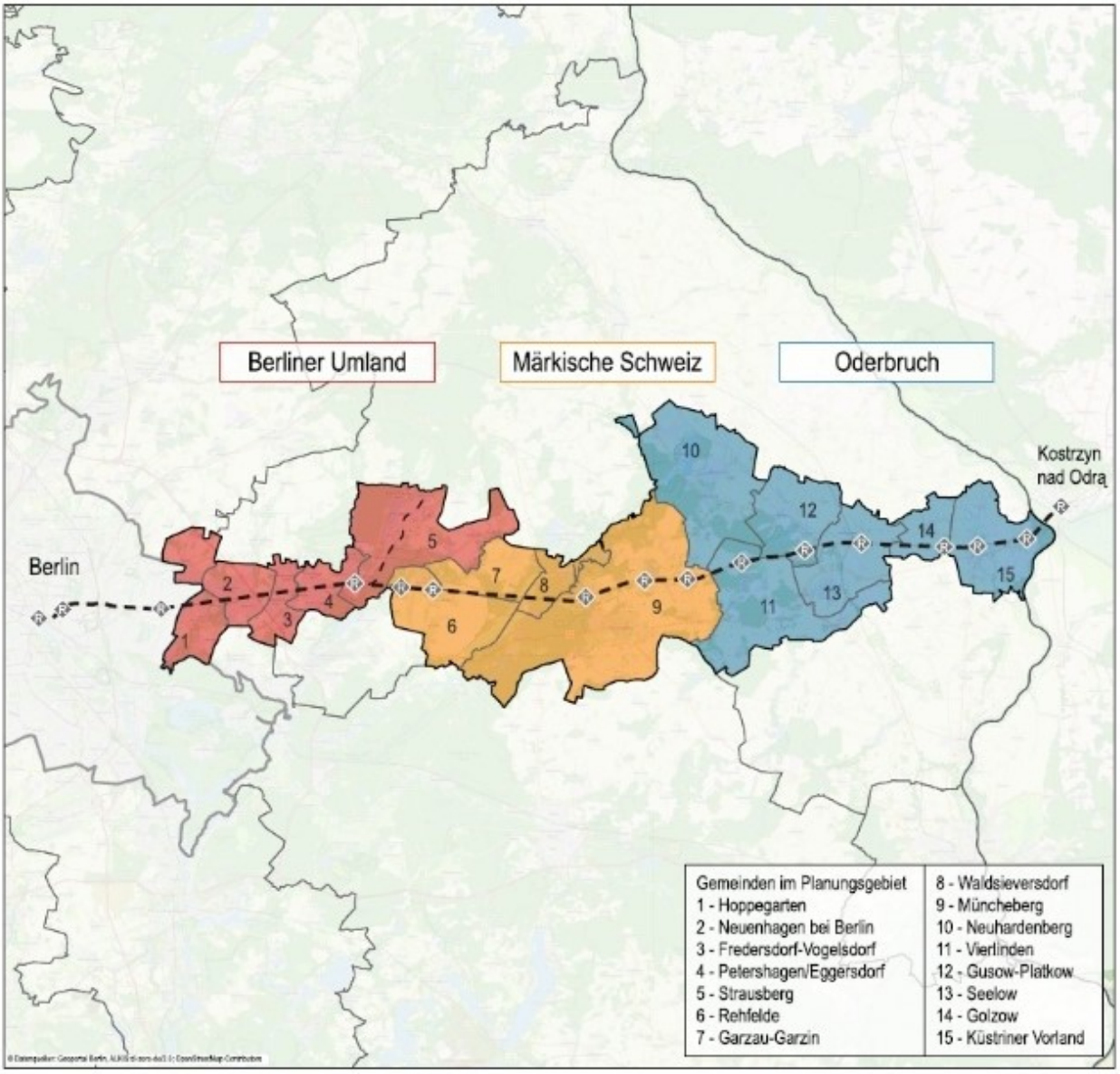
LANDKREIS MÄRKISCH-ODERLAND

Konzept Entwicklungsachse Ostbahn



Planergemeinschaft

Auftraggeber

Landkreis Märkisch-Oderland, Der Landrat, Wirtschaftsamt
Puschkinplatz 12, 15306 Seelow
Telefon: (03346) 850 7614
wirtschaftsamt@landkreismol.de
www.maerkisch-oderland.de
Rainer Schinkel, Beigeordneter und Fachbereichsleiter 1, Jörg Schleinitz, Leiter Fachdienst, Manuela Ewert, Sachbearbeiterin Wirtschaftsförderung

Auftragnehmerin

Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG
Lietzenburger Straße 44, 10789 Berlin
Telefon(030) 885 914 -0
www.planergemeinschaft.de
Dirk Spender, Projektleitung, Mitarbeit Thomas Krahl, Tom Dauer, Layout Anna Luxat, Annika Horz

Kooperationspartner

empirica ag
Kurfürstendamm 234, 10719 Berlin
Telefon (030) 884 795 0
www.empirica-institut.de
Dr. Benjamin Otto

STIC Wirtschaftsfördergesellschaft Märkisch-Oderland mbH
Garzauer Chaussee, 15344 Strausberg
Tel: 03341/335 214
www.stic.de
Andreas Jonas, Geschäftsführer

Organisationsentwicklung | Teamcoaching | Beratung
Johanne-Reitze-Weg 7, 22337 Hamburg
Telefon +49 179 4984689
juliaerbut.me
Julia Erbut

Förderhinweis

Dieses Konzept wurde gefördert durch das Land Brandenburg. Die Gewährung der Zuwendung erfolgt auf Grundlage der Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von gemeinsamer Flächennutzungsplanung, Bebauungsplänen und planerischer Maßnahmen der Landesentwicklung sowie der Projektkoordination/dem Projektmanagement von Planungsprozessen im Land Brandenburg (Planungsförderungsrichtlinie 2023 – PFR 2023).
Bewilligungsbehörde: Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV)
Zuwendungsbescheid-Nummer: PFR/641027/2023

Stand

Berlin, Februar 2026

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	Einführung	4
1.1	Anlass und Ziel des Entwicklungskonzepts Ostbahn	4
1.2	Bearbeitungsteam und methodisches Vorgehen	4
1.3	Zeit- und Ablaufplan	5
1.4	Bearbeitungsgebiet	6
2	Bestandsanalyse	7
2.1	Historische Bedeutung und zukünftige Funktion der Ostbahn	7
2.2	Einordnung in die Landesplanung	9
2.3	Der Achsenraum Ostbahn und seine drei Teilräume	16
2.4	Bevölkerung und Demographie	17
2.5	Wirtschaft	20
2.6	Naturraum	24
2.7	Verkehr	25
2.8	Wohnen und zentrale Orte	26
2.9	Akteure und vorhandenen Netzwerkstrukturen	28
2.10	Wirtschaftsbezogene Potenziale	30
2.11	SWOT-Analyse des Achsenraums und der drei Teilräume	32
3	Schlüsselvorhaben Ostbahn	36
3.1	Allgemeines zum Projekt „Ausbau Ostbahn" der DB InfraGO	36
3.2	Ableitungen aus vorhandenen Planungen und Konzepten	46
3.3	Zusammenfassung der Erkenntnisse aus dem Beteiligungsverfahren	49
3.3.1	Erster Workshop, April 2025	49
3.3.2	Zweiter Workshop, September 2025	50
4	Leitbild, Handlungsfelder und Entwicklungsziele	51
4.1	Leitbild	51
4.2	Handlungsfelder	53
4.3	Räumliche Teilbereiche	54
4.4	Maßnahmenvorschläge für den Entwicklungskorridor Ostbahn	60
4.4.1	Verkehr und Mobilität	60
4.4.2	Wirtschaft und Gewerbeflächen	61
4.4.3	Arbeitskräfte + Bildung, Teilhabe + soziale Gerechtigkeit, Wohnumfeldqualität	62
4.4.4	Netzwerkorganisation + Kommunikation	63
4.4.5	Grenzüberschreitende Kooperation	63
5	Fazit und Empfehlungen	65

1 Einführung

1.1 Anlass und Ziel des Entwicklungskonzepts Ostbahn

Die Landesregierung von Brandenburg hat 2021 die Regionalentwicklungsstrategie (RES) im Land Brandenburg neu ausgerichtet und verfolgt eine nachhaltige, klimaneutrale und ressourcenschonende Regionalentwicklung. Im Landkreis Märkisch-Oderland befindet sich das **Schlüsselvorhaben „Entwicklungskorridor Ostbahn klimagerecht - innovativ - grenzüberschreitend",** mit dem die aus der Metropole Berlin ausgehenden Entwicklungsimpulse in die Peripherie weitergetragen werden sollen. Gleichzeitig ist beabsichtigt, Ostbrandenburg stärker mit dem Nachbarland Polen zu verknüpfen und die politischen Ziele der europäischen Integration voranzutreiben. Der Ausbau eines gemeinsamen deutsch-polnischen Wirtschaftsraums an der Oder ist ein Zukunftsprojekt von überregionaler ökonomischer Bedeutung. Die Ostbahn stellt somit ein Schlüsselvorhaben für die Entwicklung einer ganzen Region dar.

Die Länder Berlin und Brandenburg haben sich intensiv um die Aufnahme der Ostbahn ins europäische Kernnetz TEN-T bemüht. Da die Ostbahn nicht Teil der Infrastrukturprojekte von i2030 ist, ist die Förderung durch die Europäische Union in Kombination mit Bundesmitteln anzustreben, um dieses wichtige Infrastrukturprojekt voranzubringen und den dringend benötigten zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke zu realisieren.

Die Inhalte des vorliegenden Gutachtens Konzept Entwicklungsachse Ostbahn sind:

- Stärkung der schienengebundenen Verkehrsinfrastruktur durch die Vernetzung der Hauptstadtregion Berlin mit der Wirtschaftsregion Gorzow Wlkp. /Kostrzyn nad Odrą,
- Bereitstellung von attraktiven Wirtschafts- und Siedlungsflächen für die Metropolregion mit dem Ziel der Sicherung einer zukunftsfähigen Wirtschaftsstruktur,
- Umsetzung von klima- und verkehrspolitischen Zielen der Europäischen Union sowie auf der Bundes- und der Landesebene,
- Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen für Bewohner*innen, insbesondere für die Berufspendler*innen,
- Regionalplanerische Begleitung des verkehrsinfrastrukturellen Ausbaus der Ostbahn für den Personen- und Güterverkehr sowie als Resilienzstrecke mit europäischer Bedeutung.

Das Konzept Entwicklungsachse Ostbahn soll dazu beitragen, den Wirtschaftsraum entlang des Entwicklungskorridors Ostbahn weiterzuentwickeln, die Vernetzung Akteure in der Region zu stärken bzw. die bestehenden Netzwerkstrukturen zu verstetigen und mit seinen Teilprojekten zu einem funktionalen Gesamtbild entwickelt werden.

1.2 Bearbeitungsteam und methodisches Vorgehen

Der Landkreis Märkisch-Oderland beauftragte im Juni 2024 die Erarbeitung des Konzepts „Entwicklungsachse Ostbahn" durch ein Bearbeitungsteam unter der Leitung der Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG. Das Team bringt neben dem regionalplanerischen Know-how in Kooperation mit der empirica ag, Berlin auch die gewünschten wirtschaftsanalytischen Kenntnisse ein und verfügt durch die Zusammenarbeit mit der STIC Wirtschaftsfördergesellschaft Märkisch-Oderland mbH über einen Zugang zu den regionalen Akteuren vor Ort. Für den Bereich der Projektkommunikation wirkt Julia Erbut mit. Der Anspruch des Bearbeitungsteams beinhaltet eine enge Zusammenarbeit mit den regionalen Stakeholdern, um die **wirtschaftliche Entwicklung für den Zeitraum 2035/2040** zu beschreiben und eine integrierte regionale Entwicklungsstrategie zu entwickeln.

Das methodische Vorgehen und die Beteiligung der regionalen Akteure beinhalten die Aufbereitung und Analyse vorhandener Gutachten, Studien, Daten und Planungen, eine Betrachtung und Einbeziehung

der vorhandenen Kommunikations- und Organisationsstrukturen und eine kontinuierliche Abstimmung der erarbeiteten Planungsergebnisse.

Für die Bestandsaufnahme der jeweiligen Planungsstände in den Teilprojekten wurden **Interviews** mit Vertreter*innen der beteiligten Kommunen und Ämter geführt. Die Erkenntnisse über den Arbeitsstand in den Teilprojekten war wichtig, um diese in das zu erarbeitende Gesamtkonzept zusammenführen bzw. dort einfließen lassen zu können.

Als Abschluss der **Bestandsanalyse** wurden die Ergebnisse dieses Arbeitsschrittes in einem ersten Workshop im April 2025 zusammen mit den Bürgermeister*innen reflektiert und abgestimmt. Dabei konnte herausgearbeitet werden, dass der Gesamtraum nicht als homogen betrachtet wird und sich in drei wirtschaftlich und strukturell unterschiedliche Teilräume gliedert (vgl. Kapitel 2.3). Diese Erkenntnis ist in das **Entwicklungskonzept** eingeflossen und wurde in einem zweiten Workshop im September 2025 nochmals bestätigt.

Als hilfreich bei der Bearbeitung hat sich die Kommunikation mit anderen Planungsbeauftragten in der Region erwiesen, da in der Region verschiedene Dienstleister mit dem Ziel der Wirtschaftsförderung tätig sind. Um **Synergien** zu heben und ggf. entstehende Doppelarbeiten zu vermeiden wurden die Zwischenergebnisse ausgetauscht und gemeinsame Abstimmungstermine organisiert.

1.3 Zeit- und Ablaufplan

Der nachfolgende Ablaufplan bildet das Vorgehen für die Erarbeitung des Konzepts Entwicklungsachse Ostbahn ab.

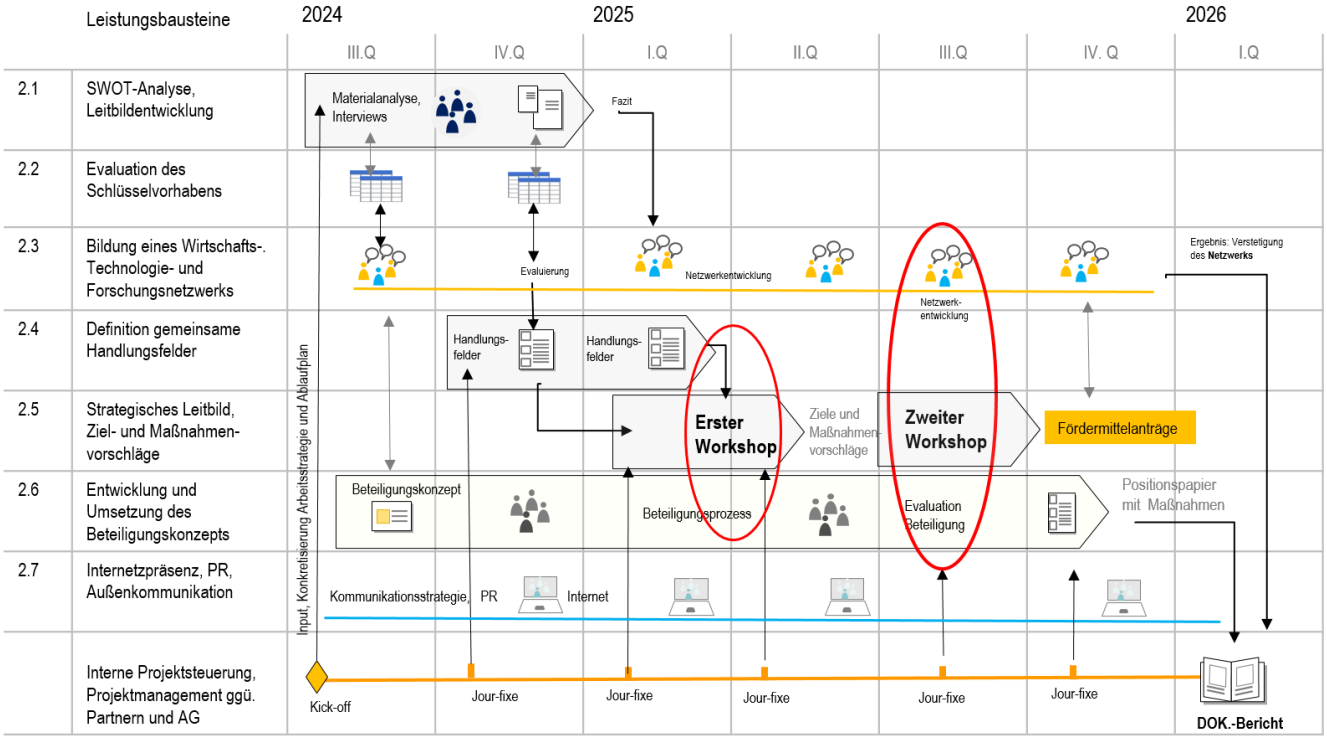


Abb. 1: Zeit- und Ablaufplan, Quelle: Planergemeinschaft

1.4 Bearbeitungsgebiet

Das zu bearbeitende Planungsgebiet für das Konzept Ostbahn wurde in der Ausschreibung vom Landkreis Märkisch-Oderland mit Benennung der darin enthaltenen Städte und Gemeinden definiert. Es umfasst 15 Kommunen im Landkreis Märkisch-Oderland, von Hoppegarten im Westen bis Küstriner Vorland im Osten.

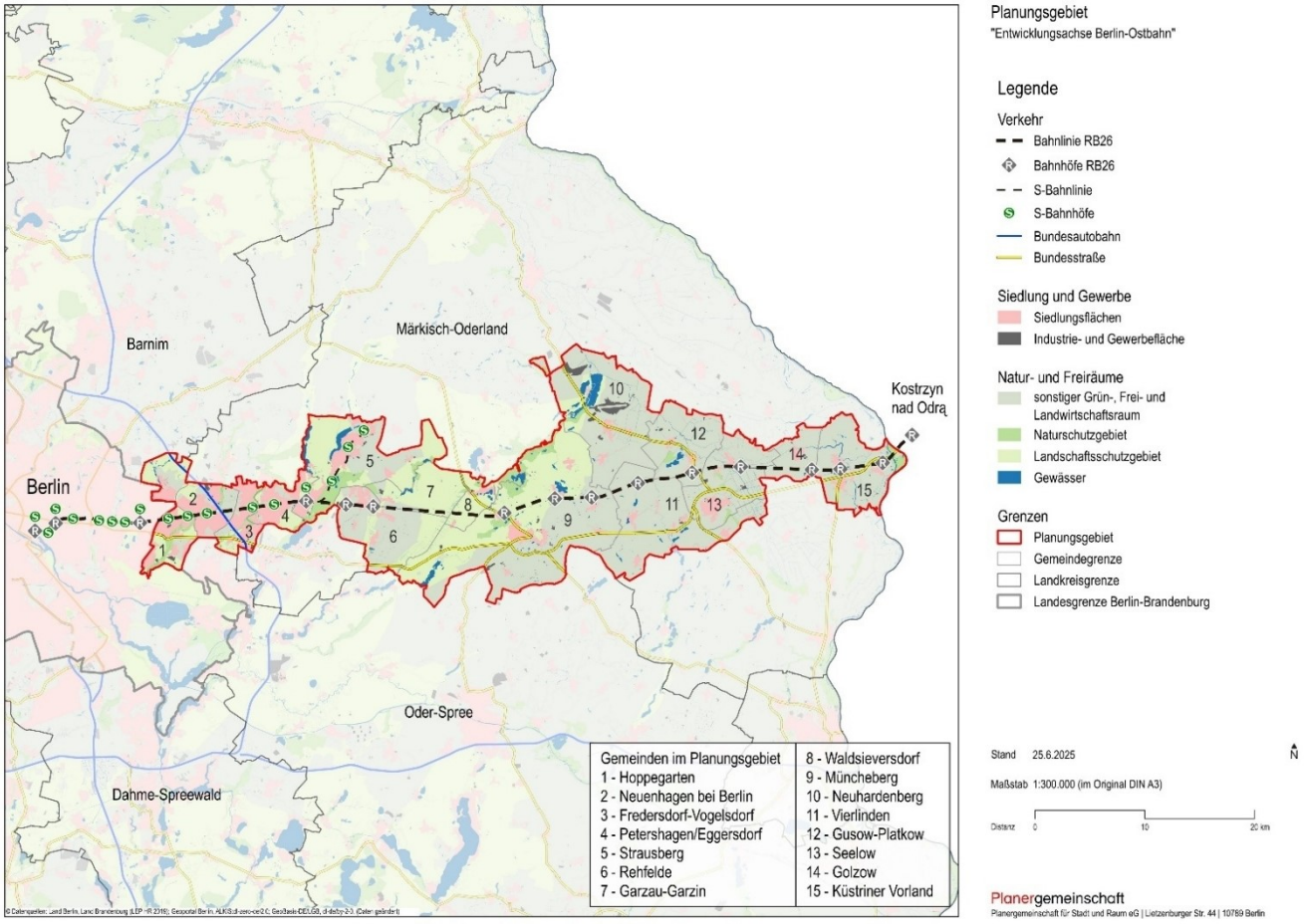


Abb. 2: Planungsgebiet Konzept Ostbahn, Quelle: Planergemeinschaft

2 Bestandsanalyse

2.1 Historische Bedeutung und zukünftige Funktion der Ostbahn

Geschichtlicher Hintergrund

Der Begriff Ostbahn (Preußische Ostbahn) bezeichnete im engeren Sinne die Eisenbahnverbindung von Berlin nach Ostpreußen, die über Königsberg bis an die russische Grenze bei Eydtkuhnen führte. Sie war die erste bedeutende Staatsbahn Preußens, deren Bau 1849 genehmigt wurde und die ab 1851 in Betrieb ging. Der Lückenschluss zwischen Küstrin und Berlin erfolgte im Jahr 1867. Endpunkt der Strecke in Berlin war der heutige Ostbahnhof. Im Laufe der Zeit wurde die Ostbahn zu einem umfangreichen Schienennetzwerk für den Personen- und Güterverkehr in den östlichen preußischen Provinzen ausgebaut. Schnell überstieg das Güterverkehrsaufkommen die prognostizierten Mengen, hauptsächlich wurden landwirtschaftliche Erzeugnisse in die Metropole Berlin transportiert. Schon bald zählte die Hauptstrecke zu den wichtigsten Eisenbahnmagistralen Europas. Bis in die 1930er Jahre erlebte die Ostbahn einen regen Aufschwung in der Personenbeförderung, die 750 km lange Strecke zwischen Berlin und Eydtkuhnen konnte in ca. 10 Stunden zurückgelegt werden. Nach dem Ende des 2. Weltkrieg wurde zwischen Berlin und Küstrin-Kietz als Reparationsleistung an die damalige Sowjetunion das zweite Gleis abgebaut. Dieser Streckenabschnitt verlor fortan für den grenzüberschreitenden Verkehr an Bedeutung. In Polen wurden große Teile der Strecke von den Polnischen Staatsbahnen (PKP) betrieben. Seit 1990 erlebt die Ostbahn wieder eine **verstärkte Wertschätzung und technische Erneuerung**. Seitdem wurden bereits einige Investitionen getätigt, um die Strecke zu modernisieren und den Zugverkehr zu verbessern. Mit der **Gründung der IGOB** (Interessengemeinschaft Ostbahn) im Jahr 2006 wurde von den anliegenden Kommunen das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung verfolgt. Durch die interkommunale Zusammenarbeit entlang der Ostbahn erfährt die Region im Landkreis MOL mittlerweile eine hohe öffentliche Wahrnehmung. Der Streckenabschnitt Berlin-Lichtenberg - Küstrin-Kietz - Kostrzyn wird seit 2005 von der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) als Regionalbahnlinie RB26 betrieben.

Ausbauplanung

Die Ostbahn soll aus Sicht der Länder Brandenburg und Berlin innerhalb des Verkehrsverbunds VBB durchgehend zweigleisig ausgebaut werden. Eine im November 2023, der Öffentlichkeit vorgestellte Studie zeigt, dass der Ausbau technisch machbar und verkehrlich sinnvoll ist. Es wurde vorgeschlagen, **die Infrastruktur in zwei Phasen auszubauen:** bis 2036 kann die Elektrifizierung mit drei zweigleisigen Begegnungsabschnitten erfolgen, im Anschluss daran ist der weitere Ausbau bis nach Kostrzyn nad Odrą möglich. Die dafür erforderlichen Kosten werden auf 1,2 bis 1,3 Mrd. Euro geschätzt. *„Aus Sicht der Länder Berlin und Brandenburg, der Woiwodschaft Lubuskie sowie des VBB ist der derzeitige Infrastrukturzustand der bislang nicht elektrifizierten, auf deutscher Seite abschnittsweise noch eingleisigen Strecke Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Krzyż nicht ausreichend, um den künftigen Anforderungen für ein bedarfsgerechtes und zukunftsfähiges Verkehrsangebot gerecht zu werden. Die Strecke soll daher im Zielzustand durchgehend zweigleisig, elektrifiziert, für 160km/h und für 740m lange Güterzüge ausgebaut sein.“*[1]

Die nachfolgende Kartendarstellung zeigt den Verlauf der Ostbahn über Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Krzyż Wielkopolski („Ostbahn“/Eisenbahnstrecke Nr. 203)

[1] Quelle: Berlin, Brandenburg, Lubuskie und der VBB - Positionspapier zum Ausbau der Ostbahn, https://unternehmen.vbb.de/presse/berlin-brandenburg-lubuskie-und-der-vbb-unterzeichnen-positionspapier-zum-ausbau-der-ostbahn, abgerufen am 29.7.2025

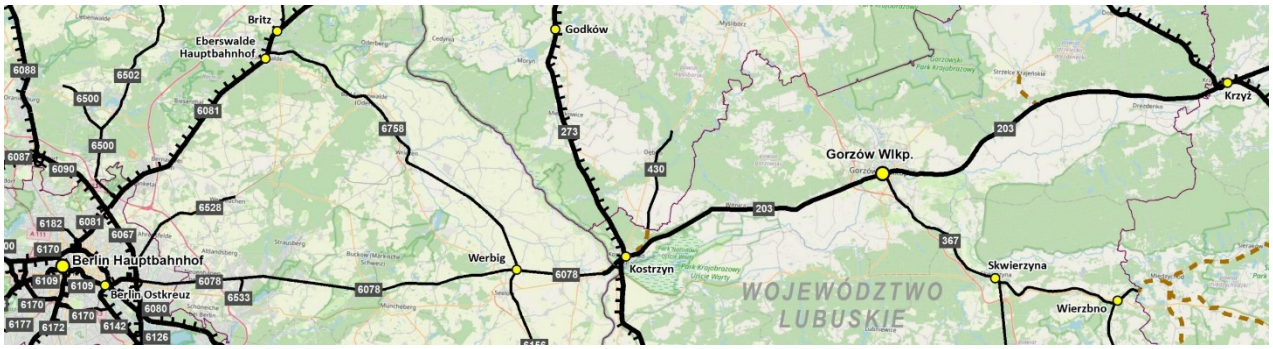


Abb. 3: Verlauf der Ostbahn, Quelle https://kooperation-ohne-grenzen.de/de/vbb-stellt-gemeinsames-positions-papier-zum-ausbau-der-ostbahn-vor/, abgerufen am 29.7.2025, mit freundlicher Genehmigung von Dr. Maciej Zathey, Dyrektor Instytutu Rozwoju Terytorialnego (Institut für Territoriale Entwicklung in Breslau (IRT)

Neubau der Oderbrücke

Vom Architekturwettbewerb zum Neubau der Eisenbahnbrücke zwischen Küstrin-Kietz und Kostrzyn bis zur Inbetriebnahme dauerte es 9 Jahre. Die alte Brücke wurde durch einen modernen Neubau ersetzt und ist bereits zweigleisig (bis Bahnhof Küstrin-Kietz) ausgelegt und gilt weltweit als eines der modernsten Brückenbauwerke im Eisenbahnverkehr. Ihre Bedeutung für die Region geht über die verkehrliche Funktion hinaus, sie gilt als ein wichtiges **politisches Symbol** für die deutsch-polnische Zusammenarbeit. Auf der polnischen Seite schließen sich an die 130m lange Bogenbrücke drei Vorlandbrücken mit einer Gesamtlänge von 260m an. Die Einweihung fand im Juli 2024 statt.

Planungsziele

Der Landkreis Märkisch-Oderland, die Interessengemeinschaft Ostbahn e.V. (IGOB), die Anrainergemeinden der Ostbahn sowie das Land Brandenburg unterstützen den Ausbau und die Modernisierung der Ostbahn gemeinsam. Durch den zweigleisigen Ausbau kann die Ostbahn auch als **Resilienzstrecke** genutzt werden und somit die Bahnverbindungen Berlin-Frankfurt (Oder) und Berlin-Szczecin entlasten. Eine Entlastung wird auch für die MIV-geprägte Verkehrsverbindung aus der Wirtschaftsregion Gorzow Wlkp. /Kostrzyn in die Hauptstadtregion Berlin erwartet.

In Verbindung mit der Linie 203 in Polen wirkt die Bahnstrecke als dringend notwendige verbesserte Anbindung der **deutsch-polnischen Umlandregionen** positiv für die Strukturentwicklung. Die Europäische Union, wie auch die Bundesrepublik, haben Ziele in der Klima- und Verkehrspolitik formuliert, die mit den Zielen der Ostbahnentwicklung im Einklang sind. In der Folge des Ukrainekrieges stellen Bundesregierung und Bundeswehr selbst Defizite in der Schieneninfrastruktur in West-Ost-Richtung fest.

TEN-V

Die Vision für das **Transeuropäische Verkehrsnetz im Jahr 2030** ist es, das Kernnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) fertig gestellt zu haben und die Qualität der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen deutlich zu verbessern. Bis dahin soll es möglich sein, alle größeren und mittleren Zentren im deutsch-polnischen Verflechtungsraum komfortabel mit der Bahn zu erreichen.

Darüber hinaus sollen die Wasserstraßen im deutsch-polnischen Verflechtungsraum deutlich intensiver für den Güterverkehr und den Tourismus genutzt werden.

Das planerische Ziel ist ein sozial, ökonomisch und ökologisch starker deutsch-polnischer Verflechtungsraum, in dem ein **nachhaltiges wirtschaftliches Wachstum** auch auf andere Regionen ausstrahlt.

Deshalb ist die Einordnung des Ausbaus der Ostbahn in das Transeuropäische Netz folgerichtig. Hier wird die die Funktion als Güter- und Personenverkehrstrasse (Personennah- und fernverkehr) gestaltet.

Unter Berücksichtigung der aktuellen geopolitischen Lage ist auch die Funktion für militärische Zwecke mit zu berücksichtigen.

i2030

Im Projekt i2030 planen die Länder Berlin und Brandenburg gemeinsam mit der Deutschen Bahn und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) den Ausbau der Schieneninfrastruktur in acht Ausbaukorridoren und einem Maßnahmenpaket für das S-Bahnnetz von Berlin ausgehend. Das betrifft für den Betrachtungsraum Entwicklungskorridor Ostbahn den Schienenabschnitt von Berlin bis Strausberg (S5). Hier steht die Schaffung der Infrastruktur für ein durchgängiges zweigleisiges Schienensystem für die S-Bahn (Personennahverkehr)im Vordergrund.

Da von Berlin bis nach Strausberg beide Trassen parallel in einem Korridor verlaufen, sind diese technisch zwar separat zu planen, aber bautechnisch gemeinsam zu gestalten (Bahnübergänge, Sperrzeiten für Baumaßnahmen, Schienenersatzverkehr, Materiallager für den Bau, u.a.).

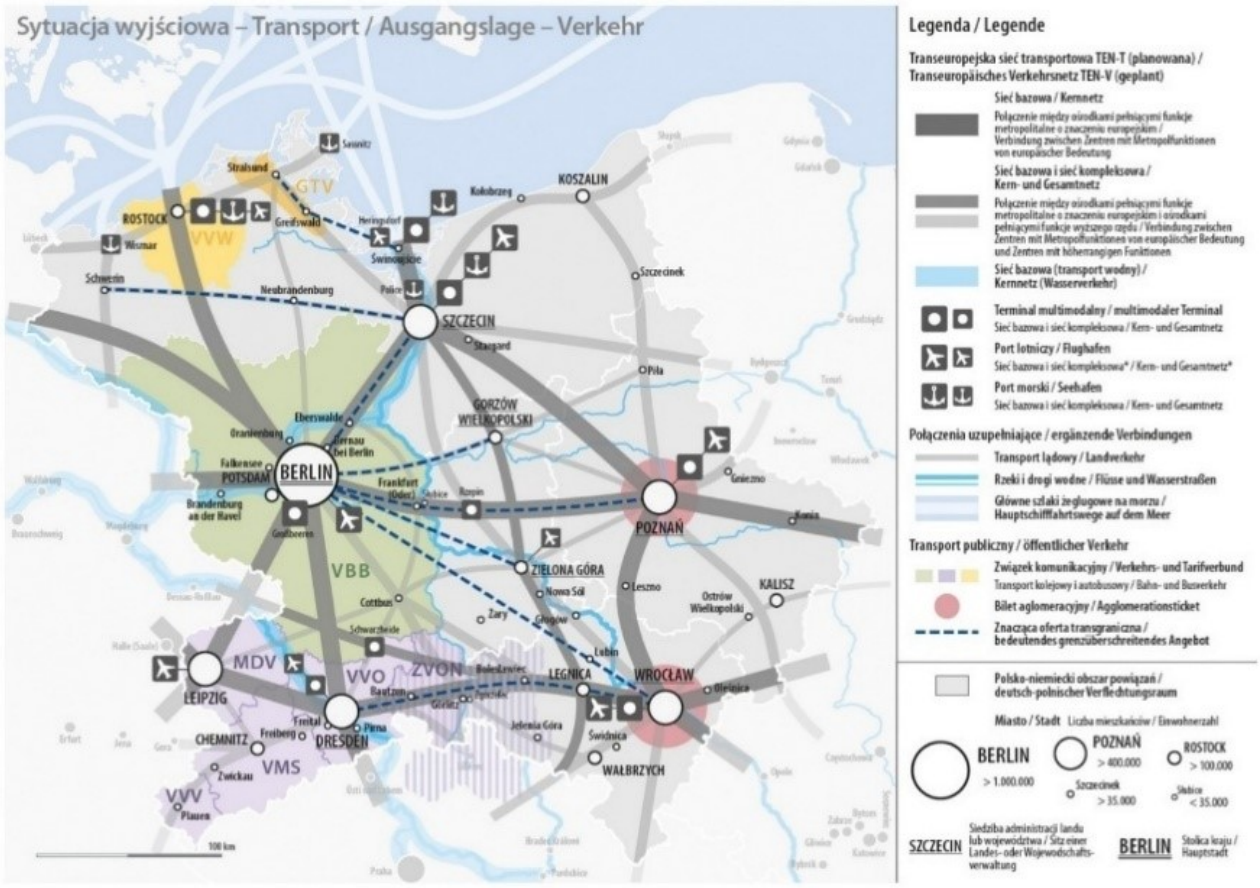


Abb. 4: Transport/Ausgangslage – Verkehr, Quelle: Deutsch-Polnisches Raumordnungssport, Gemeinsames Zukunftskonzept für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum – Vision 2030 (GZK 2030)

2.2 Einordnung in die Landesplanung

Mit der Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg wurden 2021 die Strategischen Leitplanken der Regionalentwicklung (SLP) mit möglichen Anwendungsfeldern verabschiedet. Diese beinhalten die Stärkung entlang der schienengebundenen Verkehrsachsen und deren Umfeld mit dem Ziel der Steigerung der Wertschöpfung sowie regional wirksame Angebote für Daseinsvorsorge und Wohnen

in den zentralen Orten. In der Metropolregion Berlin – Brandenburg werden elf Entwicklungsachsen dargestellt, die unterschiedliche Organisationsstrukturen aufweisen und jeweils wirtschaftlich zu profilieren sind. Die Entwicklungsachse Ostbahn ist in der folgenden Abbildung rot gekennzeichnet und reicht vom Bezirk Lichtenberg bis an die polnische Grenze nach Küstrin-Kietz.

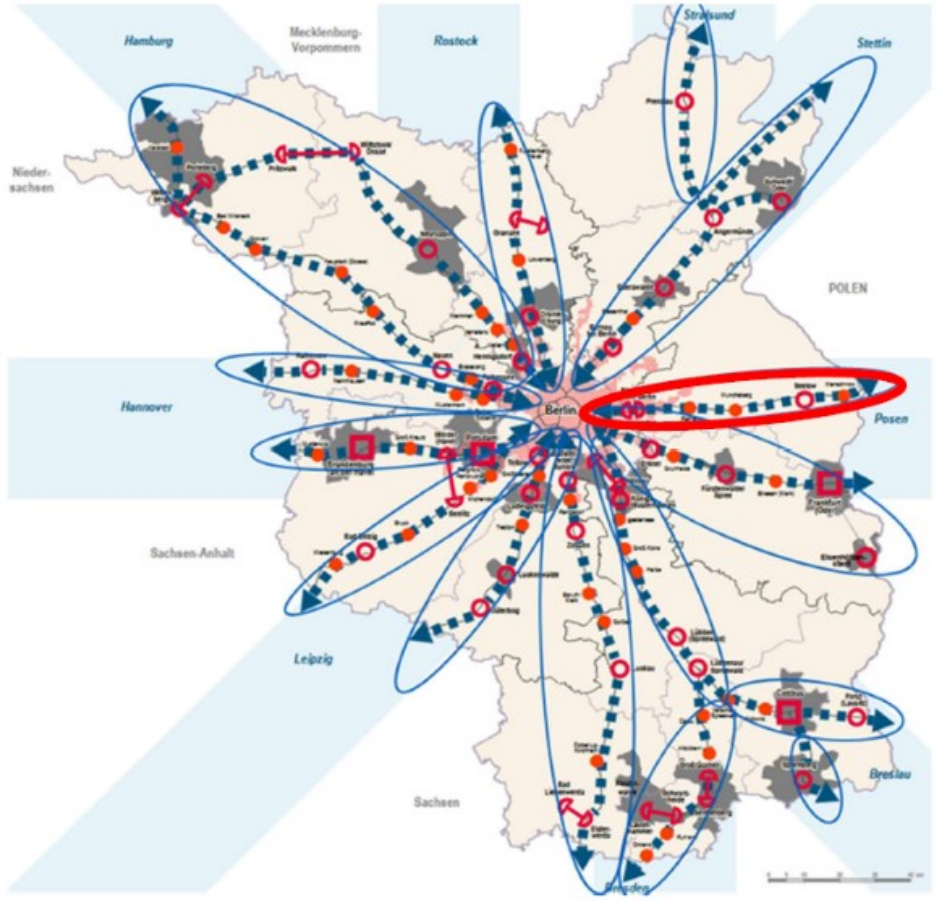


Abb. 5: Karte Entwicklungsachsen, Quelle Landesregierung Brandenburg Staatskanzlei (2021) Regionalentwicklungsstrategie

Im August 2024 hat die Landesregierung Brandenburg im Kabinettbeschluss *„Regionaler Zusammenhalt in Brandenburg. Eckpunkte der Regionalentwicklungsstrategie" (RES)* die strategischen Leitlinien für die regionale Entwicklung im Land Brandenburg beschrieben. Das Ziel der RES wird in der Förderung einer nachhaltigen und ausgewogenen Entwicklung gesehen, um die Lebensqualität zu verbessern und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Die Erstellung der Regionalen Entwicklungsstrategie für die Förderperiode 2023 - 2027 wurde aus Mitteln der Technischen Hilfe im Rahmen des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums 2014 - 2020 finanziert.

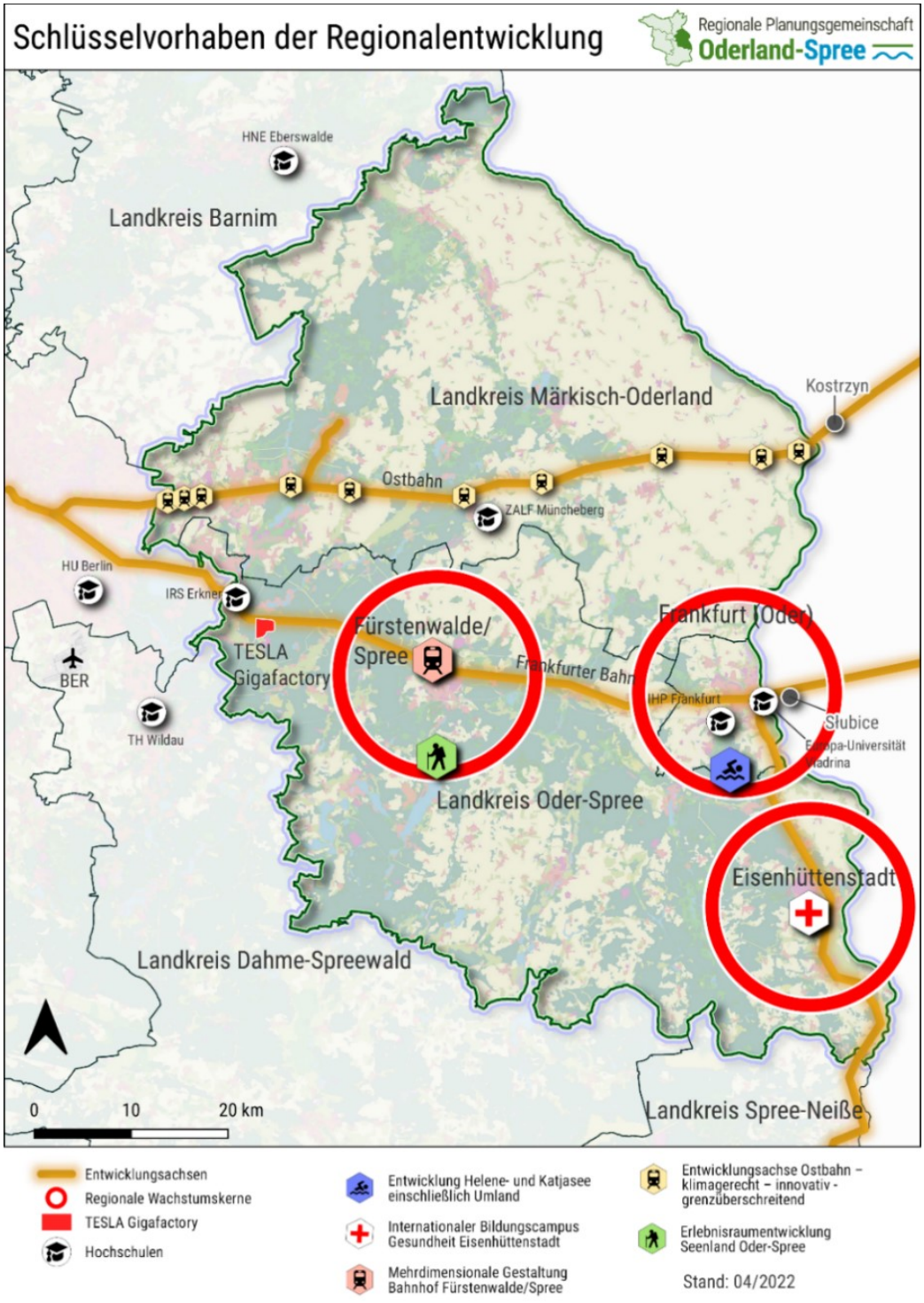


Abb. 6: Schlüsselvorhaben der Regionalentwicklung, Quelle RES 2022, https://brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.725365.de, abgerufen am 29.7.2025

Die Strategie legt den **Fokus auf eine stärkere Vernetzung der Regionen**, um voneinander zu profitieren und regionale Stärken zu fördern. Dabei sollen insbesondere die ländlichen Räume gestärkt werden, um Abwanderung zu verhindern und die Infrastruktur zu verbessern. Es wird betont, dass Innovationen, Digitalisierung und nachhaltige Wirtschaftsentwicklung zentrale Elemente sind, um die Zukunftsfähigkeit der Regionen zu sichern. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Förderung des **sozialen**

Zusammenhalts und die Verbesserung der Lebensqualität durch den Ausbau von Bildungs-, Kultur- und Freizeitangeboten. Die Strategie setzt auf eine enge **Zusammenarbeit** zwischen verschiedenen Akteuren wie Kommunen, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft, um gemeinsame Ziele zu erreichen.

Zudem wird die **Bedeutung des Klimaschutzes hervorgehoben**, wobei die Entwicklung erneuerbarer Energien und die Energieeffizienz im Mittelpunkt stehen. Insgesamt zielt die Strategie darauf ab, Brandenburg als lebenswertes, nachhaltiges und innovatives Land zu positionieren, das sowohl urbanen als auch ländlichen Räumen gerecht wird.

Räumliche Wirkungsweisen der Strategischen Leitplanken

Die **Strategischen Leitplanken** formulieren zehn herausgehobene landesweite Entwicklungsziele und setzen so den Rahmen für regionalpolitische Vorhaben. Sie verzahnen Strategien und Konzepte der einzelnen Ministerien der Landesregierung mit räumlichen Wirkungsweisen, z.B. indem sie das Ausstrahlen von Hochschulstandorten in ihr Umland fordern oder interkommunale Zusammenarbeit z.B. im Bereich Tourismus anvisieren.



Abb. 7: Strategische Leitplanken, Quelle RES, Statusbericht zur Umsetzung der landesweiten Regionalentwicklungsstrategie „Stärken verbinden" Juni 2024, Verfasser Die Raumplaner

Die Stärke der neu ausgerichteten Strategie ist es, Entwicklungsimpulse für das ganze Land zu setzen und gleichzeitig eine regional getragene Umsetzung mit und durch die kommunalen Akteure anzuregen. Ein weiterer Mehrwert ist die Öffnung für weitere starke Akteure neben den RWKs. Die RES soll außerdem **Wissenschaft, Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Verwaltung stärker einbeziehen** und als informelles, strategisches Rahmeninstrument die bestehenden fachpolitischen Förderprogramme integrieren.

Die Entwicklungsachse Ostbahn wurde im November 2022 per Kabinettsentscheidung der brandenburgischen Landesregierung mit der **Regionalen Entwicklungsstrategie (RES)** bestätigt. Der Ostbahn wird die Bedeutung beigemessen auf regionaler Ebene umweltgerechte Mobilität zu bieten, ländliche Gestaltungsräume anzubinden und deutsch-polnische Pendlerbezüge zu befördern. Es gibt zwei Teilprojekte:

Teilprojekt 1: Ausbau und Vernetzung der Infrastrukturen und innovativer, nachhaltiger Beförderungsmöglichkeiten zu den Haltepunkten entlang der Ostbahn parallel zur Ertüchtigung der Bahnstrecke (Zweigleisigkeit, Elektrifizierung, „Seelower Kurve")

Teilprojekt 2: Sicherung der wirtschaftlichen Basis und TESLA-Umfeldentwicklung (Hinweis: TP 2 ist räumlich-geografisch nicht Gegenstand des vorliegenden Konzepts Ostbahn)

Regionsbezogene Territoriale Folgenabschätzung Ostbrandenburg – Westpolen am Beispiel grenzüberschreitender Schienenverbindungen, Pilotprojekt Ostbahn - Strecke 203

Mit der im Jahr 2023 fertiggestellten Territorialen Folgenabschätzung des Pilotprojekts Ostbahn (TIA) wurden die Art und Stärke der Folgen des Ostbahnausbaus auf die Region ermittelt. Betrachtet wurden die Auswirkungen in den Bereichen Erreichbarkeit, Wirtschaft, Umwelt, Gesellschaft und Kooperation. Das Ergebnis liefert kohärente Begründungen für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Schieneninfrastruktur als ein positiver Beitrag bei der Umsetzung des „Gemeinsamen Zukunftskonzeptes für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum – Vision 2030".

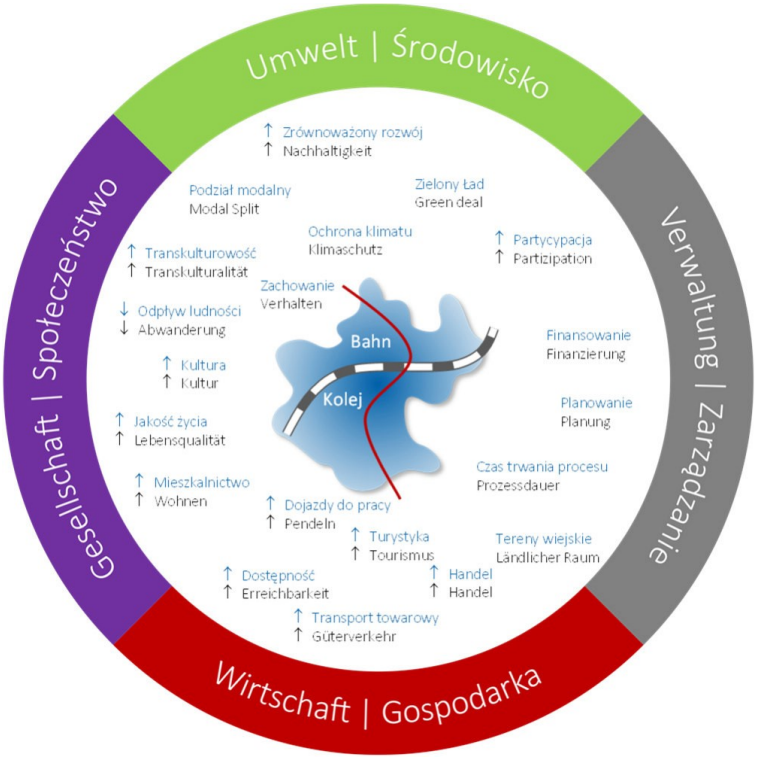


Abb. 8: Quelle: TIA, Auftraggeber: Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, Verfasser: ÖIR GmbH, Regionomica GmbH, Universität Potsdam, Kommunalwissenschaftliches Institut „Allgemeine Wirkungen von Investitionen in grenzüberschreitende Schieneninfrastruktur"[2]

Infrastrukturprojekte

Die Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree setzt sich aktiv für die Top 10 der Infrastrukturprojekte in Ostbrandenburg ein und hat im Mai 2025 eine Aufforderung an die Bundes- und Landespolitik adressiert, mehr Mittel für deren Ausbau bereitzustellen.

[2] Quelle: ©OpenStreetMap contributors

Diese Position steht im Einklang mit der IHK Ostbrandenburg, die die Verfügbarkeit leistungsfähiger Infrastruktur wie Straßen, Glasfasernetz, Bahntrassen, Wasserwege oder Flughäfen insbesondere in einem Flächenland wie Brandenburg als Basis der wirtschaftlichen Entwicklung propagiert.

Die nachfolgende Grafik zeigt die TOP 10 Infrastrukturprojekte der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland Spree, die laut Beschluss des Regionalvorstands RPG vom 18.8.2022 bis zum Jahr 2040 in der Planung sind. Im Achsenraum liegen der Ausbau der Ostbahn (Projekt 3) sowie die Taktverdichtung auf der S-Bahnlinie 5 (Projekt 4).



Abb. 9: TOP 10 Infrastrukturprojekte, Quelle: https://www.oderland-spree.de/de/aktuelles-und-veranstaltungen/mehr-aufmerksamkeit-und-geld-fuer-die-infrastruktur, abgerufen am 28.7.2025

Planungstätigkeiten in der Region

In den Landkreisen Märkisch-Oderland und Oderland-Spree finden aktuell mehrere zeitlich parallel und sich räumlich überlagernde Planungs- und Steuerungstätigkeiten statt, die in nachfolgender Grafik dargestellt sind. Um Widersprüche und Überschneidungen zwischen den beauftragten Unternehmen zu vermeiden, bestehen Kontakte zwischen mit den örtlichen Akteuren zur Abstimmung.

Für das Konzept Ostbahn ergeben sich insbesondere inhaltliche Abstimmungsbedarfe mit den Planungsinhalten im Rahmen des Regionalbudgets Metropolregion Ost im Teilraum „Berliner Umland", das von complan bearbeitet wird.

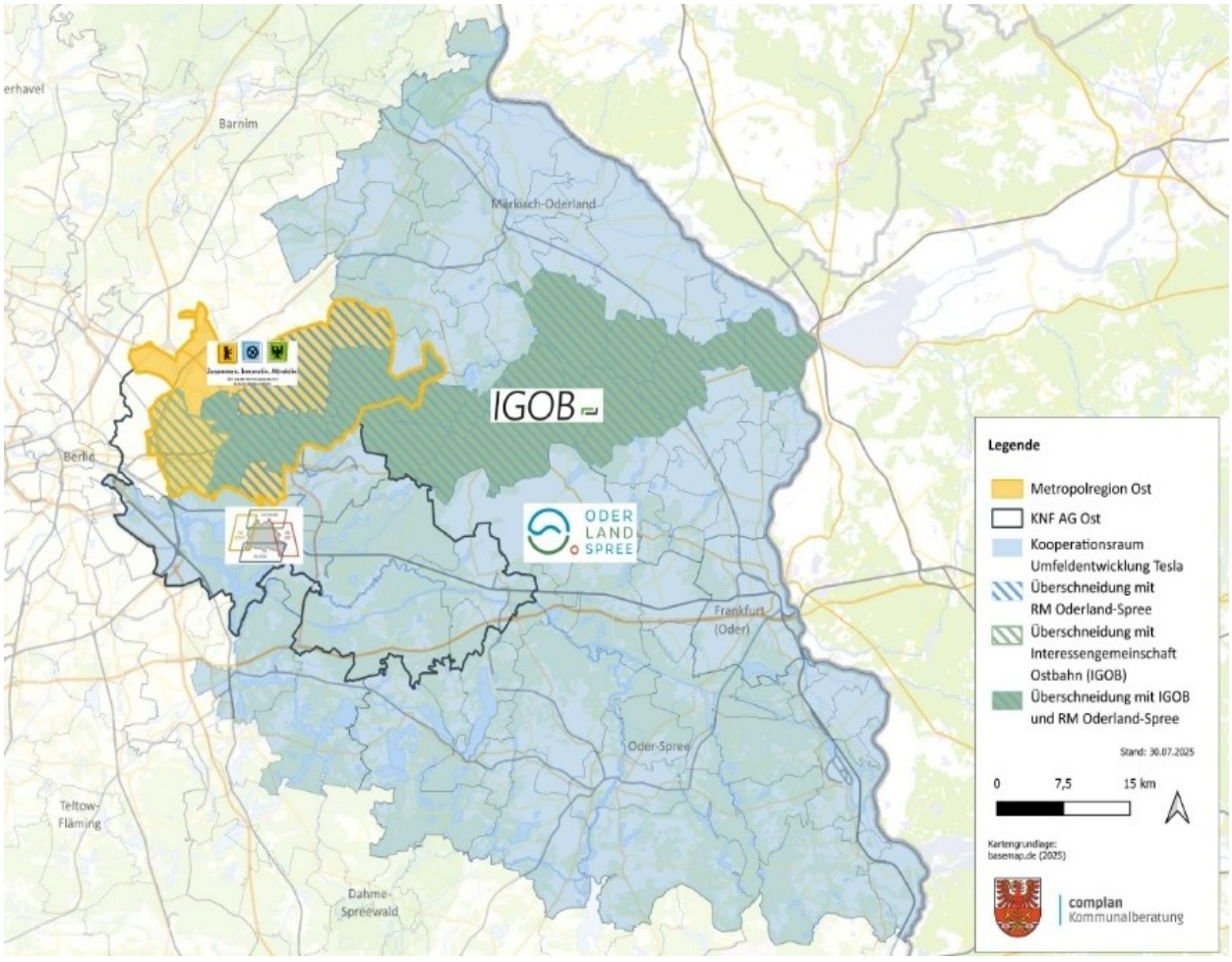


Abb. 10: Quelle: complan Kommunalberatung, 2025

2.3 Der Achsenraum Ostbahn und seine drei Teilräume

Die künftige Bedeutung der Entwicklungsachse Ostbahn als Wirtschaftsraum ist nicht zu unterschätzen, da sie weit über die unmittelbaren Verflechtungen des Berliner Speckgürtels bis in das benachbarte Polen und darüber hinaus reicht. Das geografische Umfeld der Verkehrsinfrastruktur unterliegt aktuell einer stabilen Flächennachfrage und wird mit dem Ausbau der Straßen- und Brückeninfrastruktur zukünftig eine wachsende verkehrliche Auslastung erfahren. Eine leistungsfähige und zweigleisig ausgebaute Schienenverbindung zwischen Berlin und der deutsch-polnischen Grenze wird nicht nur den Wirtschaftsstandort Brandenburg stärken und die Nachfrage nach Siedlungs- und Gewerbeflächen erhöhen, sondern auch einen Beitrag zur Verlagerung des Verkehrsanteile auf die Schiene leisten. Damit kann die Region einen Beitrag zu den Zielen der Verkehrswende leisten und zusammenwachsen. Bislang erscheint der Achsenraum entlang der Ostbahn allerdings noch nicht einheitlich zusammenhängend, sondern eher heterogen mit unterschiedlichen teilräumlichen Identitäten und Eigenheiten.

Daher wird das Untersuchungsgebiet in **drei Teilräume** unterteilt. Diese Einteilung erfolgt anhand der räumlichen Lage und der Erschließung durch den schienengebundenen ÖPNV und lässt sich auch durch andere Indikatoren wie die Wirtschaftsstruktur und die demografische Entwicklung der vergangenen Jahre untermauern:

1. Der **Teilraum „Berliner Umland"** umfasst die amtsfreien Gemeinden Hoppegarten, Neuenhagen bei Berlin, Fredersdorf-Vogelsdorf, Petershagen/Eggersdorf und die amtsfreie Stadt Strausberg. Der Teilraum ist eng mit Berlin verbunden, u.a. durch die S-Bahnlinie 5, die im 20-Minuten-Takt verkehrt. Im Teilraum lebten 2024 rd. 95.000 Menschen und damit mehr als 70 % aller Einwohnenden des Achsenraumes. In diesem Bereich überlappen sich die Tätigkeiten im Rahmen des Regionalbudgets zur Metropolregion Ost, das Kommunale Nachbarschaftsforum (KNF AG Ost), das Regionalmanagement Oderland Spree (vormals Tesla-Umfeld) und Netzwerktätigkeiten der IGOB (siehe Kartendarstellung im Anhang).
2. Der **Teilraum „Märkische Schweiz"** besteht aus den Gemeinden Rehfelde, Garzau-Garzin und Waldsieversdorf (jeweils Amt Märkische Schweiz) sowie der Stadt Müncheberg. Im Rahmen der Analyse wird das gesamte Amt Märkische Schweiz betrachtet, das auch noch die Gemeinden Buckow, Märkische Höhe und Oberbarnim umfasst. In diesem Teilraum leben rd. 14 % der Bevölkerung des Achsenraums. Seit Dezember 2024 besteht in diesem Bereich wochentags zwischen 5 und 19 Uhr ein Halbstundentakt auf der RB26 zwischen Müncheberg und Berlin.
3. Der ländlich geprägte **Teilraum „Oderbruch"** umfasst die Gemeinden Neuhardenberg, Vierlinden, Gusow-Platkow (alle Amt Seelow-Land), Golzow und Küstriner Vorland (beide Amt Golzow) sowie die Kreisstadt Seelow. Für die Analyse werden die beiden Ämter Seelow-Land und Golzow mit zusammen zwölf Gemeinden komplett miteinbezogen. In diesem Bereich fährt die RB26 im Stundentakt und es leben dort rd. 15 % der Einwohnenden des Achsenraums.

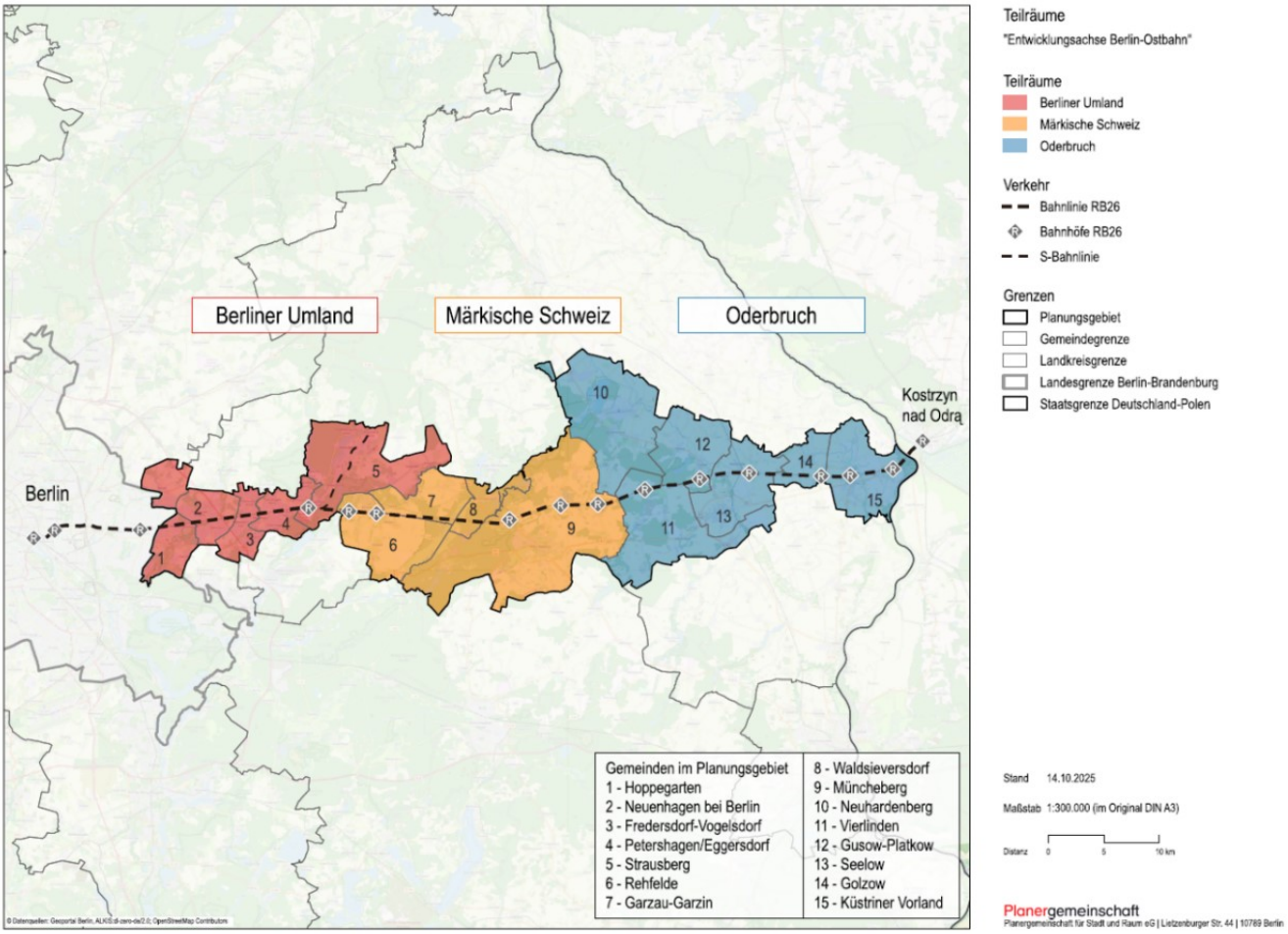


Abb. 11: Teilräumen Quelle: Planergemeinschaft

2.4 Bevölkerung und Demographie

Aktuelle Entwicklung

Neben den berlinnahen Kommunen von Hoppegarten bis Strausberg sowie den Städten Müncheberg und Seelow sind die Ämter Märkische Schweiz, Seelow-Land und Golzow Teil des Achsenraums. In diesem Gebietsumgriff leben rd. 132.000 Menschen, das sind zwei Drittel aller Bewohnenden des Landkreises Märkisch-Oderland.

Im Teilraum „Berliner Umland" ist die Einwohnerzahl in den vergangenen Jahren kontinuierlich und genauso stark wie in Berlin angestiegen – und damit deutlich stärker als in den anderen beiden Teilräumen oder auch im übrigen Landkreis Märkisch-Oderland. Diese positive Entwicklung geht auf starke Wanderungsgewinne zurück, vor allem aus Berlin. Seit 2013 lag der Wanderungsüberschuss im Teilraum in jedem Jahr bei mindestens 1.000 Personen. Die natürliche Bevölkerungsentwicklung ist dagegen negativ, d.h. es sterben mehr Mensch als geboren werden. Dabei hat die Zahl der Geburten in den vergangenen Jahren – wie im gesamten Achsenraum – im Trend abgenommen, während die Zahl der Sterbefälle zunahm.

Die Bevölkerung im Teilraum „Märkische Schweiz" hat sich bis 2016 ähnlich entwickelt wie im übrigen Kreis. Danach wuchs die Einwohnerzahl durch Wanderungsgewinne deutlich stärker. Seit 2022 hat sich das Wachstum etwas abgeschwächt. Der natürliche Saldo ist negativ.

Im Teilraum „Oderbruch" ist die Einwohnerzahl bis 2014 leicht gesunken und stagniert seitdem. Der Teilraum hat die mit Abstand niedrigste Bevölkerungsdichte im Untersuchungsgebiet. Die vorhandenen Wanderungsgewinne sind relativ niedrig, reichten in den vergangenen Jahren aber meist aus, um den bestehenden Sterbeüberschuss im Teilraum auszugleichen. Im Teilraum „Oderbruch" entfielen in den vergangenen Jahren rd. 6 % der Wanderungsgewinne auf Zuzüge aus Polen.

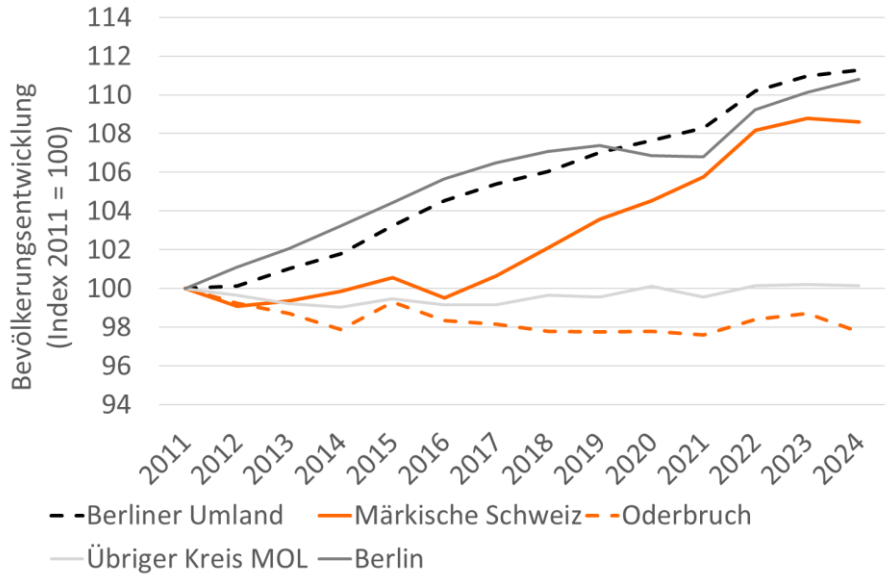


Abb. 12: Relative Bevölkerungsentwicklung in den Teilräumen (Bevölkerungsfortschreibung, Quelle: empirica regio (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2018-2025, dl-de/by-2-0, https://www.govdata.de/dl-de/by-2-0; abgerufen am 29.7.2025, Werte vor 2022: Rückrechnung des Zensus 2022)

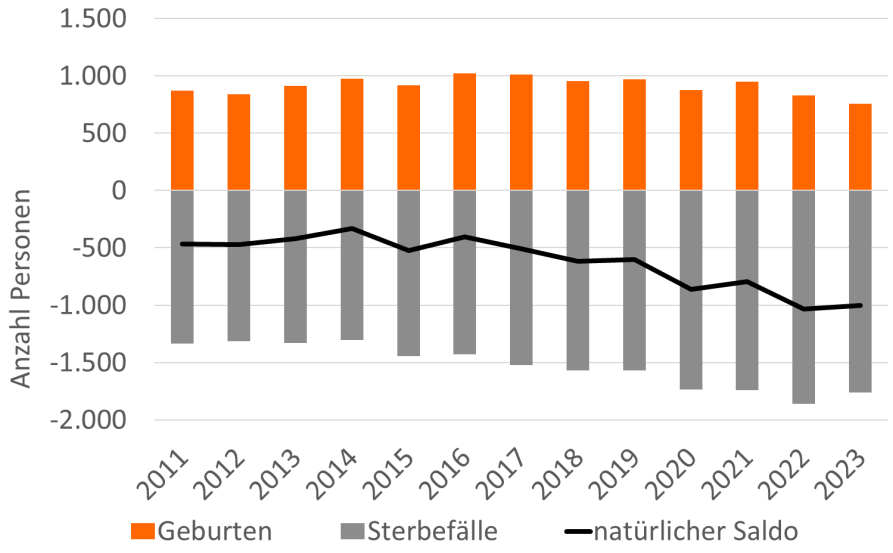


Abb. 13: Wanderungssaldo und natürliche Bevölkerungsentwicklung im Achsenraum, Quelle: empirica regio (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2018-2025, dl-de/by-2-0, https://www.govdata.de/dl-de/by-2-0), abgerufen am 29.7.2025

Trotz der sehr unterschiedlichen Bevölkerungsdynamiken in den drei Teilräumen unterscheiden sich diese bei der Altersstruktur und ihrer Veränderung seit 2011 überraschend wenig voneinander: Heute leben deutlich mehr Kinder und ältere Menschen im Achsenraum als noch 2011: Die Zahl der Kinder unter 18 Jahren sowie der Älteren ab 65 Jahre ist im gesamten Achsenraum um jeweils mehr als 30 % angestiegen, wobei der Anstieg im Berliner Umland am höchsten war. Die Zahl der jungen Erwachsenen zwischen 18 und 30 Jahre ist dagegen im gesamten Achsenraum gesunken. Die Zahl der Erwachsenen zwischen 30 und 50 Jahren ging ebenfalls in allen Teilräumen zurück.

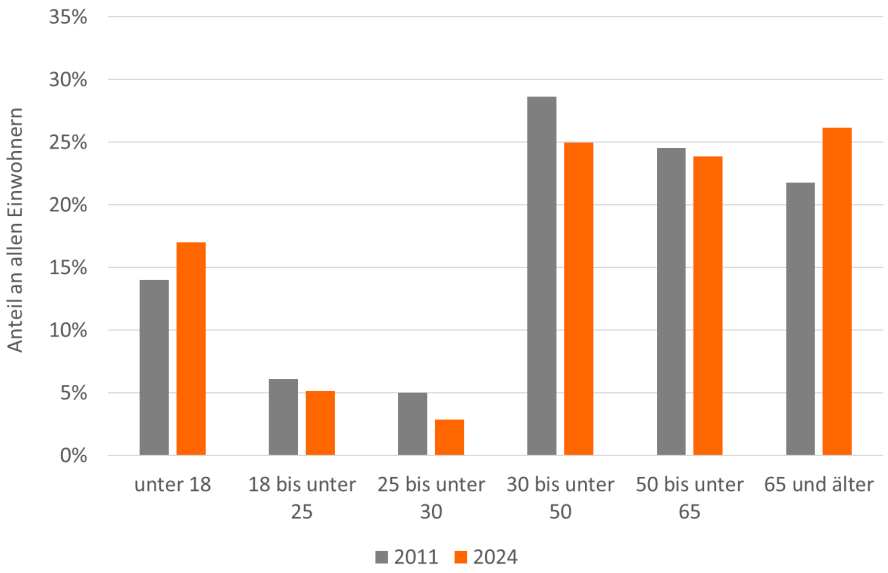


Abb. 14: Bevölkerungsanteil nach Altersklassen (Bevölkerungsfortschreibung, Quelle: empirica regio (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2018-2025, dl-de/by-2-0, https://www.govdata.de/dl-de/by-2-0; abgerufen am 29.7.2025, Werte vor 2022: Rückrechnung des Zensus 2022)

Künftige Entwicklung

Die aktuelle Bevölkerungsvorausschätzung des Landesamtes für Bauen und Verkehr Brandenburg (LBV) basiert auf dem Stichtag 31.12.2019 und prognostiziert die Bevölkerungsentwicklung bis 2030 auf Ämterebene. Die Prognose berücksichtigt nicht die Zuwanderung in Folge des Krieges von Russland gegen die Ukraine und unterschätzt daher tendenziell die Bevölkerungsentwicklung, vor allem in den Teilräumen Märkische Schweiz und Oderbruch.

Obwohl die Aussagekraft der Vorausschätzung damit eingeschränkt ist, haben der demografische Wandel und die grundlegenden Trends der Bevölkerungsentwicklung in ganz Deutschland unverändert Bestand, so dass sie für eine Einschätzung zur künftigen demografischen Entwicklung im Achsenraum herangezogen werden kann: Die Zahl der Älteren ab 65 Jahren wird in allen drei Teilräumen weiter zunehmen, von derzeit rd. 35.000 auf fast 40.000 im Jahr 2030. Damit steigt der Bedarf an altersspezifischer Infrastruktur (medizinische Versorgung, Pflege), Dienstleistungen (z.B. Fahrdienste und mobile Angebote aufgrund geringerer Mobilität) und Wohnungsangeboten (z.B. barrierearme Wohnungen, betreutes Wohnen). Gleichzeitig wird die Zahl der Menschen im erwerbsfähigen Alter und damit das Arbeitskräftepotenzial sinken, von derzeit noch rd. 79.000 Personen auf gut 76.000 Personen im Jahr 2030. Dabei wird der Rückgang im Berliner Umland geringer ausfallen als in den beiden anderen Teilräumen – hier werden die Auswirkungen des Fachkräftemangels also voraussichtlich geringer sein. Insgesamt geht die Prognose des LBV für den Achsenraum im Jahr 2030 von rd. 133.000 Einwohnenden aus. Dieser Wert wurde bereits Ende 2024 fast erreicht.

2.5 Wirtschaft

Beschäftigung

Der Achsenraum war 2024 Arbeitsort für rd. 37.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SV-Beschäftigte), rd. zwei Drittel aller Beschäftigten im Landkreis. Die Wirtschaftsstruktur wird geprägt durch das Gesundheits- und Sozialwesen (rd. 18 % Beschäftigten und stark wachsend), den Handel (17 % und moderat wachsend) und Dienstleistungen für Unternehmen (rd. 14 % und stark wachsend), wo zusammen fast die Hälfte aller Beschäftigten tätig sind. Weitere beschäftigungsstarke Wirtschaftsabschnitte sind das Baugewerbe (10 % aller Beschäftigten, moderat wachsend) und Verkehr/Lagerei (knapp 8 %, stark wachsend). In der öffentlichen Verwaltung arbeiten rd. 4.300 bzw. 12 % aller SV-Beschäftigten, ein hoher Wert im deutschlandweiten Vergleich. Hinzu kommen mehr als 2.500 Beamte, vor allem am Bundeswehrstandort Strausberg.

Parallel zum Beschäftigungswachstum sank die Zahl der Arbeitslosen (SGB II und III) im Achsenraum von rd. 6.000 im Jahr 2011 auf weniger als 3.000 im Jahr 2019. Seitdem ist die Arbeitslosenzahl im Zuge der verhaltenen konjunkturellen Entwicklung der vergangenen Jahre wieder auf rd. 3.600 angestiegen.

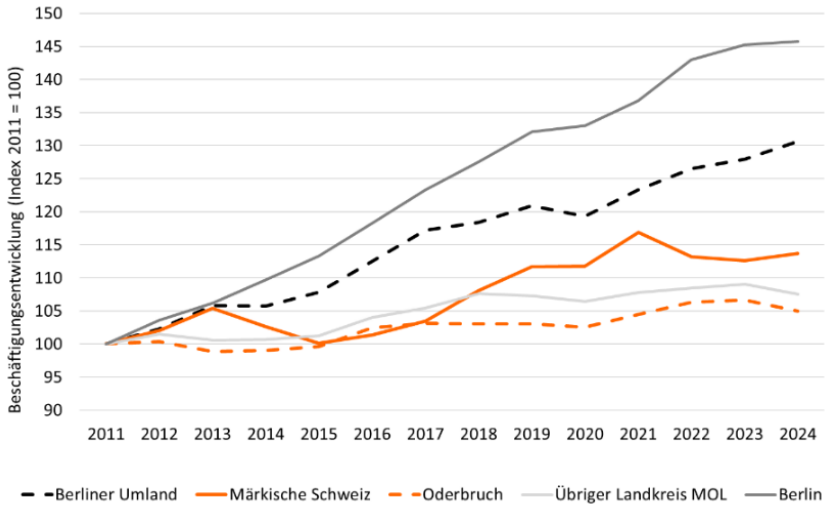


Abb. 15: Beschäftigungsentwicklung in den Teilräumen (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort), Quelle: empirica regio (Statistik der Bundesagentur für Arbeit)

Wirtschaftsstruktur

Die Wirtschaft im Achsenraum ist stark durch kleine und mittelständische Unternehmen sowie die öffentliche Hand geprägt. Es gibt nur wenige große Unternehmen. Rund ein Drittel der SV-Beschäftigten arbeitet in der öffentlichen Verwaltung, in Erziehung und Unterricht sowie im Gesundheits- und Sozialwesen (Deutschland: 25 %, Brandenburg: 30 %). Unter Berücksichtigung der Beschäftigten der Bundeswehr am Standort Strausberg ist der Anteil sogar noch höher.

Der Spezialisierungsgrad eines Wirtschaftsraumes nach den Wirtschaftszweigen der amtlichen Systematik kann mithilfe des Lokalisationsquotienten veranschaulicht werden. Wenn eine überdurchschnittlich hohe Spezialisierung vorliegt, nimmt er einen Wert größer als eins an, ansonsten einen Wert kleiner als eins. Im Vergleich zum Land Brandenburg insgesamt weist der Achsenraum eine leichte Spezialisierung im Baugewerbe (v.a. Hoch- und Tiefbau) sowie im Handel (v.a. Groß- und Kfz-Handel) auf (vgl. folgende Abbildung). Auch die überdurchschnittliche hohe Bedeutung der öffentlichen Verwaltung ist

erkennbar. Dagegen spielt das verarbeitende Gewerbe nur eine deutlich unterdurchschnittliche Rolle in der Region. Freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen sind ähnlich bedeutend wie in Brandenburg insgesamt (u.a. aufgrund des ZALF). Das hohe Beschäftigungswachstum bei den sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen ergibt sich vor allem durch sehr starke Zuwächse bei der Leiharbeit, z.B. im Logistikbereich.

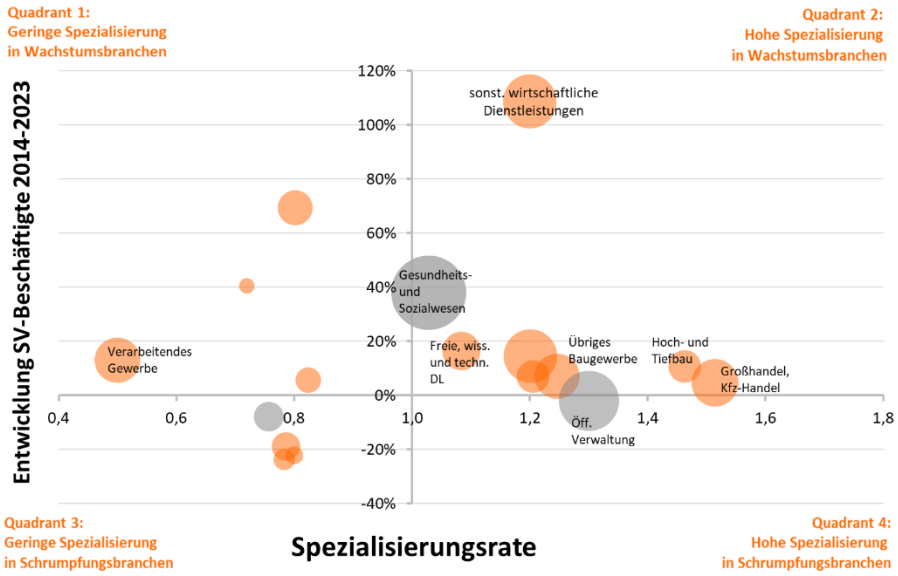


Abb. 16: Wirtschaftsstruktur im Achsenraum, Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Lesehilfe: Die Größe der Kreise stellt die Bedeutung der Wirtschaftszweige, gemessen an der Zahl der SVP-Beschäftigten bzw. am sektoralen Beschäftigtenanteil, dar. Die grau dargestellten Branchen (Gesundheits- und Sozialwesen, öffentliche Verwaltung und Erziehung/Unterricht) fragen in der Regel keine Flächen in Gewerbe- und Industriegebieten nach.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Teilraum „Berliner Umland" ist seit 2011 um rd. 30 % angestiegen. Anders als die beiden anderen Teilräume ist seine Wirtschaftsstruktur stärker durch unternehmensorientierte- und IT-Dienstleistungen geprägt. In beiden Branchen war das Beschäftigungswachstum besonders stark, hier besteht im Vergleich mit dem Land Brandenburg auch eine leichte Spezialisierung. Auch die Wirtschaftszweige Verkehr und Lagerei, Kfz-Gewerbe und Gesundheits- und Sozialwesen wuchsen im Teilraum stark, in geringem Maße auch das verarbeitende Gewerbe. Schwerpunkte der Wirtschaftsstruktur sind das Baugewerbe, Verkehr und Lagerei, das Gesundheits- und Sozialwesen sowie unternehmensorientierte Dienstleistungen.

Im Teilraum „Märkische Schweiz" lag das Beschäftigungswachstum bei rd. 14 %. Neben dem Leibniz-Zentrum für Agrarlandschaftsforschung (ZALF) mit rd. 500 Beschäftigten wird die Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur durch das Gesundheits- und Sozialwesen und das Baugewerbe als wichtige Arbeitgeber geprägt.

Im Teilraum „Oderbruch" war das Beschäftigungswachstum seit 2011 mit 5 % am geringsten im Achsenraum. Vergleichsweise viele Menschen arbeiten in der öffentlichen Verwaltung, im stark wachsenden Gesundheits- und Sozialwesen sowie in der (allerdings schrumpfenden) Landwirtschaft, die traditionell vor allem im Oderbruch eine wichtige Rolle spielt. Weitere Wachstumsbranchen sind das Baugewerbe sowie Verkehr und Lagerei.

Pendler

Viele Menschen im Untersuchungsgebiet (müssen) pendeln, um ihre Arbeitsorte zu erreichen – und sind dabei heute noch überwiegend auf den eigenen Pkw angewiesen. Die durchschnittliche Pendeldistanz im Landkreis Märkisch-Oderland lag 2023 bei 27,4 km – der höchste Wert unter allen Landkreisen in Deutschland.[3] Die SV-Beschäftigten mit Wohnort im Amt Golzow haben mit 41,7 km sogar den mit Abstand größten durchschnittlichen Pendelweg aller deutschen Verbandsgemeinden und Gemeindeverbände. Auch Müncheberg und das Amt Seelow-Land kommen mit mehr als 30 km durchschnittlicher Pendeldistanz auf deutlich überdurchschnittliche Werte.

Viele Pendler aus dem Teilraum Oderbruch arbeiten in Frankfurt/Oder und Seelow sowie in geringem Umfang auch in Berlin und Strausberg. Im Teilraum Märkische Schweiz sind Berlin und Strausberg die häufigsten Pendelziele, daneben auch Fürstenwalde, Seelow und Rüdersdorf. Im Berliner Umland dominiert Berlin als Zielort, aber auch zwischen den Umlandgemeinden gibt es zahlreiche Pendlerverflechtungen. Die Ziele der Pendelnden und der Umfang der Pendelbewegungen lagen dabei 2024 auf ähnlich Niveau wie im Jahr 2020, als eine detaillierte Untersuchung der Pendlerverflechtungen in der Region Oderland-Spree durchgeführt wurde.[4]

Die Zahl der Einpendler aus Polen in das Untersuchungsgebiet hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen: Waren es 2015 noch weniger als 100 und 2020 rd. 340 polnische Einpendler, so pendelten 2024 rd. 1.700 Menschen aus Polen in den Achsenraum, vor allem nach Hoppegarten und die anderen Kommunen im Berliner Umland.

Die engen Pendelverflechtungen zwischen dem Achsenraum, Berlin und Polen und die dynamische Entwicklung der Pendlerzahlen v.a. aus Polen in Richtung Westen verdeutlichen die hohe Bedeutung des Ausbaus der Ostbahn, ebenso wie der Verbesserung der Verkehrsanbindung aus dem Achsenraum zu den Bahnhöfen der Ostbahn.

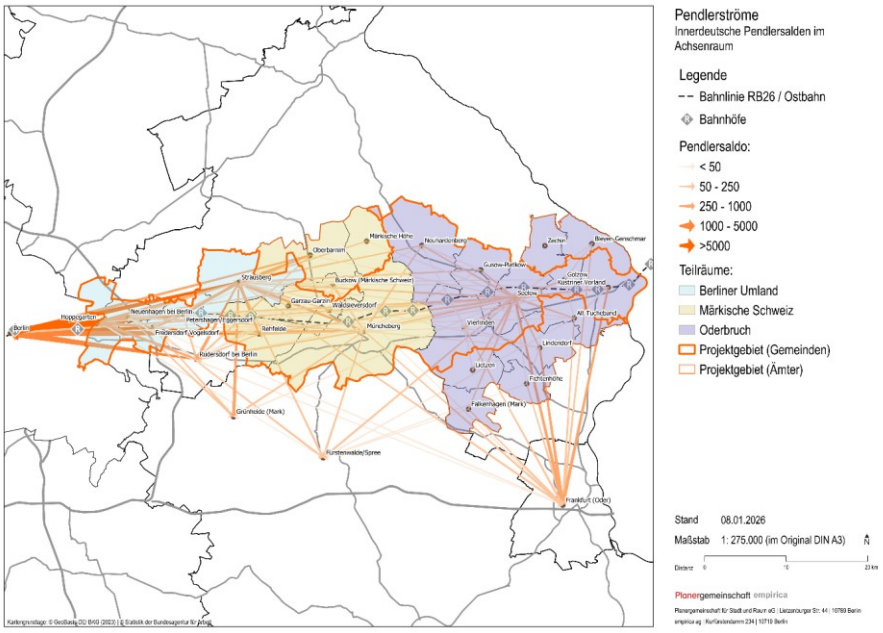


Abb. 17: Innerdeutsche Pendlerverflechtungen im Jahr 2024 im Untersuchungsraum Quelle: Planergemeinschaft (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit)

[3] Quelle: www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/startseite/topmeldungen/pendeln-2023.html, abgerufen am 29.7.2025

[4] Vgl. Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree (2022): Vergleichende Analyse der Pendlerverflechtungen und der Arbeitsplatzverteilung in der Region Oderland-Spree 2020

Tourismus

Die direkten Beschäftigungseffekte des Tourismus im Achsenraum sind bisher gering: Nur rund 3 % der SV-Beschäftigten sind im Gastgewerbe tätig. Vor allem der Tagestourismus hat eine gewisse Bedeutung, wobei Rad- und Wandertourismus sowie wasserbezogener Tourismus herauszuheben sind. Räumlich konzentrieren sich Wirkungen auf Hotspots im Oderbruch und in der Märkischen Schweiz. Für den Übernachtungstourismus existieren bisher nur einzelne Einrichtungen mit Anziehungswirkung für Mehrtagestouristen. Im Teilraum „Berliner Umland" gibt es knapp 30 Beherbergungsbetriebe mit mindestens zehn Betten, die zusammen knapp 1.400 Betten anbieten, im Teilraum „Märkische Schweiz" knapp 20 Betriebe mit rund 1.000 Betten. Im Teilraum „Oderbruch" stehen etwa 400 Betten in sechs Betrieben zur Verfügung.

Eine erhebliche Steigerung beim Mehrtages-Tourismus auf Basis der untersuchten Verbesserungen an der Ostbahn ist nicht zu erwarten, da die Reisezeitverkürzung insgesamt nur wenig ins Gewicht fällt (vgl. Territorialen Folgenabschätzung des Pilotprojekts Ostbahn TIA, vgl. Kapitel 2.2). Wesentlich hervorzuheben ist das starke Verbesserungspotential des ÖPNV, welcher derzeit in der Region nur von rund 15 % der Tagesausflügler*innen in Anspruch genommen wird – anzunehmen ist, dass in den ländlichen Räumen der Anteil noch weit niedriger ist.

Als Maßnahmenvorschläge werden in der TIA gegeben:

- Grenzüberschreitendes Marketing für die Region,
- Entwicklung und Vermarktung einfach zugänglicher Tickets für den Zugverkehr (sowie eventuell für ergänzende Zubringer), insbesondere für grenzüberschreitenden Tourismus,
- Ausbau des Radwegnetzes in der Region aufbauend auf dem bestehenden Netz, sowie aktive Unterstützungsmaßnahmen hinsichtlich der Bahn- und Bahnhofsinfrastruktur für Fahrradmitnahme im Zug.

Gewerbeflächen

Insbesondere im Teilraum Berliner Umland besteht eine hohe Nachfrage nach Gewerbeflächen. Dies ergibt sich u.a. aus der dynamischen Beschäftigungsentwicklung im Teilraum und im benachbarten Berlin sowie aus der sehr gut angebundenen Lage des Teilraums (Nähe zu Berlin, Autobahn- und S-Bahn-Anschluss). Die Flächenbedarfe ergeben sich sowohl durch wachsende Unternehmen aus der Region als auch durch Neuansiedlungen. Auch der wirtschaftliche Strukturwandel, eine Diversifizierung der Wirtschafsstruktur und die Transformation der Energiewirtschaft erfordern zusätzliche Flächen für Gewerbe, Industrie und Energieinfrastrukturen. Bei Entwicklung von neuen Gewerbeflächen gibt es zudem zusätzliche Flächenbedarfe durch Anforderungen an Lärmschutz und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die im Achsenraum aktuell vermarktungsfähigen bzw. verfügbaren gewerblichen Flächenpotenziale summieren sich auf rd. 100 ha. Die verfügbaren Flächen befinden sich überwiegend im Teilraum Oderbruch – und nicht im berlinnahen Raum, wo die höchste Nachfrage besteht. Die Potenzialflächen befinden sich überwiegend in Privatbesitz und stehen teils dem Markt nicht zur Verfügung. Ursachen sind beispielsweise Altlasten oder fehlende bzw. andere Vermarktungsabsichten der Eigentümer*innen. Kommunale Gewerbeflächenpotenziale gibt es dagegen nur in sehr geringem Umfang.

Tab. 1: Gewerbliche Potenzialflächen im Untersuchungsgebiet, ohne kleinteilige Potenziale, Quelle: eigene Berechnungen nach Angaben der WFBB und der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree

Teilraum	vermarktungsfähig	verfügbar	In Planung	langfristiges Potenzial
Berliner Umland	10 ha	0	20 ha	>50 ha
Märkische Schweiz	<5 ha	0	0	40 ha
Oderbruch	20 ha	70 ha	40 ha	50 ha

2.6 Naturraum

Das Untersuchungsgebiet hat Anteil an der Barnimplatte im Westen, am Land Lebus in der Mitte sowie am Oderbruch im Osten. Der Teilraum „Berliner Umland" ist relativ dicht besiedelt, so dass der Anteil an Siedlungs- und Verkehrsflächen vergleichsweise hoch ist. Während östlich von Seelow und im Oderbruch Ackerflächen dominieren, findet sich zwischen Strausberg und Seelow eine Mischung aus landwirtschaftlich genutzten Flächen und Wald. Im Teilraum „Märkische Schweiz" befindet sich zudem der gleichnamige rd. 205 ha große Naturpark, von dessen Fläche 91 % als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen sind und die übrigen 9 % als Naturschutzgebiet.

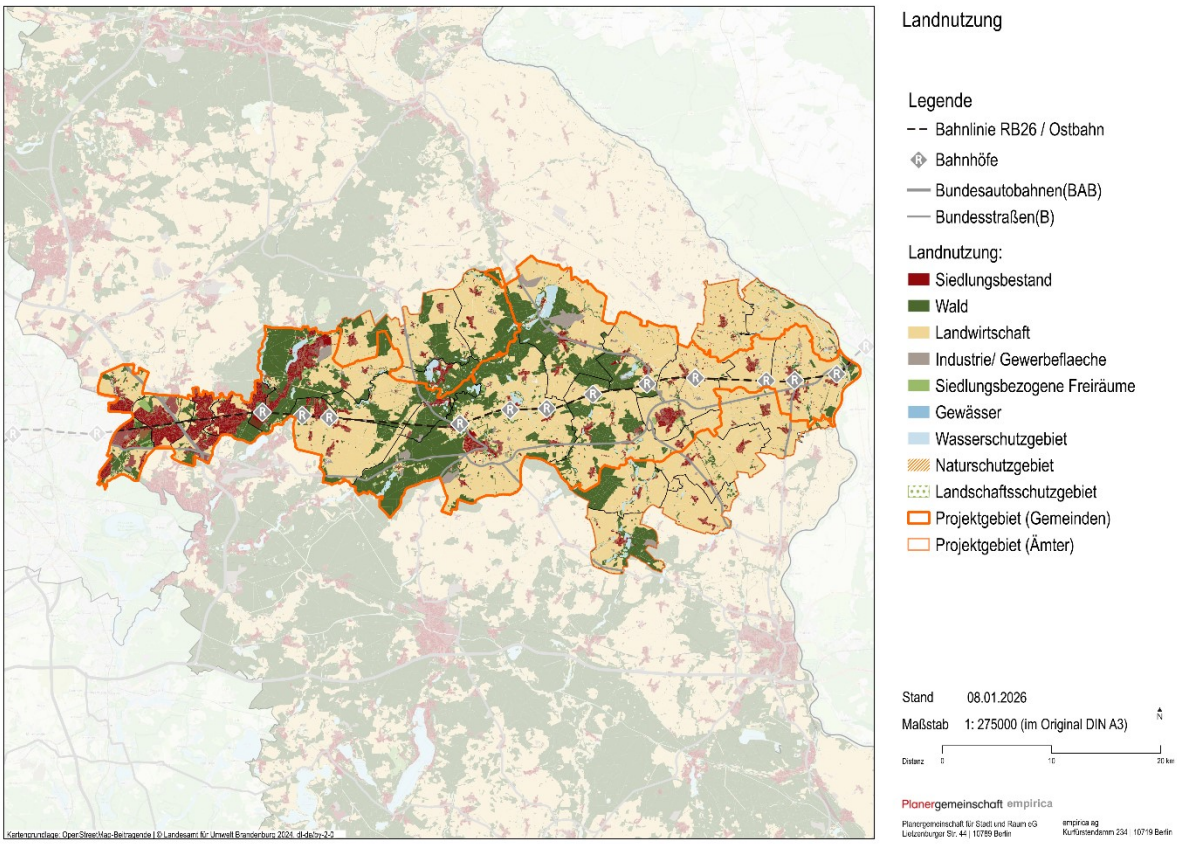


Abb. 18: Landnutzung im Untersuchungsgebiet, Quelle Planergemeinschaft (Datenquelle: Landesamt für Umwelt Brandenburg 2024, dl-de/by-2-0)

2.7 Verkehr

Das Untersuchungsgebiet ist im Westen mit der Anschlussstelle Berlin-Hellersdorf an die Autobahn A 10 angeschlossen. Die Bundesstraßen B1, B5, B 112, B 167 und B169 sorgen für gute Anbindung in alle Himmelsrichtungen.

Neben der Ostbahn (Regionalbahnlinie RB 26) sind die Kommunen im Teilraum Berliner Umland durch die S-Bahnlinie 5 mit Berlin verbunden. Im Umfeld aller S-Bahn-Stationen sowie an den meisten Bahnhöfen der Ostbahn gibt es Park-and-Ride-Stellplätze. Die Anbindung in der Fläche erfolgt durch den Landkreis und wird in der Regel durch Busse sichergestellt, innerhalb von Strausberg auch mit der Straßenbahn. Der Bus Takt ist in der Regel an die Ankunfts- und Abfahrtzeiten der RB 26 angepasst, allerdings bestehen teilweise längere Umsteigewege zwischen Bus und Bahnhof. Damit ist eine Grundanbindung an die Ostbahn gegeben. Allerdings ist aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte insbesondere in den Teilräumen Märkische Schweiz und Oderbruch kein dichter ÖPNV-Takt finanzierbar bzw. der ÖPNV findet größtenteils im Rahmen der Schülerbeförderung statt. Radwege aus den Siedlungsgebieten in Richtung der Bahnhöfe sind nicht immer vorhanden oder nicht ausreichend ausgebaut. Daher ist das Auto bisher in vielen Gemeinden zum flexiblen Erreichen der Bahnhöfe entlang der Ostbahn notwendig.

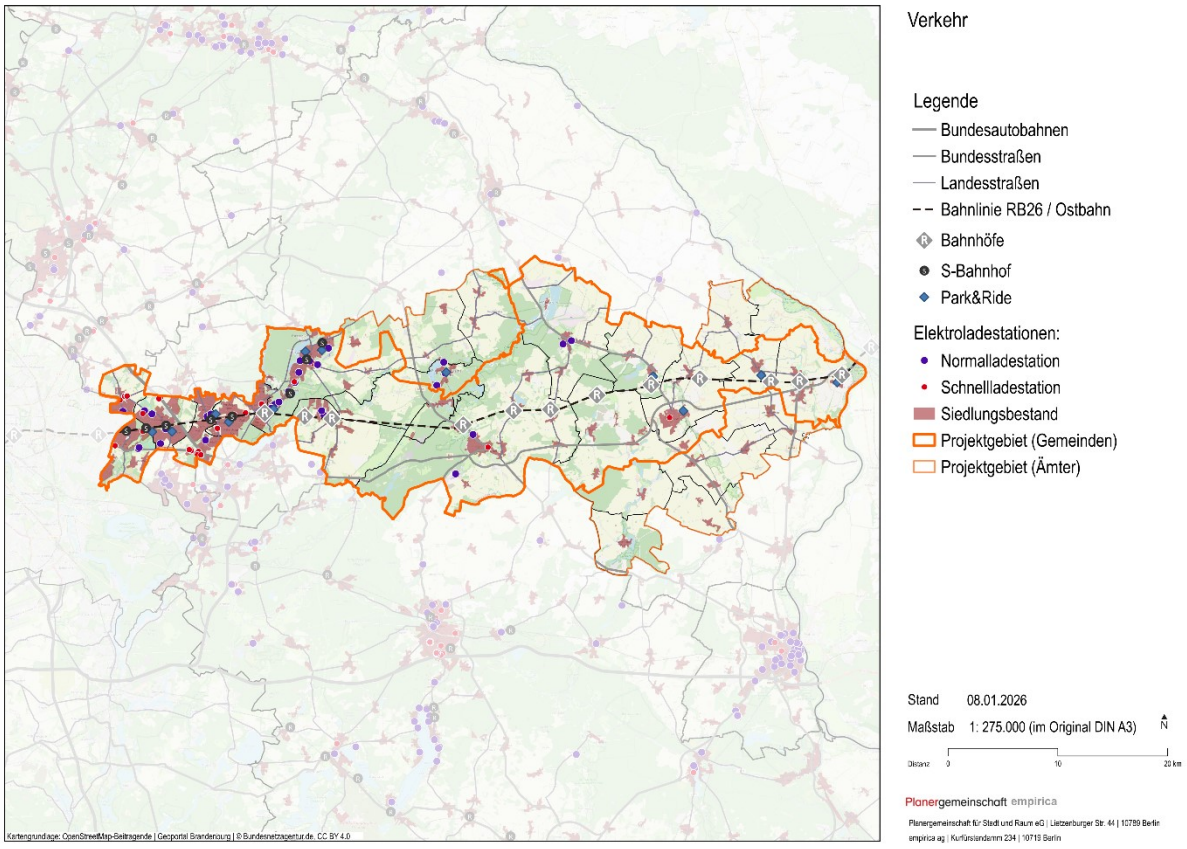


Abb. 19: Straßen und schienengebundener ÖPNV im Untersuchungsgebiet Quelle: Planergemeinschaft (Datenquellen: Geoportal Brandenburg, Bundesnetzagentur)

2.8 Wohnen und zentrale Orte

Wohnungsmarkt

Der seit Jahren angespannte Wohnungsmarkt in Berlin hat zur Folge, dass Berliner Haushalte auch Wohnungen im Berliner Umland und zunehmend darüber hinaus suchen. Während der mittlere Angebotskaufpreis (Median) für Eigenheime im Jahr 2025 in Hoppegarten mit knapp 4.000 Euro/m² Wohnfläche nur etwas unter dem Wert des benachbarten Berliner Bezirkes Marzahn-Hellersdorf (rd. 4.400 Euro/m²) liegt, werden Ein- und Zweifamilienhäuser in Seelow und im Küstriner Vorland im Durchschnitt für weniger als die Hälfte angeboten.

Die mittlere Angebotsmiete (Median) für Geschosswohnungen liegt in einigen Gemeinden im Berliner Umland inzwischen über dem Mittelwert im Bezirk Marzahn-Hellersdorf (12,5 Euro/m² Wohnfläche nettokalt), was auch ein Ausdruck unterschiedlicher Bautypologien ist: In Marzahn und Hellersdorf dominieren Großwohnsiedlungen mit Gebäuden aus 1970er und 1980er Jahren das Wohnungsangebot, während im Berliner Umland viele Wohnungen sich in kleineren Mehrfamilienhäusern befinden. In Seelow erreicht die mittlere Angebotsmiete dann noch 7,5 Euro/m² nettokalt.

Das Wohnungsangebot im Achsenraum wird dabei überwiegend durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägt. Ausnahmen stellen Strausberg und Seelow dar, wo sich jeweils mehr als die Hälfte der Wohnungen in Mehrfamilienhäusern befindet.

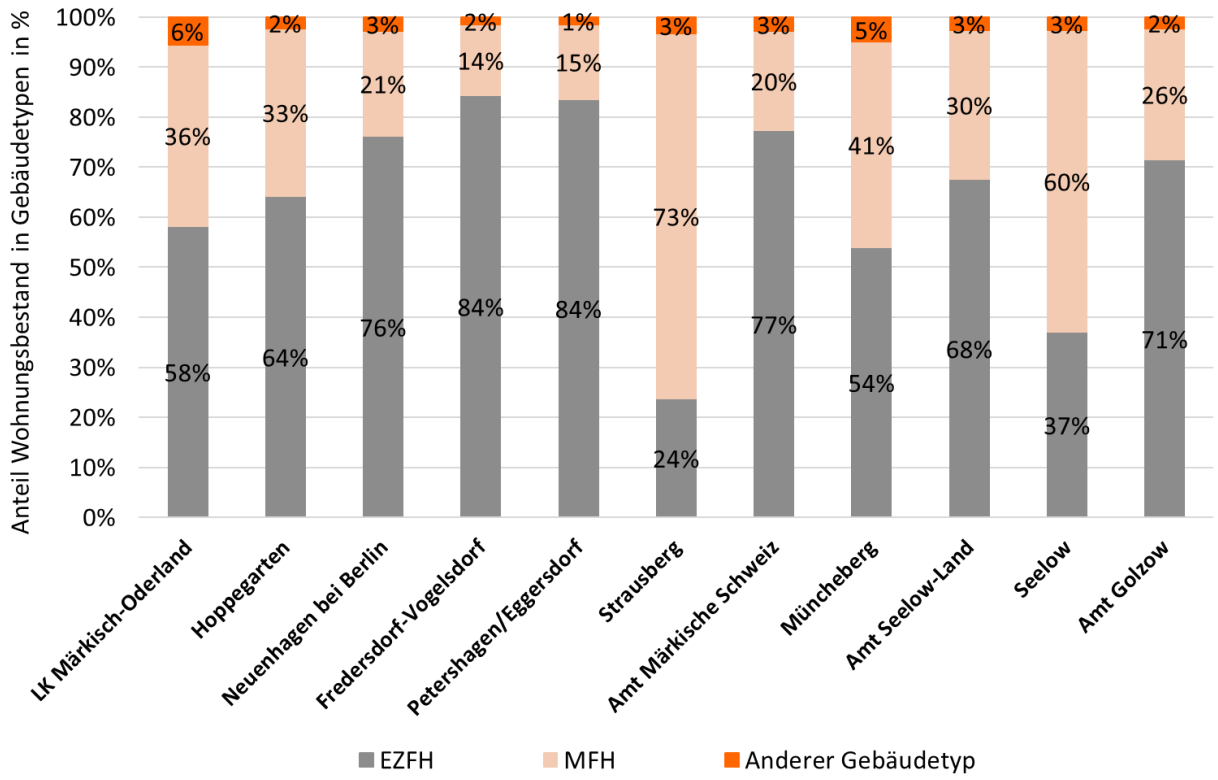


Abb. 20: Wohnungsbestand nach Gebäudetyp in den Ämtern im Achsenraum, Quelle: Zensus 2022: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024, dl-de/by-2-0, https://www.govdata.de/dl-de/by-2-0, abgerufen am 29.7.2025)

Die hohe Wohnungsnachfrage im Achsenraum zeigt sich auch in den vergleichsweise geringen Leerstandsquoten, die im Rahmen des Zensus 2022 erfasst wurden. Im Berliner Umland liegt der Leerstand in vier Kommunen genauso niedrig wie in Berlin, lediglich in Strausberg ist das Niveau etwas höher.

Auch im Amt Märkische Schweiz gibt es nur wenige leere Wohnungen. In den übrigen Kommunen ist der Anteil mit 6 bis 9 % nur wenig höher.

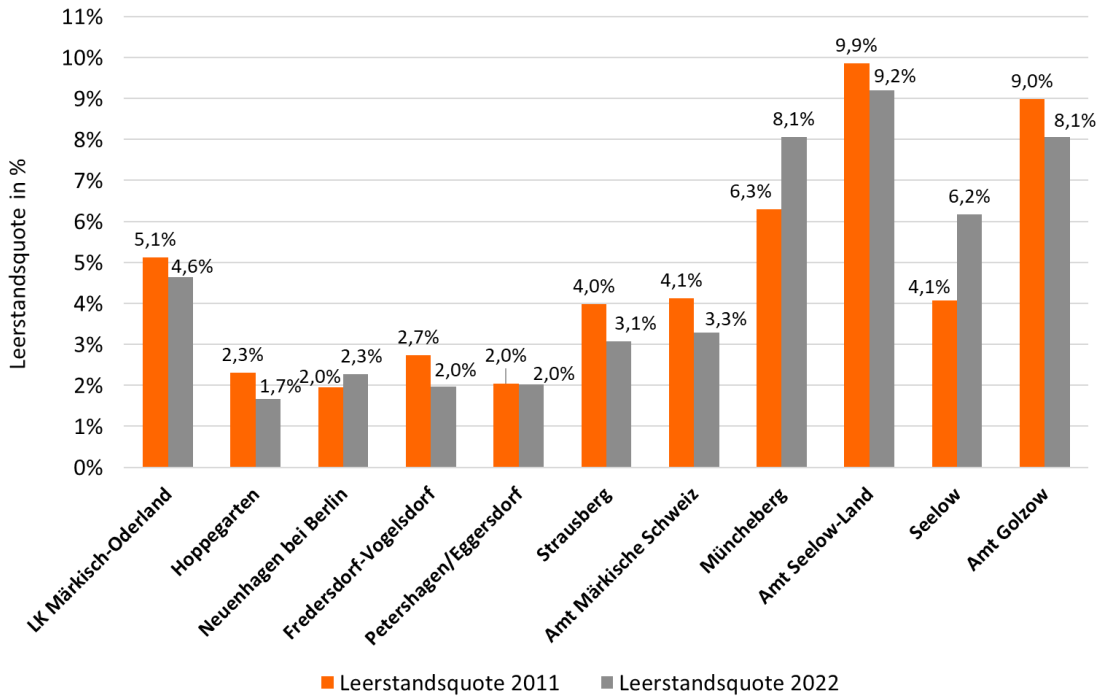


Abb. 21: Wohnungsleerstandsquote 2011 und 2022 in den Ämtern im Achsenraum, Quelle: Zensus 2011 und 2022: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2014-2024, dl-de/by-2-0, https://www.govdata.de/dl-de/by-2-0, abgerufen am 29.7.2025

Zentrale Orte

Der LEP HR legt im Achsenraum Strausberg und Neuenhagen bei Berlin/Hoppegarten (in Funktionsteilung) im Teilraum „Berliner Umland" sowie Seelow im Teilraum „Oderbruch" als Mittelzentren fest. Im Teilraum „Märkische Schweiz" gibt es kein Mittelzentrum. Nördlich des Achsenraums liegt das Mittelzentrum Bad Freienwalde. Im Regionalplan Oderland-Spree (Sachlicher Teilregionalplan „Regionale Raumstruktur und Grundfunktionale Schwerpunkte") sind zudem folgende grundfunktionale Schwerpunkte (GSP) im Achsenraum festgelegt:

- Berliner Umland: Ortsteile der Gemeinden Fredersdorf-Vogelsdorf und Petershagen/Eggersdorf,
- Märkische Schweiz: Buckow, Müncheberg und Rehfelde,
- Oderbruch: Manschnow (Gemeinde Küstriner Vorland) und Neuhardenberg. Nördlich des Teilraums liegen die GSP Wriezen, Neutrebbin und Letschin.

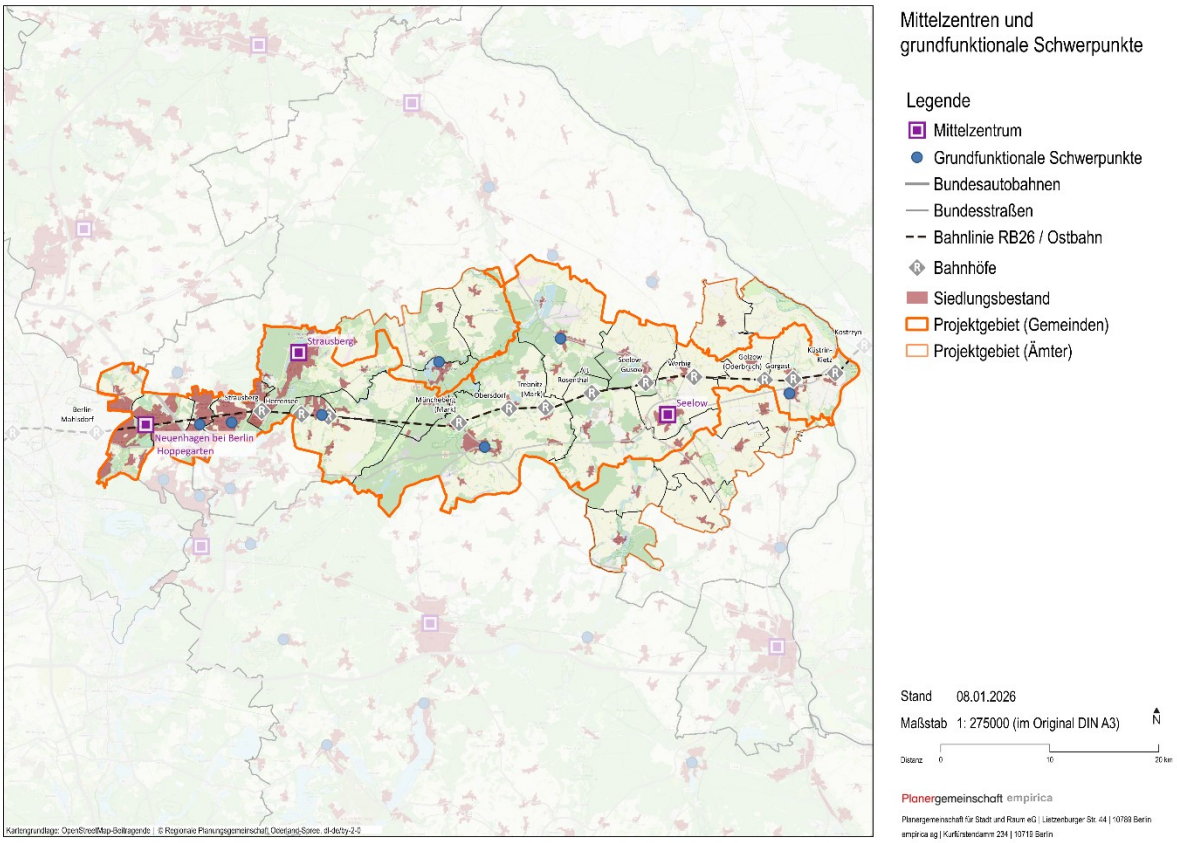


Abb. 22: Mittelzentren und grundfunktionale Schwerpunkte im Untersuchungsgebiet, Quelle: Planergemeinschaft (Datenquelle: Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree)

2.9 Akteure und vorhandenen Netzwerkstrukturen

Es gibt im Achsenraum eine Vielzahl von Akteuren und Netzwerken, die in unterschiedlicher Weise Einfluss auf die wirtschaftliche und strukturelle Entwicklung nehmen bzw. ausüben könnten.

Interessengemeinschaft Ostbahn

Die Interessengemeinschaft Ostbahn e.V. (IGOB) wurde 2006 gegründet und ist ein kommunal getragener Verein, der sich mit Nachdruck für die Modernisierung und den Ausbau der Bahnstrecke Berlin–Kostrzyn einsetzt. Der Verein IGOB setzt sich für die Entwicklung einer leistungsfähigen, umweltfreundlichen und zukunftsfähigen Ostbahn ein, die Menschen und Wirtschaft in der Region verbindet und die Vernetzung mit Polen und Europa stärkt. Die Mitglieder der IGOB sind Kommunen und Institutionen wie die IHK Berlin, die IHK Ostbrandenburg, die Regionale Planungsstelle Oderland-Spree, die Euroregion Viadrina und der Landkreis Märkisch-Oderland.

Kommunales Nachbarschaftsforum (AG Ost)

Die AG Ost des Kommunalen Nachbarschaftsforums Berlin-Brandenburg ist ein Zusammenschluss der östlich von Berlin gelegenen Brandenburger Städte, Gemeinden und Landkreise sowie der östlichen Bezirken Berlins. Sie hat es hat sich zur Aufgabe gemacht, mit Bürgermeister*innen, Beigeordnet*innen, Stadträt*innen und Fachverwaltungen einen vertrauensvollen, freiwilligen und beständigen Dialog auf Augenhöhe zu praktizieren.

Partner wie die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, die Regionalen Planungsgemeinschaften, Landesressorts und auch Verbände wie die Industrie- und Handelskammern, der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg sowie der Dachverband der Regionalparks Brandenburg und Berlin arbeiten mit dem KNF e.V. seit vielen Jahren zusammen.

Arbeitskreis kommunaler Wirtschaftsförderungen

In diesem Arbeitskreis treffen sich Kolleg*innen aus den Kommunen des Landkreises, welche wirtschaftsfördernde Aufgaben haben. Die Treffen finden zumeist 1-2x pro Jahr statt und dienen dem Austausch von Informationen und Erfahrungen.

Arbeitskreis Regionaler Netzwerker*innen

In diesem informellen Kreis treffen sich seit etwa 2 Jahren regelmäßig regionale Akteure, die im ländlichen Raum aktiv sind im ZALF in Müncheberg, um sich über ihre Vorhaben und Kooperationsmöglichkeiten auszutauschen. Mit dabei sind u.a. ZALF und Entomologischen Institut, LVGA Obstbauversuchsstation, die Stadt Müncheberg, die IHK, die RPG Oderland, die LAGs, STIC, Vertreter*innen von Landwirtschafts- und Nuturschutzverbänden.

GRW I - Regionalbudget „Metropolregion Ost"

In dieser seit 2016 bestehenden länderübergreifenden Initiative arbeiten die Kommunen des östlichen Berliner Umlandes, der Stadtbezirk Marzahn-Hellersdorf und der Landkreis zusammen. Diese wurde bis 2024 durch Berlin getragen, ab 2025 hat der Landkreis die Trägerschaft übernommen. Derzeit erfolgt die Förderung über die GRW (Regionalbudget) und ist auf mindestens drei Jahre angelegt.

LAGs Oderland und Märkische Seen

Die Lokalen Aktionsgruppen (LAG) begleiten mit ihren mehr als 100 Mitgliedern ländlich-regionale Projekte in Wirtschaft, Bildung, Kultur, Tourismus und Daseinsvorsorge in der Region. Mitglieder sind Kommunen aus MOL und LOS, der Landkreis, Vereine, Unternehmen und Private Personen, die sich in der Region engagieren wollen.

Dabei liegt bei der LAG Oderland der Fokus auf Demografie, Digitalisierung, Regionalvermarktung, Lebensqualität und Abwanderungsvermeidung und bei der LAG Märkische Seen auf Lebendige Ortsgestaltung (Wohnen, Basisversorgung, Mobilität), Regionaler Ökonomie (Tourismus, Handwerk, Fachkräfte) sowie Kulturlandschaft, Biodiversität und bürgerschaftlichem Engagement.

Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree (RPG)

Die RPG Oderland-Spree wurde im Oktober 1993 von den Landkreisen MOL, LOS und der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder) gebildet. Sie ist eine eigenständige Körperschaft des öffentlichen Rechts und Trägerin der Regionalplanung im Gebiet ihrer Mitglieder. Beschließendes Organ der RPG ist die Regionalversammlung, in der Verteter*innen von Kommunen und Gebietskörperschaften und der legislativen Orts- und Kreisgremien vertreten sind.

Der Regionalen Planungsgemeinschaft obliegen folgende Kernaufgaben:

- Aufstellung, Fortschreibung, Änderung und Ergänzung des Regionalplanes,
- Abgabe von Stellungnahmen zu Planungen, Maßnahmen und Vorhaben von regionaler Bedeutung sowie
- Mitwirkung an der Braunkohlen- und Sanierungsplanung.

Im Gebiet der Planungsregion Oderland-Spree wird eine dauerhafte, ausgewogene räumliche Ordnung angestrebt, die sich in die gesamträumliche Entwicklung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg einfügt. Im Sinne einer nachhaltigen Raumordnung beteiligt sich die Regionalplanung Oderland-Spree auch an der Regionalentwicklung.

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Oderland-Spree (KAG Oderland-Spree)

Die „KAG Oderland-Spree", dient der Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Wirtschaftsförderung und Regionalentwicklung in der Planungsregion Oderland-Spree. Schwerpunkte der Tätigkeit sind:

- die Initiierung und Umsetzung gemeinsamer Projekte,
- die Abstimmung prioritärer regionaler Entwicklungsziele und
- deren einheitliche Vertretung gegenüber übergeordneten Planungen und Entscheidungsgremien auf Landes-, Bundes und EU-Ebene

Mitglieder der KAG Oderland-Spree sind:

- der Landkreis Märkisch-Oderland
- der Landkreis Oder-Spree
- die kreisfreie Stadt Frankfurt
- die Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree
- der Verein Euroregion Pro Europa Viadrina Mittlere Oder e. V.

Kommunale Arbeitsgemeinschaft „Kulturerbe Oderbruch"

Seit 2020 existiert die KAG „Kulturerbe Oderbruch", in welcher sich die Kommunen aus dem Oderbruch zusammengeschlossen haben, um die Kulturerbe-Stätten im Oderbruch besser zu vermarkten. Ein Meilenstein war dabei die Erringung des Siegels „Europäisches Kulturerbe" im Jahre 2022. Aktuell sind mehr als 40 Orte in das Kulturerbe Oderbruch-Netzwerk aufgenommen. In die Aktivitäten des Netzwerkes werden oftmals polnische Partner mit einbezogen.

2.10 Wirtschaftsbezogene Potenziale

Die betrachteten Teilräume des Ostbahnkorridors sind durch jeweils unterschiedliche Einwirkungen gekennzeichnet, aus denen sich jeweils besondere Potenziale für die Wirtschaftsentwicklung ergeben.

Im **Berliner Umland** ist dieses insbesondere die zunehmende Verdrängung von Unternehmen und Arbeitskräften aus Berlin in das Berliner Umland. Gleichzeitig wachsen auch die bereits ansässigen Unternehmen. Dieses führt zu einer hohen Flächennachfrage für Gewerbeansiedlungen und auch für Wohnen. In der Folge kommt es aufgrund des begrenzten Angebots zu Flächenkonkurrenzen und steigenden Bodenpreisen.

Die bestehende Nachfrage kann auch aus einem weiteren Grund aktuell kaum bedient werden: Die Wasserressourcen im Einzugsgebiet des Wasserverbandes Strausberg-Erkner, der für den Teilraum verantwortlich ist, sind nahezu ausgeschöpft und derzeit ist keine Strategie zur Beseitigung dieses Hemmnisses erkennbar.

Hinzu kommt, dass viele der Gemeinden im unmittelbaren Berliner Umland ein zurückgehendes Interesse an der Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbeflächen und der damit verbundenen Schaffung neuer Infrastruktur haben.

Die Stadt Strausberg nimmt im Berliner Umland allerdings aus den folgenden Gründen eine gewisse Sonderrolle ein.

- Strausberg verfügt gegenwärtig noch über Potenzialflächen für Wohnen und Gewerbe.
- Die Stadt hat durch den Flugplatz im S-Bahnbereich und den anschließenden Gewerbeflächen ein Alleinstellungsmerkmal im Land Brandenburg.
- Mit dem gut entwickelten Technologiezentrum STIC, welches derzeit durch den Landkreis mit dem Büro- und Seminargebäude TP 5 erneut erweitert wird, gibt es in der Stadt einen besonderen Standort, in der sich innovative Unternehmen mit besonderem Entwicklungspotenzial niederlassen und vernetzen können.
- Das im Jahr 2025 mit Unterstützung des Landes Brandenburg im STIC errichtete Startup-Zentrum „Hangar Strausberg" schafft in Strausberg ein Angebot, weitere Technologieunternehmen mit hohem Wachstumspotenzial hier anzusiedeln.
- Das geplante Innovationszentrum Luftfahrt (IZL) bietet zukünftig die Möglichkeit, Strausberg als führenden Standort der Luftfahrttechnologie in der Hauptstadtregion zu profilieren.

Die genannten Entwicklungshemmnisse im Berliner Umland bieten wiederum Chancen für den östlich anschließenden Bereich **Märkische Schweiz**. Hier gibt es in relativer Nähe zu Berlin (u.a. durch den Halbstundentakt der Ostbahn) noch ausreichend Flächenpotenzial für Wohn- und Gewerbeflächen und zugleich ein starkes Interesse der Kommunen zur Ansiedlung von Unternehmen und Menschen. Auch hinsichtlich der verfügbaren Wasserressourcen bestehen hier geringere Limitierungen. Die Wanderungsdaten zeigen, dass sich im Teilraum bereits seit mehreren Jahren zunehmend Unternehmen und Menschen ansiedeln. Es ist davon auszugehen, dass dieser Trend sich voraussichtlich verstärken wird, falls die Rahmenbedingungen für Wohnen und Gewerbe im berlinnahen Umfeld unverändert bleiben.

Die im Zentrum des Achsenkorridors liegende Stadt Müncheberg hat aufgrund ihrer Lage und sehr guten verkehrlichen Erschließung, hierbei ganz besondere Entwicklungschancen. Der Neubau der Grenzbrücke der Bundesstraße B1 für den Schwerlastverkehr wird einen zusätzlichen Entwicklungsimpuls für die Stadt und die Region bringen.

Nicht zuletzt bietet sich eine besondere Chance für die Stadt, wenn es gelingt, die zumeist gut bezahlten Wissenschaftler*innen, die im ZALF beschäftigt sind, für den Wohnort Müncheberg zu gewinnen.

Aus diesen Aspekten leitet sich insbesondere für die Stadt Müncheberg, aber auch für das Amt Märkische Schweiz, ein besonderer Handlungsbedarf hinsichtlich der städtebaulichen Entwicklungsplanung ab.

Für den grenznahen und zugleich berlinfernsten Teil des Achsenkorridors, den Teilraum **Oderbruch**, wird voraussichtlich der Ausbau der B1 und der Neubau der Grenzübergang-Brücke in Küstrin-Kietz/Kostrzyn (Teilprojekt 1.7, siehe Kapitel 3.1) einen bedeutenden wirtschaftlichen Effekt haben. Im bisher nur wenig dynamischen Abschnitt zwischen Seelow und Küstrin-Kietz ist hier mit positiven Entwicklungen und einer zunehmende Gewerbeflächennachfrage zu rechnen. Privatwirtschaftliche Projekte wie das Agrarterminal Ostbahn sprechen für eine zunehmende Dynamik im Gebiet. Die künftige Entwicklung kann auch stark von der polnischen Seite induziert werden. Der Teilraum ist dann verkehrlich optimal an die Stadt Kostrzyn und die umliegende Sonderwirtschaftszone angebunden und erreichbar. Insbesondere die direkt an der B1 liegenden Kommunen können attraktive Standorte für die Ansiedlung polnischer Unternehmen werden.

Der im Grenzbahnhof Kietz seit 2025 angesiedelte Außenposten der STIC Wirtschaftsfördergesellschaft „MOST Coworking" kann in diesem Entwicklungsprozess die Funktion eines Kristallisationskernes einnehmen (Teilprojekt 2.5, siehe Kapitel 3.1).

Um diesen Impuls aufzunehmen, muss hierfür seitens der betroffenen Kommunen der planerische Vorlauf für die Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete aufgenommen werden. In der Stadt Seelow wird dieses bereits umgesetzt.

2.11 SWOT-Analyse des Achsenraums und der drei Teilräume

Der Achsenraum ist insgesamt ein attraktiver Gewerbe- und Wohnstandort innerhalb der Metropolregion Berlin-Brandenburg mit einer guten MIV- und auch ÖPNV-Anbindung (entlang der Ostbahn). Die künftige wirtschaftliche Entwicklung wird durch die wenig verfügbaren (kommunalen) Gewerbeflächenpotenziale gehemmt, ebenso wie durch die noch geringe Bedeutung von (innovativen) Unternehmen aus dem verarbeitenden Gewerbe und unternehmensbezogene Dienstleistungen – von Ausnahmen wie dem ZALF abgesehen. Chancen für die künftige Entwicklung ergeben sich durch den Ausbau der Ostbahn, andere Infrastrukturprojekte (Ausbau B1/B5 und Oderbrücke, Radwege) sowie die Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur (u.a. durch das geplante Innovationszentrum Luftfahrt).

Tab. 2: SWOT für den Achsenraum Ostbahn, Quelle: Planergemeinschaft

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
• Lage in der Metropolregion Berlin-Brandenburg • Gute ÖPNV-Anbindung entlang der Ostbahn • Gute MIV-Anbindung über A10 im Westen sowie B1, B5 und weitere Bundesstraßen • Kleinteilige und damit resiliente Wirtschaftsstruktur	• Nur noch wenige kommunale Gewerbeflächen für Neuansiedlungen verfügbar (v.a. im berlinnahen Raum) • Breitbandanbindung in den Gewerbegebieten noch ausbaufähig • Innovatives verarbeitendes Gewerbe und unternehmensbezogene Dienstleistungen noch wenig vertreten
CHANCEN	**HERAUSFORDERUNGEN**
• Ausbau Ostbahn und Radwegeinfrastruktur • Ausbau B1/B5 und Neubau Oderbrücke B1 • Steigerung der Wertschöpfung und Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur durch unternehmensorientierte Dienstleistungen, Handwerk sowie innovatives Gewerbe (ILZ, Startup-Zentrum, ZALF) • Zahlreiche regionale Netzwerke • Attraktiver und gut angebundener Wohnstandort	• Zunehmende Flächennutzungskonkurrenzen • Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter sinkt künftig • Steigende Zahl älterer und pflegebedürftiger Einwohner/innen

Der Teilraum **„Berliner Umland"** ist durch eine sehr gut angebundene Lage, eine vielfältige Wirtschaftsstruktur und Wachstumsimpulse (u.a. durch das Innovationszentrum Luftfahrt sowie das Startup-Zentrum in Strausberg) gekennzeichnet. Herausforderungen ergeben sich vor allem durch das starke Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum – und die damit steigenden Flächenkonkurrenzen und Verkehrsströme.

Tab. 3: SWOT Berliner Umland, Quelle: Planergemeinschaft

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
• Beliebter Wohnstandort • Zahlreiche Unternehmensansiedlungen und vielfältige Wirtschaftsstruktur • Gute bis sehr gute ÖPNV-Anbindung • sehr gute MIV-Anbindung über B1/B5 und A10	• Aktuell kaum kommunale Gewerbeflächen für Neuansiedlungen verfügbar • Breitband ab 100 MBit/s teilräumlich nur eingeschränkt verfügbar • Wasserknappheit schränkt Entwicklung neuer Siedlungs- und Gewerbeflächen ein
CHANCEN	**HERAUSFORDERUNGEN**
• Wachsende Bevölkerung • Ausbau Ostbahn und Radwegeinfrastruktur • Steigerung der Wertschöpfung durch unternehmensorientierte DL und Handwerk • Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur durch innovatives Gewerbe (ILZ, Startup-Zentrum) • Möglicher Anknüpfungspunkt Bundeswehrstandort Strausberg	• „Wachstumsschmerzen" und hoch ausgelastete Verkehrsinfrastruktur • Flächennutzungskonkurrenzen (Wohnen, Gewerbe, Verkehr, Ausgleichs- und Ersatzfläche, Energie, etc.)

Der Teilraum **„Märkische Schweiz"** ist durch seine reizvolle landschaftliche Lage und die gute Anbindung mit dem Halbstundentakt auf der Ostbahn ein zunehmend attraktiver Wohnstandort mit der Forschungseinrichtung ZALF als wichtigster Arbeitgeber. Neben zunehmenden Flächennutzungskonkurrenzen stellt auch der demografische Wandel eine Herausforderung.

Tab. 4: SWOT Märkische Schweiz, Quellen: Planergemeinschaft (eigene Recherche und Regionale Entwicklungsstrategie der LAG Märkische Seen e.V.)

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
• Zunehmend beliebter Wohnstandort und wachsende Beschäftigtenzahlen • Attraktiver Natur- und Erholungsraum, beliebt bei Tagestouristen und Ausflüglern • Gute ÖPNV-Anbindung an Zentren entlang der Ostbahn (Bahnhöfe) • Gute MIV-Anbindung über B1/B5 und B168	• Aktuell keine verfügbaren kommunalen Gewerbeflächen für Neuansiedlungen • Breitbandversorgung der Gewerbegebiete überwiegend <200 MBit/s • Wenig Alternativen zum Pkw, um die Bahnhöfe der Ostbahn zu erreichen
CHANCEN	**HERAUSFORDERUNGEN**
• Wachsende Bevölkerung • Ausbau Ostbahn und Radwegeinfrastruktur • Wachstumsimpulse durch Handwerk/KMU und weiteren Gewerbeansiedlungen nach Ausbau B1 und Eröffnung B1-Brücke • (Private) Flächen für gewerbliche Neuentwicklungen vorhanden • ZALF als wissenschaftlicher Ankerpunkt	• Flächennutzungskonkurrenzen (Gewerbe, Landwirtschaft, Energieversorgung) • Zunehmender Fach- und Arbeitskräftemangel • Nachfolgeproblematik bei Unternehmen (Metropole Berlin und größere Ansiedlungen sind als Arbeitgeber attraktiver)

Der Teilraum **„Oderbruch"** ist landschaftlich attraktiv, verfügt über zahlreiche gewerbliche Flächenpotentiale und kann am stärksten vom Ausbau der Ostbahn, der Bundesstraße B1 und dem Neubau der Straßenbrücke über die Oder profitieren. Der demografische Wandel stellt eine große Herausforderung für den Teilraum dar.

Tab. 5: SWOT Oderbruch, Quellen: Planergemeinschaft (eigene Recherche und Regionale Entwicklungsstrategie (RES) der lokalen Aktionsgruppe (LAG) Oderland für die Förderperiode 2023 – 2027)

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
• KMU als Rückgrat der Wirtschaft • Gute ÖPNV-Anbindung an Zentren entlang der Ostbahn (Bahnhöfe) • Gute MIV-Anbindung über B1 und B167 • Landschaftlich attraktiv	• Gewerbliche Breitbandversorgung teils verbesserungswürdig • Gewerbeflächenreserven nicht sofort verfügbar, da oft noch ohne Baurecht • Schlechte ÖPNV-Anbindung in der Fläche, teils nur Schülerverkehr • Wenig Alternativen zum Pkw, um die Bahnhöfe der Ostbahn zu erreichen
CHANCEN	**HERAUSFORDERUNGEN**
• Stabile bis leicht wachsende Bevölkerung, u.a. durch Zuwanderung aus Polen und Berlin • Ausbau Ostbahn, Radwegeinfrastruktur und alternative Mobilitätskonzepte wie Rufbusse • Wachstumsimpulse durch Handwerk/KMU und Gewerbeansiedlungen nach Ausbau B1 und Eröffnung B1-Brücke • Nähe zur Sonderwirtschaftszone auf polnischer Seite • Flächen für gewerbliche Neuentwicklungen vorhanden	• Künftig (deutlich) weniger Menschen im erwerbsfähigen Alter, so dass Fach- und Arbeitskräftemangel und Nachfolgeproblematik zunehmen werden • Zunehmende Flächennutzungskonkurrenzen (Gewerbe, Landwirtschaft, Energieversorgung)

3 Schlüsselvorhaben Ostbahn

Aus der Projektbeschreibung Stand 5/2024

Der Korridor entlang der Ostbahn bildet zwischen der Bundeshauptstadt Berlin und der Republik Polen einen Entwicklungs-, Innovations- und Wirtschaftsraum mit eigener Dynamik. Diese Entwicklung wurde durch die TESLA-Ansiedlung im nahegelegenen Grünheide zusätzlich beschleunigt. Entlang des Entwicklungskorridors der Ostbahn wurden eine Reihe von Schlüsselprojekten identifiziert, mit denen gezielt strukturelle Hemmnisse abgebaut werden sollen. Es geht dabei insbesondere um die Verbesserung klimafreundlicher Mobilität, um die Schaffung neuer Ansiedlungsmöglichkeiten für Unternehmen und Start-ups und innovativer, technologieorientierter Unternehmen.

Die vorrangigen Ziele des Schlüsselvorhabens sind:

- Schaffung innovativer und nachhaltiger Transport- und Beförderungsmöglichkeiten an den Haltepunkten entlang der Ostbahn mit Verknüpfung zur Entwicklungsachse RE 1/A12,
- Vernetzung der bestehenden Infrastruktur entlang der Ostbahn und Ergänzung durch den Aufbau neuer (Verkehrs)-Infrastruktur,
- Ausbau von Wirtschaftsstandorten entlang der Ostbahn zur Schaffung neuer zukunftsorientierter Arbeitsplätze mit besonderem Fokus auf Zulieferer von TESLA und den Bedarf der Bestandsunternehmen.

3.1 Allgemeines zum Projekt „Ausbau Ostbahn“ der DB InfraGO

Die Deutsche Bahn wurde von den Ländern Berlin und Brandenburg beauftragt, den Ausbau der Strecke 6078 (die so genannte Ostbahn) zwischen Berlin Ostkreuz und Küstrin-Kietz Grenze D/PL (– Kostrzyn) in der Leistungsphase 1 (HOAI) zu planen. Es handelt sich dabei um die Grundlagenermittlung, speziell hier die Erarbeitung der verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellungen.

Grundsätzlich besteht der Wunsch die Strecke durchgehend zweigleisig für eine maximale Geschwindigkeit von 160 km/h auszubauen und vollständig zu elektrifizieren. Die Strecke ist auch mittlerweile als Ausbaustrecke (ABS) im potenziellen Bedarf des Bedarfsplans (BSWAG) des Bundes aufgenommen. Die beiden Länder wollen mit der Planung u.a. eine Höherstufung in den vordringlichen Bedarf erzielen.

Detailliertere Informationen zu einzelnen Planungsabschnitten oder zum Terminplan können erst nach Abschluss der Grundlagenermittlung und ggf. weiterführender Untersuchungen gegeben werden.

Die verkehrliche Aufgabenstellung ist Ende 2024 abgeschlossen worden. Derzeit erfolgt die Erarbeitung der betrieblichen Aufgabenstellung.

Grundsätzlich erfolgt die Planung nach den Leistungsphasen der HOAI. Die Länder Berlin und Brandenburg finanzieren derzeit die Leistungsphase 1 und werden dementsprechend an der Erstellung beteiligt. Weitere Träger öffentlicher Belange, aber auch die allgemeine Öffentlichkeit werden über die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ab Leistungsphase 2 an der Planung beteiligt.

In der Leistungsphase 2 werden verschiedene Varianten betrachtet, wovon eine Vorzugsvariante in den Leistungsphase 3 und 4 ausgeplant und zur Genehmigung angemeldet wird. Bis zum Abschluss der Leistungsphase 4 kann es immer wieder zu Änderungen kommen.

Bahnübergang (Unterführung) Birkenstein L 339 (Hoppegarten)

Zielsetzung: Durch eine Verlegung der L339 in einen Tunnel entsteht eine Entlastung für Fahrzeuge im Kreuzungsbereich von und zum Gewerbegebiet und gleichzeitig kann auf der entstehenden oberirdischen Fläche ein Angebot für Bike & Ride hergestellt werden. Eine Umsetzung der Baumaßnahmen im Rahmen des i2030-Projektes wird als zwingend erachtet.

Ziel ist die Förderung der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und Herstellung einer entsprechenden Abstellfläche für diese, die Entlastung der Anlieger von stehendem Verkehr und die Erleichterung der Umsetzung (Taktverdichtung) gemäß i2030-Projekt.

Evaluation Teilprojekt

Es ist perspektivisch ein zweigleisiger Ausbau und eine Verdichtung des S-Bahntaktes bis Strausberg vorgesehen. Seitens des Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) wird darauf hingewiesen, dass der Bahnübergang (BÜ) Birkenstein in diesem Zusammenhang nicht singulär betrachtet wird, sondern alle BÜ bis Strausberg im Rahmen des Ausbaus der Ostbahn betrachtet werden.

Der LS hat eine Liste mit Bahnübergängen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen erstellt und in Abhängigkeit von der verkehrlichen Belastung eine Priorisierung vorgeschlagen. Diese Liste wurde an das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) Abt. 4 übermittelt.

Es sollte aus Sicht des LS eine Studie erstellt werden, in welcher Vorschläge für die Möglichkeiten einer sicheren und möglichst hemmnisfreien Querung der Ostbahn erarbeitet werden.

Da es verschiedene Baulastträger gibt, ist eine zentrale Koordinierung sinnvoll. Diese Rolle könnte die Bahn übernehmen. Hierfür ist eine Beauftragung der Studie durch das MIL erforderlich.

Die Beauftragung ist bisher noch nicht erfolgt, da nach Auffassung des MIL die Planungen der Bahn für die Strecke noch nicht weit genug sind.

Bei einem Ausbau einer Strecke auf eine maximale Geschwindigkeit von 160 km/h ist es grundsätzlich weiter zulässig, Bahnübergänge zur Kreuzung der Eisenbahnstrecke zu nutzen. Ob eine Umgestaltung des Bahnübergangs erforderlich wird, wird in der Folge zwischen den Kreuzungspartnern (dies können die Gemeinde oder die Stadt, das Land, oder auch der Bund oder weitere sein) abgestimmt. Grundlage dafür ist das Eisenbahnkreuzungsgesetz, welches auch die Kostenteilung festlegt.

Aktuell kann kein erneuerter Planungsstand zum BÜ Birkenstein durch das LS Brandenburg vorgelegt werden. Zudem wird hauptsächlich die DB InfraGo in der Verantwortung gesehen. Weiterhin fehlt es an Impulsen aus der betroffenen Gemeinde Hoppegarten, hier ist die Leitungsposition des zuständigen Bauamts z.Zt. nicht besetzt.

Die Liste des LS mit verschiedenen Priorisierungen entstand aus der Betrachtung der zu erwartenden Schließzeiten gem. i2030 und des prognostizierten Verkehrsaufkommens Straße 2030. Die Liste lässt noch keine Rückschlüsse zu, welche Art von Maßnahme erforderlich ist. Neben einer BÜ-Beseitigung kommen auch andere Maßnahmen in Betracht.

Zum prognostizierten Verkehrsaufkommen liegen seitens des LS Prognosedaten vor (zuletzt für das Jahr 2030).

Empfehlung: Da die entscheidenden Prognosedaten für den Verkehr bereits vorliegen, sollte das Konzept für die Kreuzungen frühzeitiger erstellt werden, um Anliegen und Planungen der betroffenen Baulastträger bereits in den frühen Leistungsphasen der Planungen der Bahn berücksichtigen zu können.

Hierzu sollte das Referat Straßenbau des MIL auf das zuständige Referat Eisenbahn des MIL zugehen und die Studie initiieren.

Weiterhin wird eine baldige Abstimmung zwischen LS und DB InfraGo für sinnvoll gehalten, um die Planungen frühzeitig abzugleichen.

Fahrradparkhaus Neuenhagen bei Berlin (Teilprojekt 1.2)

Zielsetzung: Es wird eine zukunftsweisende Radinfrastruktur in Neuenhagen und Umland bestehend aus

1. Radweg (siehe Teilprojekt 1.6).
2. Fahrradparkhaus auf der Nord- und der Südseite des Bahnhofes entwickelt und ggfs. durch Service für Fahrräder/allg. Reisebedarf ergänzt.

Ziel ist die Entlastung innerörtlicher PKW-Verkehre, die Reduzierung von CO_2-Emissionen und die Vermeidung des Baus weiterer PKW- Stellplätze.

Evaluation Teilprojekt 1.2, Maßnahme Fahrradparkhäuser

Für die Umsetzung eine Fahrradparkhauses auf der Nordseite des Schienenkörpers müsste durch die Gemeinde Neuenhagen ein schmales Grundstück von der Bahn erworben werden, mit dem der Zugang vom Fahrradparkhaus direkt zur Bahn ermöglicht würde. Allerdings erweist sich der Ankauf als schwierig, da die Bahn bisher nicht auf den Wunsch der Gemeinde eingeht. Das Bauvorhaben soll nach Vorstellung der Gemeinde mehrere Nutzungen integrieren, u.a. Wohnungen, Kiosk, Aufenthaltsräume (Polizei, Busverkehr) sowie Gewerbeflächen. Geplant ist ein drei-geschossiger Komplex, für den ein Förderantrag eingereicht wurde. Der Antrag wurde abgelehnt, da die verfügbaren Fördermittel zum Zeitpunkt des Antrags überzeichnet waren. Inhaltlich ist das Vorhaben förderfähig. Derzeit wird auf eine neue Antragsrunde gewartet.

Für die Maßnahme Modulares Fahrradparkhaus auf der Südseite wurde ein Förderantrag über 891 T € 2024 bewilligt und im November 2025 eröffnet. Mit dem Bau einer Sammelschließanlage für Fahrräder und sowie einer frei zugänglichen, überdachten Anlage wurde im Sommer 2025 begonnen.[5]

Bahnabzweig Müncheberg-ZALF, Reaktivierung SPV Strecken gem. Koalitionsvertrag des Landes und Ergebnis der Evaluierung durch das Land (Teilprojekt 1.3)

Zielsetzung: Durch die Herstellung der Bahnverbindung in die Stadt Müncheberg kann vorhandener Verkehr deutlich minimiert und eine weitere Entwicklung der Forschungsstadt gefördert werden. Eine Verkehrswende und CO_2-Minimierung sind real umsetzbar. Im Rahmen der Gewerbeentwicklung am Standort ist ebenfalls eine Nutzung für anfallenden Güterverkehr als Perspektive zu betrachten. Ziel ist die Umsetzung der Verkehrswende.

Evaluation Teilprojekt 1.3

Die 1909 in Betrieb genommene Kleinbahn von Müncheberg (Stadt) nach Fürstenwalde (südlich) bzw. Wriezen (nördlich, über Seelow-Golzow) erschloss die Region unter dem Namen Oderbruchbahn. In Jahr 1965 erfolgte keine Beförderung von Personenverkehr mehr, die komplette Stilllegung der Strecke für den Güterverkehr erfolgte zum Ende des Jahres 1971.

Im Auftrag des VBB erfolgte eine Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung mehrerer Streckenabschnitte im Land Brandenburg.[6] Die Strecke Müncheberg-Müncheberg Stadt (Nr. 18) erhielt in der Nutzwertanalyse 43,8 Punkte und fällt somit in die Kategorie B, d.h. Potenzial für eine Bestellung im Taktverkehr ist nicht eindeutig erkennbar. Die Strecken der Kategorie B bzw. deren weitere Betrachtung wird in Abhängigkeit von den vertiefenden Ergebnissen der Kategorie A zurückgestellt. Strecken der Kategorie weisen im Vergleich eine hohe Punktzahl beim Freizeit- und Tourismuspotenzial auf.

[5] Vgl. https://www.neuenhagen-bei-berlin.de/startseite-de/verkehr-verwaltung-aktuell/bahnhof-sued-fahrradabstellanlagen-werden-gebaut/ abgerufen am 29.7.2025

[6] Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten, Karlsruhe 2022, https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Potenzialuntersuchung%20zur%20Strecken-%20und%20Haltereaktivierung%20-%20komplett_aktualisiert.pdf, abgerufen am 29.7.2025

Seitens der Stadt Müncheberg bestehen lt. IGOB grundsätzliche Bedenken hinsichtlich der Umsetzbarkeit aufgrund nicht mehr vorhandener Bahnkörper sowie der teilweisen überbauten und veränderten Nutzung der Streckenführung. Vorteile gäbe es bei der Entlastung des städtischen Verkehrs sowie durch die Anbindung der Oberschule und von Gewerbeflächen per Schiene.

In der Potenzialuntersuchung werden zwei weitere Streckenabschnitte, die von der Ostbahn abzweigen, betrachtet: Hoppegarten-Altlandsberg (Nr. 30, 47,5 Punkte) und Fredersdorf (b Berlin) -Rüdersdorf (b Berlin) (Nr. 17, 45,9 Punkte). Beide Strecken erreichen bei der Nutzwertanalyse eine Punktzahl größer als 45 und werden damit der Kategorie A zugewiesen.

Für den Streckenabschnitt Fredersdorf (b Berlin) -Rüdersdorf (b Berlin) besteht am Ausbau (der bestehenden Güterbahnstrecke) ein großes Interesse im Rahmen einer Dekarbonisierungsstrategie seitens der CEMEX AG, welche perspektivisch die Verlagerung von Gütertransporten (u.a. ausgeschiedenes CO_2) vom LKW auf die Schiene verfolgt.

Der Landesnahverkehrsplan (LNPV) 2023-2027 operationalisiert die Ergebnisse der Studie und bildet zwei Pakete, die jeweils aus kurzen und langen Strecken bestehen.[7] Die Strecke Fredersdorf (b Berlin)–Rüdersdorf (b Berlin) ist dem Paket 1 zugeordnet, die Strecken Müncheberg (Mark) – Stadt und Hoppegarten – Altlandsberg sind dem Paket 2 zugeordnet.

Lt. LNVP werden für die Strecken der beiden Pakete Machbarkeitsstudien mit einer differenzierten Betrachtung von Nutzen und Kosten durchgeführt, u.a. die Ermittlung der jährlichen Betriebskosten. Soweit potenzielle Reaktivierungsstrecken einen Nutzen-Kosten-Faktor > 1 aufweisen, soll in einem zweiten Schritt das Regelverfahren der standardisierten Bewertung angewendet werden.[8] Das Regelverfahren ist Voraussetzung für eine Förderung der erforderlichen Investitionskosten im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms.[9]

Modularhaltepunkte Golzow/Trebnitz (Teilprojekt 1.4)

Für die Verlegung des derzeitigen Bahnsteigs am Bahnhof Golzow an die Bahnhofstraße wurde mit dem Bau der Radwege und Bushaltestellen begonnen, um eine Einbindung von Radverkehr und Bus zu ermöglichen.

Am Bahnhof Trebnitz ist ebenso eine Verlegung der Bahnsteige an die Trebnitzer Hauptstraße/Wulkower Chaussee (beiderseits der Bahnschranke) geplant.

Das übergeordnete Ziel ist die Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum und die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV/SPV. Die Siedlungsgebiete jenseits des Bahnhofes sollen besser angebunden werden an die Bahntrasse, mit folgenden positiven Effekten:

- Anbindung an überregionale Ziele (Berlin) und Gorzow (PL).
- Verbesserung der Umsteigesituation und des Wechsels der Verkehrsmittel (individual zu öffentlichem Verkehr).
- Schaffung und Förderung von alternativen Wohngebieten für den Verflechtungsraum.
- Einsparung von CO_2.
- Anbindung des Bahnhofes an den Oberbruchbahnradweg und den Europaradweg R1 als überregionalen touristischen Radweg.

[7] Vgl. S. 116 f. Landesnahverkehrsplan 2023-2027, https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Langfassung%202023-08-31_LNVP_2023-2027_final_V.32-CD-bunt.pdf; abgerufen am 29.7.2025

[8] ebd.

[9] Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-schienenpersonenverkehr/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-gvfg.html, abgerufen am 29.7.2025

Folgende Maßnahmen sollen umgesetzt werden:

1. Verlagerung Bahnsteig, Bau einer Buswendeschleife und Verknüpfung mit ÖPNV, Etablierung von Service-Angeboten, Schaffung Stellplätze P&R
2. Herstellung von Fahrradabstellplätze im Rahmen der B&R Initiative.
3. Bau Radweg (950m) an der Bahnhofsstraße (L331) als Zuwegung vom Ort Golzow (siehe 1.6).
4. Bau des Radwegs an der L331 vom Haltepunkt Golzow bis zur B1 (1.400 m) als Anbindung an den R1 entlang der Bundesstraße 1.
5. Bau des Radweges an der L331 zwischen der B1 bis zum Ortseingang von Alt Tucheband.

Aktuell laufen die Überlegungen zu den beiden Haltepunkten parallel zum Projekt „Ausbau Ostbahn". Für die Verlegung der Haltepunkte muss eine Positionierung der DB InfraGO (letzte Stand Frühjahr 2024) erfolgen. Für die Haltepunkte Trebnitz und Golzow sind die Aufgabenstellung und die Projektaufträge bereits erstellt. Die Planungen (Leistungsphase 2 ff.) konnten bislang noch nicht begonnen werden, da die finanziellen Mittel derzeit nicht in ausreichender Form zur Verfügung stehen.

Agrarterminal Gorgast (neues Teilprojekt)

Die ehemaligen Bahnflächen wurden von einem privaten Immobilienentwickler erworben.

Ausbau Europaradwanderweg R1 (Teilprojekt 1.5)

Zielsetzung: Der Europaradwanderweg R1 verbindet den Atlantik mit dem Nordosten Europas und führt durch Märkisch-Oderland. Ähnlich wie die Ostbahn verläuft der Radweg in Ost-West-Richtung. Er hat Anbindung an die Bahnhöfe der RB 26 in Strausberg, Herrensee, Rehfelde, Buckow, Obersdorf, Trebnitz und Küstrin-Kietz sowie Letschin (RB 60).

Die folgenden Maßnahmen werden umgesetzt:

1. Radwegebau Bötzseestraße in Petershagen/Eggersdorf.
2. Radwegebau in Neuhardenberg (OT Wulkow Ortslage).
3. Radwegebau Wulkow-Trebnitz an der L36.
4. Marketing über den Tourismusverband Seenland Oder-Spree.
5. Erhöhung Service- und Dienstleistungsqualität an den Bahnhöfen.

Der R1 ist im Landestourismuskonzept definiert. Er dient der Tourismusförderung und ist ein Stück einer Perlenkette. Angestrebt wird die Verbesserung einer durchgängig guten Wegebeschaffenheit und der Servicequalität zur Erhöhung der touristischen Nutzungsintensität.

Evaluation Teilprojekt 1.5

Das Thema Europaradweg ist verortet im Wirtschaftsamt des LK Märkisch Oderland. Der Radweg ist in drei Abschnitte unterteilt:

1. Der erste Abschnitt „Bötzseestraße/Eggersdorf südlich der L330" wird bis zur Landhausstraße als straßenbegleitender Radweg ausgeführt. Dazu ist ein Straßenausbau notwendig, es entsteht ein abmarkierter Radweg.

2. Für den zweiten Abschnitt „Wulkow Ortslage" konnte bisher keine Förderung akquiriert werden. Ein Förderantrag aus dem Gemeinschaftswerk „Aufschwung Ost"10 wurde abgelehnt. Auch wurde ein Förderantrag bei der Euroregion Viadrina gestellt, jedoch auch hier die Förderfähigkeit nicht bestätigt.
3. Im dritten Abschnitt „Wulkow bis Trebnitz" fehlen Flächen zur Umsetzung, was einen Eigentumserwerb notwendig macht. Es wird davon ausgegangen, dass Planungen für eine Vorzugstrasse und ein Planfeststellungsverfahren beim LS mindestens einen Zeitraum von 10 Jahre beanspruchen.

Ausbau von Radwegen zwischen Siedlungsgebieten/Gewerbegebieten und S-Bahn-/Regionalbahnhöfen in Hoppegarten, Neuenhagen bei Berlin, Fredersdorf-Vogelsdorf, Strausberg und Müncheberg (Teilprojekt 1.6)

Zielsetzung ist die Verbindung der Bahn als zentrales Mobilitätselement mit den Gewerbegebieten und Wohnsiedlungen im Achsenraum. In der Folge kann der Ausbau von PKW-Parkplätzen reduziert und eine gesundheitsfördernde, individuelle Mobilität von Pendlern geschaffen werden. Weitere Auswirkungen sind ein Beitrag zur CO_2-Einsparung und indirekt auch zur Verminderung des Fachkräftemangels. Natürlich haben diese Radwege auch im Freizeitbereich ergänzende Funktion.

Am 5.5.2023 kam es zur Unterzeichnung einer Absichtserklärung zur Priorisierung von 18 Maßnahmen der Städte und Gemeinden durch folgende Akteure: Gemeinde Petershagen/Eggersdorf, Gemeinde Fredersdorf-Vogelsdorf, Gemeinde Neuenhagen bei Berlin, Gemeinde Hoppegarten, Stadt Müncheberg, Stadt Strausberg sowie des Landkreises Märkisch-Oderland.

Evaluation Teilprojekt 1.6

Im Teilprojekt 1.6 sind insgesamt 18 Maßnahmen zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur (Verbesserung der Zuwegung zu den Bahnhöfen) zusammengefasst, welche zum Teil noch in a) und b) (Projektabschnitte) unterteilt sind. Im März 2025 fanden fünf Gespräche mit Bürgermeister*innen bzw. den zuständigen Mitarbeiter*innen der Tiefbauämter aus den Kommunen Hoppegarten, Neuenhagen bei Berlin, Fredersdorf-Vogelsdorf und Strausberg statt, in denen die Umsetzung der benannten Maßnahmen in der jeweiligen Kommunen reflektiert wurde.

Demnach befanden sich zum Zeitpunkt der Interviews acht Maßnahmen in der Vorplanung bzw. teilweise in der Entwurfsplanung (Leistungsphasen 2 und 3) und fünf Maßnahmen in der Findungsphase/Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1). Zwei Maßnahmen (Gleistrasse in Strausberg und Thälmannstraße in Fredersdorf-Vogelsdorf) befinden sich in der Umsetzung bzw. sind kurz vor Fertigstellung.

Einige der im Steckbrief benannten Maßnahmen bedürfen einer kritischen Überprüfung auf Machbarkeit. Insgesamt wurde in den Interviews wahrgenommen, dass an allen Maßnahmen gearbeitet wird (politisch wie fachlich). Einzelne Maßnahmen werden in der Planungsphase fortgeschrieben (z.B. Regenwassernutzung) und auf aktuelle Gegebenheiten angepasst. Die Kommunen gehen dabei regelmäßig in Vorleistung, teilweise wird ein höherer Ausbaustandard angestrebt, um den ortsbildtypischen Charakter zu wahren (z.B. in Neuenhagen).

Durch die Vertreter der Gemeinde Hoppegarten wurde beschrieben, dass die gemeinsame Landesgrenze Berlin-Brandenburg eine spezielle Herausforderung darstellt. Mitunter erscheint eine sinnvolle Weiterführung von Radwegen über die Landesgrenzen schwierig, da eine abweichende Priorisierung von Vorhaben und sehr unterschiedliche Geschwindigkeiten in der Planung zwischen den Ländern bestehen.

[10] Das Gemeinschaftswerk „Aufschwung Ost" wurde im März 1991 beschlossen und endete mit dem Auslaufen des Solidarpakts II Ende des Jahres 2019.

Die Stadt Müncheberg ist nicht direkt mit der Umsetzung befasst. Alle benannten Streckenabschnitte liegen außerorts entlang von Landes- oder Bundesstraßen, so dass hier das Land Brandenburg bzw. der Bund zuständig sind.

Die Kommunen rechnen gegenüber dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) ab. Es besteht zwar ein grundsätzliches Interesse an der Inanspruchnahme von Fördermitteln für den Eigenanteil, die Motivation zum Ausbau der Radwege geht aber deutlich von den Kommunen aus. Als Herausforderung wird beschrieben, dass teilweise lange auf die notwendigen Anordnungen gewartet werden muss. Hier wird eine engere Zusammenarbeit bzw. Abstimmung mit dem LS als notwendig erachtet. Außerdem ist für einige Maßnahmen ein Flächenerwerb erforderlich.

Ausbau B1/B5 im Zusammenhang mit dem Neubau der Grenzübergang-Brücke in Küstrin-Kietz/Kostrzyn, Studie Landesbetrieb Straßenwesen (Teilprojekt 1.7)

Zielsetzung: Mit dem Neubau der Grenzbrücke in Küstrin-Kietz/Kostrzyn ist von wachsenden Verkehrsströmen und steigenden Emissionen auszugehen. Nach dem Abschluss der folgenabschätzenden Studie sollen geeignete Maßnahmen zur Lenkung der Verkehrsströme und zur Reduzierung der Lärmimmissionen entwickelt und umgesetzt werden. Dazu gehören partielle Aufweitung der Fahrbahn außerhalb der Ortslagen und Verkehrsberuhigung innerhalb der Ortslagen entlang der B1.

Die Öffnung der neuen Grenzbrücke für den Schwerlasterverkehr bietet darüber hinaus auch Chancen für die strukturelle Entwicklung der grenznahen Kommunen an der B1. Hieraus ergeben sich insbesondere für das Amt Golzow und für die Städte Seelow und Müncheberg besondere Aufgabenstellungen für die Ausweisung von GE/GI -Flächen in der städtebaulichen Leitplanung und der Schaffung entsprechender Infrastruktur.

Evaluation Teilprojekt 1.7

Der Neubau der Grenzbrücke läuft unter polnischer Regie und Verantwortung. Die Fertigstellung ist derzeit für 2032 geplant. Das Baurecht auf beiden Seiten muss noch geschaffen werden. Auf der deutschen Seite ist hierfür ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Dieses kann erst beginnen, wenn die entsprechenden Vorplanungen der polnischen Seite vorliegen.

Beim Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg liegt eine Potenzialanalyse zum Ausbau vor, außerdem eine bestehende Defizitanalyse vom 12.7.2023.[11] Die Analyse geht von einem deutlichen Zuwachs der Verkehrsströme auf Bundes- und Landesstraßen aus. Einher gehen Befürchtungen der anliegenden Kommunen, den Verkehrsbelastungen nicht gewachsen zu sein. Die Kommunen fordern daher entsprechende Maßnahmen.

Einrichtung PlusBus-Linie Erkner-Strausberg und deren Verlängerung bis zum U-Bahnhof Hönow (Teilprojekt 1.8)

Zielsetzung: Die größten Verkehrsströme im Berliner Umland sind auf Berlin orientiert. Es gibt wenige ÖPNV-Tangentialverbindungen zwischen den Achsen, die aus der Hauptstadt herausführen. Mit der Entwicklung des Industriestandortes Grünheide ist eine verstärkte Nachfrage von Verkehrsleistungen in Richtung Erkner plausibel. Dabei ist es sinnvoll, die ohnehin schon auf Berlin ausgerichteten ausgelasteten Verbindungen nicht noch zusätzlich mit Nord-Süd-Pendlern zu belasten, sondern ihnen eine Direktanbindung anzubieten.

In Ergänzung der Etablierung der Plus-Bus-Linie von Strausberg in Richtung Süden (Erkner) bedarf es auch eines Anschlusses der weiter nördlich/nordwestlich gelegenen Siedlungsgebiete an eine ÖPNV-

[11] https://www.rpg-oderland-spree.de/regionalentwicklung-und-projekte/verkehrs-und-engpassanalyse, abgerufen am 29.7.2025

Tangentialverbindung Richtung Erkner. Für die Etablierung einer Buslinie von Ahrensfelde/Hönow in Richtung Erkner gibt es zwei Varianten:

a) Ahrensfelde-Hönow-Altlandsberg-Bruchmühle-Eggersdorf-Strausberg mit Anbindung an die Linie 950,

b) Ahrensfelde-Hönow-Neuenhagen-Schöneiche-Woltersdorf-Erkner.

Zielgruppe sind Pendler, die von Strausberg oder Erkner die SPV-Verbindungen nutzen und zunehmend Pendler, die Grünheide ansteuern.

Evaluation Teilprojekt 1.8

Die Relation a) Ahrensfelde-Hönow-Strausberg wurde abgelehnt, da es kein ausreichendes Fahrgastpotenzial gibt und eine schwierige verkehrliche Situation besteht.

Die Relation b) Ahrensfelde–Erkner wird seit Ende 2022 mit der Linie 420 bedient.

Aufbau IZL „Innovationszentrum Luftfahrt" in Strausberg und Ausbau Verkehrslandeplatz Strausberg, Verlängerung Landebahn, PV-gestützte H2-Infrastruktur (Teilprojekt 2.1)

Der Flugplatz Strausberg soll zu einem Innovationsstandort für die Zukunftsthemen der Luftfahrt entwickelt werden. Geplant ist dabei der Aufbau eines „Innovationszentrums Luftfahrt" (IZL) mit direktem Zugang zum Flugfeld für Start-ups und innovative Unternehmen aus dem Luftfahrtbereich. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf dem Thema Nutzung von Wasserstoff. Hier ist bereits die Firma APUS am Standort engagiert. Diese Entwicklung soll mit dem Aufbau einer PV-gespeisten Wasserstofftankstelle sowie der geplanten Verlängerung der Landebahn zusätzliche Dynamik erhalten.

In den vergangenen Jahren haben sich bereits mehrere innovative Unternehmen angesiedelt bzw. sind in Ansiedlung (APUS, AEROTOURS, STEMME, X2A, …). Diese vielversprechende Entwicklung soll mit der Entwicklung des Innovationszentrums mit Hallen und Büros für Start-ups aus dem Luftfahrtbereich gestärkt werden. Der Ausbau der Landebahn wird die Anbindung von Ostbrandenburg für den Geschäftsfliegerverkehr wesentlich verbessern und zugleich den Flughafen Berlin-Brandenburg BER entlasten. Außerdem wird auch für die Testflüge der anliegenden Firmen eine längere Landebahn benötigt.

1. Aufbau Innovationszentrum Luftfahrt (IZL), verantwortlich sind Landkreis Märkisch-Oderland und STIC-Wirtschaftsfördergesellschaft, BBAA e.V.,
2. Verlängerung der Landebahn, verantwortlich sind Flugplatz Strausberg GmbH und Stadt Strausberg,
3. Aufbau PV-gestützte Wasserstofftankstelle, verantwortlich sind Flugplatz Strausberg GmbH und Stadtwerke Strausberg.

Evaluation Teilprojekt 2.1

1. Die Planungen für das Innovationszentrum Luftfahrt sind bis zur HOAI-Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) ausgeführt worden. Auf dieser Grundlage erfolgte im August 2025 die Einreichung eines Fördermittelantrages (GRW-I) beim Land Brandenburg. Dieser wird derzeit geprüft. Mit einer Entscheidung wird im 1. Quartal 2026 gerechnet.

   Es wurde für das IZL eine Fläche durch den Landkreis Märkisch-Oderland erworben. Eine weitere Fläche ist reserviert.

2. Aktuell befindet sich der Flugplatz im Prüfungsverfahren zur Flugplatzstrukturierung. Investitionen sind abhängig von der bundespolitischen Entwicklung zum 2. Gebührenkreis des §27d LuftVG. Hierzu gab es eine Anfrage an die Landesregierung.

   Es ist aktuell geplant, im Jahr 2026 die konkrete Bauplanung für die 150 m-Erweiterung durchzuführen.

3. Das Vorhaben soll umgesetzt werden, wenn eine Nachfrageerwartung die Investition begründet. Aktuell ist es (noch) nicht gelungen, Nachfrage, die über Kleinstmengen hinaus gehen (APUS), zu akquirieren. Der örtliche Busverkehr hat sich mit seinen Planungen und Ausbauanforderungen an das Stromnetz der Stadtwerke Strausberg auf den elektrischen Weg begeben.

   Das dazugehörige PV-Projekt befindet sich aktuell in der öffentlichen Auslegung.

Erweiterung Technologie- und Gründerzentrum STIC Strausberg (Teilprojekt 2.2)

Zielsetzung: Das Technologie- und Gründerzentrum am Standort Strausberg bietet vielfältige Synergien zwischen den Angeboten der STIC Wirtschaftsfördergesellschaft Märkisch-Oderland GmbH (STIC) und den vielschichtigen Unternehmen auf dem Gelände des Technologie- und Gründerzentrums. Die steigenden Anfragen nach Mietobjekten am Standort können nicht mehr bedient werden. Um die positive Entwicklung am Standort Strausberg weiterhin zu fördern, ist der Neubau eines Gebäudes mit kleinteiligen Büroflächen vorgesehen. Die hier entstehenden Büroräume sollen neuen selbständigen Mietinteressenten angeboten werden. Damit wird die Gründerszene im Landkreis Märkisch-Oderland weiterhin unterstützt und neue wirtschaftliche Impulse im Land Brandenburg gesetzt.

Evaluation Teilprojekt 2.2

Die Bauleistungen für das Projekt sind beauftragt, das Vorhaben ist aktuell im Bau, allerdings ist der Baufortschritt derzeit ca. sechs Monate im Verzug. Mit der Fertigstellung wird derzeit im 2. Quartal 2026 gerechnet.

Gewerbegebietsentwicklung in Rüdersdorf (OT Tasdorf) auf Flächen der Berliner Stadtgüter (Teilprojekt 2.3)

Zielsetzung: Auf dem Gebiet der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin soll ein Gewerbegebiet entwickelt werden, um dem akuten Mangel an Gewerbeflächen in der Region zu begegnen. Ziel ist die Bereitstellung neuer Gewerbeflächen für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) aus der Region bzw. aus Berlin mit unmittelbarer Autobahnanbindung.

Evaluation Teilprojekt 2.3

Die für die Gewerbeentwicklung Tasdorf vorgesehene Fläche gehört zu den Berliner Stadtgütern. Im September 2024 informierte das Land Berlin den Landkreis MOL über aktuelle Entwicklungen: Demnach beabsichtigt ein privater Investor die Fläche zu erwerben, um ein Rechenzentrum zu errichten (einschließlich der Finanzierung der Anbindung an die A 10). Die Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin steht dem Projekt aufgrund der geringen Verkehrsbelastung im Vergleich zu anderen Optionen positiv gegenüber und wird diesen Ansatz verfolgen. Ebenso wird der Berliner Senat die Idee unterstützen. Der LK MOL nimmt die Entwicklungsabsichten zur Kenntnis.[12]

Da die Fläche nicht mehr für andere Gewerbeansiedlungen zur Verfügung steht, wird das Teilprojekt „Gewerbegebietsentwicklung in Rüdersdorf (OT Tasdorf)" aus dem Schlüsselvorhaben gestrichen.

Gewerbegebietsentwicklung in Rehfelde (Teilprojekt 2.4)

Zielsetzung: Auf dem Gebiet der Gemeinde Rehfelde soll ein Gewerbegebiet mit ca. 10 ha Netto-Nutzfläche entwickelt werden, um dem akuten Mangel an (kommunalen) Gewerbeflächen in der Region zu begegnen.

Rehfelde verfügt als kleine Gemeinde nicht über die notwendigen materiellen und personellen Ressourcen, das Gebiet selbst zu erschließen. Daher soll der Landkreis die Rolle des Bauherrn übernehmen. Es

[12] Gesprächsnotiz „Gewerbeentwicklung Tasdorf (Flächen der Berliner Stadtgüter)" des LK MOL vom 11.9.2024

gibt in unmittelbarer Nähe zur Ostbahn und zum Bahnhof geeignete Potenzialflächen. Derzeit laufen Gespräche mit den Eigentümern.

Ziel ist die Bereitstellung neuer Gewerbeflächen für KMU aus der Region bzw. aus Berlin.

Evaluation Teilprojekt 2.4

Die Gemeinde Rehfelde überarbeitet aktuell den Flächennutzungsplan. Dabei sollen folgende Flächen besonders betrachtet bzw. priorisiert werden:

- Priorität 1: Entwicklung Ortskern (Gebiet am Mühlenfließ): bahnhofsnaher Bereich als stilles Gewerbe (Büro, Gesundheits- und weitere Dienstleistungen) und bahnhofsferner Bereich als Wohngebiet. Die Flächen befinden sich in privater Hand, die Gemeinde hat ein Vorkaufsrecht.
- Priorität 2: Ehemalige Kiesgrube Zinndorf: Die Fläche unterliegt noch immer dem Bergrecht. Es gibt Interessenten von Investoren zur Entwicklung des Standortes für ein Nachhaltigkeits-, Bildungs- und Forschungscamp. Die Wasserfläche des Kiessees könnte für eine schwimmende PV-Anlage genutzt werden, Gespräche dazu waren bisher allerdings ohne substanzielle Ergebnisse.
- Priorität 3: Fläche am Haltepunkt Herrensee: Bebauung als Mischgebiet erweist sich als sinnvoll, südlich der Ostbahn sind Flächen für Gewerbe geeignet, allerdings müsste die Zufahrt über die Mitschurinstraße dafür ausgebaut werden. Aufgrund der direkten Lage am Haltpunkt der Ostbahn wird auch ein Potenzial für einen Schulcampus gesehen.

Folgendes grundlegendes Problem wird durch den Gemeindevertreter beschrieben: Bei der Ausweisung neuer Flächen für Gewerbe- und Wohnnutzung ist mit einem Veto des WSE (Wasserverband Strausberg-Erkner) zu rechnen, da aktuell keine ausreichende Wasserversorgung sichergestellt werden kann.

Entwicklung/Errichtung deutsch-polnischer Coworking-Standort in Küstrin-Kietz (Teilprojekt 2.5)

Zielsetzung: Die polnisch-deutsche Wirtschaftskooperation auf nationaler Ebene entwickelt sich gut, aber auf lokalem Niveau gibt es noch ein großes Potenzial, dessen Entwicklung unterstützt und erleichtert werden sollte. Um polnische Existenzgründer und Investoren für MOL bzw. die Region Oderland-Spree zu gewinnen, wird als Antwort auf diese Bedürfnisse ein deutsch-polnischer Coworking Space im Bahnhof Küstrin-Kietz geschaffen. D.h. ein attraktiver Co-Working Space für polnische und deutsche Unternehmer aus der Region und darüber hinaus, in dem man nicht nur sein Unternehmen anmelden und arbeiten kann, sondern vor allem auch wertvolle Kontakte knüpfen und von professioneller Beratung profitieren kann. Das deutsch-polnische Coworking wird auf der Basis des „Deutsch-Polnisches Informations- und Beratungsnetzwerk der Euroregion POMERANIA (IBN)" (ehemals: deutsch-polnisches Service- und BeratungsCentrums) innerhalb des STIC entstehen und kann somit auf die personellen Ressourcen sowie die gesammelten Kenntnisse, Erfahrungen und Kontakte zurückgreifen.

Ziel ist die Schaffung eines attraktiven Begegnungsortes für polnische und deutsche Unternehmer, die Stärkung der bilateralen Zusammenarbeit für Wirtschaft, Verwaltung und Gesellschaft und die Erhöhung der Zahl der Niederlassungen polnischer Unternehmen in Deutschland und umgekehrt. Zielgruppen sind kleine und mittlere Unternehmen, Investoren, Freiberufler und Start-up-Gründer.

Evaluation Teilprojekt 2.5

Unter dem Titel „MOST Coworking" wurde Ende Mai 2025 im ehemaligen Bahnhofsgebäude Küstrin-Kietz im modernen Ambiente das Coworking-Büro eröffnet. Laut der Eigendarstellung ist es „ein Ort für Freiberufler, Start-ups, Remote Worker und lokale Unternehmer, die einen inspirierenden und professionellen Arbeitsraum, fachliche Unterstützung für grenzüberschreitende Vernetzung und Beratung suchen." Mit der Jobbörse „Jobs an der Ostbahn" ist am Ort zudem ein besonderes niedrigschwelliges

Angebot für Arbeitssuchende aus dem Oderbruch und aus Polen zu finden. Hier werden freie Stellen von Unternehmen, die in der Nähe der Ostbahn liegen, auf Deutsch und Polnisch angeboten.

Der Raum wird auch als Zentrum für den Austausch von Erfahrungen, Sprache und Kultur dienen. Finanziert wurde das Projekt durch das deutsch-polnische Projekt „IBN - SID", das von der Europäischen Union im Rahmen des Programms INTERREG VIA kofinanziert wird. Das MOST-Büro ist derzeit von Dienstag bis Donnerstag geöffnet, erweiterte Öffnungszeiten sind ab Anfang 2026 geplant.

Im Hinblick auf die Schaffung eines Ortes ist das Teilprojekt 2.5 vorerst abgeschlossen. Ggf. sind für den dauerhaften Betrieb und die inhaltliche Ausgestaltung weitere Maßnahmen erforderlich.

3.2 Ableitungen aus vorhandenen Planungen und Konzepten

Die Teilprojekte sind nachfolgend räumlich verortet und in den drei Teilräumen „Berliner Umland", „Märkische Schweiz" und „Oderbruch" (vgl. Kapitel 2.3) grafisch dargestellt. Aus der Analyse der vorhandenen Planungen und Konzepte wird ersichtlich, dass

- die Gewerbeflächenpotenziale bisher in der Regel nicht zwischen den benachbarten Kommunen abgestimmt sind, sondern den jeweiligen Bedarfen und Flächenkapazitäten der Kommunen folgen,
- es eine fehlende Verknüpfung der Teilprojekte zu einem Gesamtkonzept gibt. Die dargestellten Fahrradwege stellen die Wünsche von verkehrlichen Anschlüssen der Siedlungsflächen an die Regionalbahnhöfe dar, bilden jedoch in ihrer Gänze noch kein zusammenhängendes Radwegesystem,
- die Themen Tourismus, Siedlungsentwicklung und Daseinsvorsorge in den Projekten bisher nur am Rande betrachtet und in eine integrierte Gesamtentwicklung eingebettet werden sollten,
- der Aspekt des Standort- bzw. Regionalmarketings als zusammenhängender Wirtschaftsraum entlang Entwicklungsachse Ostbahn noch nicht gesamthaft thematisiert wird,
- die Kommunikation und Abstimmung zwischen den Kommunen und privaten Wirtschaftsunternehmen bzw. Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen nicht systematisch erfolgt,
- es bisher nur punktuelle grenzüberschreitende Kontakte und Kommunikationsstrukturen mit den Planungsinstitutionen auf der polnischen Seite gegeben hat.

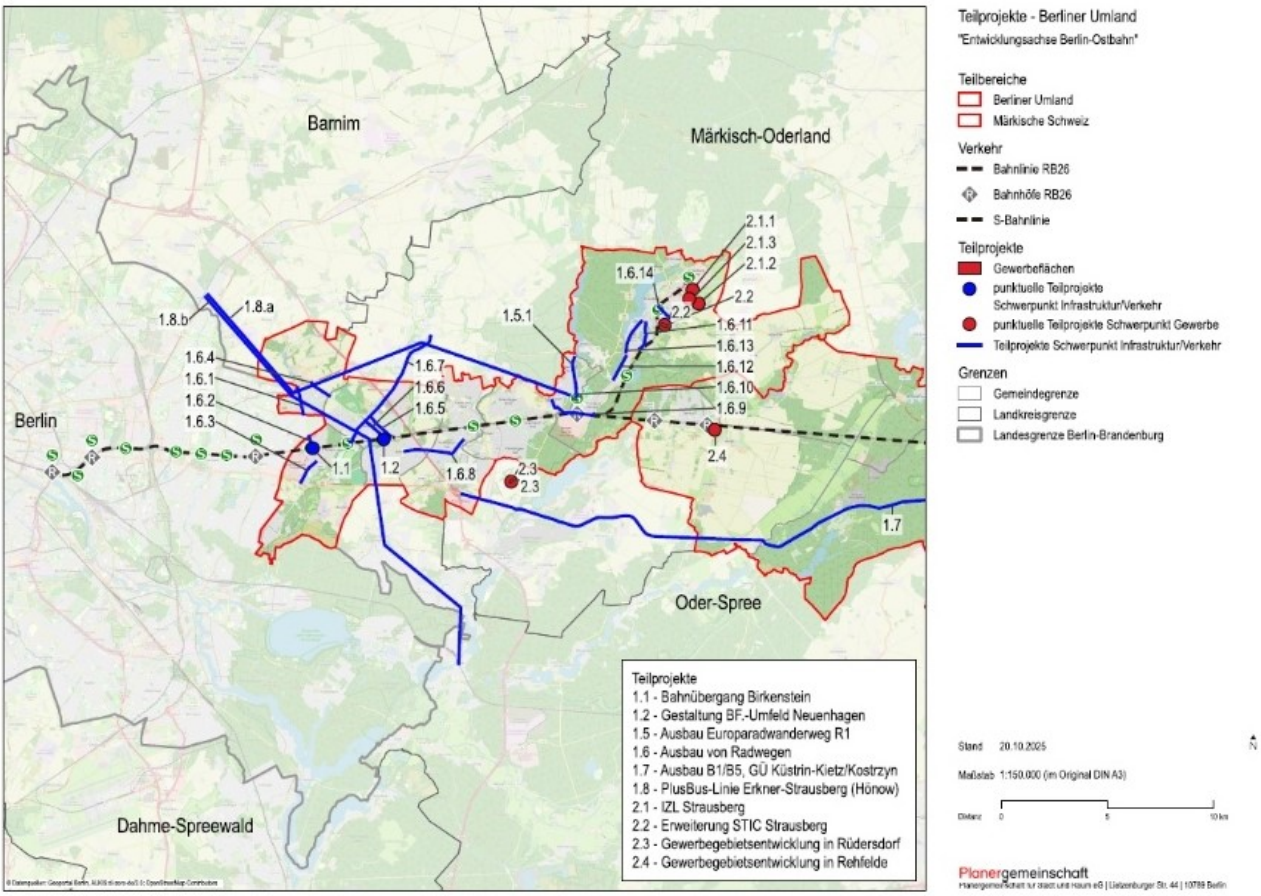


Abb. 23: Berliner Umland, Quelle: Planergemeinschaft

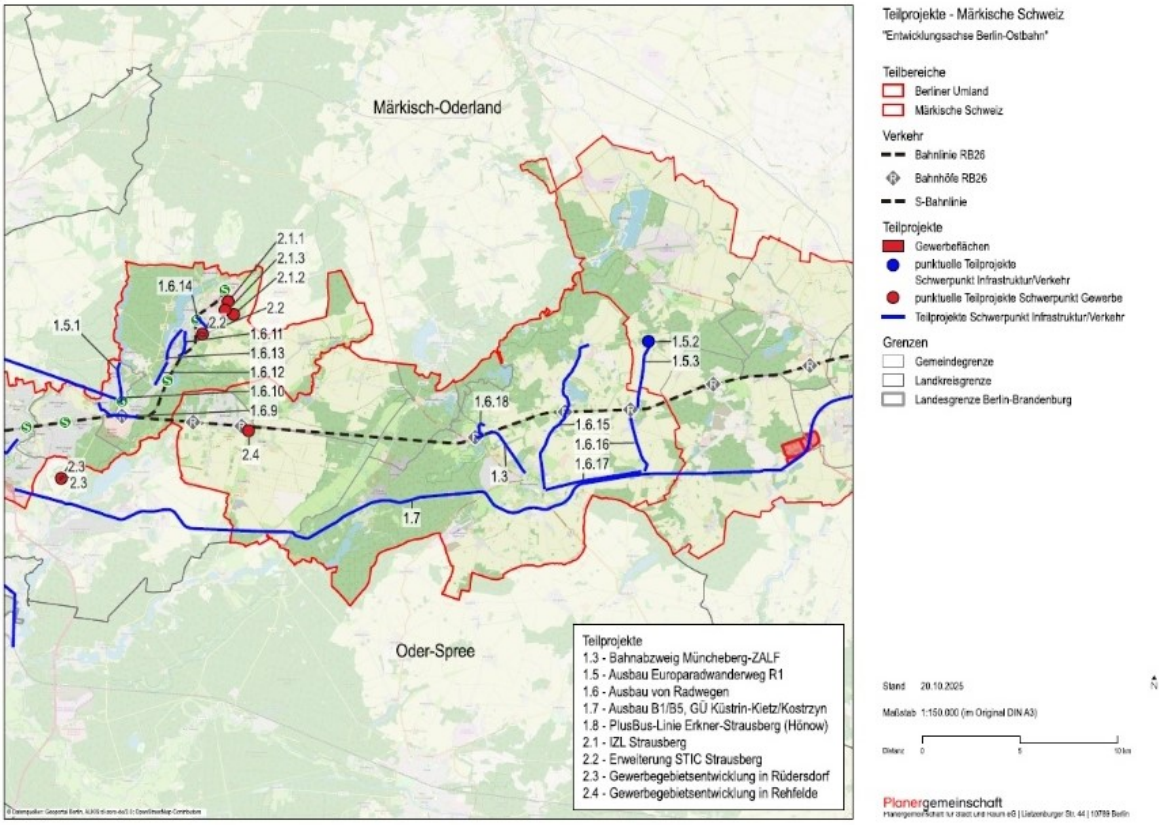


Abb. 24: Märkische Schweiz, Quelle: Planergemeinschaft

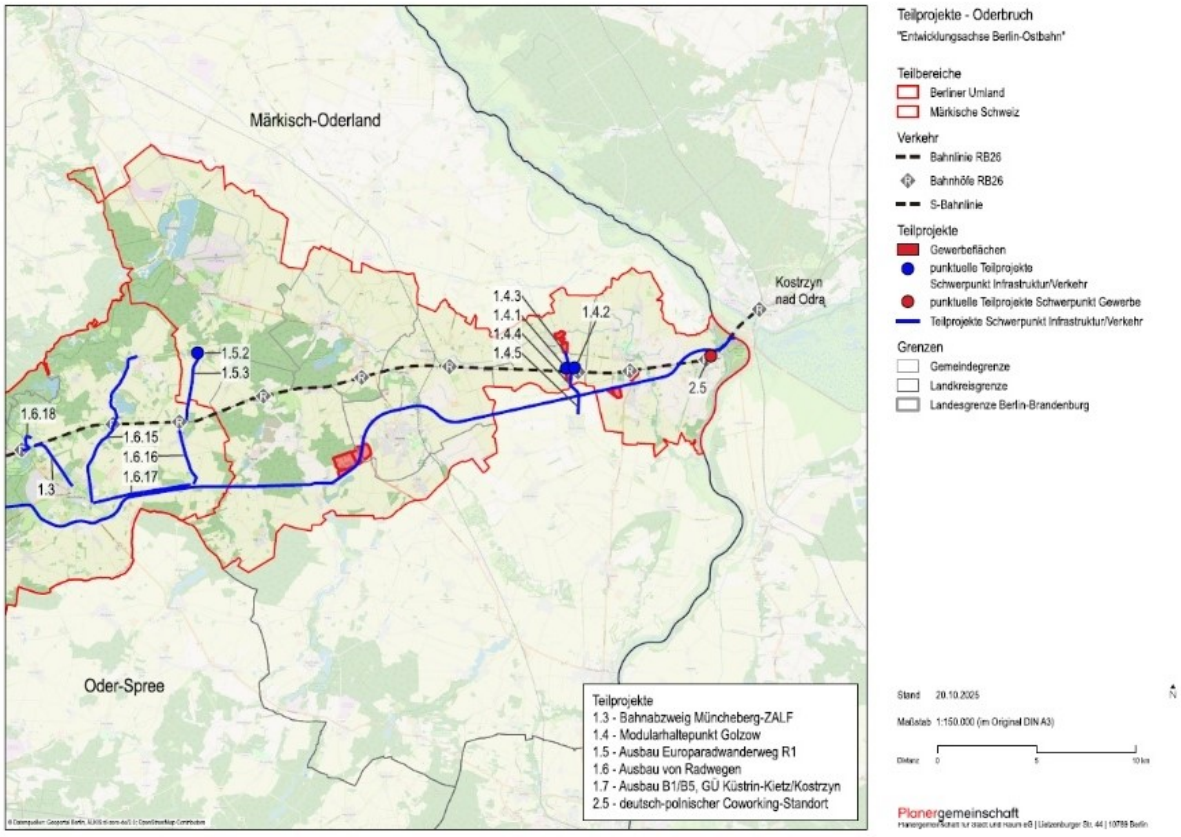


Abb. 25: Oderbruch, Quelle: Planergemeinschaft

3.3 Zusammenfassung der Erkenntnisse aus dem Beteiligungsverfahren

3.3.1 Erster Workshop, April 2025

Die Veranstaltung diente der Information der Partner*innen über die **Analyseergebnisse**. In der Diskussion über die Bedeutung der Entwicklungsplanung, die Planungsziele und Abstimmungserfordernisse wurden verschiedene Aspekte hervorgehoben. Das Projekt „Entwicklungsachse Ostbahn" wurde als Schlüsselvorhaben der Regionalen Entwicklungsstrategie auf Landkreisebene in Abstimmung mit den „Ostbahnanrainern" erarbeitet. Die Teilprojekte des Schlüsselvorhabens werden zum großen Teil auf der Gemeindeebene umgesetzt. Unter dem Motto „Stärken verbinden" sollen Wirtschafts- und Innovationsdynamiken von strukturpolitisch starken Räumen mit Anknüpfungspunkten im ländlichen Raum verbunden werden. An dem Projekt arbeiten verschiedene Akteure der Stadt- und Regionalplanung von der Landesebene bis zur kommunalen Ebene. Dazu gehören auch private Auftragnehmer*innen sowie themenspezifische Abteilungen der öffentlichen Verwaltung. Es ist erkennbar, dass die Vielfalt der Beteiligten eine Organisations- und Kommunikationsstruktur erfordert.

In der Analyse der **Teilprojekte** wurden folgende Erkenntnisse herausgearbeitet. Die meisten der Teilprojekte betreffen verkehrliche Verbesserungen. Die Umsetzung dieser Projekte befindet sich in unterschiedlichen Arbeitsständen.

- Es gibt eine Vielzahl von Radwegeplanungen, die die Anschlüsse an die Haltepunkte der Ostbahn RB26 verbessern sollen. Die Projekte zu den Straßenquerungen bei Bahnübergängen verfolgen das Ziel, die Stauanfälligkeit an den Bahnschranken zu reduzieren.
- Der VBB führt aktuell eine Analyse für die Verbindung von S3 und Ostbahn mittels einer Buslinie von Friedrichshagen nach Hoppegarten durch.
- Der Ausbau der B1/B5 ist durch haushälterische Zwänge und umwelttechnische Belange langwierig (nur Überholabschnitte geplant).
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Eröffnung der Oderbrücke der B1 für den Schwerlastverkehr einerseits zu einer zusätzlichen Belastung der Verkehrsinfrastruktur führen wird, andererseits auch neue Entwicklungspotenziale für die Strukturentwicklung erschließt, insbesondere für den östlicheren Teil des Ostbahnkorridors in den Teilräumen Märkische Schweiz und Oderbruch.
- Es sind weitere Gewerbegebietsentwicklungen in Seelow und Müncheberg denkbar, die einen Planungsvorlauf von mindestens sieben bis acht Jahren haben.

Fazit zu Teilprojekten

Ggf. ist über eine Reduzierung der Anzahl der Projekte nachzudenken, da aufgrund der Personalsituation von einer langfristigen Umsetzung auszugehen ist.

In der Diskussion über **„Zukünftige Handlungsfelder"** wurde das Thema der Berufspendler*innen aus Polen behandelt. Es wurde hervorgehoben, die Ostbahnregion nicht nur als Verkehrsachse, sondern auch als Entwicklungsraum zu sehen. Empfehlenswert ist es, die Lobbyarbeit für die Ostbahn auszubauen, um diese als wichtige Infrastruktur für den Raum zu etablieren.

Um dem Fachkräftemangel in der Ostbahnregion entgegenzuwirken, kann das Anwerben von Fachkräften aus Polen eine Chance für die wirtschaftliche Entwicklung darstellen. Zum Binden der Fachkräfte sollte die Attraktivität der Region gesteigert werden (weiche Standortfaktoren). Konkrete Maßnahmenvorschläge sind Stipendien, Mobilitätsangebote und Jobbörsen. Als hilfreich bei der Umsetzung der Entwicklungsziele in der Ostbahnregion werden grenzüberschreibende Konzepte angesehen (Infrastruktur).

Die Diskussion über **„Organisationelle und strukturelle Themen"** beinhaltete die Frage, inwiefern die IGOB als eine nachhaltig tragfähige Organisationsstruktur weiterentwickelt werden kann. Mit dem Verein IGOB existiert eine funktionierende Struktur, in der sich die Kommunen entlang der

Ostbahnachse organisiert haben. Allerdings ist der Verein derzeit mit nur einer Person besetzt (Frank Schütz als ehrenamtlicher Geschäftsführer). Um die IGOB langfristig zu stabilisieren und um weitere Aufgaben zur Entwicklung des Ostbahnkorridors zu übernehmen, ist eine Verstärkung der Personalausstattung unbedingt erforderlich. Hierfür könnten u.a. Projektmittel, z.B. aus INTERREG, eingeworben werden. Ein künftiger Schwerpunkt sollte auf die Verbesserung des Austauschs zwischen den Kommunen gelegt werden. Weiterhin ist zu prüfen, inwieweit neben der IGOB andere Institutionen, wie das STIC, eine Rolle bei der Regionalentwicklung einnehmen können.

3.3.2 Zweiter Workshop, September 2025

Im zweiten Workshoptreffen der Partner wurde das Entwicklungskonzept Ostbahn vorgestellt und diskutiert. Als Basis für das Entwicklungskonzept fanden Interviews mit den Akteuren vor Ort statt, in denen die Möglichkeiten und Grenzen der Kommunen aufgezeigt wurden. Als konzeptionelle Bestandteile der **Entwicklungsstrategie** wurden die drei Handlungsfelder „Verkehr/Mobilität", „Wirtschaftsflächen, Gewerbestruktur und Arbeitsplatzangebote" und „Arbeitskräfte + Bildung, Teilhabe + soziale Gerechtigkeit" erläutert. Als Querschnittsthemen werden die Bereiche „Netzwerkorganisation + Kommunikation" und „Länderübergreifende Kooperation (Brandenburg-Berlin, Deutschland-Polen)" benannt.

Eine gemeinsame Erkenntnis war es, dass es für eine erfolgreiche Entwicklung von Wohnraum zuerst eine Verbesserung der (Verkehrs)Infrastruktur und der wirtschaftlichen Attraktivität der Region sinnvoll ist. Eine weitere Voraussetzung stellt die grenzübergreifende Zusammenarbeit mit Berlin und Polen dar. Zum Thema Gewerbe- und Siedlungsflächen wird auf die Verfügbarkeit der Flächen hingewiesen. In diesem Kontext ist die Zusammenarbeit der Kommunen mit dem Land Brandenburg wichtig. Zu beachten ist auch das Thema Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Fazit

- Aus der Sicht der Staatskanzlei liegen in der **grenzübergreifenden Zusammenarbeit** mit Berlin und Polen in den drei Handlungsfeldern hohe Potenziale. Bei der Umsetzung der Entwicklungsstrategie kommt einer belastbaren Koordinationsstruktur durch ein Achsenmanagement eine große Bedeutung zu.
- Die Grundidee der IGOB und deren Arbeit in der **Ostbahnentwicklung** sollte weitergedacht werden. Mit dem Ausbau der Ostbahn wird eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene – und damit die Entlastung der B1 möglich gemacht, wenn eine Qualifizierung der Bahnübergänge erfolgt.
- Aus Sicht des Regionalmanagements Metropolregion Ost werden die Möglichkeiten der **Vernetzung** der Ostbahn-Kommunen mit den Kommunen der Metropolregion Ost hervorgehoben. Das Regionalmanagement könnte als Plattform für die Zusammenarbeit dienen, um kommunenübergreifende Herausforderungen und Projekte zu koordinieren.
- Für das STIC stellt sich eine eigene **Managementstruktur** für das Entwicklungskonzept Ostbahn als sinnvoll und zielführend dar, wobei eine engere Kooperation zwischen IGOB und STIC interessant ist, um die Infrastruktur Ostbahn zu stärken.
- Der Landkreis Märkisch-Oderland (MOL) sieht bei der **Finanzierung** der weiteren Entwicklung der Region auch das Land Brandenburg in der Verantwortung. Abschließend appelliert er an alle Anwesenden sich in der weiteren Umsetzung des Konzeptes „Entwicklungsachse Ostbahn" zu beteiligen.

4 Leitbild, Handlungsfelder und Entwicklungsziele

4.1 Leitbild

Das Leitbild für die Entwicklungsachse Ostbahn baut auf den Erkenntnissen der Bestandsanalyse auf und beschreibt einen wünschenswerten planerischen **Entwicklungszustand im Jahr 2035/2040**. Die angestrebte wirtschaftliche Entwicklung für den Achsenraum der Ostbahn wird bereits in der Regionalplanung formuliert. Der dort aufgezeigte Rahmen gibt planerische Prämissen vor und stellt eine hilfreiche Grundlage für weitere richtungsweisende Entscheidungen sowie die Investitionslenkung dar:

Die Entwicklungsachse Ostbahn wird zukünftig als ein tragender Teil des deutsch-polnischen Verflechtungsraums angesehen und ist aufgrund ihrer geografischen Lage sowohl für die Metropolregion Berlin-Brandenburg als auch für die europäische Integration von immanenter Bedeutung. Die Ostbahn verbindet als RB 26/Strecke 203 die Bundeshauptstadt Berlin bzw. Ostbrandenburg mit der Wirtschaftsregion Gorzów Wielkopolski in Westpolen und stellt eine **überregionale Verkehrsinfrastruktur** für den Güter- und Personenverkehr dar.

Im Land Brandenburg nimmt die Wirtschaftsregion entlang der Ostbahn die Funktion eines in die Zukunft weisenden **Innovationskorridors** ein, in dem sich wachsende Unternehmen und Branchen ansiedeln und innovative Stadt-Umland-Kooperationen entwickeln können. Dieser positive Trend verläuft entlang der Schieneninfrastruktur und durchzieht den Landkreis Märkisch-Oderland bis an die polnische Grenze und jenseits der Oder in die Sonderwirtschaftszone Kostrzyn-Słubice (KSSSE). Die grenzüberschreitenden Wirtschaftsbeziehungen vertiefen sich, nicht zuletzt befördert durch den Neubau der B1-Brücke über die Oder.

Das Image der Wirtschaftsregion Ostbahn ist historisch durch den **Gütertransport von Nahrungsmitteln und landwirtschaftlichen Produkten sowie den Personenverkehr** geprägt. Im Jahr 2035/40 wird es durch Logistik und grenzüberschreitende Dienstleistungen definiert. Die wirtschaftliche Entwicklung folgt den Zielen der sozial- und klimagerechten Regionalplanung, ein sparsamer Umgang mit Ressourcen, Klima- und Umweltschutz leiten die Flächeninanspruchnahme.

Die Leitziele des Schlüsselvorhabens Ostbahn **klimagerecht - innovativ – grenzüberschreitend** beschreiben den Rahmen für die zukünftige Entwicklung und legt die Entwicklungsschwerpunkte auf Fokusräume.

Leitziele der Entwicklungsstrategie für den Gesamtraum:

1. **Die RB 26 fördert als verbindende Verkehrsachse den regionalen Zusammenhalt und stellt die infrastrukturelle Grundlage für den Entwicklungskorridor in seiner Gesamtheit dar.**
2. **Die 15 kommunalen Partner verfolgen unter der Koordinierung des Landkreises MOL die gemeinsame wirtschaftliche Entwicklung des Ostbahnkorridors.**
3. **Die Gebietskörperschaften im Entwicklungskorridor verfolgen eine gesamtheitliche wirtschaftsorientierte Entwicklung. Der Ostbahnkorridor gliedert sich aufgrund seiner wirtschaftlichen Struktur in drei Teilräume mit definierten „Fokusräumen".**
4. **Mit den Teilprojekten in den „Fokusräumen" wird die Optimierung kommunaler und überregionaler Entwicklungsziele angestrebt.**
5. **Als Interessenvertretung für den Ausbau der Ostbahn stellt der Verein IGOB eine wertvolle Organisationsstruktur und Kommunikationsplattform dar und verfügt über grenzüberschreitende Kontakte bis nach Polen.**

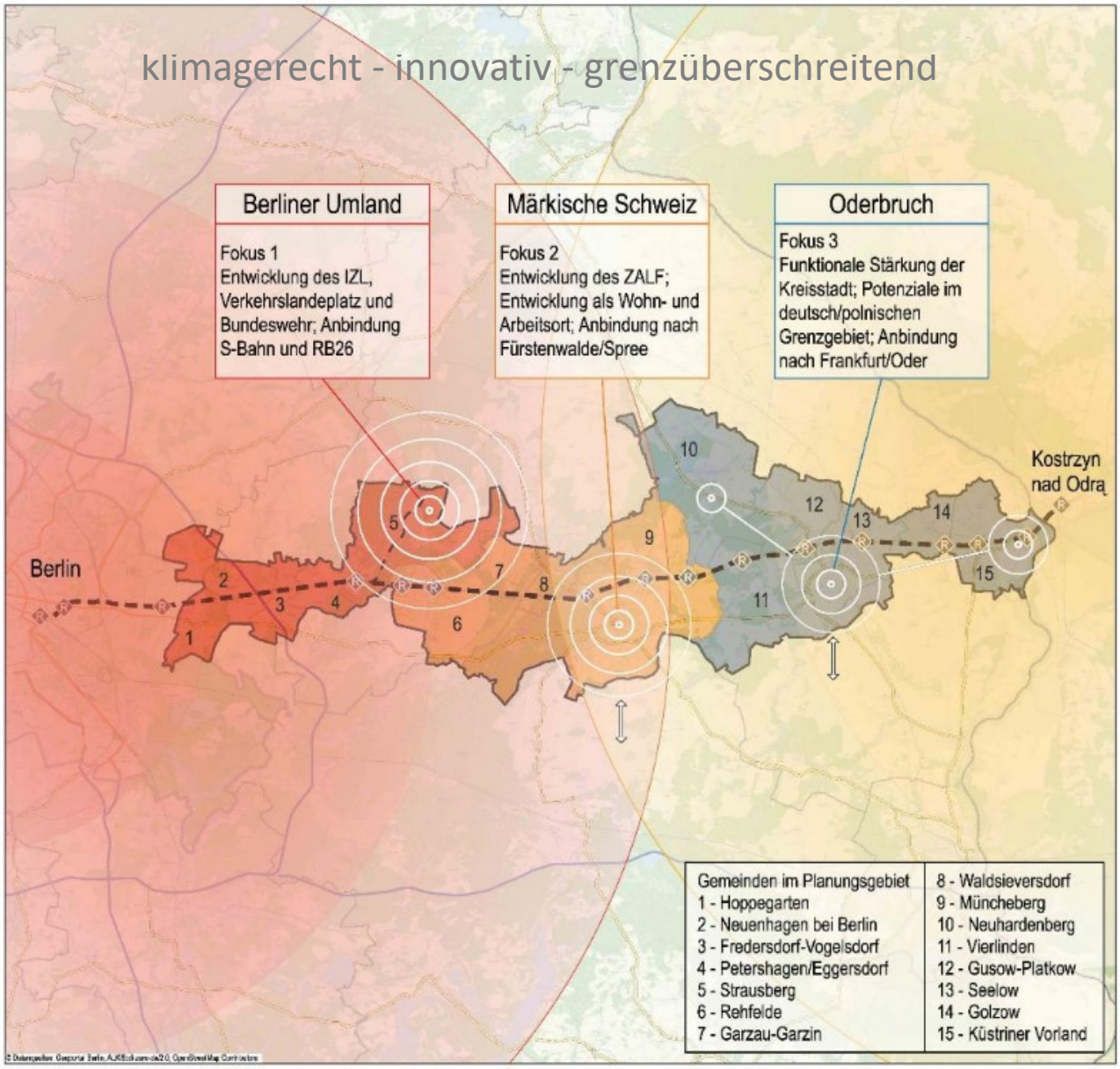


Abb. 26: Leitbild für die Entwicklungsachse Ostbahn, Quelle: Planergemeinschaft

4.2 Handlungsfelder

Aufbauend auf dem Leitbild und den Leitzielen für den gesamten Entwicklungskorridor werden nachfolgend **drei sektorale Handlungsfelder und zwei Querschnittsthemen** formuliert. Diese sollten als Entwicklungsschwerpunkte vorrangig vorangetrieben und in die Umsetzung gebracht werden.

Die **sektoralen Handlungsfelder** sind:

1. Verkehr/Mobilität
2. Wirtschaft und Gewerbeflächen (inkl. Landwirtschaft und Tourismus),
3. Arbeitskräfte + Bildung, Teilhabe + soziale Gerechtigkeit, Wohnumfeldqualität

Als **Querschnittsthemen** gelten:

4. Netzwerkorganisation + Kommunikation
5. Länderübergreifende Kooperation (Brandenburg-Berlin, Deutschland-Polen)

Tab. 6: Handlungsfelder Entwicklungsachse Ostbahn

Sektorale Handlungsfelder		
Verkehr/Mobilität	Wirtschaft und Gewerbeflächen	Arbeitskräfte + Bildung, Teilhabe + soziale Gerechtigkeit, Wohnumfeldqualität
Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der RB 26/Ostbahn, Sicherung der Finanzierung durch politische Unterstützung	Bedarfsgerechte Ausweisung neuer Gewerbeflächen sowie Profilierung und Qualifizierung bestehender Gewerbeflächen	Entwicklung neuer Wohnungsangebote für breite Zielgruppen, insbesondere auch für Fachkräfte der Forschungseinrichtungen
Ausbau des Radwegenetzes zu den Bahnhöfen und Haltepunkten der RB 26	Qualifizierungsmaßnahmen im Umfeld der Regionalbahnhöfe, Schaffung neuer Dienstleistungsangebote und Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Sicherung der Daseinsvorsorge und medizinischen und Pflege-Infrastruktur für die älter werdende Bevölkerung
Angebot von integrierten Mobilitätskonzepten (Shuttle, Ruftbusse, autonom fahrende Busse etc.) und Verbesserung der Umsteigebeziehungen	Stärkung von Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen (ZALF, IZL etc.) sowie Unterstützung von innovativen und jungen Unternehmen	Neue Arbeits- und Vernetzungsangebote durch Co-Working, Start-up-Zentren, Aus- und Weiterbildungsangebote
Umsetzung der Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan 2030, Straßenbauprojekte Land Brandenburg und Umbau von Eisenbahnkreuzungen (RB 26) zur Verkehrsentlastung	Neuansiedlung von Unternehmen zur Diversifizierung der Branchenstruktur	Sicherung und Ausbau der Freiraum- und Erholungsqualitäten im Landschaftsraum

Gewährleistung leichter Ein- und Ausreise zwischen Deutschland und Polen, insbesondere für Berufspendler*innen	Positives Image der Region	Weiterentwicklung der historischen Ortskerne (attraktive Zentren)

Querschnittsthemen
Netzwerkorganisation + Kommunikation Verstetigung des Vereins IGOB, Erweiterung der Aufgaben und Arbeitsinhalte (zu einer Geschäftsstelle für die regionale Entwicklung), Standort- und Tourismusmarketing
Länderübergreifende Kooperation (Brb-B, D-Pl) Durchführung von gemeinsamen Projekten zum Umwelt- und Landschaftsschutz und mit wirtschaftsförderndem Charakter, Maßnahmen/Projekte zum kulturellen Austausch

4.3 Räumliche Teilbereiche

Für die drei Teilbereiche im Landkreis Märkisch-Oderland bzw. der Entwicklungsachse Ostbahn werden die Handlungsempfehlungen nachfolgend beschrieben und auf die **Fokusräume** ausgerichtet. Mit Bezug auf diese Schwerpunktsetzung in die Fokusräume wird die Strategie „Stärken stärken" aufgegriffen und es können klar erkennbare Entwicklungsimpulse optimiert vorangetrieben und eine bessere **Außenkommunikation und Wahrnehmbarkeit** der Projekte und Maßnahmen erreicht werden.

Berliner Umland

Der Teilraum Berliner Umland ist geprägt von engen funktionalen Verflechtungen zu Berlin und weist starke Pendlerbezüge zur Hauptstadt auf. Aufgrund der langjährigen Kooperation der Kommunen im Rahmen des Regionalmanagements Metropolregion Ost, Berlin-Brandenburg bestehen gute länderübergreifende institutionelle Kontakte auf der Verwaltungsebene. Es handelt sich um einen wirtschaftlich prosperierenden Raum, in dem die Projekte und Marketingmaßnahmen auf den Zielen des Regionalen Entwicklungskonzepts aus dem Jahr 2024 fußen und mithilfe des GRW Regionalbudgets umgesetzt werden.

Ein hohes **Entwicklungspotenzial** innerhalb des Berliner Umlands besteht in der Stadt Strausberg, die mit dem Strausberger Innovationszentrum (STIC), dem geplanten Innovationszentrum Luftfahrt (ILZ) sowie dem Bundeswehrstandort als größten Arbeitgeber in der Region über „Big Player" für die wirtschaftliche Entwicklung verfügt. Es ist zu erwarten, dass sich hieraus zukünftig eine noch stärkere wirtschaftliche Entwicklungsdynamik als bisher entfaltet. Der im ISEK der Stadt Strausberg formulierte Handlungsschwerpunkt bei der Erschließung gewerblich nutzbarer Flächen sollte umgesetzt und die Tradition als Garnisonsstandort fortgeführt werden, insbesondere um zukunftsorientierte Branchen wie die Informations- und Luftfahrtechnik zu fördern. Der Bundeswehrstandort ist ein Anknüpfungspunkt für den gesamten Teilraum Berliner Umland und kann Ausstrahlungseffekte für die gesamte Entwicklungsachse Ostbahn entfalten. Im Nahbereich der S-Bahnhöfe Strausberg und Hegermühle sind qualitative Entwicklungen des Wohnumfelds und gewerbeorientierte Verdichtungen möglich und bedürfen des Anschubs durch politische Unterstützung.

Als ein **Fokusraum** der Entwicklungsmaßnahmen mit regionaler Bedeutung kommt Strausberg eine besondere Bedeutung zu. Diese begründet sich in den o.g. starken Wirtschaftseinrichtungen und Institutionen sowie durch die ausgezeichnete öffentliche verkehrliche Erschließung mit vier Bahnhöfen, die

den Standort auch abseits der Ostbahnachse als Wirtschaftsstandort mit Ausstrahlungseffekt qualifizieren.

Die Entwicklung der Kommunen in der Metropolregion Ost, Berlin-Brandenburg erfahren im Auftrag des Landkreises Märkisch-Oderland seit Mai 2025 durch das Projekt **Regionalbudget** wirtschaftsfördernde Projekte und Maßnahmen. Hervorzuheben sind die bereits bestehenden Kommunikationsstrukturen zwischen den Partnern und insbesondere auch mit dem Bezirk Marzahn-Hellersdorf. Beispielhaft für die gute Kooperationsstruktur sei der am 20. November 2025 organisierte Wirtschaftstag genannt, mit dem die Vernetzung in der Region fortgesetzt worden ist. Dieses Veranstaltungsformat kann zukünftig ausgebaut und ggf. um weitere Akteure aus dem Achsenkorridor erweitert werden. Die im Rahmen des Regionalbudgets durchgeführten Partner und Projekte können eingesehen[13] werden.

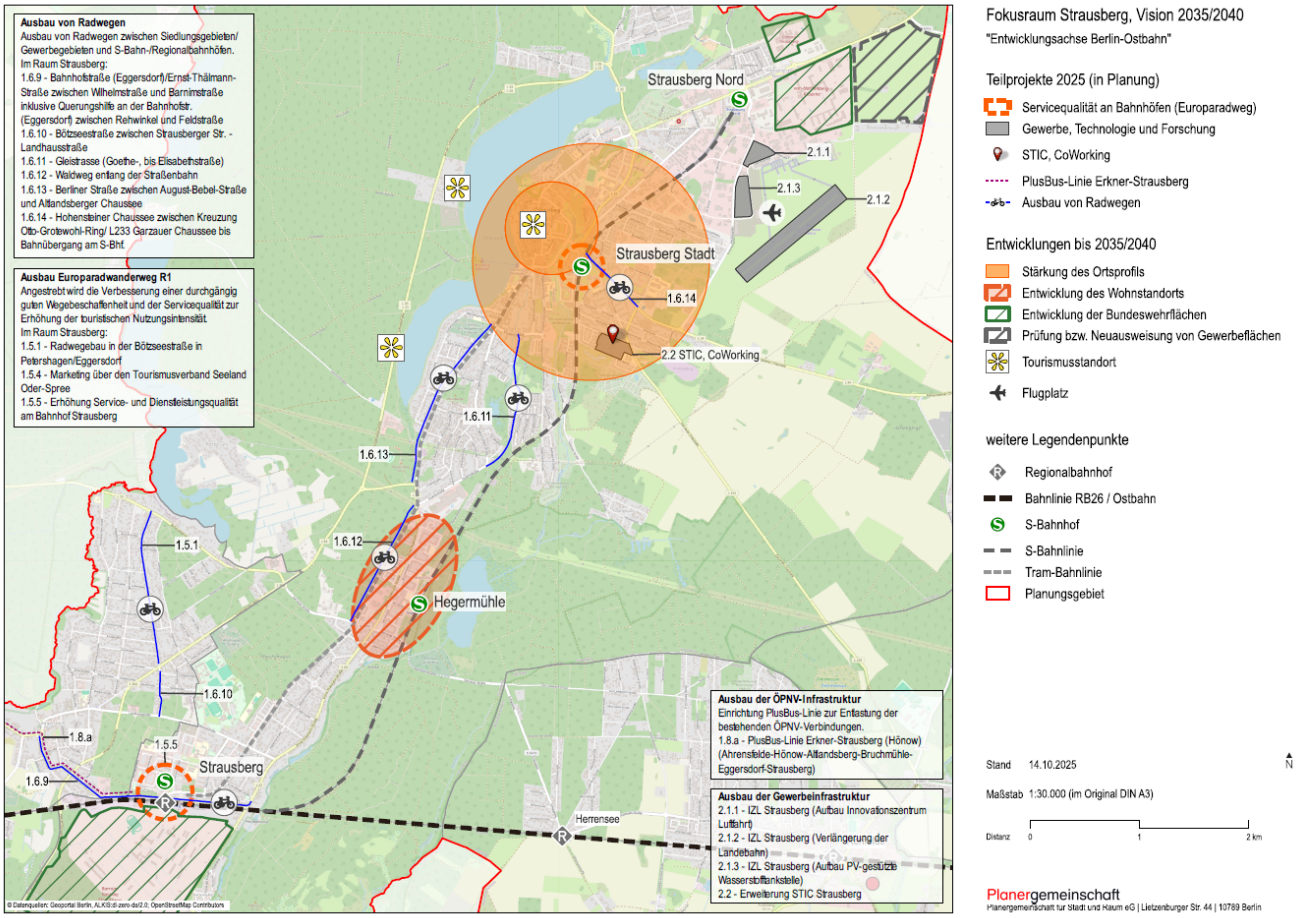


Abb. 27: Fokusraum Strausberg, Quelle: Planergemeinschaft

Märkische Schweiz

Der Teilbereich Märkische Schweiz zeichnet sich durch eine bevorzugte Lage „auf halber Strecke" zwischen Berlin und Kostrzyn auf der polnischen Seite aus. In diesem Raum überlagern sich die wirtschaftlich positiven Effekte aus Berlin und der Metropolregion-Ost mit denen aus der polnischen Nachbarregion. Als der zentral auf der Ostbahnachse gelegene Wirtschaftsstandort verfügt die Stadt Müncheberg als Entwicklungsschwerpunkt über erhebliche Potenziale bei der Qualifizierung als Wohn-, Arbeits- und

[13] https://metropolregionost.eu/, abgerufen am 29.7.2025

Erholungsort. Für die zu erwartende wirtschaftliche Entwicklung sprechen die Taktverdichtung der RB 26 (30-Minuten-Takt), der verkehrliche Anschluss nach Polen über die B1 sowie geringe planerische Restriktionen durch die Lage der Stadt außerhalb des Naturparks Märkische Schweiz.

Siedlungsstrukturell lässt sich der Teilraum Märkische Schweiz in drei Cluster unterteilen: In Buckow gibt es die Bereiche Kunst, Kultur und Gesundheit/Erholung, in Müncheberg und Waldsieversdorf liegt ein Fokus auf den Bereichen Forschung, Gewerbe, Wohnen und Daseinsvorsorge, im Ortsteil Trebnitz wird der Nutzungsschwerpunkt mit Bildung, Kultur und Begegnung gesehen.

Die Stadt Müncheberg kann als Fokusraum ein integriertes Entwicklungskonzept (INSEK) aufstellen und auf der Basis dieses stadtplanerischen Instruments dann Städtebaufördermittel beantragen, um die Kernstadt als grundfunktionaler Schwerpunkt zu stärken und weiterzuentwickeln. Müncheberg hat das Potenzial, seine Beliebtheit als Wohn-, Arbeits- und Freizeitort mit guter Anbindung an Berlin und in unmittelbarer Nähe zur Märkischen Schweiz weiter auszubauen. Im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung (FNP) sollten die Entwicklungen, die sich durch die verbesserte Schwerlastverkehr-Anbindung von und nach Polen ab den 2030er Jahren abzeichnen, berücksichtigt werden. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf die Darstellung von neuen Gewerbeflächen (GE- und GI-Standorte) im Bereich der B1/B5 Ortsumgehung zu legen.

In der Stadt Müncheberg bildet das Leibniz-Zentrum für Agrarlandschaftsforschung (ZALF) mit seinen über 500 Mitarbeiter*innen einen Forschungs- und Bildungsstandort mit überregionaler Bedeutung. Gleichzeitig ist es Informationsort für die Themen Klimawandel, Ernährungssicherung, Erhalt der Biodiversität und Ressourcenknappheit. Die Bindung der Mitarbeitenden beim ZALF (und anderen Unternehmen) an ihren Arbeitsstandort und damit an die Region kann durch ein größeres und vielfältiges Wohnungsangebot in Müncheberg gestärkt werden. Dies kann sowohl durch qualitative (Aufwertung im Bestand) als auch durch quantitative Wohnraumangebote (Neuausweisung von Wohnbauflächen) erreicht werden. Kommunale Potenzialflächen sollten DAHER im Rahmen der Flächennutzungsplanung und teilräumlichen Entwicklungskonzepten auf ihre Eignung für den Wohnungsbau geprüft und mittelfristig umgesetzt werden. Dabei kann der Bedarf an neuen Wohnungsangeboten mit Wohnumfeld verbessernden Maßnahmen kombiniert werden.

Die attraktive landschaftliche Lage des Teilraums zeichnet sich durch eine abwechslungsreiche Naturlandschaft (Naturpark Märkische Schweiz) mit rund 150 km Wander- und Fahrradrouten wie dem Europaradweg R1 aus. Die Buckower Kleinbahn sowie das Besucherzentrum Schweizer Haus und das Umweltzentrum „Drei Eichen“ sind ganzjährig attraktive Tourismusdestinationen.

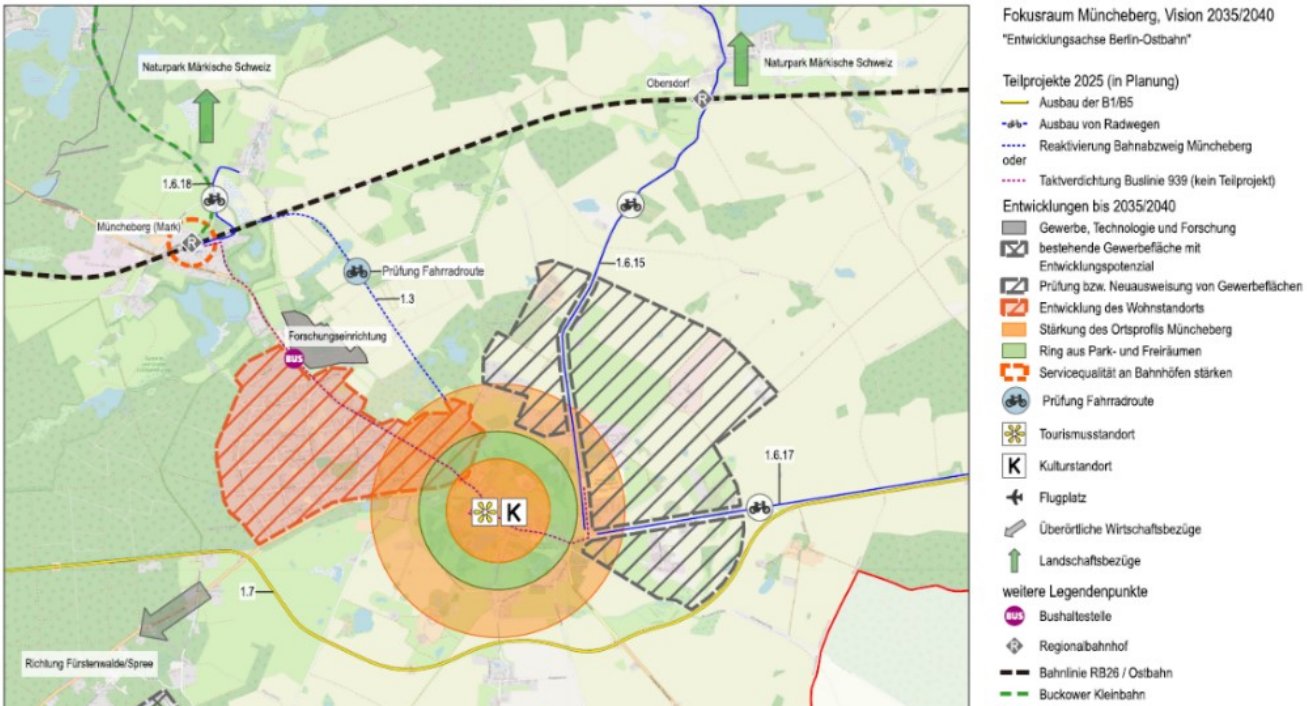


Abb. 28: Fokusraum Müncheberg, Quelle: Planergemeinschaft

Oderbruch

Der Teilbereich Oderbruch bildet den „Brückenkopf" zwischen Ostbrandenburg und der polnischen Sonderwirtschaftszone Kostrzyn-Słubice (KSSSE). Neben der Landwirtschaft werden im Jahr 2035/40 die grenzübergreifenden verkehrlichen Verflechtungen (Verkehrslogistik, Transportgewerbe etc.) prägend sein. Durch das hohe Wirtschaftswachstum in Polen (bereits im Jahr 2023 wurden Waren im Wert von 3,0 Mrd. €[14] nach Berlin exportiert) hat sich dieser Trend weiterhin positiv entwickelt und zu grenznahen Logistikeinrichtungen geführt. Polens Wirtschaft ist eine der am schnellsten wachsenden in Europa (2,9 % BIP-Wachstum 2024 mit Aussichten auf 3,5 % im Jahr 2025)[15] Die Prognose der polnischen Wirtschaftsentwicklung bis 2030 wird mit einem jährlichen Wachstum von 2,6 % angegeben.[16]

Auch für die Berliner Wirtschaft wird Polen immer wichtiger. Im Jahr 2024 bestand ein Handelsvolumen von 4,26 Mrd. €, wobei die Zukunftsbranchen seitens der IHK Berlin in der Verkehrs-, Logistik- und Kommunikationsinfrastruktur sowie bei der Digitalisierung gesehen werden (vgl. Berliner Wirtschaft 7/8-2025).

Ein Beispiel für die bestehende grenzüberschreitende Kooperation ist die interkommunale Gefahrenabwehrbedarfsplanung (iGABP), bei der der Brand- und Katastrophenschutz im Hinblick auf den Klimawandel (Dürre/Hitze/Niedrigwasser/Starkregenfälle/Waldbrand/Feldbrand) abgestimmt und umgesetzt werden. Derartige wirtschaftsrelevante Kooperationen sind aktiv weiter zu verfolgen.

In Bezug auf die tourismusrelevante Außendarstellung ist das „Europäische Kulturerbe Oderbruch" von hohem Interesse und wird als aufbaufähig eingeschätzt.

Als **Fokusraum** sollte für die Kreisstadt Seelow eine kontinuierliche Innenentwicklung betrieben werden. Mit dem aktuell in Planung befindlichen Projekt Seelow Süd wird ein neues generationenübergreifendes Wohnquartier geschaffen und die Funktion als Mittelzentrum und Versorgungsknoten für den Teilbereich nachhaltig gesichert. Weitere Projekte, mit der die vorhandene Schienenerschließung des Regionalbahnhofs Seelow (Mark) ausgenutzt wird, können den Standort stärken.

In Küstrin-Kietz hat sich der 2025 eröffnete Coworking-Space MOST als eine gut geeignete Anlaufstelle für den grenzüberschreitenden Austausch und die Netzwerkentwicklung etabliert und ist in Kooperation mit dem Kulturhaus zu einem Ausstellungs- und Veranstaltungsort avanciert. Es zeigt sich, dass der Vermittlungsbedarf für Arbeitsangebote von der polnischen Seite angenommen wird und der Bahnhof Küstrin-Kietz als Verkehrsknoten und Ort für Kommunikation von hoher Relevanz ist.

Neben diesen Projekten in Seelow und in Küstrin-Kietz werden Projekte und Maßnahmen in Golzow sowie im Umfeld des Flughafens Neuhardenberg dargestellt, vor allem zur besseren Anbindung an die Ostbahn und zur Entwicklung von Gewerbeflächen.

[14] Quelle IHK in „Berliner Wirtschaft" Ausgabe 07/08 2025, S. 56ff.

[15] Quelle Schweizerische Botschaft in Polen, „Wirtschaftsbericht 2025 POLEN", 14. April 2025, abgerufen am 29.7.2025

[16] Quelle https://de.statista.com/statistik/daten/studie/14550/umfrage/wachstum-des-bruttoinlandsprodukts-bip-in-polen/ abgerufen am 8.1.2026

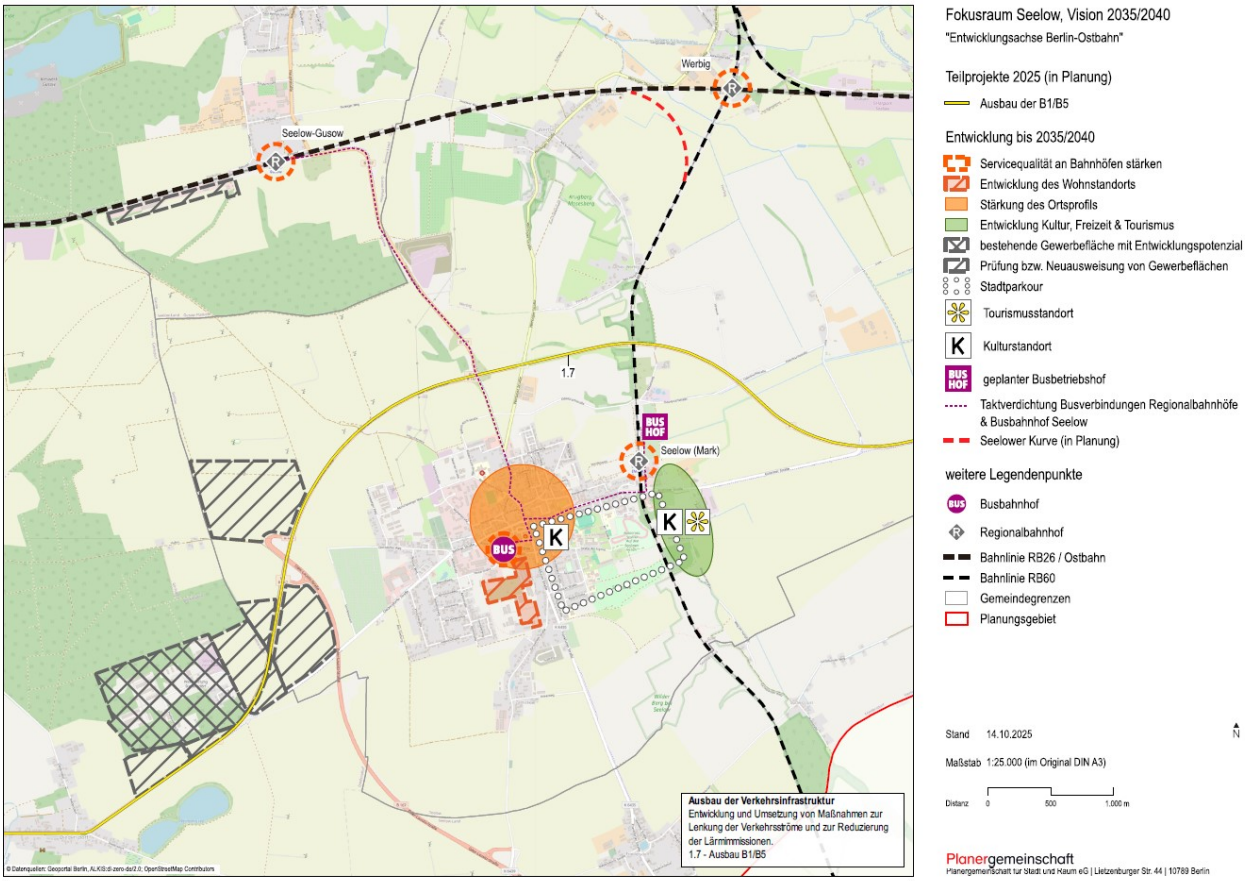


Abb. 29: Fokusraum Seelow, Quelle: Planergemeinschaft

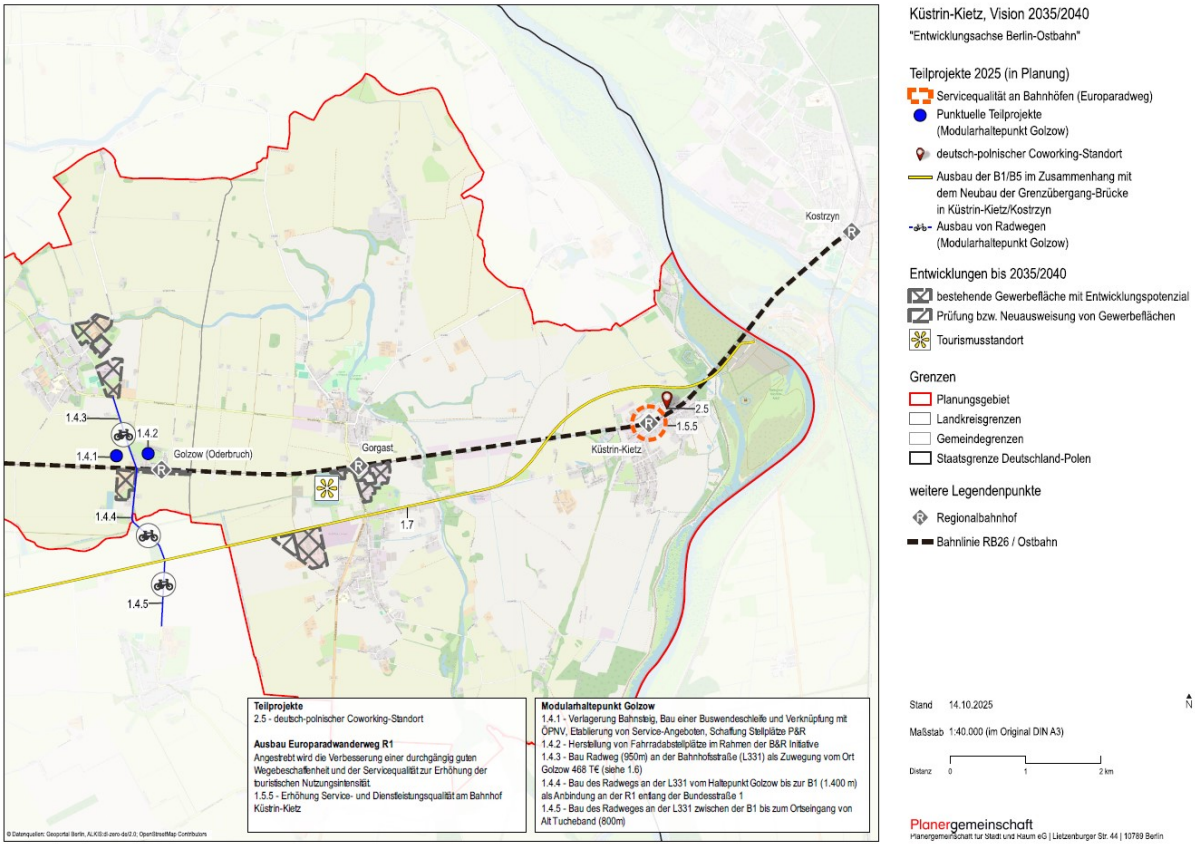


Abb. 30: Teilplan Küstrin-Kietz, Quelle: Planergemeinschaft

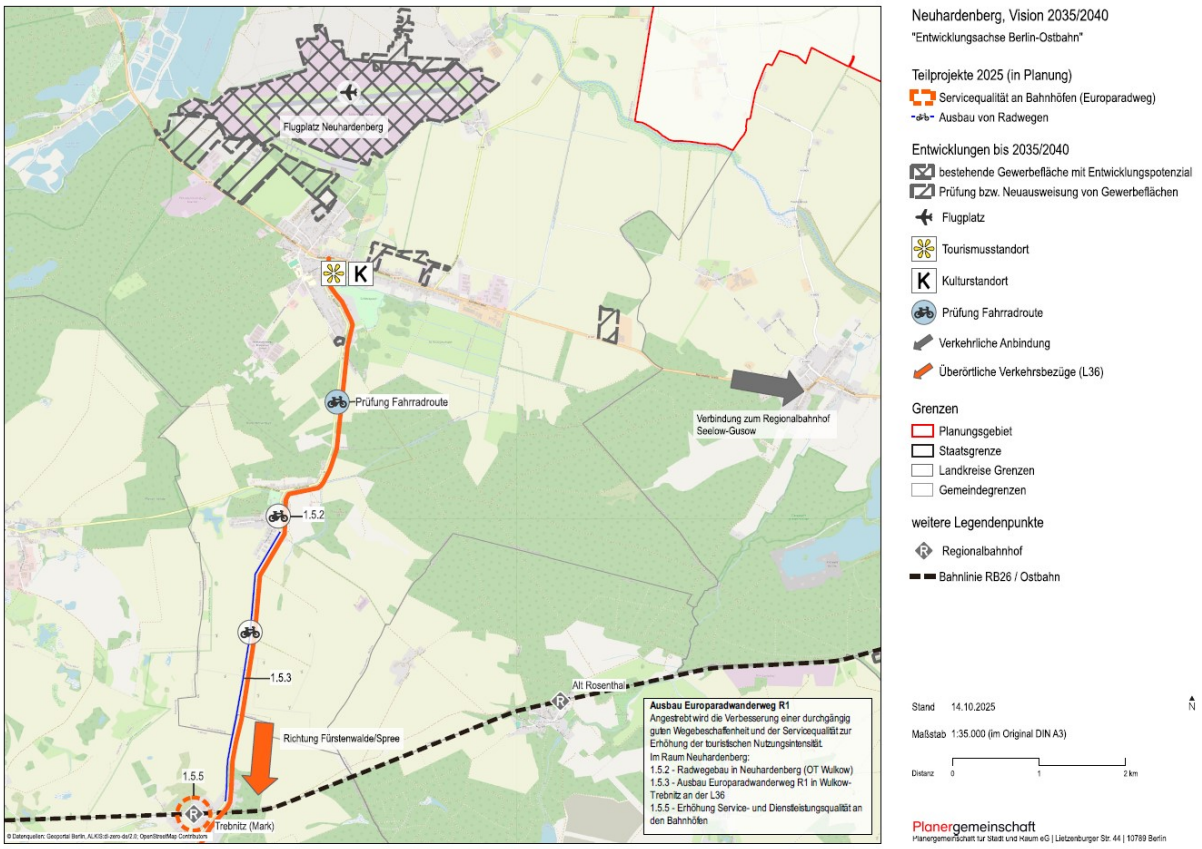


Abb. 31: Teilplan Neuhardenberg, Quelle: Planergemeinschaft

4.4 Maßnahmenvorschläge für den Entwicklungskorridor Ostbahn

4.4.1 Verkehr und Mobilität

Tab. 7: Maßnahmenvorschläge Verkehr und Mobilität

Herausforderung	Entwicklungsziel	Vorschlag für Maßnahme, Zuständigkeit (VA)
Ausbau und Elektrifizierung der RB26/Ostbahn	Zweigleisigkeit und Elektrifizierung bis 2040	Fortsetzung der laufenden Maßnahmen, Sicherung der Finanzierung, durch enge Kooperation zwischen Land Brb und LK MOL, Fortführung der Lobbyarbeit durch die IGOB regional, national und auf EU-Ebene
Ausbau des Radwegenetzes zu den Bahnhöfen und Haltepunkten der RB26	Verbesserung der Erreichbarkeit der Ostbahn Koordination der Zuständigkeiten mit dem Landesbetrieb Straßen und den Kommunen	Priorisierung der Teilprojekte Planerische und bauliche Umsetzung Teilprojekte, Finanzierungsanträge durch LK MOL, Abstimmung zwischen LB und Kommunen erforderlich 1.4.2-1.4.5, 1.5.1-1.5.5, 1.6.9-1.6.14, 1.6.15 -1.6.18
Angebot von integrierten Mobilitätskonzepten (Shuttles, Rufbusse, autonom fahrende Busse etc.)	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in der Fläche und der Umsteigebeziehungen zur Ostbahn	Erarbeitung von integrierten Mobilitätskonzepten insbesondere in den Fokusräume, VA: LK MOL + Kommunen
Umsetzung der Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan 2030, Straßenbauprojekte Land Brandenburg und Umbau von Eisenbahnkreuzungen (RB 26) zur Verkehrsentlastung	Vermeidung von negativen Effekten des zweigleisigen Schienenausbaus auf den Straßenverkehr, Sicherung der Akzeptanz bei Anwohnenden bzw. Pendlern	Finanzierung und Planung Land Brb in Abstimmung mit LK MOL, Bauliche Umsetzung LB Straßen
Gewinnung und Bindung von Arbeitskräften aus Polen	Gewährleistung leichter Ein- und Ausreise zwischen Deutschland und Polen für Berufspendler	Information und Vermittlung durch kommunale Wirtschaftsförderung, IHK in Kooperation mit Wirtschaftsunternehmen

4.4.2 Wirtschaft und Gewerbeflächen

Tab. 8: Maßnahmenvorschläge Wirtschaft und Gewerbeflächen

Herausforderung	Entwicklungsziel	Vorschläge für Maßnahmen, Zuständigkeit (VA)
Fehlende verfügbare (kommunale) Gewerbeflächen für Neuansiedlungen und Erweiterungen von Unternehmen Fehlendes Planungsrecht und/oder fehlende Erschließung bei bereits ausgewiesenen Gewerbeflächen	Planungsrecht für bereits ausgewiesene Gewerbestandorten schaffen Profilierung und Qualifizierung bestehender Gewerbestandorte Bedarfsweise Verknüpfung von GE-Flächenpotenzialen mit der Verkehrsinfrastruktur Bedarfsweise Ausweisung neuer Gewerbeflächen, bevorzugt im Anschluss an bzw. in Erweiterung bestehender Standorte	Schaffung von Planungsrecht für bestehende FNP-Reserven bzw. Neudarstellung von Gewerbeflächen, z.B. in Rehfelde, Neuhardenberg oder Seelow/Diedersdorf VA: Kommunen Unterstützung und Beratung der Kommunen bei der gewerblichen Flächenentwicklung (z. B. Aufzeigen und Akquise von Fördermöglichkeiten) und interkommunale Entwicklung neuer Gewerbestandorte VA: LK MOL Qualifizierung und Verbesserung der verkehrlichen Anbindung von besonders relevanten GE-Flächenpotenzialen ohne bedarfsgerechte Verkehrsanbindung VA: LK MOL
Geringe Aufenthaltsqualität vieler Regionalbahnhalte an der Ostbahn	Qualifizierungsmaßnahmen an und im Umfeld der Regionalhalte zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität Schaffung neuer, bedarfsgerechter Angebote (Gastronomie, Dienstleistungen, Grün, …)	Ermittlung bestehender Defizite und Qualifizierungsbedarfe an den Haltepunkten und Priorisierung möglicher Maßnahmen VA: LK MOL
Bisher nur wenige Arbeitsplätze in innovativen Unternehmen und/oder wissensorientierten Dienstleistungen in der Region vorhanden	Stärkung der ansässigen Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen (ZALF, IZL etc.) und Unterstützung von Start-ups und jungen Unternehmen Ansiedlung von neuen, innovativen Unternehmen in der Region	Unterstützung der ansässigen Forschungseinrichtungen in allen Bereichen, die vom Landkreis und den Kommunen beeinflusst werden können (z.B. lokale Verkehrsanbindung, Schaffung von Wohnraum und sozialer Infrastruktur, Planungsrecht) VA: LK MOL und Kommunen Ausbau des Startup-Zentrums in Strausberg VA: LK MOL und Stadt Strausberg

Herausforderung	Entwicklungsziel	Vorschläge für Maßnahmen, Zuständigkeit (VA)
Produzierendes Gewerbe und höherwertige unternehmensorientierte Dienstleistungen bisher nur wenig vertreten	Neuansiedlung von Unternehmen, Unterstützung von Bestandsunternehmen und Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur	Entwicklung gewerblicher Flächenpotenziale (siehe erste Zeile) Umsetzung des geplanten Innovationszentrums Luftfahrt in Strausberg VA: LK MOL, STIC und Stadt Strausberg (inkl. Töchter)
Achsenregion ohne spezifisches Image oder Profil als Wirtschaftsstandort	Image der Region als Wirtschaftsstandort positiv verbessern	Umsetzen der Projekte im Schlüsselvorhaben VA: LK MOL, Kommunen

4.4.3 Arbeitskräfte + Bildung, Teilhabe + soziale Gerechtigkeit, Wohnumfeldqualität

Tab. 9: Maßnahmenvorschläge Arbeitskräfte, Bildung, Teilhabe und soziale Gerechtigkeit, Wohnumfeldqualität

Herausforderung	Entwicklungsziel	Vorschlag für Maßnahme, Zuständigkeit (VA)
Wohnraumversorgung, insbesondere für Fachkräfte der Forschungseinrichtungen	Wohnungsangebote für breite Zielgruppen in der Nähe zu Arbeitsstätten wie z.B. Forschungseinrichtungen am ZALF-Standort	Erarbeitung eines INSEK für die Stadt Müncheberg, Aktualisierung des FNP VA: LK MOL und Kommune
Sicherung der Daseinsvorsorge und medizinischer Infrastruktur für die älter werdende Bevölkerung	Stärkung der Gesundheitsinfrastruktur in der Region, Sicherung bestehender Einrichtungen, Ausbau der medizinischen Versorgung Verringerung des Fachkräftemangels bei medizinischer Versorgung und in der Pflege	Weiterentwicklung des medizinischen Versorgungsnetzwerks, Fortsetzung „Gesundheitstag“, Standortmarketing VA: LK MOL, Wirtschaftsförderung, in Kooperation mit Unternehmen aus der Medizinbranche
Arbeits- und Vernetzungsangebote	Schaffung von „Dritten Orten“, Verbesserung der Kommunikation	Prüfung eines Co-Working/Start-up-Zentrums am Bf. Müncheberg Mark, Bewerbung der Aus- und Weiterbildungsangebote VA: Wirtschaftsförderung, IHK in Kooperation mit Unternehmen
Schutz von Natur- und Landschaftsraum	Sicherung und Ausbau der Freiraumqualitäten im Landschaftsraum, Entwicklung der Naherholungs- und Tourismusfunktion	Steuerung der Entwicklung in siedlungsnahe Bereiche, Abstimmung mit Landschaftsplanerischen Zielen,

Herausforderung	Entwicklungsziel	Vorschlag für Maßnahme, Zuständigkeit (VA)
		Regionalmarketing „sanfter Tourismus" nach den Zielen der Nachhaltigkeit VA: alle Planungsbeteiligten
Weiterentwicklung der historischen Ortskerne	Erhalt attraktiver Ortszentren mit multifunktionalen Nutzungsangeboten für die Region, Stärkung der lokalen/regionalen Identität	Prüfung auf Fördermöglichkeiten z.B. in Programmen wie Aktives Zentrum/Nachhaltige Erneuerung für Müncheberg und Seelow

4.4.4 Netzwerkorganisation + Kommunikation

Tab. 10: Maßnahmenvorschläge Netzwerkorganisation und Kommunikation

Herausforderung	Entwicklungsziel	Vorschlag für Maßnahme, Zuständigkeit (VA)
Verstetigung des Vereins IGOB	Nachhaltige Etablierung, Erweiterung der Aufgaben und des Wirkungsbereiches, Vernetzung der Partner, Außenkommunikation und regionales Standortmarketing, Wirtschafts- und Infrastruktur orientierte Kooperation mit polnischen Partnern	Etablierung einer Geschäftsstelle zur Vernetzung der Partner, Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen mit dem Ziel der Erhöhung der Bekanntheit, Zusammenführen der Handlungsstränge bei der regionalen Entwicklung VA: Prüfung auf Förderung im Rahmen der GRW durch LK MOL, Partnerschaftliche Finanzierung im Verein IGOB, ggf. polnische Partner

4.4.5 Grenzüberschreitende Kooperation

Tab. 11: Maßnahmenvorschläge Grenzüberschreitende Kooperation

Herausforderung	Entwicklungsziel	Vorschlag für Maßnahme, Zuständigkeit (VA)
länderübergreifende Maßnahmen und Projekte zwischen Berlin und Brandenburg,	gemeinsames Standortmarketing (Tourismus, Naherholung) Verwaltungsabstimmungen bei Planungen und Infrastrukturprojekten im Grenzbereich Berlin/Brandenburg	Durchführung von gemeinsamen Projekten zum Standortmarketing für Tourismus und Naherholung VA: Koordination durch Regionalmanagement MetOst prüfen

Herausforderung	Entwicklungsziel	Vorschlag für Maßnahme, Zuständigkeit (VA)
internationale Kooperationsprojekte zwischen Brb/Deutschland und Kostrzyn/Polen	Ausbau der grenzüberschreitenden Mobilität und wirtschaftlicher Austausch	Umsetzung der Ziele für die Euroregion Pro Europa Viadrina VA: Kooperation von Land Brb, LK MOL, Kommunen, IGOB

5 Fazit und Empfehlungen

Die Entwicklungsachse Ostbahn ist ein Wirtschaftsraum mit bisher schlummernden Potenzialen, das erwartbare Wachstum zeichnet sich durch die Endpunkte Berlin und Polen aus, die von zwei Seiten auf ihn einwirken. Um diese unterschiedlichen Wirkkräfte miteinander zu verbinden und im Landkreis sowie in den Kommunen optimal zu steuern, bedarf es einer nachhaltig aufgestellten Organisationsstruktur.

Der Landkreis Märkisch-Oderland, die Kommunen entlang der Strecke, die IHK Ostbrandenburg, die RPG Oderland-Spree, die Euroregion Pro Europa Viadrina, der Tourismusverband Seenland Oder-Spree sowie die polnischen Partner bilden bereits heute ein funktionierendes Netzwerk bzw. arbeiten in verschiedenen Netzwerken und Konstellation zusammen. Diese Netzwerkstrukturen können in den kommenden Jahren weiter ausgebaut, vertieft und institutionell noch stärker gefestigt werden. Diese Aufgabe liegt beim Landkreis und kann durch die Kooperation mit der IGOB zukünftig weiterentwickelt werden. Angestrebt werden kann eine Organisations- und **Kommunikationsplattform**, die sich des grenzüberschreitenden Dialogs annimmt, Erfahrungen weitergibt und daran mitwirkt, neue und innovative Projektideen zu entwickeln. Die IGOB kann in ihrer bisherigen Rechtsform als Verein für den Landkreis ein strategischer Partner und Impulsgeber für Infrastruktur-, Wirtschafts- und Regionalentwicklung sein. Dabei kommt der Zusammenarbeit mit der polnischen Seite eine zunehmende Bedeutung zu. Grenzüberschreitende Kooperation und Mobilität ist nicht nur eine logistische und verkehrsplanerische Herausforderung, sondern immer auch ein gesellschaftliches, kulturelles und politisches Thema mit großer Symbolkraft. Dem Landkreis kommt die Aufgabe zu, den **organisatorischen und finanziellen Rahmen für die zukünftige Wirtschaftsförderung** zu schaffen.

Gemeinsame deutsch-polnische Austauschformate auf verschiedenen Ebenen und koordinierte Projektinitiativen sollten zukünftig ausgebaut werden, um die Ostbahn zu einem bedeutenden europäischen Entwicklungskorridor werden zu lassen. Angestrebt werden sollte ein gemeinsames Narrativ der Anrainerkommunen, des Landkreises Märkisch-Oderland, der Wirtschaftspartner und der polnischen Partner entlang der Linie 203, bei dem ein moderner, klimafreundlicher und wirtschaftlich nachhaltiger Entwicklungskorridor kommuniziert und vermarktet wird.

Wirtschaftliches Wachstum und **Nachhaltige Entwicklung** sowie **Sozialer Zusammenhalt** sind bei der regionalen Entwicklung miteinander in Einklang zu bringen. Der Wunsch nach einem sozial gerechten Lebensumfeld in der Region, Arbeitsplätzen in innovativen Wirtschaftsunternehmen mit kurzen Arbeitswegen und einer intakten klimagerechten Umwelt erfordert eine sektorenübergreifende Betrachtung und abgestimmte Handlungen. Die politische Bedeutung der Ostbahn hat mit der Notwendigkeit der europäischen Integration zugenommen, die Ostbahn wird in den Koalitionsverträgen von Berlin als auch Brandenburgs als ein integraler Bestandteil der Regionalstrategie des Landes Brandenburg benannt.

Achsenmanagement

Als Aufgaben des neu zu installierenden Achsenmanagements wird die Gesamtkoordination der unter Punkt 3.2 benannten Handlungsfelder gesehen. Dem Landkreis kommt die Aufgabe zu, den organisatorischen und finanziellen Rahmen für die zukünftige Wirtschaftsförderstruktur zu schaffen. Als Ergänzung zu den ministeriellen Verwaltungen des Landes Brandenburg, dem Landkreis Märkisch-Oderland und den anliegenden Kommunen können nachgeordnete Organisationen wie die Wirtschaftsförderung (STIC) und die IGOB als Partner bei den umfangreichen Planungs- und Abstimmungsprozessen der komplexen Infrastrukturprojekte unterstützen und die Abstimmungsprozesse befördern. Die mit dem Ausbau der Ostbahn in Verbindung stehenden Folgeprojekte, wie beim Straßenbau, kommunale Entwicklungsplanungen oder Landschaftspläne haben entsprechende Kommunikationsstrukturen zur Folge. Die regionale Wirtschaftsförderung kann z.B. mit einem **länderübergreifendes Achsenmanagement** die bevorstehenden Aufgaben organisieren, um unter Ausschöpfung der Förderstrukturen die notwendigen

personellen Ressourcen für eine langfristig angelegte Kooperationsstruktur schaffen. Ziel dabei ist es, ein Bindeglied zwischen kommunaler Praxis und strategischer Regionalentwicklung anzubieten.

Der Landkreis Märkisch-Oderland, durch dessen Gebiet ein Großteil der deutschen Ostbahnstrecke verläuft, ist ein Befürworter der organisatorischen Verstetigung der IGOB. Ein ebenso wichtiges Signal kommt von der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree (RPG), die die Ostbahn als zentrales Vorhaben in ihr Arbeitsprogramm aufgenommen hat. Damit ist die IGOB nicht nur auf kommunaler Ebene, sondern auch in der Regionalplanung fest verankert.

Entscheidender Partner dabei ist die **Landesregierung Brandenburg** und die Mitwirkung ihrer Ministerien. Eine Förderung durch das Land wäre nicht nur Ausdruck der politischen Priorität des Ostbahnausbaus, sondern auch ein entscheidender Beitrag, um die IGOB als koordinierende Plattform zu stärken und die Umsetzung der Ausbauziele effektiv zu steuern. Das Land Brandenburg hat mit der Aufnahme der Ostbahn in die Regionalstrategie und den Koalitionsvertrag einen klaren politischen Auftrag formuliert. Die IGOB kann diesen Auftrag operativ umsetzen und damit die landeseigenen Zielstellungen zum Ostbahnausbau maßgeblich voranbringen. Eine **öffentliche Förderung** würde es ermöglichen, die bisher teilweise ehrenamtlich geleistete und projektbezogene Vereinstätigkeit der IGOB in eine dauerhafte und personell abgesicherte Struktur zu überführen. Die Aufgabe der strategischen **Koordination innerhalb** der Entwicklungsachse Ostbahn besteht darin die relevanten Akteure zusammenbringen, Projekte koordinieren sowie entscheidende Impulse für Infrastruktur, Wirtschaftsentwicklung und grenzüberschreitende Zusammenarbeit setzen. Für die **Außenkommunikation** zu Wirtschaftspartnern in Berlin und auf der polnischen Seite wäre eine entsprechende Struktur zu bilden.

Finanzierungs- und Förderoptionen

Die Umsetzung strategischer Konzepte wie dem vorliegenden Entwicklungskonzept Ostbahn erfordert eine solide finanzielle Grundlage, um über einen stabilen, langfristig angelegten Trägerhaushalt verfügen zu können. Die kommunalen Vereinsbeiträge der IGOB waren bisher die Basis für die Netzwerktätigkeit, können die zukünftigen Herausforderungen aber nicht absichern. Um eine Verstetigung und Professionalisierung der existierenden Strukturen zu erreichen, sind **Landes- und Bundesmittel sowie europäische Förderprogramme** systematisch zu erschließen und zu nutzen.

Die Ostbahn besitzt als deutsch-polnische Verbindung eine transeuropäische Dimension und Relevanz. Förderstrategien sollten daher grenzüberschreitend gedacht und gemeinsam mit den polnischen Partnern abgestimmt und entwickelt werden. Interessant kann hierbei eine Zusammenarbeit mit der Polnischen Bahn in Bezug auf die Linie 203 und die Entwicklungsperspektiven entlang der Strecke sein. Durch eine strategische **Einbindung in verschiedene Förderprogramme** können vielfältige Maßnahmen gemeinsam geplant und umgesetzt werden: z.B. Bahnhofsmodernisierungen, die verbesserte Anbindung des öffentlichen Nahverkehrs an die Bahnhöfe, touristische Entwicklungsprojekte, Digitalisierungsvorhaben und innovative Mobilitätskonzepte.

Kooperationsstruktur

Das vorliegende Konzept Entwicklungsachse Ostbahn zeigt auf, dass es sich um eine Anzahl unterschiedlich geprägter Wirtschaftsräume mit städtischen Zentren und ländlich geprägten Bereichen handelt. Die Betrachtung bezieht sich auf den Landkreis Märkisch-Oderland, ohne die polnische Seite zu berücksichtigen.

Die wirtschaftsstrukturelle Vielfalt der Region ist eine Stärke und bietet **Entwicklungspotenziale für die Metropolregion Berlin-Brandenburg**, die es zu heben gilt. Die wirtschaftlichen **Potenziale auf polnischer Seite** können als erheblich eingeschätzt werden und bieten Anknüpfungspunkte für die europäische Integration. Das Ziel der Ostbahnentwicklung sollte es weiterhin sein, gemeinsame Interessen zu formulieren und diese zu erschließen.