



Betreff: öffentlich
Protokoll der Einwohnerversammlung in Groß Glienicke vom 2. März 2020

**bezüglich
DS Nr.:**

Erstellungsdatum	09.09.2020
Eingang 502:	09.09.2020

Einreicher: Planungsbüro

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium
16.09.2020	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Inhalt der Mitteilung:

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Mit Eingang vom 30.08.2019 wurde von mehr als 3 Prozent der Einwohner des Ortsteils Groß Glienicke eine Einwohnerversammlung gemäß § 4 Abs. 1 lit. e) der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Potsdam beantragt.

Die Einwohnerversammlung wurde am 2. März 2020 durchgeführt. Gemäß § 4 Abs. 2 lit. d) der Hauptsatzung wird die Stadtverordnetenversammlung über die Ergebnisse der Einwohnerversammlung informiert (siehe Anlage).

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

Das **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als **Pflichtanlage** beizufügen.

Fazit finanzielle Auswirkungen:

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Geschäftsbereich 5

Anlagen:

- Dokumentation Einladung und Antrag Einwohnerversammlung Groß Glienicke
- Dokumentation Präsentationen zur Einwohnerversammlung Groß Glienicke
- Dokumentation zur Einwohnerversammlung im Ortsteil Groß Glienicke zum Thema „Kramnitz - Folgen für Groß Glienicke“



Landeshauptstadt
Potsdam

Einwohnerversammlung

gemäß § 4 Abs. 1 lit. e) der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Potsdam

2. März 2020 | 18:00 - 20:00 Uhr

Grundschule Hanna-von-Pestalozza, Hechtsprung 14-16, 14476 Potsdam

Die Verkehrsbelastung auf der B2 ist im Berufsverkehr hoch. Mit der Entwicklung von Krampnitz zu einem neuen Stadtteil werden sich die Verkehrsströme im Potsdamer Norden weiter verändern. Das stellt Fragen zur Auslastung der Bundesstraße mit Fahrzeugen und zu ihrer Querung durch Fußgänger. Daher haben im September 2019 mehr als 3 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner von Groß Glienicke eine Einwohnerversammlung gemäß Hauptsatzung der Landeshauptstadt beantragt.

Was ist geplant? | Wie sieht das Verkehrskonzept für Potsdams Norden aus? | Wie wird mit der B2 umgegangen? |

Diese und andere Fragen zu den Auswirkungen der Entwicklung von Krampnitz auf Groß Glienicke werden erläutert.

Weitere Informationen unter www.potsdam.de/beteiligung.





**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

EINLADUNG

Einwohnerversammlung Groß Glienicke

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger,

die Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße 2 ist im Berufsverkehr hoch. Mit der Entwicklung von Krampnitz zu einem neuen Stadtteil werden sich die Verkehrsströme im Potsdamer Norden weiter verändern. Das stellt auch Fragen zur Auslastung der Bundesstraße mit Fahrzeugen und zu ihrer Querung durch Fußgänger im Ortsteil Groß Glienicke. Daher haben im September 2019 mehr als 3 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner von Groß Glienicke eine Einwohnerversammlung gemäß Hauptsatzung der Landeshauptstadt beantragt.

Diese Einwohnerversammlung wird stattfinden

**am 2. März 2020, um 18.00 Uhr
in der Hanna-von-Pestalozza-Grundschule, Hechtsprung 14-17, 14476 Potsdam**

zu der alle Einwohnerinnen und Einwohner von Groß Glienicke herzlich eingeladen sind.

In der Einwohnerversammlung wird die Stadtverwaltung das Mobilitätskonzept einschließlich Bus-Konzept, das mit der Entwicklung von Krampnitz verbunden ist, vorstellen sowie die prognostizierten Auswirkungen auf die Bundesstraße 2. Wir möchten mit Ihnen diskutieren, wie in Zukunft mit der Bundesstraße im Ortsteil Groß Glienicke umgegangen werden soll und welche möglichen Maßnahmen ergriffen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Bernd Rubelt
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt



Telefon: 0331 289-0
Telefax: 0331 289-1155
E-Mail:
poststelle@rathaus.potsdam.de
Internet: www.potsdam.de

Landeshauptstadt Potsdam
Friedrich-Ebert-Str. 79/81
14469 Potsdam
UST-IdNr.: DE138408386

Landeshauptstadt Potsdam
Stadtkasse
IBAN: DE65 1605 0000 3502 2215 36
BIC: WELADED1PMB
Mittelbrandenburgische Sparkasse

Andreas Menzel

Sprecher: A. Menzel □ An der Kirche 14 □ 14476 Potsdam OT Groß Glienicke

LH Potsdam

Friedrich Ebert Str. 79/81

14469 Potsdam

Landeshauptstadt Potsdam Geschäftsbereich Zentrale Verwaltung	
Post- eingang:	05. Sep. 2019
G3 §	646

POSTEINGANG Landeshauptstadt Potsdam Der Oberbürgermeister
Eing.: PE 2672
Signum: 3 0. AUG. 2019
an: Mai BW

Ab 5. und 6. Brief
3/9 unv
OTT
GBG
7.4

Antrag auf Einwohnerversammlung im OT Groß Glienicke gemäß § 3 Abs. 2 lit. b in Verbindung mit § 3 Abs. 2 lit. e der derzeit gültigen Hauptsatzung der Landeshauptstadt Potsdam.

Abgabe 29 Blatt mit ca. 210 Unterschriften für eine Einwohnerversammlung „Kramnitz – Groß Glienicke“

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in der Anlage erhalten sie Unterschriftenlisten für den o. g. Antrag auf eine Einwohnerversammlung.

Wir gehen davon aus, dass gemäß §14 (7) BbgKVerf in der nächsten Sitzung der SVV am 11. Septmeber 2019 dieser Antrag beraten werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Menzel

Erhalten:

Krampnitz - Groß Glienicke

Antrag an den Oberbürgermeister der Stadt Potsdam auf Einberufung einer Einwohnerversammlung im Ortsteil Groß Glienicke auf der Grundlage des § 3 Abs. 2 lit. b in Verbindung mit § 3 Abs. 2 lit. e der derzeit gültigen Hauptsatzung der Landeshauptstadt Potsdam.

Ausführliche Begründung:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

sehr geehrte Stadtverordnete der Landeshauptstadt Potsdam,

der Ortsteil Groß Glienicke wird im nördlichem Teil durch die zweispurige Bundesstraße B2 geteilt. Schon heute ist die Verkehrsbelastung auf der B2, insbesondere in der Rush Hour, an seiner Kapazitätsgrenze angekommen. Bereits jetzt:

- leiden die Potsdamer in Groß Glienicke unter den damit verbundenen Lärm, Gestank, Luftschadstoffen, Mikroplastik/Reifenabrieb, Straßenabwässer und Erschütterungen!
sind die Fußgänger und Radfahrer, die weit überwiegend aus dem Ortsteil stammen, durch die hohe Verkehrsdichte gefährdet!
- kommen die Kinder aus dem Norden nur unter erheblicher Gefahr in die Grundschule!
- müssen die Kinder zum Spielen auf dem Kleinspielfeld die B2 überqueren.
- Wenn der Sportplatz westlich der L20 (ehm. Schießplatz) gebaut wird (vorzeigige Bürgerbeteiligung im B-Planverfahren 4. Quartal 2019) müssen deren Nutzer (Kinder und Jugendliche) die B2 überqueren!
- kommt es zu Staus auf der weiterführenden Straße nach Berlin, an der Ampel zum Ritterfeldamm, auf der Potsdamer Chaussee bis zum Landschaftsfriedhof Gatow und auf der Heerstraße!

Wenn nun auch noch bis zu 10.000 neue Einwohner zusätzlich in Krampnitz wohnen sollen, ist zu befürchten, dass der überwiegende Teil zur Arbeit nach Berlin fahren wird. Die damit verbundenen KFZ Verkehre auf der B2 wären unerträglich. Hinzu kommt die vorgesehene Verschwenkung der B2 am Vorplatz der Kaserne in das Kasernengebiet. Es wird befürchtet, dass dort eine Pfortnerampel zu Staus für die Verkehre nach Potsdam sorgen wird.

Wir fordern eine unverzügliche Information dazu, wie sich die vorgesehene Entwicklung von Krampnitz auf das Leben in Groß Glienicke auswirken wird und welche Massnahmen zwingend zu ergreifen sind, um eine Verschlechterung der Lebensbedingungen im OT Groß Glienicke sicher zu vermeiden. Wir fordern Sie als von uns gewählten Oberbürgermeister und Volksvertreter auf, die Entwicklung des Kasernengeländes Krampnitz, der sich daraus abzeichnenden negativen Entwicklungen zu Gunsten eines lebenswerten Ortsteils Groß Glienicke korrigierend zu begrenzen, so dass der Nordbereich von Groß Glienicke zukünftig nicht noch mehr unter den schon heute unzumutbaren Verkehrsbelastungen leiden muss.

Ansprechpartner*innen der UWG Potsdam, BvB-FW für Rückfragen: Yvonne Hassan (0176 47835747),
Andreas Menzel (01719819671), Matthias Frey (0176 57639193)

Kfz-Berufspendler 2016

[Kfz/24h] und Anteil am Querschnitt



Landeshauptstadt
Potsdam



Quelle: Kordonerhebung 2016 Potsdam und Potsdam-Mittelmark, VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

02.03.2020

Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

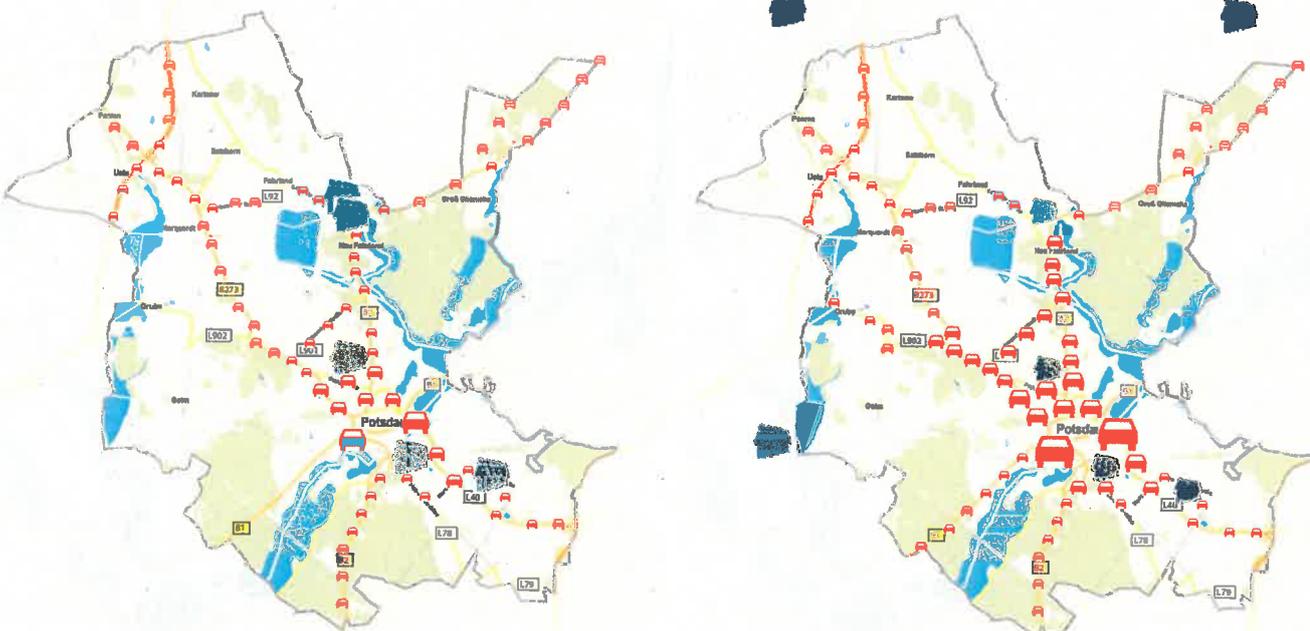
3

Zielstellung

Vergleich zu alternativen Entwicklungsszenarien



Landeshauptstadt
Potsdam



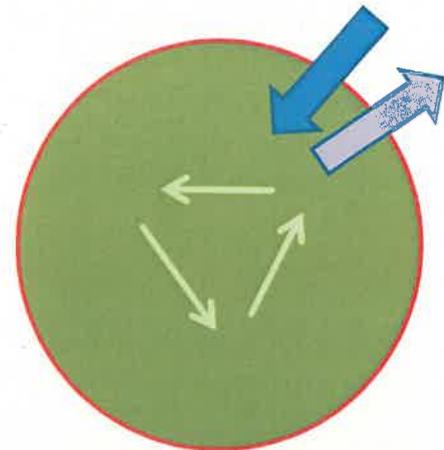
02.03.2020

Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

4

Schlussfolgerungen für Entwicklung von Krampnitz

1. Maximierung des Binnenverkehrsanteils zur Reduzierung resultierender Verkehre außerhalb von Krampnitz
 2. Minimierung des Kfz-Verkehrsaufkommens, Verträgliche Abwicklung des zusätzlichen Verkehrs außerhalb von Krampnitz
- **Vorgaben für das Mobilitätskonzept Krampnitz**



Mobilitätskonzept Krampnitz

Zielstellungen



Quelle: Mobilitätskonzept Krampnitz
SHP Ingenieure GbR

Grundsätze

- **Attraktive Bedingungen schaffen**

Ziel: Vermeidung von Fahrten durch das Quartier

- **Nutzung für Bewohner, Besucher, Kunden und Beschäftigte, CarSharing**

- **Stärkung der Fahrradmobilität**

- Attraktive Radverbindungen
- Angemessenes Angebot an Fahrradstellplätzen
- Ladestationen E-Bikes/ Pedelecs
- Bikesharingangebote an Mobilitätspunkten/ Quartiersgaragen
- Flankierende Infrastrukturen (Werkstatt, Schließfächer, Luftpumpe)

Grundsätze

- **Stärkung der Aufenthaltsqualität der Straßenräume**

- Stellplätze im Straßenraum für Mobilitätseingeschränkte Personen (Flächenreserven vorsehen)
- Car-Sharing, Flächen für Laden, Liefern, Ver- und Entsorgung, Kurzzeitparken entlang Sammelstraße

Mobilitätskonzept Krampnitz

Fuß, Rad, ÖPNV, Sharing



Landeshauptstadt
Potsdam



-  Tramlinie
-  Buslinie
-  Fuß- und Radverbindung
-  untergeordnetes Netz
-  Tramhaltestelle
-  Bushaltestelle
-  Nachtbushaltestelle
-  Quartiersgarage
-  Sharingangebote

Quelle: Masterplan Krampnitz
Machleidt GmbH | SHP Ingenieure GbR

02.03.2020

Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

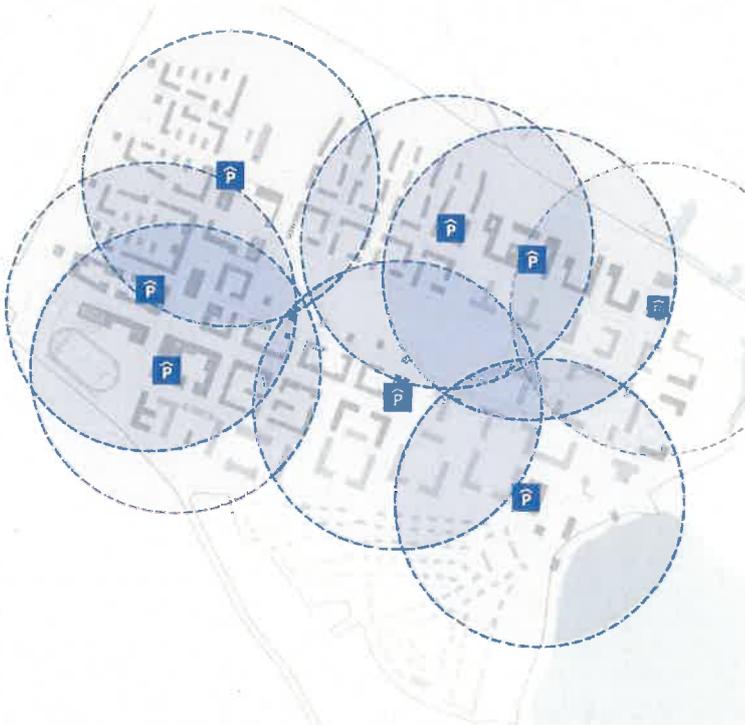
9

Mobilitätskonzept Krampnitz

Ruhender Verkehr



Landeshauptstadt
Potsdam



- 0,5 Stellplätze je Wohneinheit
- ca. 3.500 Stpl für rund 10.000 Bewohner, Besucher, Gewerbe und Einzelhandel
- Insgesamt 7 Quartiersgaragen
- Kapazität von etwa 350 - 600 Stellplätzen je Garage
- Quartiersgaragen auch für Einzelhandel
- Option Sammeltiefgarage südlich des Heizhauses
- Gute Anbindung der Quartiersgaragen durch direkten Anschluss an den Erschließungsring
- Kopplung mit Gewerbestandorten
- Verknüpfung Mobilpunkte und ÖPNV Haltestellen
- Fußläufige Erreichbarkeit max. 300 m Luftlinie

Quelle: Masterplan Krampnitz
Machleidt GmbH | SHP Ingenieure GbR

02.03.2020

Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

10

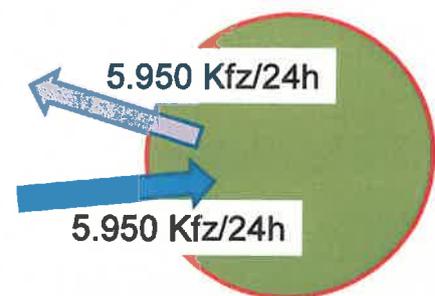
Ausgangspunkt:

Bei separater Entwicklung der einzelnen Nutzungen entstehen etwa 75.000 Wege pro Tag

Förderung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung durch:

- Mobilitätskonzept Krampnitz
- integrierten Planungsansatz

➤ **11.900 Kfz/24h im Quell- und Zielverkehr**



Entwicklungsstufe	Verkehr		
	Tagesverkehr Gesamt [Kfz/24h]	Binnenverkehr [Kfz/24h]	Quell- & Zielverkehr [Kfz/24h]
Entwicklungsstufe 1 (3.800 EW)	4.900	1.300	3.600
Entwicklungsstufe 2 (5.000 EW)	7.350	1.750	5.600
Entwicklungsstufe 3 (10.290 EW)	15.000	3.100	11.900

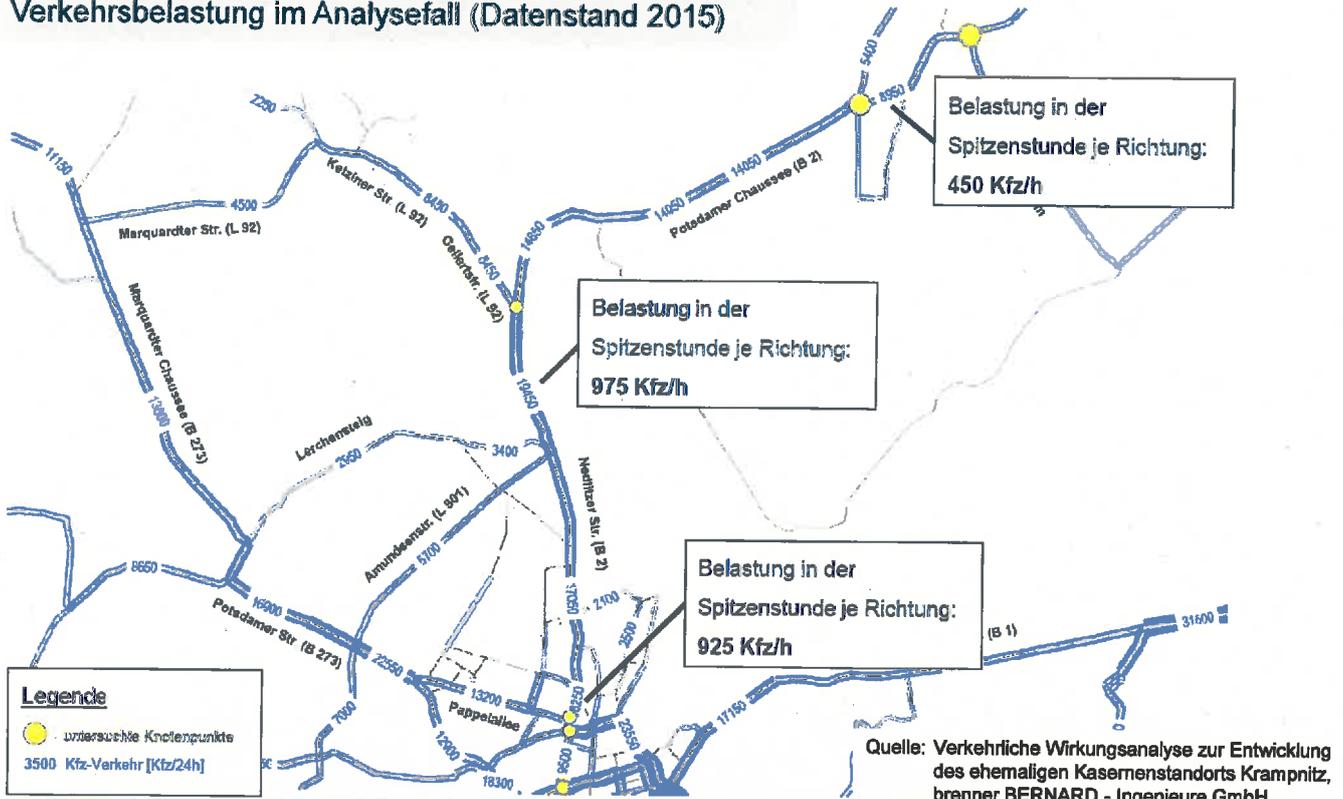
Quelle: Verkehrswirkungsanalyse zur Entwicklung des ehemaligen Kasernenstandorts Krampnitz,
brenner BERNARD - Ingenieure GmbH

Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden



Landeshauptstadt
Potsdam

Verkehrsbelastung im Analysefall (Datenstand 2015)



02.03.2020

Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

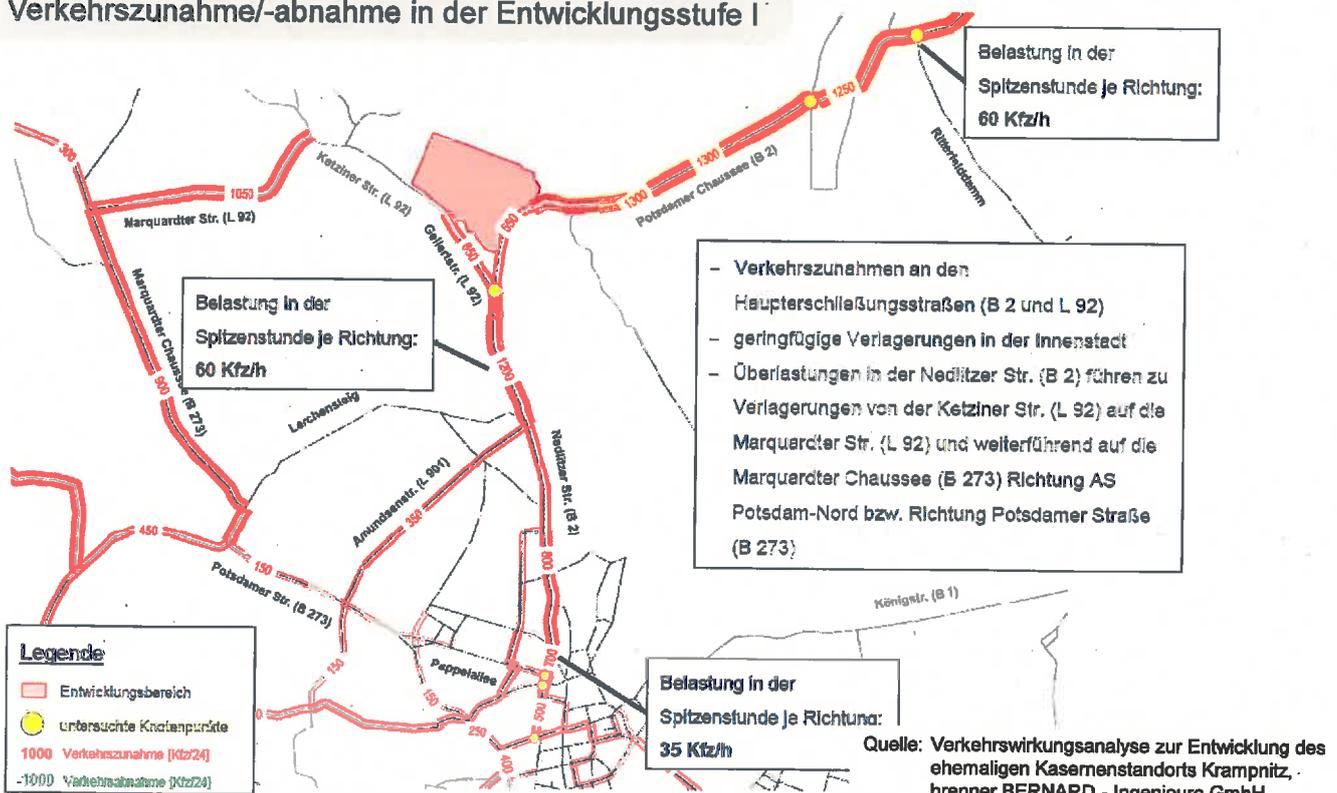
13

Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden



Landeshauptstadt
Potsdam

Verkehrszunahme/-abnahme in der Entwicklungsstufe I



02.03.2020

Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

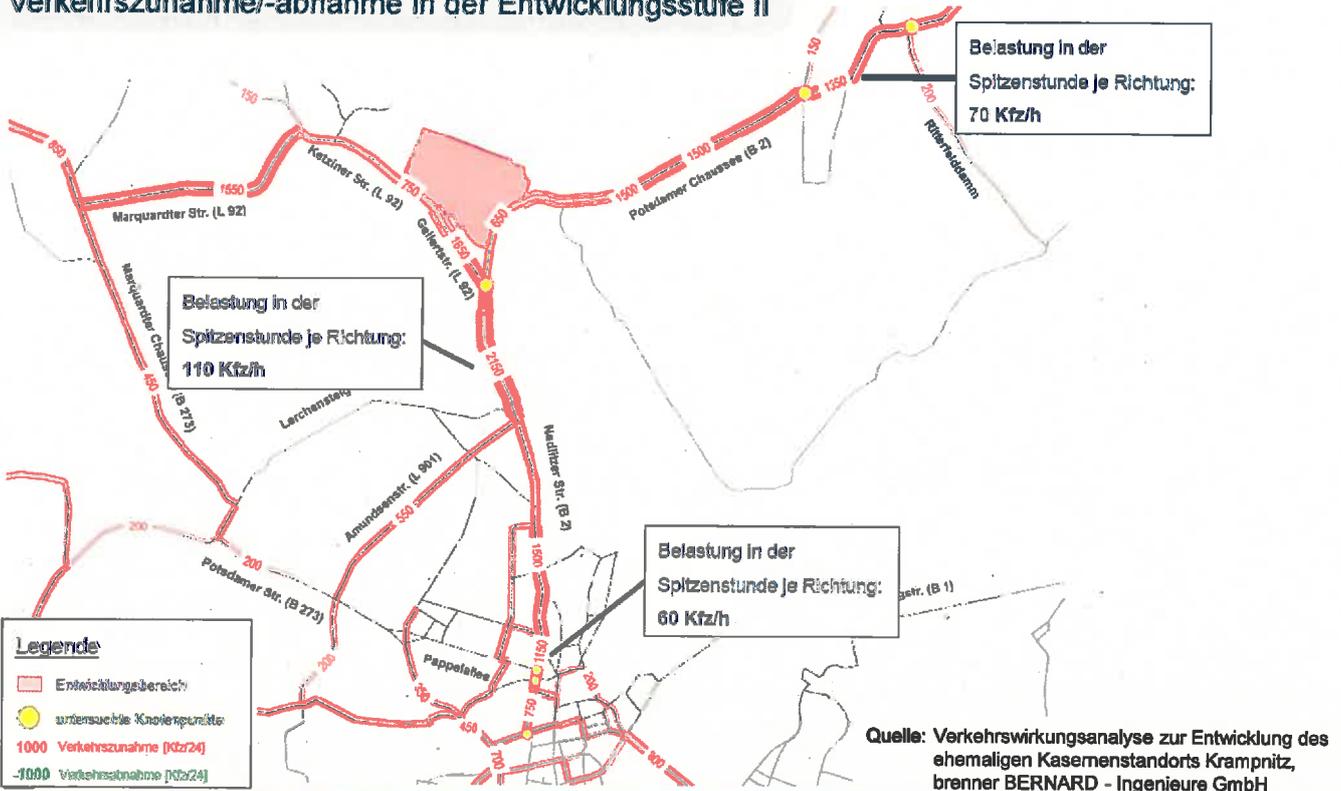
14

Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden



Landeshauptstadt
Potsdam

Verkehrszunahme/-abnahme in der Entwicklungsstufe II



02.03.2020

Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

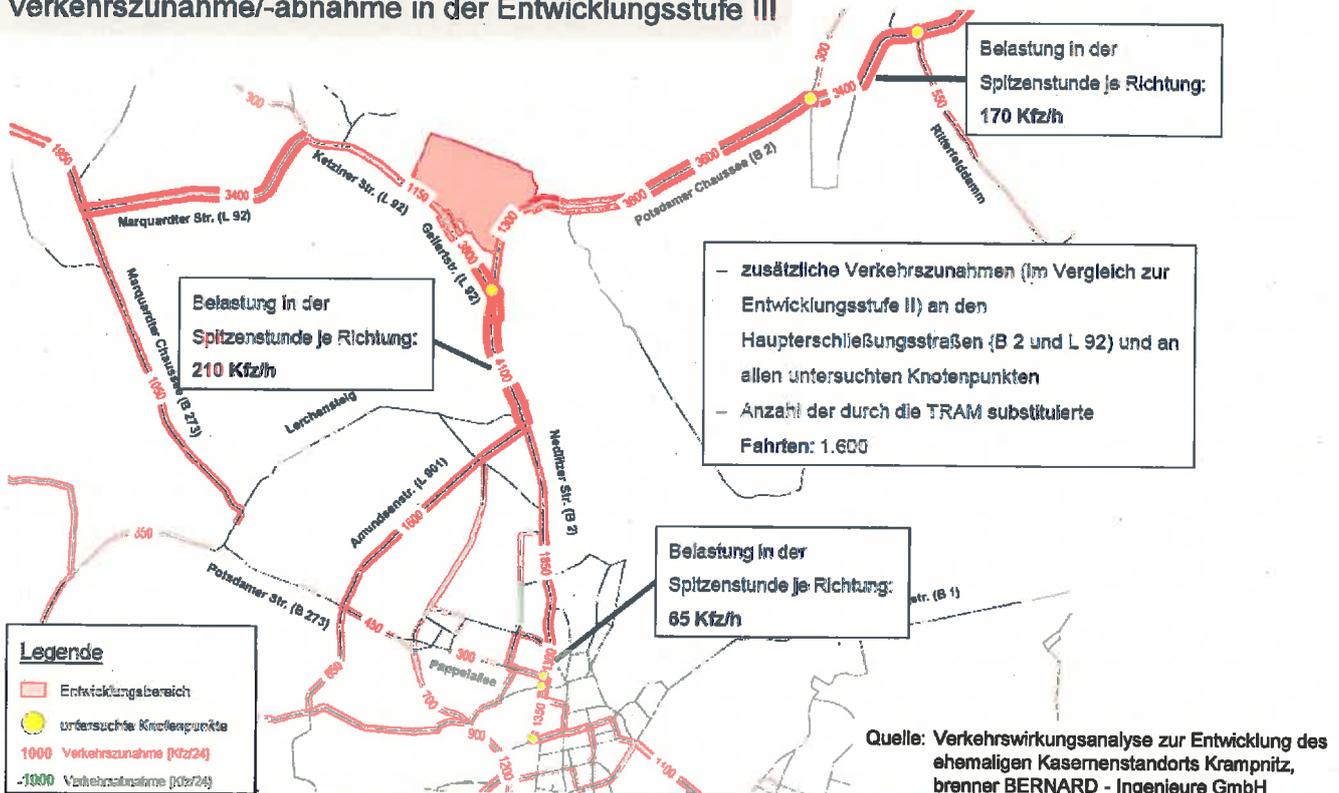
15

Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden



Landeshauptstadt
Potsdam

Verkehrszunahme/-abnahme in der Entwicklungsstufe III



02.03.2020

Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

16

Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden



Landeshauptstadt
Potsdam

Kfz-Leistungsfähigkeitsanalyse

QSV	Mittlere Wartezeit t_w	Beschreibung
	KP mit LSA	
A	für Kfz ≤ 20 s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.
B	für Kfz ≤ 35 s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.
C	für Kfz ≤ 50 s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.
D	für Kfz ≤ 70 s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.
E	für Kfz > 70 s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.
F		Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

* Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs F ist erst erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt ($q > C$)

02.03.2020

Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

17

Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden



Landeshauptstadt
Potsdam

Kfz-Leistungsfähigkeitsanalyse

Frühspitzenstunde

Knotenpunkt	Gesamt QSV			
	Analysefall	Analyse - Planfall (Entwicklungsstufe (ES))		
		ES I	ES II	ES III
KP Wilhelmstraße / Heerstraße (KP 2133)	D	D	D	E
KP Gatower Straße / Heerstraße (KP 2134)	F	F	F	F
KP Potsdamer Chaussee / Landstraße L 20 (KP 290)	A	A	A	B
KP Potsdamer Chaussee / Ritterfelddamm (KP 297)	B	C	C	E

Nachmittagsspitzenstunde

Knotenpunkt	Gesamt QSV			
	Analysefall	Analyse - Planfall (Entwicklungsstufe (ES))		
		ES I	ES II	ES III
KP Wilhelmstraße / Heerstraße (KP 2133)	F	F	F	F
KP Gatower Straße / Heerstraße (KP 2134)	E	E	E	E
KP Potsdamer Chaussee / Landstraße L 20 (KP 290)	A	B	B	D
KP Potsdamer Chaussee / Ritterfelddamm (KP 297)	E	E	E	F

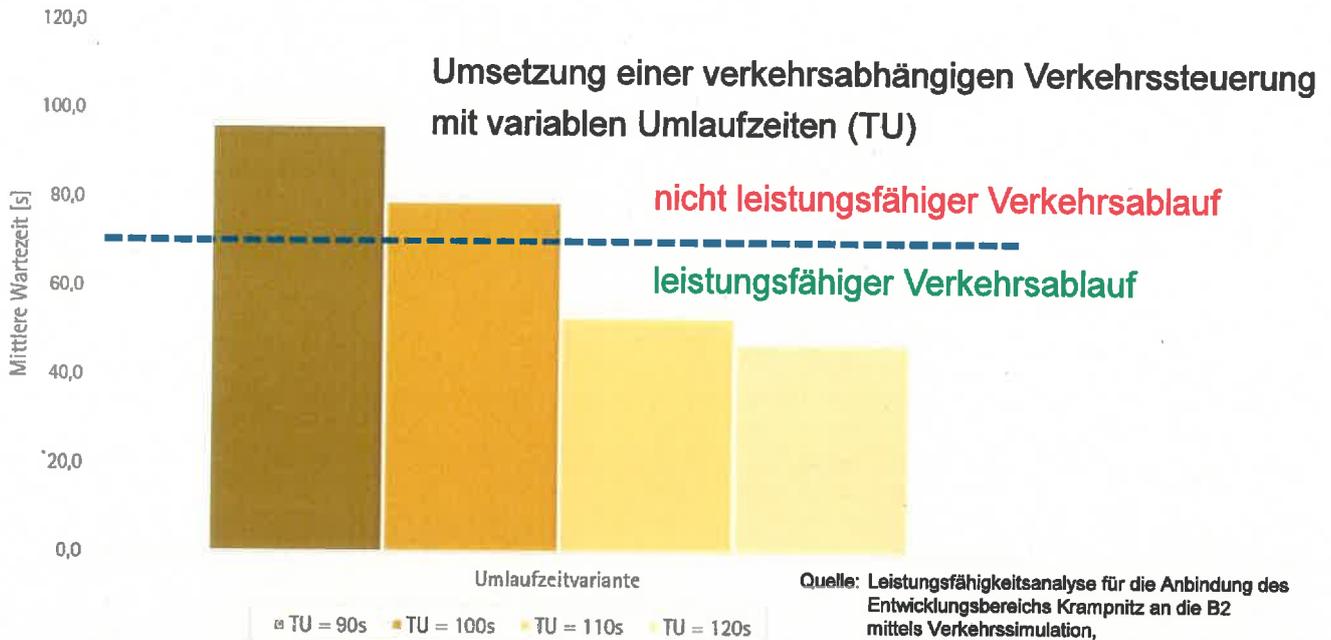
Quelle: Verkehrswirkungsanalyse zur Entwicklung des ehemaligen Kasernenstandorts Krampnitz,
brenner BERNARD - Ingenieure GmbH

02.03.2020

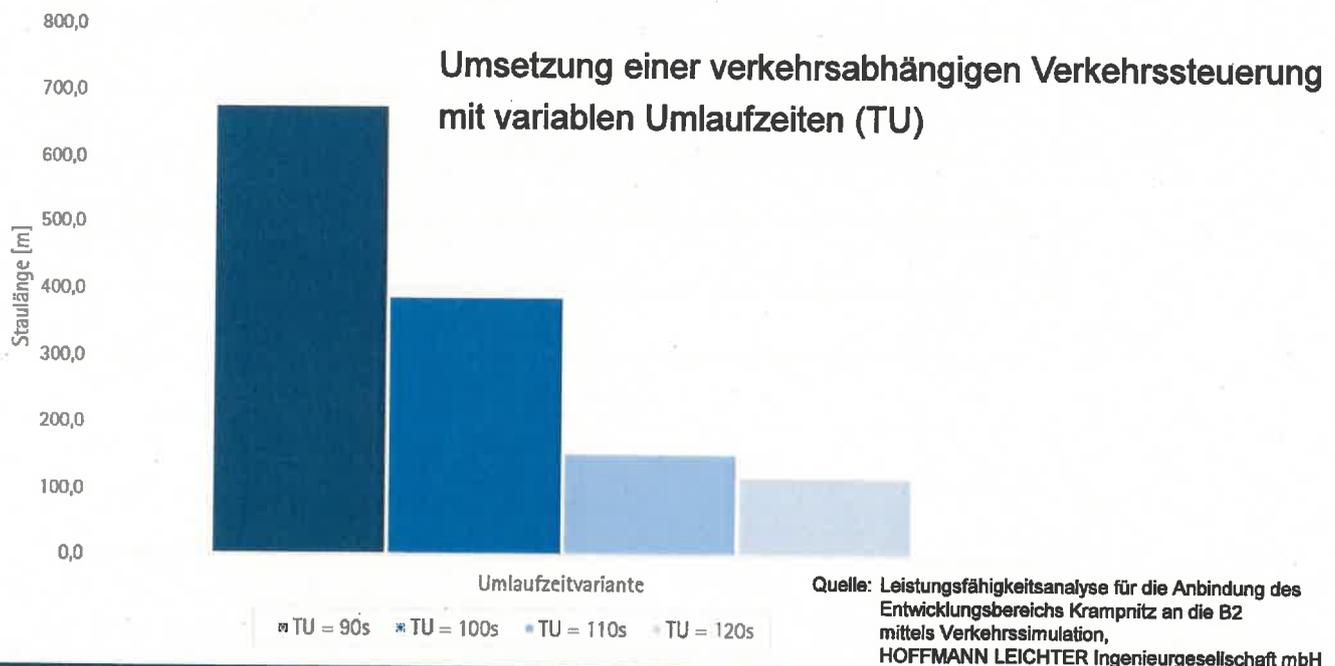
Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

18

Wartezeit | Spätspitze | KP1 - Zufahrt B2 Ost



Rückstaulänge | Spätspitze | KP1 - Zufahrt B2 Ost

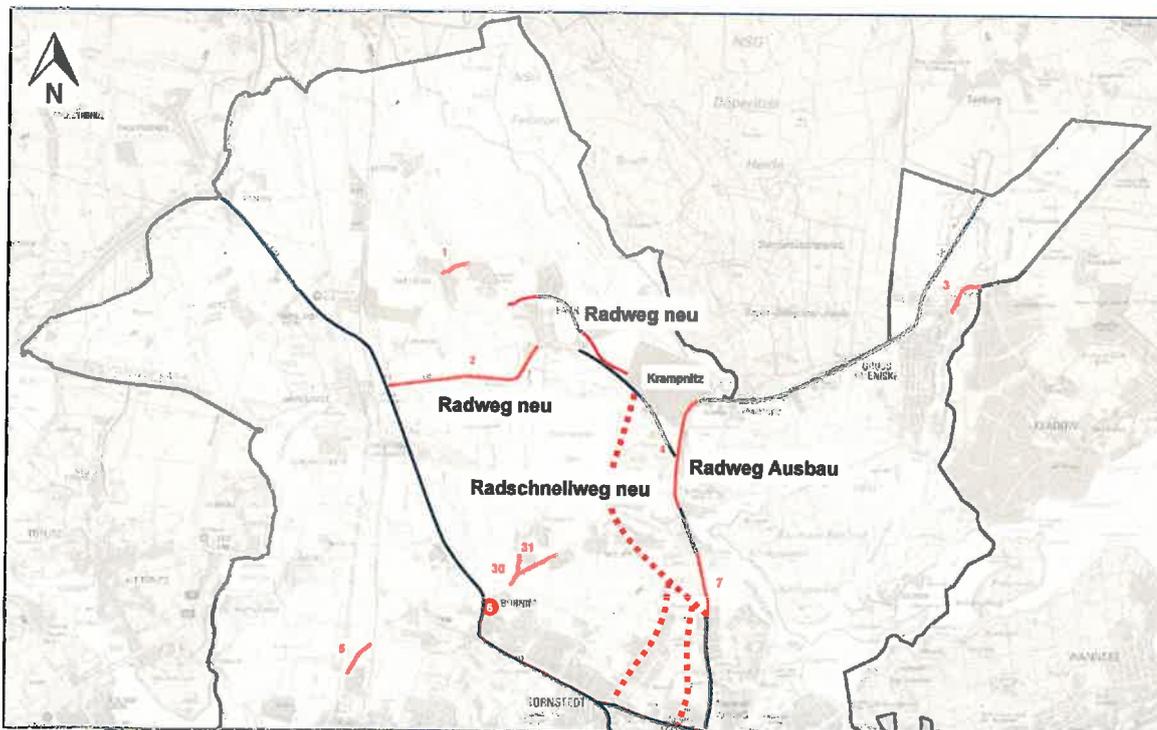


Fazit Kfz-Leistungsfähigkeitsanalyse

- Kfz-Verkehrsabwicklung bereits im Bestand hoch belastet
- Für einzelne Knotenpunkte im ländlichen Bereich Umbau möglich
- Verkehrszunahme im Stadtzentrum nur durch Verkehrsverlagerung verträglich abwickelbar
- Verkehrsreduzierende Maßnahmen:
 - Schaffung von Angeboten (Schule, Freizeit etc.)
 - Parallelangebot schaffen
 - Stärkung der Nahmobilität (Fuß- & Radverkehr)
 - Stärkung des Umweltverbundes

Quelle: Verkehrswirkungsanalyse zur Entwicklung des ehemaligen Kasernenstandorts Krampnitz, brentner BERNARD - Ingenieure GmbH

Maßnahmen Radverkehr

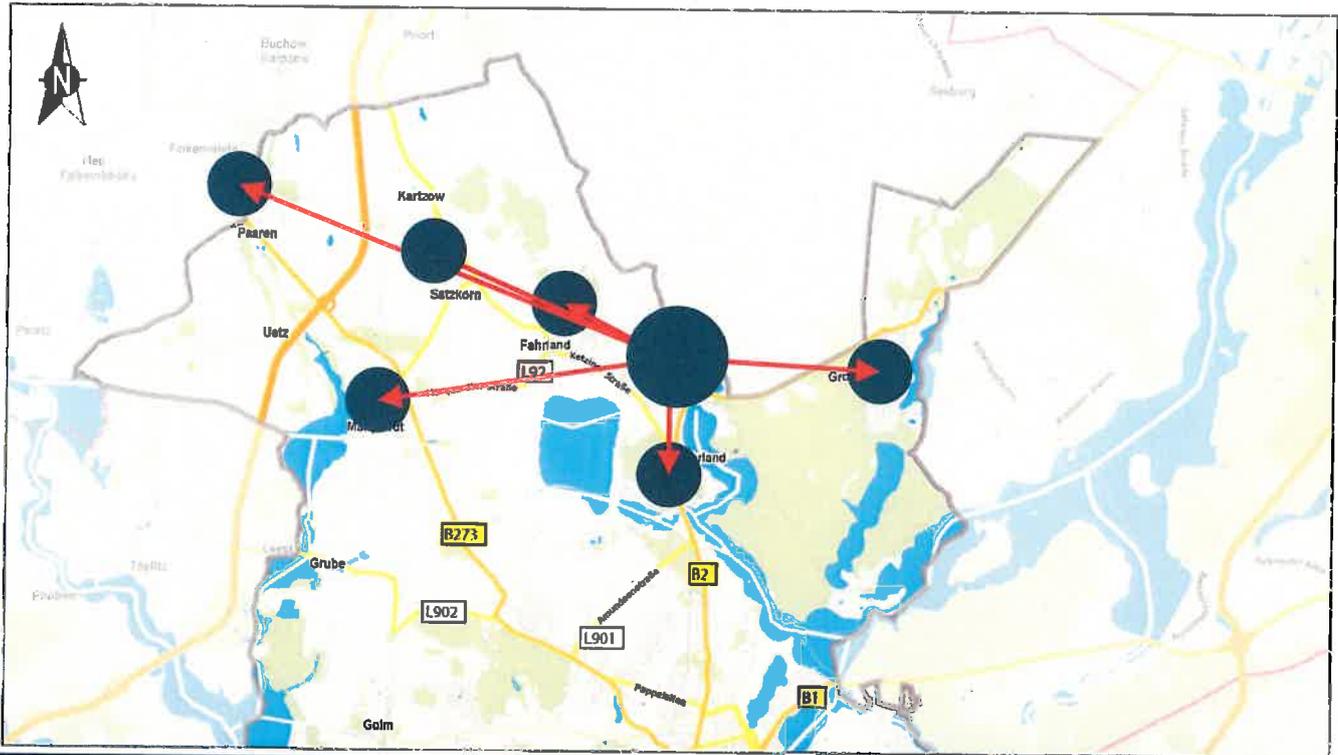


Veränderung von Verkehrsbeziehungen

neue Quell-Ziel-Beziehungen durch Krampnitz



Landeshauptstadt
Potsdam



02.03.2020

Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

25

Resümee für die allg. Verkehrsentwicklung

Kfz-Verkehrsentwicklung



Landeshauptstadt
Potsdam

Verschiedene Effekte bestimmen die Mobilitätsentwicklung im Potsdamer Norden:

- Schrittweise Zunahme des Kfz-Verkehrs durch Entwicklung von Krampnitz
- Krampnitz als neuer Anziehungspunkt und Ziel für den Verkehr

daher notwendig:

- Reduzierung des bestehenden Kfz-Verkehrs durch Ausbau der Radverkehrsanlagen
- Reduzierung des bestehenden Kfz-Verkehrs durch Ausbau des ÖPNV-Angebots

02.03.2020

Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

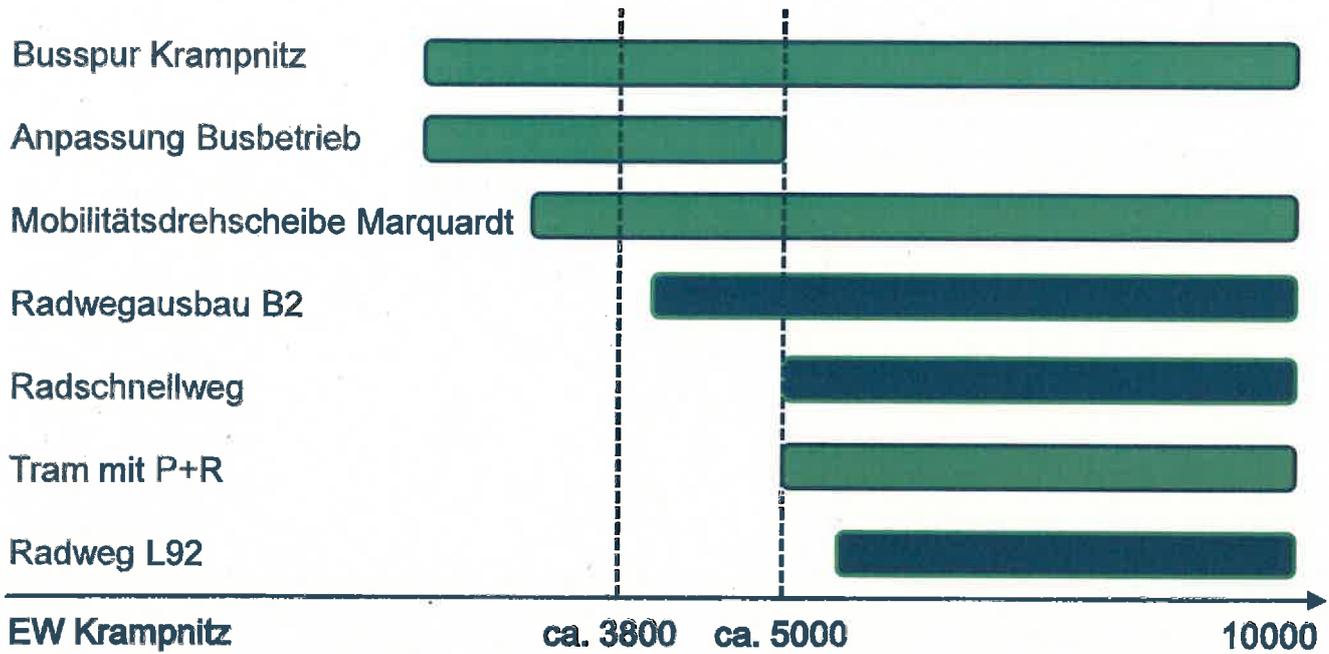
26

Maßnahmen - Überblick



Landeshauptstadt
Potsdam

ÖPNV und Radverkehr



02.03.2020

Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

27

**Besser mobil.
Besser leben.**
www.potsdam.de/besser-mobil



Landeshauptstadt
Potsdam

Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden





Verkehrsbetrieb
Stadtwerke
Potsdam



TRAM ERWEITERUNG

in den Potsdamer Norden
Einwohnerversammlung Groß Glienicke
02.03.2020

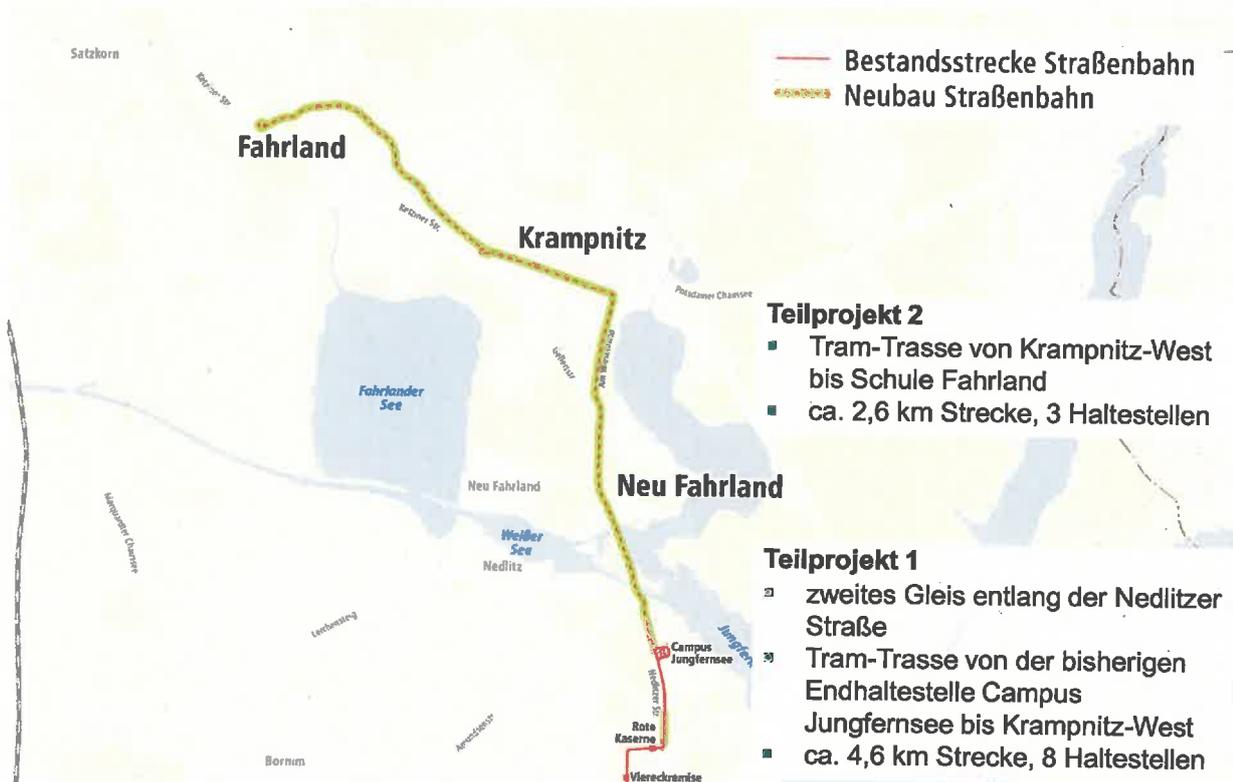
Echt
Potsdam.



Tramerweiterung

Agenda

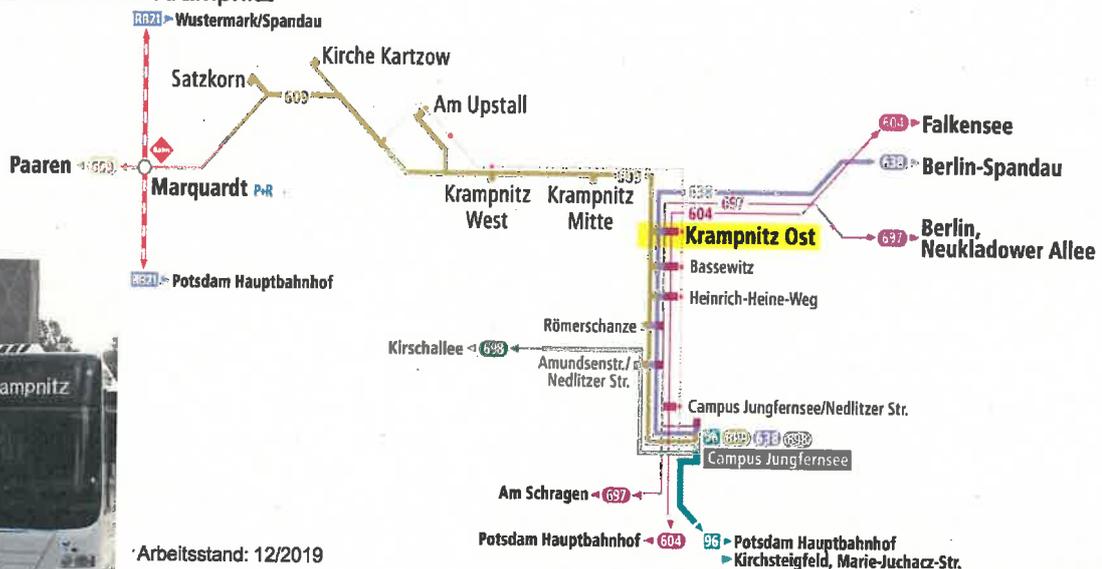
- ▣ Übersicht Straßenbahnerweiterung
- ▣ Busvorlaufkonzept



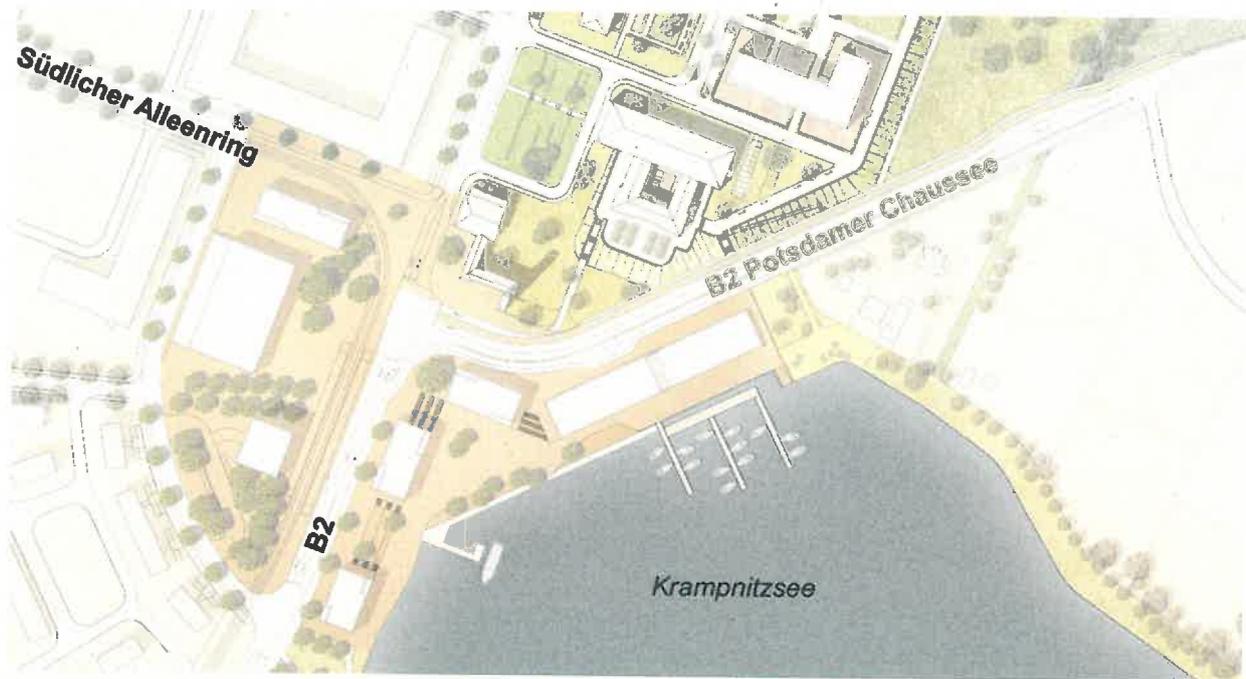


Busvorlaufkonzept

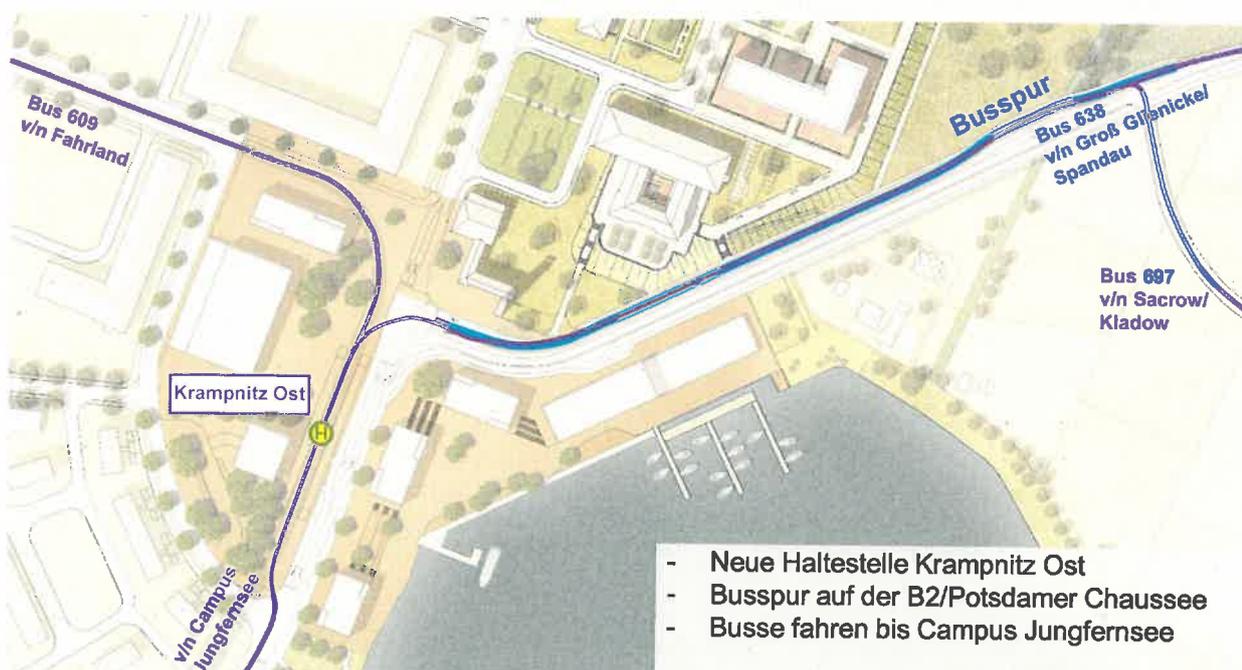
- Busangebot wird für den Potsdamer Norden weiterentwickelt
- Neue Haltestelle Krampnitz Ost
- Busspur am Knoten B2 vor Krampnitz
- Buslinie 609 durch Krampnitz



Krampnitz Quartiersplatz Ost



Krampnitz Quartiersplatz Ost - Busvorlauf



Krampnitz Quartiersplatz Ost – Tram bis Krampnitz West



Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit



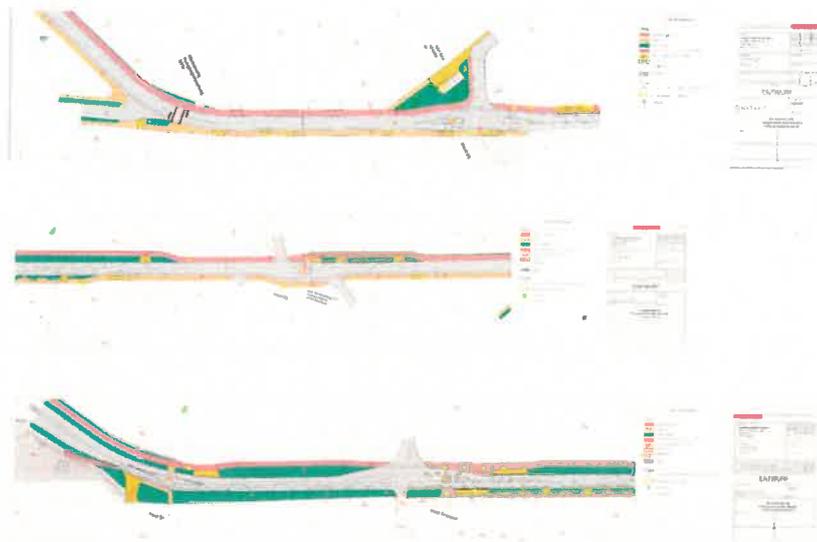
Einwohnerversammlung Groß Glienicke

- **geplanter Ausbau B2 Potsdamer Chaussee**
- **Haltestellen Theodor Fontane Straße**
- **Ortsumgehung / Anbindung Waldsiedlung**
- **Schulwegsicherung**
- **B Plan 19**

Geplanter Ausbau B2 Potsdamer Chaussee

- Abgestimmte Entwurfsplanung aus dem Jahr 2016 liegt vor
- Vorstellung im Ortsbeirat im Herbst 2016
- Geschätzte Gesamtprojektkosten 2,9 Mio. € (Planung, Bau, Grunderwerb)

Vorzugsvariante



Offene Punkte:

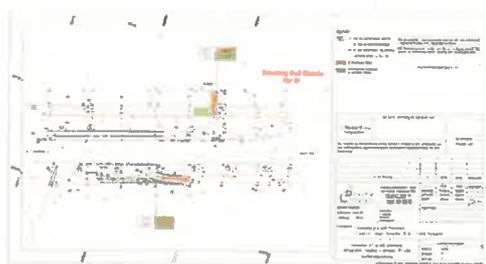
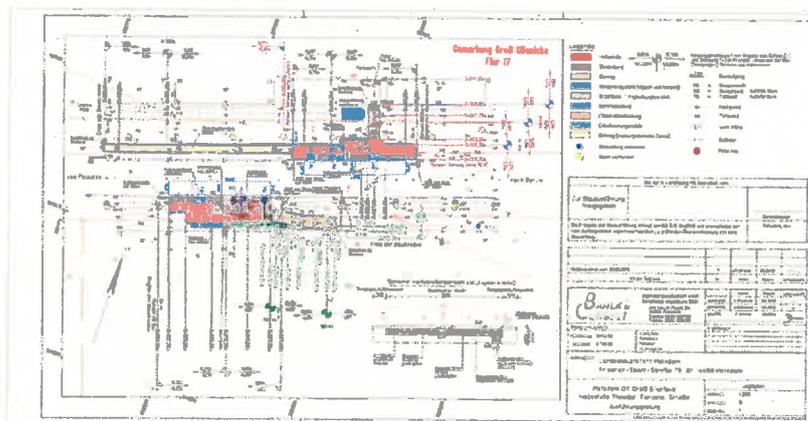
- Grunderwerb
- Entwässerung
- Notwendige Baumfällungen

- Ausschreibung der Planungsleistungen ab LPH 3
- Keine Abbildung im Haushalt, bei mehreren Ortsteilen ist die Ortsdurchfahrt ausbaubedürftig und es gibt keine Prioritätenfestlegung, weil für keine der Ortsdurchfahrten in der mittelfristigen Haushaltsplanung Geld zur Verfügung steht.

Haltestellen Theodor Fontane Straße

- Eine Ausführungsplanung liegt vor.
- Abstimmungen zum Grunderwerb bzw. Bauerlaubnisvertrag laufen.
- Sobald die Erlaubnis vorliegt – Vergabe und Bau
- (Zeitpunkt kann nicht benannt werden, da Grunderwerb und Bauerlaubnis nicht steuerbar)

Lageplan

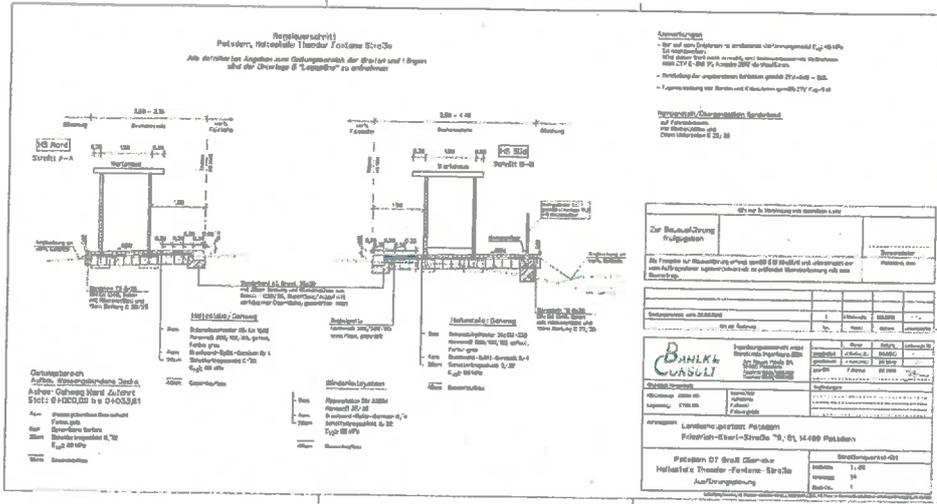


Grunderwerb

Querschnitt



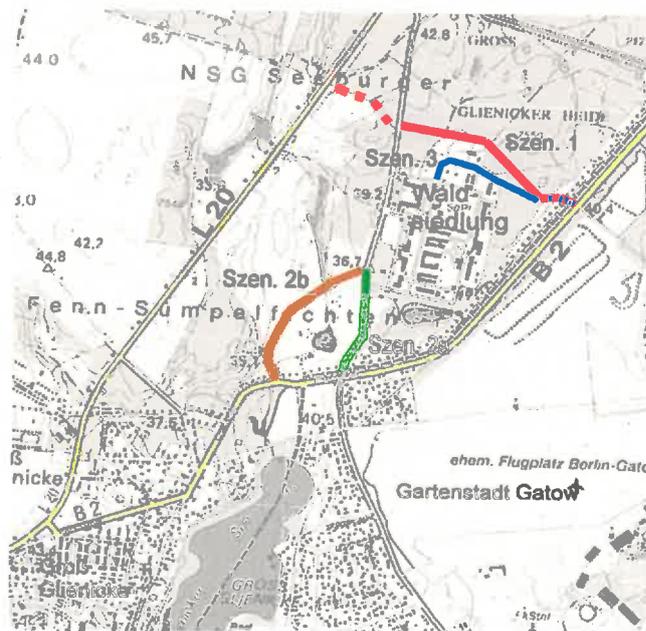
Landeshauptstadt
Potsdam



Ortsumgebung



Landeshauptstadt
Potsdam



Variante	O-W-Spange	Wiederherstellung alte Seeburger Ch.	Instandsetzung vorh. Seeburger Ch.	nördliche Anbindung
Szenario	1	2 a	2 b	3
Länge	920 m	540 m + Kreisverk.	790 m	780 m
Kosten gesamt	2,2 Mill. €	1,9 Mill. €	1,3 Mill. €	2,0 Mill. €
davon:				
Bau	1,7 Mill. €	1,4 Mill. €	1,2 Mill. €	1,5 Mill. €
A/E (Rückbau)	0,5 Mill. €	0,5 Mill. €	entfällt	0,5 Mill. €
andere A/E	-	-	0,1 Mill. € ¹	-
für Stadt ²	0,5 Mill. €	0,2 Mill. € ³	? 1,3 Mill. € ? ⁴	0,3 Mill. €
verkehrliche Wirkung	- große Umwege von/nach Potsdam - ungewisse Fort- setzung als OU - bei Ausbau der OU nur geringe Entlastungswir- kung für Groß- Glienicke (GG) - zusätzl. Radweg- anbindung RI GG erforderlich	- gute Knotenpunkt- ausbildung mgl. - kurze Wege von/ nach Potsdam und Berlin - keine OU GG mgl.	- entspricht der vor- handenen Erschlies- sung - kurze Wege von/nach Potsdam - zusätzlich Herstel- lung Geh-/ Radweg erforderlich - keine OU GG mögl.	- große Umwege von/nach Potsdam - Anbindung an B2 als 4-armiger Knoten - keine OU GG mgl. - Durchgangsvk. B2 – L20 tw. in Waldsiedlung - zusätzl. Radweg- anbindg. RI GG erforderl.
Eingriffe in Natur/Land- schaft	- sehr hoch - Waldnutzung - Befreiung aus LSG erforderlich	- relativ gering, da Vorbelastung durch ehemalige Straße bereits vorhanden - durch erforderliche Trassenverbreiterung Eingriffe in Reste der alten Alleebepflan- zung und Wildwuchs - Befreiung aus LSG erforderlich	- vorh. Situation stellt starken Eingriff dar - geringe Verbesse- rung der Istsituation durch Bau von 2 Durchlässen - evtl.zusätzliche Flä- cheninanspruchnah- me durch Damm- verbreiterung für Fahrbahn und Radweg - Befreiung aus NSG erforderlich	- sehr hoch aber etwas geringer als bei O-W-Spange - Waldnutzung - Befreiung aus LSG erforderlich

Ortsumgehung Fazit

- es liegt keine naturschutzrechtliche Befreiung aus dem LSG vor
- erneute Beantragung ist nur mit einer entsprechenden verkehrlichen/städtebaulichen Begründung genehmigungsfähig
- In dieser Lage aber nur eingeschränkte verkehrliche Wirkung
- Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan ist fragwürdig

Erschließung Waldsiedlung

- Südanbindung bleibt – keine Änderung B- Plan 11A
- Vorzugsvariante zur Trassierung besteht (Alte Seeburger Chaussee - Geh- und Radweg, westlich der Alten Seeburger Chaussee neue Anbindung)
- Rückbau der Seeburger Chaussee
- Verhandlung über Ablöse Gewobag Verfahrensstand offen
- VTU für Knoten Ritterfelddamm wird im Rahmen VTU Krampnitz mit untersucht
- Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren erforderlich

Lageplan



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

**Besser mobil.
Besser leben.**
www.potsdam.de/besser-mobil



Anlage

zur Mitteilungsvorlage

Dokumentation zur Einwohnerversammlung im Ortsteil Groß Glienicke zum Thema „Krampnitz - Folgen für Groß Glienicke“

Termin: 02.03.2020
Beginn: 18:00 Uhr
Ende: 20:45 Uhr
Ort: Aula der Hanna-von-Pestalozza-Grundschule, Hechtsprung 14-16, 14476 Potsdam

Anlass

Mit Antrag vom 30.08.2019 haben mehr als 3 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner von Groß Glienicke eine Einwohnerversammlung gemäß § 4 Abs. 1 lit. e) der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Potsdam beantragt.

Anwesende

Vertreter der Verwaltung und städtischer Unternehmen

Herr Rubelt, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt
Herr Kümmel, komm. Leiter des Büros für integrierte städtische Planungen und Projekte
Norman Niehoff, Bereichsleiter Verkehrsentwicklung
Kerstin Schulz, Bereich Verkehrsanlagen
Martin Langhof, ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH
Frau Battigge, Teilprojektleiterin im Büro für integrierte städtische Planungen und Projekte
Lars Krampitz, Projektkoordination und Sachbearbeitung - Stadterneuerung (Entwicklungsbereiche Krampnitz und Bornstedter Feld)

Einwohner

ca. 80

Moderator

Herr Hoppe, Geschäftsführer der ContextPlan GmbH

Dokumentation

Gemäß § 4 Abs.1 lit. d der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Potsdam ist über die Einwohnerversammlung ein Protokoll zu führen, welches der Stadtverordnetenversammlung zugeleitet wird. Während der Einwohnerversammlung wurden die wesentlichen Aspekte notiert; zusätzlich konnten Fragen, Anregungen, Kritiken etc. von den Anwesenden auf Karten vermerkt werden, die ebenfalls mit in das Protokoll mit aufgenommen wurden. Die vorliegende Dokumentation wurde im Anschluss an die Einwohnerversammlung von Frau Battigge, Teilprojektleiterin im Büro für integrierte städtische Planungen und Projekte, erstellt.

Anlage

zur Mitteilungsvorlage „Protokoll der Einwohnerversammlung in Groß Glienicke vom 2. März 2020“



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Die Präsentationen der Einwohnerversammlung sind Anlage dieser Dokumentation. Sie wurden bereits im Internet auf den Seiten der Landeshauptstadt Potsdam (www.potsdam.de/einwohnerversammlung-gross-glienicke) veröffentlicht.

Ablauf

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Einführung und Erläuterungen zur Veranstaltung
- TOP 3 Erläuterung zum Antrag auf eine Einwohnerversammlung
- TOP 4 Wahl einer Sprecherin oder eines Sprechers der Einwohnerversammlung
- TOP 5 Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden
- TOP 6 ÖPNV im Potsdamer Norden
- TOP 7 Die B2 in Groß Glienicke – Sachstand
- Pause
- TOP 8 Diskussion: Möglichkeit der Äußerung und Erörterung
- TOP 9 Ausblick

Homepage

Die Veranstaltung wurde auf der Homepage der Landeshauptstadt unter:
<https://www.potsdam.de/buergerversammlungen-zur-entwicklung-von-krampnitz>
dokumentiert.

Zu TOP 1

Herr Rubelt begrüßt die Anwesenden und freut sich, dass die Potsdamer Bürgerschaft zahlreich erschienen ist. Er verdeutlicht, dass der Ort für eine Veranstaltung richtig gewählt worden ist. Einerseits hat die Entwicklung des Nordens viel in Bewegung gebracht, andererseits ist hier viel Dynamik durch die Nähe zu Berlin zu spüren.

Das Ziel ist, Potsdam integriert zu entwickeln. Das heißt integrierte Stadt- und Ortsteilentwicklung durchzuführen. Aus diesem Grund tritt die Stadtverwaltung mit den Bürgern in Kontakt: Was soll wo wieviel entwickelt werden und wo muss nachgesteuert werden.

Krampnitz ist eines der großen und wichtigen Themen bei der Weiterentwicklung des Potsdamer Nordens. Hier wird neue Infrastruktur entstehen und gebündelt. Das Entwicklungskonzept wurde weiterentwickelt und soll in dieser Veranstaltung mit den Bürgern diskutiert werden. Es stellt auch eine Chance für Groß Glienicke dar, auch wenn die Straßenbahn nicht bis hier fortgeführt werden kann. Dennoch soll sich auch Groß Glienicke weiterhin positiv entwickeln.

In der heutigen Veranstaltung sollen die derzeitigen städtischen Strategien und verkehrlichen Entwicklungen inklusive des Umgangs mit der Bundesstraße mit der Öffentlichkeit diskutiert werden. In den nächsten Monaten wird es ähnliche Formate im Rahmen von Bürgerversammlungen in Fahrland und Neu-Fahrland geben. Zusätzlich haben die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, im Rahmen der Foren Krampnitz sich am Planungsprozess zu beteiligen.

Herr Rubelt weist darauf hin, dass es sich hierbei um eine formelle Einwohnerversammlung handelt.

Abschließend leitet Herr Rubelt in den zweiten Teil dieses Tagesordnungspunktes über, indem er das Wort an Herrn Hoppe übergibt.

Anlage

zur Mitteilungsvorlage „Protokoll der Einwohnerversammlung in Groß Glienicke vom 2. März 2020“



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Zu TOP 2

In seiner Rolle als Moderator begrüßt Herr Hoppe die Anwesenden und stellt sich kurz vor. Er stellt zu Beginn der Veranstaltung die rechtliche Grundlage der Einwohnerversammlung dar. Die Einwohnerversammlung ist als formales Instrument der Bürgerbeteiligung ein wichtiges Veranstaltungsformat, um gemeinsam mit den Potsdamern über Entwicklungen und Projekte ins Gespräch zu kommen und Meinungen auszutauschen. Sie kommt zu Stande, wenn mindestens 3 % der über 16-jährigen Einwohner eines Stadtteils dieses schriftlich beantragen. Ursprünglich sollte die Veranstaltung bereits im Dezember 2019 erfolgen. Aufgrund der Erstellung der Verkehrswirkungsanalyse wurde die Veranstaltung auf das heutige Datum gelegt, um die Bürgerinnen und Bürger mit den aktuellen verkehrlichen Untersuchungen zu informieren.

Herr Hoppe stellt die Tagesordnung vor und erläutert den geplanten Ablauf der Veranstaltung. Weiterhin gibt er ein paar organisatorische Hinweise und weist darauf hin, dass die Veranstaltung tonaufgezeichnet und dokumentiert wird. Die Dokumentation wird der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt und veröffentlicht. Es wird darum gebeten, bei der Diskussion die Wortbeiträge kurz zu halten, die zwei vorhandenen Mikrofone zu nutzen und sich gegenseitig ausreden zu lassen.

Zu TOP 3

Herr Menzel stellt sich kurz vor. Er ist Stadtverordneter seit Mai 2019 und hat die Debatte seit Beginn verfolgt. Ursprünglich waren für den Bereich der Konversionsfläche im Norden Potsdams 3800 Einwohner geplant. Mit dem Masterplan im April 2019 sollten dort plötzlich 10.000 Einwohner wohnen und 130.000 m² Gewerbefläche entstehen. Hinzu kommen noch eine aus seiner Sicht „komische“ Eingangssituation und Gebäude im LSG. Damit auch die Einwohner in Groß Glienicke über diese Planungen informiert sind, entstand die Idee zur Einberufung einer Einwohnerversammlung.

Die Planungen zu Kramnitz entsprechen nicht der Landesentwicklungsplanung, woraufhin im Jahr 2012 ein Zielabweichungsverfahren betrieben worden ist. Der Bescheid aus dem Jahr 2013 formuliert zwei wichtige Auflagen, die aus Sicht von Herrn Menzel noch nicht erfüllt wurden:

1. Die Immissionsauswirkungen dieser Entwicklung sind darzulegen
2. Es ist zu klären, ob die B2 noch mehr Verkehr verträgt (ist mit 8.000 – 9.000 PKW täglich nach seiner Ansicht eigentlich am Anschlag)

Weiterhin ist für ihn die Ausweisung von nur 0,5 Stellplätzen pro Wohnung und die Annahme, dass 50 % der neuen Kramplitzer nach Potsdam fahren und nur 30 % nach Berlin, fragwürdig.

Über diese Aspekte soll in dieser Einwohnerversammlung informiert und diskutiert werden. Herr Menzel sieht die Diskussionen zu diesen Themen mit dieser Einwohnerversammlung nicht als abschließend an. Bei Bedarf könnten weitere einberufen werden.

Anlage

zur Mitteilungsvorlage „Protokoll der Einwohnerversammlung in Groß Glienicke vom 2. März 2020“



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Zu TOP 4

Herr Hoppe erläutert, dass die Einwohnerversammlung eine Person bestimmen kann (aber nicht muss), die für die betroffene Einwohnerschaft spricht. Diese Person erhält im Rahmen eines Rede-rechtes in der Stadtverordnetenversammlung die Gelegenheit, die Anregungen und Vorschläge der Einwohnerversammlung vorzutragen.

Die Einwohnerschaft entscheidet sich mit einem Mehrheitsbeschluss für die Wahl eines Sprechers.

Als Sprecher vorgeschlagen werden das Ortbeiratsmitglied Herr Manteufel und Herr Kaminski. Beide erklären sich bereit, das Amt zu übernehmen. In einer offenen Wahl wird im Anschluss Herr Manteufel mit 35 zu 28 Stimmen als Sprecher gewählt. Herr Manteufel nimmt die Wahl an.

Zu TOP 5

Herr Niehoff, Bereichsleiter Verkehrsentwicklung, stellt die Verkehrsentwicklung des Potsdamer Nordens vor und erläutert das Mobilitätskonzept für Krampnitz sowie erste Ergebnisse einer Verkehrsauswirkungsanalyse zur Entwicklung von Krampnitz. Weitere Informationen dazu sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Im Nachfolgenden wurden Verständnisfragen zu folgenden Themenkomplexen gestellt und folgendermaßen beantwortet:

Parkplatz Jungfernsee

Die Anzahl der Stellplätze wird reduziert, da über die kleinere Parkplatzfläche zukünftig die Trasse der Tram geführt werden soll. Der Kfz-Verkehr soll zukünftig bereits weiter nördlich an der B2 im Bereich des Stadtplatzes Ost in Krampnitz einen weiteren P+R-Standort als Umsteigeort in den ÖPNV erhalten.

Stellplätze Krampnitz

Eine Planungsvorgabe in Krampnitz ist, 0,5 Stellplätze pro Wohneinheit in Quartiersgaragen vorzusehen. Dazu kommen weitere Stellplätze für Besucher, Gewerbenutzungen oder soziale Einrichtungen. In den Straßen sind nur Stellplätze für Behinderte und Hol- und Bringe-Zonen vorgesehen. Die eigentlichen Stellplätze sollen in so genannten Quartiersgaragen untergebracht werden. Damit wird eine Ausrichtung auf alternative Verkehrsangebote gefördert. Außerdem ist ein integriertes Quartier mit fußläufiger Erreichbarkeit von Einrichtungen und ÖPNV-Haltestellen geplant.

Räumliche Verkehrsverteilung

Es kann nicht pauschalisiert werden, ob mehr Verkehr in Richtung Potsdam oder in Richtung Berlin fließt, da dies immer von dem individuellen Zweck des zurückgelegten Weges abhängt. Die im Rahmen der Verkehrsprognosen angenommene Verteilung beruht auf einer spezifischen Betrachtung der einzelnen Nutzungen in Krampnitz und der einzelnen Nutzergruppen. Es ist zu erwarten, dass sich Verkehrsströme im Norden Potsdams mit der Entwicklung von Krampnitz grundlegend ändern. Krampnitz wird als Stadtteil mit Gewerbe und sozialer Infrastruktur Funktionen für den Potsdamer Norden wahrnehmen, die heute bereits vorhandenen Verkehr Richtung Potsdam dann in Krampnitz bündelt.

Fahrradverkehr

Der durch Krampnitz erwartete Fahrradverkehr wird in der Studie mit einem pauschalen Mittelwert von 17% angenommen. Eine Unterscheidung zwischen Sommer, in dem Fahrradverkehr höher ist, und dem Winter erfolgt nicht. Die regelmäßigen Verkehrserhebungen zeigen aber, dass auch im Winter viele Potsdamerinnen und Potsdamer mit dem Fahrrad fahren.

Anlage

zur Mitteilungsvorlage „Protokoll der Einwohnerversammlung in Groß Glienicke vom 2. März 2020“



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Knotenpunkt Heerstraße / Anbindung an Spandau

Der Knotenpunkt liegt innerhalb des Landes Berlin. Die Stadt Potsdam hat keine Möglichkeit Planungen im Berliner Raum zu vollziehen. Potsdam ist aber in Abstimmung mit Berlin, um verkehrliche Lösungen zu erarbeiten.

Methodik

Bei der Bestimmung der Verkehrsauswirkungen infolge der Entwicklung von Krampnitz wurden die geplanten Nutzungen in das vorliegende Verkehrsmodell der Landeshauptstadt eingepflegt und anschließend mit dem ursprünglichen Analysefall abgeglichen.

Der Stichtag der verwendeten Daten ist damit unerheblich, da für die angewandte Methodik eine Differenzbetrachtung vorgenommen wird, um die Auswirkungen auf das bestehende Netz zu ermitteln.

Zu TOP 6

Herr Martin Langhof, ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, stellt die Entwicklung des ÖPNV im Potsdamer Norden vor. Neben der Straßenbahnerweiterung nach Krampnitz und Fahrland geht Herr Langhof vor allem darauf ein, welche Änderungen und Entwicklungen es im Öffentlichen Nahverkehr (z. B. Busvorlaufkonzept) für Groß Glienicke gibt. Weitere Informationen dazu sind der Anlage 2 zu entnehmen.

Im Nachfolgenden wurden Verständnisfragen zu folgenden Themenkomplexen gestellt und beantwortet:

Tram/Busanbindung (Herr Rubelt)

Zum derzeitigen Zeitpunkt stellt eine Tramanbindung nach Groß Glienicke keine kurzfristige Lösung dar, da die Planungen sehr langwierig und aufwendig sind. Auch muss immer geschaut werden, welche Lösung für einen Standort die bessere zur gegebenen Zeit ist. Dies ist für Groß-Glienicke derzeit die Buslösung. Potsdam ist aber intensiv mit Berlin im Gespräch.

Tram /Brücken

Die Fertigstellung der Brücken zur Insel Neu Fahrland kann nur im Rahmen des Gesamtkonzeptes gesehen werden. Die Vorplanung Tram für die gesamte Strecke ist erfolgt. Derzeit läuft die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Diese muss umfänglich abgestimmt werden. Das darauffolgende Genehmigungsverfahren wird 2 -3 Jahre in Anspruch nehmen. Daran schließt der Bau der Tramstrecke an. Die Inbetriebnahme der Straßenbahn bis Krampnitz West ist für Dezember 2029 geplant.

Die Querung der B2 wurde in verschiedenen Varianten geprüft. Die vorliegende Variante wurde als die verträglichste Variante im Bereich der B2 herausgearbeitet, da sie mittig zwischen den Knoten Gellertstraße und der geplanten Anbindung der Hannoverschen Straße liegt und am wenigsten in den Baumbestand eingreift. Die Querung wird vergleichbar funktionieren, wie in der Heinrich-Mann-Allee am Abzweig Richtung Schlaatz.

Busspur

Eine Busspur ist im Bereich vor dem Stadtplatz Ost aus Groß Glienicke kommend geplant. Eine durchgängige Busspur würde keine weitere Entlastung bringen.

Anlage

zur Mitteilungsvorlage „Protokoll der Einwohnerversammlung in Groß Glienicke vom 2. März 2020“



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Zu TOP 7

Frau Kerstin Schulz vom Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen stellte den Sachstand der Planungen der B2 im Abschnitt Groß Glienicke vor. Dabei ging sie auf den Planungsstand des Ausbaus der B2, die Haltestellen im Bereich Theodor-Fontane-Straße, den Abwägungen zur Ortsumgehung, der Anbindung zur Waldparksiedlung, der Schulwegsicherung und den Planungsstand des Bebauungsplanes 19 ein. Weitere Informationen dazu sind der Anlage 3 zu entnehmen.

Im Nachfolgenden wurden Verständnisfragen zu folgenden Themenkomplexen gestellt und beantwortet:

Umgehungsstraße / Entlastungsstraße / Kreisverkehr

Auch wenn in den Variantenuntersuchungen der ursprünglichen Ortsumgehung die Planungen in Krampnitz noch nicht berücksichtigt wurden, kommt die Wirkungsanalyse zu dem Ergebnis, dass die Ortsdurchfahrung die bessere Lösung darstellt.

Die Frage zu der vertieften Planung einer möglichen nördlichen Anbindung nimmt Frau Schulz als Prüfauftrag mit.

Herr Niehoff erläutert, dass der ursprünglich geplante Kreisverkehr entfallen musste, da er aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nicht leistungsfähig wäre.

Kosten

Die Kostenbeteiligung der GeWoBaG ist zweckgebunden für die Maßnahmen der Waldsiedlung. Ob bisher bereits Mittel geflossen sind ist derzeit nicht zu beantworten. Die Frage wird mitgenommen.

Interkommunale Arbeit - Austausch mit Berlin und Spandau (Herr Rubelt)

Im kommunalen Nachbarschaftsforum wurde vereinbart, dass es einen regelmäßigen Austausch geben wird. Es gibt eine Vereinbarung, dass der gesamte Korridor von Berlin ins Havelland verkehrlich untersucht wird. Neben der verkehrlichen Abstimmung mit den Nachbargemeinden wird auch die Bauleitplanung diskutiert. Es gibt eine intensive Debatte auch mit Berlin zum Verkehrskorridor Potsdam - Spandau. Es werden derzeit Diskussionen geführt, wie mögliche Maßnahmen umgesetzt werden können. Herr Rubelt weist darauf hin, dass sich Potsdam etwas zurücknehmen muss, wenn es sich um Maßnahmen im Berliner Stadtraum handelt. In diesen Bereich sind die Berliner Planer die Fachleute und Verantwortlichen. Lösungen müssen aber gefunden werden, damit die Menschen nicht noch weiter ins Umland abwandern. Die Antwort auf die verkehrlichen Herausforderungen können nur regional gefunden werden.

Pause

Die Zeit während einer rund 10-minütigen Pause wird zu einem ersten Austausch genutzt. Kleine Getränke und Snacks stehen bereit. Vor der Pause weist Herr Hoppe darauf hin, dass noch nicht thematisierte Aspekte auf Karten den Themenfeldern der Vorträge (Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden / ÖPNV im Potsdamer Norden / Die B2 in Groß Glienicke) notiert und an den dafür vorgesehenen Pinnwänden angebracht werden können. Diese Punkte sollen, soweit möglich, im Rahmen der Diskussion thematisiert werden.

Zu TOP 8

Herr Hoppe leitet die Erörterung und Diskussion ein. Folgende Aspekte wurden auf den Karten notiert:

Die B2 in Groß Glienicke

- Ortsumgehung ist ein muss
- Baumfällungen längs der B2 in Richtung Spandau – eine breite Schneise! Wofür?
Antwort durch einen anwesenden Bürger:
Das Gelände gehört dem Bund. Dort befand sich die ehemalige Mauer. Auf diesen entstehenden Trassen sollen die Holzmaschinen zukünftig fahren. Es handelt sich um eine völlig normale Vorgehensweise in der Forstwirtschaft.
- Wenn Staus auf der B2 Richtung Berlin prognostiziert werden -welche Belastungen werden erwartet für FFH 29 – Gebiete durch Verkehrsverlagerung via Potsdam Sacrow / Berlin Kladow?
Antwort Verwaltung: Herr Niehoff erläutert, dass die Verkehrsentwicklung und -führung mit Hilfe einer Computersimulation gerechnet wurde. Ähnlich wie bei Routenplanern werden hier die optimalen Routen für den Verkehr ermittelt. Aufgrund der höheren Reisezeiten wird für die Route über Sacrow / Kladow keine große Zunahme prognostiziert. Herr Niehoff weist darauf hin, dass eine Computerberechnung immer nur die technische Machbarkeit abbildet und in dieser Abbildung die menschliche Psyche nicht berücksichtigt wird.

Im Anschluss an die Beantwortung der Fragen auf den Kärtchen gibt Herr Hoppe die Diskussion frei für weitere Fragen und Anregungen. Herr Hoppe weist bereits hier darauf hin, dass dies, wie bereits von Herrn Menzel und Herrn Rubelt erwähnt, nicht die letzte Veranstaltung zu diesem Thema sein muss.

Es gab Fragen, Anregungen und Hinweise zu folgenden Themenkomplexen:

Radverkehr

Bürger: Die Radverkehrsplanung zwischen Potsdamer Tor / Ecke Ritterfelddamm ist vom ursprünglichen Zeitraum (2021 – 2025) auf 2023 – 2025 verschoben worden. Dies ist eine schlechte Nachricht, da der Teil des Radweges von der Waldsiedlung nach Groß Glienicke viel zu schmal ist. Auch sollte bei der weiteren Planung ein zusätzlicher Radweg von Groß Glienicke nach Krampnitz mit in die Planung einbezogen werden.

Antwort Verwaltung: Herr Niehoff kann das Thema Radweg adhoc nicht beantworten und wird eine Klärung herbeiführen, warum es zu dieser zeitlichen Verschiebung gekommen ist. Er weist aber nochmals darauf hin, dass dies auch von der Planung der Berliner abhängt. Auch die Zeitschiene des Ausbaus der Radwege entlang der B2 muss im Nachgang nochmals geklärt werden, da hier die Zuständigkeit beim Land Brandenburg liegt.

Bürger: Die bisherige Planung des Radverkehrs mit Führung im Kreisverkehr und einem Verswenk auf die Potsdamer Chaussee stellt eine Gefährdung der Radfahrer dar und Unfälle sind vorprogrammiert.

Kreisverkehr

Bürger: Es ist verständlich, dass dominanter Richtungsverkehr problematisch ist, wenn es einen Kreis gibt. Der Verkehr der einfahrenden Autos von Nebenstraßen hat kaum eine Chance bei starkem Verkehrsaufkommen in den Kreis einzufahren. So verhält es sich auch mit dem Kreis in Groß Glienicke und dennoch wird der Kreis als leistungsfähig angesehen. Es wird nachgefragt, ob eine Ausstattung der Kreisverkehre mit einer Ampel helfen könnte, den Verkehr bei hohem Verkehrsaufkommen zu lenken.

Antwort Verwaltung: *Herr Niehoff empfiehlt nicht, Knoten mit Ampelanlagen zu einem Kreisverkehr umzubauen und sie im Nachgang wieder mit einer Lichtsignalanlage zu versehen. Er weist nochmals darauf hin, dass ein Lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt leistungsfähigste Form darstellt. Kreisverkehre haben natürlich auch Vorteile, zum Beispiel in Bezug auf die Sicherheit oder bei geringem Verkehrsaufkommen.*

Bürger: In der Tabelle der Präsentation von Herr Niehoff sind zwei Dinge auffällig: 1. Belastung der Lichtsignalanlagen am Ritterfelddamm und in Groß Glienicke/ Waldsiedlung sind trotz gleicher Fahrzeugzahl unterschiedlich dargestellt. 2. Der Berufsverkehr ist im Bereich Ritterfelddamm morgens und nachmittags nach Zahlen in etwa gleich, aber nur nachmittags wird er als vollkommen unproblematisch dargestellt.

Antwort Verwaltung: *Herr Niehoff verdeutlicht, dass die Darstellung dazu dient, an welchen Stellen zukünftig gehandelt werden muss. Diese Knotenpunkte stellen Bereiche dar, mit denen sich zukünftig auseinandergesetzt werden muss.*

Bürger: Es gibt gute Beispiele für Kreisverkehre aus anderen Ländern und es gibt durchaus intelligente Lösungen. Eine Ampelanlage stellt allerdings keine gute Lösung dar. Ggf. wäre eine Verkehrsüberwachung denkbar.

Antwort Verwaltung: *Da das Thema wiederholt angesprochen wird, bietet Herr Niehoff an, dass der Bürger sich mit einem Fachplaner auseinandersetzt und die Problematik bilateral klärt.*

Ausbau B2

Bürger: Eins der allerwichtigsten Themen für Groß-Glienicke stellt der Ausbau der B2 dar. Die Ausbaupläne wurden bereits 2016 erarbeitet und sollen realisiert werden. Ein Beschluss des Ortbeirates Groß Glienicke zur Einstellung eines Geldbetrages für die Ankäufe notwendiger Grundstücksankäufe wurde gefasst. Dies wurde getätigt, um bei der weiteren Planung und Realisierung schneller handeln zu können. Im nächsten Haushaltsplan sind weitere Gelder vorzusehen.

Antwort Verwaltung: *Die Maßnahme steht in Konkurrenz zu anderen pflichtigen Maßnahmen in der ganzen Stadt und im Potsdamer Norden. Sie war bisher im Haushalt aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel nicht darstellbar.*

Mobilitätskonzept

Bürger: Es wird darauf hingewiesen, dass das Mobilitätskonzept auf Zahlen von 2015 basiert. Zwischenzeitlich hätten sich die Zahlen aufgrund des Masterplans Krampnitz verdreifacht, obwohl hier von einem Stellplatzschlüssel von 0,5 ausgegangen wird und nur 30 % der zukünftigen Bewohner von Krampnitz nach Berlin fahren würden. Diese Annahmen scheinen willkürlich und beunruhigend. Es wird eine Darstellung gewünscht, die eine Belastung für Groß Glienicke darstellt, wenn es je Wohneinheit 1 Auto geben würde und 70 % der zukünftigen Bewohner nach Berlin fahren würden.

Antwort: *Herr Niehoff erläutert nochmals, dass man durch Untersuchungen des Verkehrsverhaltens der Einwohner der nördlichen Bezirke Rückschlüsse auf die mögliche Verkehrsverteilung für Krampnitz gezogen hat und diese Annahmen die Grundlage für die Prognose darstellen. Auch ist allen bewusst, dass die Belastung heute schon sehr groß ist. Ziel der Entwicklung von Krampnitz muss es daher sein, den zukünftigen Bewohnern so viel alternative Mobilitätsangebote anzubieten, dass sie auf die Nutzung des PKW verzichten und Alternativen wählen. Eine Worst-Case-Berechnung ist an dieser Stelle nicht zielführend und die Ergebnisse auch ohne Berechnung ausreichend bekannt. Das Basis-Szenario der Verkehrsauswirkungsanalyse beruht zwar auf Zahlen von 2015, die Untersuchungsmethodik berücksichtigt diesen Umstand. Wie oben erläutert, beschreibt die Auswirkungsanalyse die Differenz der Verkehrsbelastung, die durch Krampnitz im Straßennetz entsteht und keine absoluten Werte. Die Zu- und Abnahmen wurden in Bezug auf die Leistungsfähigkeitsanalysen von Knotenpunkten mit aktuellen Zählungen für die Spitzenstunden überlagert.*

Herr Rubelt erläutert, die Entwicklung in Krampnitz basiert nicht auf willkürlichen Zahlen, sondern verfolgt einen integrierten Ansatz. Für die Entwicklung eines eigenständigen Quartiers mit attrakti-

dem Einzelhandel und sozialen Einrichtungen wird eine ausreichende Größe benötigt. Die Mobilitätsfrage in diesem Zusammenhang wurde immer offensiv und transparent diskutiert. Dazu gehört auch ein Stellplatzschlüssel von 0,5 Einwohner pro Wohneinheit. Die Stellplatzsatzung, die übrigens für das gesamte Stadtgebiet gilt, lässt sich bei der Entwicklung eines neuen Quartiers, in Zusammenarbeit mit der Wohnungswirtschaft, nur besser durchsetzen. Ziel der Stadtentwicklung in Potsdam sollte es grundsätzlich sein, die Menschen, die in der Stadt leben wollen gut zu versorgen, damit Kfz-Verkehre zwischen den Stadtteilen oder Ortsteilen möglichst gar nicht entsteht.

Verkehrsströme / Leistungsfähigkeit

Bürger: In der aktuellen Planung sind bereits 12.000 zusätzliche PKW von und nach Berlin berücksichtigt. Geht man aber davon aus, dass die zukünftigen Bewohner in Kramnitz zum Arbeiten nach Berlin fahren, kommt auf Groß Glienicke eine zusätzliche Belastung von 4000 PKW dazu. Das stellt eine zusätzliche große Belastung dar.

Antwort Verwaltung: *Herr Niehoff erläutert, dass es um 12.000 Fahrten aus und nach Kramnitz am Tag geht und nicht um 12.000 zusätzliche Fahrzeuge. Dabei ist beispielsweise nicht zu erwarten, dass Berliner nach Kramnitz durch Groß Glienicke fahren, um Dienstleistungen und Einzelhandelseinrichtungen in Kramnitz zu besuchen. Da diese Verkehre jedoch etwa die Hälfte des zu erwartenden Verkehrsaufkommens von Kramnitz ausmachen, reduziert sich der resultierende Anteil in der räumlichen Verteilung entsprechend.*

Pendlerverkehr / ÖPNV

Bürger: Es wird davon ausgegangen, dass der Pendlerverkehr (inklusive Tram) überwiegend nach Potsdam erfolgt. Ein großer Anteil des Pendlerverkehrs findet aber auch nach Norden statt. Eine Anbindung mit einer Straßenbahn in die nördliche Richtung wäre entlastend. Die Tram müsste nicht gleich bis nach Berlin. Eine Anbindung Richtung L20 und im Anschluss Richtung B5 ist vorstellbar. Aus der Richtung Berlin könnte ggf. über Falkensee ein Lückenschluss erfolgen.

Antwort Verwaltung: *Herr Rubelt gibt zu bedenken, dass der Bau einer Straßenbahn nach Groß Glienicke derzeit finanziell nicht darstellbar ist und wegen der langen Strecke durch unbesiedeltes Gebiet wohl auch nicht förderfähig sei. Jedoch rückt die Tram durch Kramnitz deutlich näher an Groß Glienicke heran. Am Stadtplatz Ost entsteht ein leistungsfähiger Umsteigepunkt zwischen den Buslinien aus Groß Glienicke und der Tram.*

Bürger: Es gibt Zweifel, dass bei der vorliegenden Planung große Teile des Verkehrs über ÖPNV oder Fahrrad abgewickelt werden können. Das Angebot muss entsprechend attraktiv sein, wenn man die Annahmen auch erreichen will. Dies funktioniert aber nicht, wenn es mit dem ÖPNV zeitlich länger dauert eine Strecke zurück zu legen, als mit dem eigenen PKW. Eine Lösung könnte ein Verkehrsmittel sein, das nicht straßengebunden ist und somit schneller ist als ein PKW. Die Planung und Realisierung muss eine attraktive Lösung darstellen.

Antwort ViP: *Herr Langhof stellt dar, dass die Tram nicht straßengebunden geplant wird. Sie soll für einen zuverlässigen Betriebsablauf, eine hohe Leistungsfähigkeit und eine geringe Beeinträchtigung der B2 zweigleisig in einer eigenen Trasse neben der Bundesstraße geführt werden.*

Sonstiges

Bürger: Die Verbindung zwischen Groß Glienicke und Kladow (Gutsweg) ist aufgrund des Straßenbelags sehr unfallträchtig. Wie sind hier die Abstimmungen mit Spandau, um eine Verbesserung herbeizuführen?

Antwort Verwaltung: *Herr Niehoff verdeutlicht, dass auch hier die Abhängigkeit von Berlin besteht. Berlin hat dieses Projekt leider zeitlich nach hinten geschoben. Es erfolgt aber eine regelmäßige Abstimmung.*

Bürger: Es sei enttäuschend, dass bisher nur viele Problemfelder aufgezeigt worden sind, aber bisher keine Lösungen dafür aufgezeigt werden können. Die Hoffnung besteht darin, dass die vielen guten Vorschläge/ Wünsche der Einwohner aufgegriffen und berücksichtigt werden und die Ergebnisse in der nächsten Öffentlichkeitsveranstaltung vorgestellt werden. Auch sollen die vielen Vorschläge / Wünsche an die Politiker weitergegeben werden.

Anlage

zur Mitteilungsvorlage „Protokoll der Einwohnerversammlung in Groß Glienicke vom 2. März 2020“



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Zu TOP 9

Herr Rubelt schließt die Erörterung und Diskussion mit der Klarstellung, dass aufgrund der Komplexität und Größe der Entwicklung von Kramnitz die vorgestellten Konzepte und Lösungen einen Planungsstand darstellen, an denen zukünftig weitergearbeitet werden kann. Die Stadtverwaltung nimmt die vielen Vorschläge dankend entgegen und wird sie, soweit im Laufe des bisherigen Verfahrens nicht schon erfolgt, prüfen.

Herr Rubelt weist darauf hin, dass für viele komplexe Planungen nur begrenzt Haushaltsmittel zur Verfügung stehen, was man akzeptieren muss. Die Stadtverordneten entscheiden über die Verteilung der Gelder. Eine Möglichkeit zur Realisierung von Planungen ist das Einbringen in den Ortsbeirat oder die direkte Ansprache der Stadtverordneten.

Herr Rubelt wünscht sich weiterhin einen Dialog zwischen der Stadtverwaltung und den Einwohnern von Groß Glienicke. In welchem Format dieser zukünftig stattfinden soll, ist noch zu klären.

Er weist darauf hin, dass im nächsten Schritt die Dokumentation zur Einwohnerversammlung der Stadtverordnetenversammlung als Mitteilungsvorlage vorgelegt wird. Hier erhält der gewählte Sprecher darüber hinaus die Möglichkeit, aus Sicht der Einwohner die gewonnenen Erkenntnisse darzustellen. Darüber hinaus geht die Dokumentation bei solchen Themen üblicherweise auch in die Fachauschüsse und an die Ortsbeiräte.