



**Niederschrift
10. öffentliche (außerordentliche) Sitzung des Ortsbeirates Neu
Fahrland**

Sitzungstermin:	Dienstag, 14.07.2020
Sitzungsbeginn:	19:00 Uhr
Sitzungsende:	21:00 Uhr
Ort, Raum:	Gemeindezentrum Neu Fahrland, Am Kirchberg 51, 14476 Potsdam

Anwesend sind:

Herr Hans-Jürgen Groschupp
Frau Dr.med. Carmen Klockow
Frau Sabine Sütterlin

Nicht anwesend sind:

Frau Franziska Lüder	nicht entschuldigt
Herr Robert Zilke	entschuldigt

Schriftführerin:

Frau Sabine Sütterlin, stellvertretende Ortsvorsteherin

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung**
- 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung/Feststellung der öffentlichen Tagesordnung**
- 3 Krampnitz B-Plan 141-3- Klinkerhöfe Nord; Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung**
- 4 Sonstiges**

Niederschrift:

Öffentlicher Teil

zu 1 Eröffnung der Sitzung

Die Ortsvorsteherin eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden. Laut der

zu 2 **Gästeliste sind 45 Bürgerinnen und Bürger anwesend.**
Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung/Feststellung der öffentlichen Tagesordnung

Die Ortsvorsteherin stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit mit 3 von 5 anwesenden Mitgliedern des Ortsbeirates fest.

Zur vorliegenden **Tagesordnung** gibt es keine Einwände, sie wird einstimmig **bestätigt**.

zu 3 **Krampnitz B-Plan 141-3- Klinkerhöfe Nord; Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung**

Herr Norman Niehoff, Leiter Bereich Verkehrsentwicklung bei der LHP, stellt die Entwicklung der Planung und die VWA vor.

Tatsächlich gab es 2013 die Auflagen wg. Zielabweichung im LEP. Damals waren Angerdörfer geplant für 3.800 Einwohner. Auflagen wurden damals und für diese Einwohnerzahl erfüllt. Mit der schlagartigen Weiterentwicklung von Krampnitz habe sich dies erledigt. Damit sei eine neue Bewertung notwendig geworden. In Abstimmung mit dem Verkehrs- und Umweltministerium habe die LHP Voraussetzungen für eine Analyse erarbeitet. Die nun vorgelegte Verkehrswirkungsanalyse (VWA) sei für Erfüllung dieser Auflagen und zur Nachsteuerung nötig. Die VWA sei am 4. Juni freigegeben und dabei gleich entschieden worden, sie als Anlage zum B-Plan 141-3 herauszugeben, damit der Blick aufs „Große Ganze“ gegeben sei.

Zur Erweiterung der Planung auf 10.000 Einwohner sei es gekommen, weil die Bevölkerungsprognosen für die gesamte Region Potsdam-Havelland-Berlin einen Zuwachs von rund 72.000 Menschen in den kommenden 10 Jahren vorhersehen. Bei einem Mittel von 3,5 Wegen/Tag bedeute das rund 250.000 Wege/Tag, unabhängig von der zurückgelegten Distanz und dem gewählten Verkehrsmittel. Dies gelte es verträglich abzuwickeln. Die Straßenbahn könne ca. 1.600 Fahrten/Tag aufnehmen.

Die LHP bzw. die Verkehrsplaner wollten Besiedlung bzw. den daraus entstehenden Verkehr eher im Stadtgebiet als außerhalb haben, weil auf dem Stadtgebiet die Möglichkeit bestehe, alternative Angebote zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung zu stellen. Das Mobilitätsverhalten im weiteren Umland sei eher autoaffin und deutlich komplizierter auf andere Mobilitätsformen umzulenken. Im Potsdamer Norden liege die Autonutzung bei etwa 50 %, in Drewitz – ähnlich weit vom Stadtzentrum entfernt wie Krampnitz, aber besser an den ÖPNV angebunden – etwa 30 %.

Die VWA baue auf dem Masterplan von 2019 auf. Daraus ergäben sich 12.000 zusätzliche Autofahrten/Tag nach und aus Krampnitz. Gut 40 % davon seien der Wohnnutzung zuzuordnen, 5% den Kitas und Schulen, 23 % dem Einzelhandel und 28 % der Gewerbenutzung. Somit werde mehr als die Hälfte des Verkehrs gewerblich verursacht. Räumlich würden diese 12.000 Fahrten zu ca. 50 % Richtung Potsdam gehen sowie zu je 25 % Richtung Groß Glienicke und Fahrland.

Zur Methodik führt Herr Niehoff aus, die VWA habe ausschließlich die Aufgabe gehabt, die Auswirkung des Ausbaus von Krampnitz auf den Verkehr zu eruieren.

Zu diesem Zweck habe man ein Computermodell der LHP genutzt, das den Verkehrsfluss mit insgesamt 200 „Verkehrszellen“ simuliere. Das Modell werde regelmäßig aktualisiert, zuletzt 2015. Auf dieser Grundlage habe man die verkehrlichen Auswirkungen des Krampnitz-Ausbaus analysiert, d. h. die Differenz zum bestehenden Verkehr. Die zusätzliche Besiedlung im Potsdamer sei dabei nicht berücksichtigt worden. Dies gehöre ebenso wie weiterer prognostizierter Zuwachs und dessen Auswirkungen in den Bereich des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr (StEK Verkehr).

Im Ergebnis seien bei einem Vollausbau (3. Ausbaustufe) von Krampnitz mit 30 % Auto im Modal Split gemäß Zielvorgabe 4.100 zusätzliche Fahrzeuge pro Tag auf der B2 zu erwarten. Aktuellen Zählungen gemäß seien auf der B2 heute rund 20.000 Fahrzeuge/Tag unterwegs, somit wären es bei Vollausbau rund 24.000 Fahrzeuge/Tag. De facto sei die B2 heute mit 20.000 Fahrzeugen/Tag an der Kapazitätsgrenze.

Von verschiedenen Bürgern werden Zweifel an den genannten Zahlen der Verkehrsauswirkungsanalyse geäußert. So sieht Hans Groschupp durch die Ampelzufahrten auf die B2 in Nord- und Südrichtung morgens und abends addierte Aufstauzeiten von je einer Stunde, die bei weiteren Ampeln, der geplanten Tramtrasse und einer fehlenden Busspur unweigerlich zum Zusammenbruch des fließenden Verkehrs führen müssen. Auf diese Frage geht Herr Niehoff nicht ein.

Nach einer Fragerunde mit den anwesenden Bürgern verabschiedet Frau Dr. Klockow Herrn Niehoff.

Es schließt sich eine angeregte Diskussion an. Die Bürgerinnen und Bürger stimmen einem vom Ortsbeirat vorgelegten Resolutionsentwurf ohne Gegenstimme oder Enthaltung zu.

zu 4 Sonstiges

Zu diesem Tagesordnungspunkt gibt es keinen Gesprächsbedarf.