



**Betreff:**  
**3. Statusbericht zur Stadtteilentwicklung von Krampnitz**

öffentlich

**bezüglich**  
**DS Nr.: 19/SVV/0947**

Erstellungsdatum	26.11.2020
Eingang 502:	26.11.2020

Einreicher: Planungsbüro

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium
-------------------	---------

09.12.2020	Hauptausschuss
------------	----------------

**Inhalt der Mitteilung:**

Der Hauptausschuss nimmt zur Kenntnis:

3. Statusbericht zur Stadtteilentwicklung von Krampnitz gemäß Anlage.

Neben der Darstellung des Gesamtprojektplans werden mit diesem Statusbericht darüber hinaus mitgeteilt:

das ÖV-Angebotskonzept

und

das Konzept zur Trinkwassererschließung, Schmutzwasserentsorgung und Regenentwässerung

für das Entwicklungsgebiet.



Anlage 3 ÖV –Angebotskonzept Kramnitz  
Anlage 4 TW – AW – Kramnitz



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

# **Dritter Statusbericht zur Stadtteilentwicklung von Krampnitz**

## **Gliederung**

Einführung	S. 3
A) Bereitstellung neuen Wohnraums	S. 5
Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze	S. 7
B) Bereitstellung sozialer und kultureller Infrastruktur	S. 8
C) Verkehrserschließung Nord	S. 10
D) Versorgung und Erschließung	S. 12
E) Bauleitplanung und Städtebau	S. 14
F) Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	S. 16

## **Anlagen**

Anlage 1	Gesamtprojektplan
Anlage 2	Steckbrief Torhaus
Anlage 3	ÖV Angebotskonzept Krampnitz
Anlage 4	Konzept Trink- und Abwassererschließung

## Einführung

Um die Information der Stadtverordnetenversammlung sowie der interessierten Öffentlichkeit zur Stadtteilentwicklung von Krampnitz sicher zu stellen, wird hiermit der Dritte Statusbericht vorgelegt. Er gibt einen Überblick über die laufenden und in Vorbereitung befindlichen Maßnahmen zur Schaffung des neuen städtischen Quartiers mit Ausstrahlung auf den gesamten Potsdamer Norden. Ziel ist die Herstellung von Transparenz über das Handeln der Projektpartner Landeshauptstadt Potsdam, Entwicklungsträger Potsdam GmbH und Stadtwerke Potsdam GmbH.

Mit der Entwicklung von Krampnitz zu einem Stadtteil im Potsdamer Nordraum sind folgende Ziele verbunden:

- die Schaffung ausgewogener Bewohnerstrukturen durch die Bereitstellung neuen und bezahlbaren Wohnraums für unterschiedliche Zielgruppen;
- die Schaffung von Arbeitsplätzen im Gebiet sowie eines angemessenen Angebots an Handel und Dienstleistungen;
- die bedarfsgerechte Bereitstellung von sozialer Infrastruktur parallel zum Wohnungsbau;
- die Sicherung einer vielfältigen, umweltgerechten und vernetzten Mobilität durch eine neue Verkehrserschließung des Potsdamer Nordens mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, insbesondere durch die Verlängerung der Tram;
- eine klimaneutrale Entwicklung durch moderne Energie- und Mobilitätskonzepte im Quartier und einen verkehrsvermeidenden integrativen Ansatz der Quartiersentwicklung sowie
- zukunftsfähiger Städtebau mit nachhaltiger, landschafts- und umweltgerechter Gestaltung und anspruchsvoller Architektur.

Um den integrierten Ansatz zu unterstützen werden die Maßnahmen in den Statusberichten an den Zielen der Stadtteilentwicklung orientiert. Die Berichte gliedern sich daher in Maßnahmen zur:

- A) Bereitstellung neuen Wohnraums und Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze,
- B) Bereitstellung sozialer und kultureller Infrastruktur,
- C) Verkehrserschließung Nord,
- D) Versorgung und Erschließung,
- E) Bauleitplanung und Städtebau,
- F) Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung.

Der Gesamtprojektplan verdeutlicht den Sachstand auch farblich:

- Grün: im Zeitplan, im Kostenrahmen, mit der angedachten Qualität
- Gelb: Zielabweichung bei Zeit, Kosten oder Qualität
- Rot: gestoppt, nicht mehr umsetzbar
- Grau: noch nicht beschlossen oder gestartet, in Vorbereitung

Der Gesamtprojektplan wird in Spalten um den jeweiligen aktuellen Berichtsstand ergänzt. Die farbliche Darstellung orientiert sich an der Veränderung oder der Beständigkeit des Umsetzungsstandes ggü. dem letzten Statusbericht.

Der Erste Statusbericht wurde am 29.01.2020 in die Stadtverordnetenversammlung eingebracht (20/SVV/0122). Bei den Beratungen im Hauptausschuss wurde entschieden, eine interfraktionelle Arbeitsgruppe zu bilden, die in Zukunft die Stadtverordnetenversammlung enger an die Projektstruktur zur Stadtteilentwicklung von Krampnitz anbindet. Die Statusberichte sollen daher zukünftig in dieser interfraktionellen Arbeitsgruppe erörtert werden, nachdem sie in den Hauptausschuss eingebracht wurden. Die interfraktionelle Arbeitsgruppe hat am 18.08.2020 und am 29.09.2020 getagt.

Der zweite Statusbericht wurde am 24.06.2020 in den Hauptausschuss eingebracht (20/SVV/0620). Der Vierte Statusbericht soll im Frühjahr 2021 folgen.

## A) Bereitstellung neuen Wohnraums

### Hintergrund:

Mit der Stadtteilentwicklung von Krampnitz ist neben dem Erhalt der denkmalgeschützten Bausubstanz der ehemaligen Kasernenanlage primär die Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum für die wachsende Landeshauptstadt verbunden. Durch Sanierung der ehemaligen Mannschaftsgebäude und deren Umbau zu Wohnungen sowie durch Neubau sollen ca. 4.900 neue Wohnungen für alle Bevölkerungsgruppen entstehen. Mit dem Beschluss zum Masterplan vom 3. April 2019 hat die Stadtverordnetenversammlung die Zielmarke von ca. 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern für das Entwicklungsgebiet bestätigt (19/SVV/0205). Mit der Umsetzung des Masterplans werden vor allem Geschosswohnungen zur Verfügung gestellt, ergänzt durch Reihenhausbebauung.

Die Stadtverordnetenversammlung hat mit Beschluss am 16.09.2020 (20/SVV/0736) nochmals bekräftigt, dass das Entwicklungsgebiet Krampnitz so konzipiert werden soll, dass dort Wohnraum für 10.000 Menschen entsteht. Bei der Veräußerung der Grundstücke sei sicherzustellen, dass mindestens 1.000 Wohnungen dauerhaft im kommunalen Eigentum verbleiben. Mindestens 25 Prozent des entstehenden Wohnungsbestandes soll zu Mieten angeboten werden, die den Bedingungen des geförderten Wohnungsbaus des Landes Brandenburg entsprechen. Darüber hinaus ist auch genossenschaftliches Wohnen in Krampnitz zu schaffen, um mietpreisgedämpften Wohnraum anzubieten. Damit bestätigte die Stadtverordnetenversammlung auch die Ziele der im Zweiten Statusbericht vorgelegten Vermarktungsstrategie.

Darüber hinaus hat die Stadtverordnetenversammlung am 16.09.2020 den Oberbürgermeister aufgefordert, Gespräche mit der Deutschen Wohnen zur Entwicklung von Krampnitz aufzunehmen (20/SVV/0988), damit das Unternehmen einen deutlichen Beitrag zur Schaffung preiswerter Wohnungen leistet. Es wurde die Erwartung formuliert, dass die Deutsche Wohnen auch Wohnungsbauförderung für dieses Areal in Anspruch nimmt.

Im Bereich der Bebauungspläne Nr. 141-1 und 141-4 (Planreife nach § 33 BauGB) wurden dem Tochterunternehmen der Deutsche Wohnen SE Teilbaugenehmigungen zur Baustelleneinrichtung, Dachsanierung und statischen Sicherung erteilt. Die aus den Arbeiten vor Ort ableitbaren Erfahrungen mit dem denkmalgeschützten Bestand sind Grundlage der Diskussion über den weiteren Umgang und die weitere Verfahrensweise. Wie bereits im letzten Statusbericht ausgeführt, ist geförderter Wohnungsbau im denkmalgeschützten Bestand nicht möglich und wird in Krampnitz daher erst später entstehen können. Die Sanierung bzw. Wiederherstellung der denkmalgeschützten Substanz zum Zweck des Wohnens ist derart aufwendig, dass dort Mieten auf dem Niveau der Förderwege des Wohnungsbaus (5,50 Euro oder 7 Euro) trotz Förderung nicht möglich werden. Im Interesse

eines annehmbaren Mietniveaus im denkmalgeschützten Bestand in Krampnitz wird mit der Deutsche Wohnen SE über den Umgang mit diesen Objekten gesprochen und Lösungsmöglichkeiten erörtert. Mit dem Vierten Statusbericht im Frühjahr 2021 soll dazu berichtet werden.

## Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze

### Hintergrund:

Krampnitz soll als integriertes und lebendiges Quartier entwickelt werden. Neben der Schaffung von Wohnraum sind daher auch die Ansiedlung von Unternehmen und die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze ausdrückliches Ziel der durch die Stadtverordnetenversammlung am 3. April 2019 beschlossenen Masterplanung (19/SVV/0205). Aktuell sollen in Krampnitz 3.000 Arbeitsplätze entstehen. Die gewerblichen Nutzungen werden am östlichen und am westlichen Stadtplatz konzentriert, um urbane und verkehrsgünstig gelegene Zentren zu gestalten. Aber auch die Erdgeschosszonen der Bebauung am Alleenring sollen durch gewerbliche Einheiten belebt werden, zum Beispiel mit Gastronomie.

Für die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze in Krampnitz wurde am 4. November 2020 mit der Vermarktung des ersten gewerblichen Objektes, dem Torgebäude, begonnen. Ein entsprechender Steckbrief findet sich in Anlage 2. Es wurde ein Konzeptvergabeverfahren für das 19.300 m<sup>2</sup> große Objekt nördlich der Ketziner Straße am westlichen Hauptzugang zum Quartier gestartet. Das Torgebäude ist Teil eines gewerblich orientierten Clusters am zukünftigen Stadtplatz West. Von potentiellen Investoren wird ein Nutzungsmix aus Büro, Gewerbe, Einzelhandel, Ateliers, Werkstätten, Beherbergungsgewerbe und untergeordnet Wohnen für Studenten oder Senioren erwartet. Ziel ist eine gewerbliche Nutzung bei Einzug der ersten Bewohner in Krampnitz 2024. Nachhaltigkeit soll integrales Prinzip des Städtebaus, der Architektur, der Baukonstruktion und der Nutzung sein, z.B. durch Verwendung ökologischer und nachhaltiger Baumaterialien, Nutzung erneuerbarer Energien oder innovativer Energienutzung. Durch den östlichen Torbogen des Torgebäudes verläuft der Radschnellweg in das Quartier, sodass auch in Mobilitätsfragen hohe Ansprüche gelten. Der Hof des Torgebäudes wird als öffentliche und halböffentliche Freifläche mit hoher Aufenthaltsqualität ausgestaltet. Ausschlaggebend im Rahmen der Konzeptvergabe wird die Qualität des Nutzungsmixes, die Qualität des Gebäude- und Freianlagenkonzeptes sowie die Qualität des Mobilitäts- und Nachhaltigkeitskonzeptes sein. Der gebotene Kaufpreis geht nur zu 30 Prozent in die Wertung ein.

Wie im letzten Statusbericht erläutert, arbeitet der Entwicklungsträger darüber hinaus am Vermarktungsbeginn für den Stadtplatz Ost direkt am Haupteingangsbereich von Krampnitz. Das am 28.01.2020 im Forum Krampnitz präsentierte neue städtebauliche Konzept für den Stadtplatz Ost wird derzeit aus funktionalen und denkmalrechtlichen Gründen weiter angepasst.

## B) Bereitstellung sozialer und kultureller Infrastruktur

### Hintergrund:

Die aus der Entwicklungsmaßnahme für ca. 10.000 Einwohnerinnen und Einwohner resultierende soziale und kulturelle Infrastruktur ist im beschlossenen Masterplan für Krampnitz (19/SVV/0205) dargestellt. Demnach werden Grundschulkapazitäten mit Hort, eine weiterführende Schule, sieben Kitas, ein Jugendclub und ein Bürgerzentrum benötigt. Darüber hinaus bietet die Entwicklung von Krampnitz die Chance, zusätzliche Infrastruktur in den Bereichen Sport, soziale Dienste oder Kultur anzusiedeln, die auch eine Funktion für die benachbarten Ortsteile im Potsdamer Norden übernehmen können.

Für die erste Grundschule mit Kita und Hort wurden bauvorbereitende Maßnahmen begonnen. Nach der Beräumung und Sicherung der beiden historischen Gebäude, die in die neue Schule integriert werden, wurden die bodenarchäologischen Untersuchungen gestartet und die Kampfmittelberäumung durchgeführt. Der Bauantrag für die Grundschule mit Kita und Hort soll demnächst eingereicht werden. Im Juli 2021 soll Baustart sein, damit die Grundschule zum Schuljahr 2024/25 eröffnen kann.

Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 16.09.2020 wurde der Oberbürgermeister beauftragt, in den Planungen für das Entwicklungsgebiet Krampnitz Flächen für einen Friedhof aufzunehmen (20/SVV/0142). Dazu soll ein geeignetes Areal in ausreichender Größe im weiteren Umfeld präsentiert und in der Bauleitplanung berücksichtigt werden.

Wie bereits mitgeteilt, wird durch die Verwaltung ein Bedarf an zusätzlichen Friedhofsflächen in Potsdam langfristig nicht gesehen. Die Empfehlungen der kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement in Köln, nach denen je Einwohner 2 m<sup>2</sup> Friedhofsfläche vorgesehen werden sollte, sind aufgrund der aktuellen Präferenzen für Feuerbestattungen und Beisetzungen in Gemeinschaftsanlagen nicht mehr aktuell. Derzeit finden 90 Prozent der Beisetzungen in Potsdam als Urnenbeisetzungen statt. Daher ist die in Potsdam vorhandene Gesamtfriedhofsfläche der kommunalen Friedhöfe pro Kopf, auch bei weiter steigenden Einwohnerzahlen, langfristig ausreichend. Der Friedhof in Fahrland verfügt über eine Gesamtfläche von 10.025 m<sup>2</sup> und kann durch Festsetzung im B-Plan Nr. 132 um weitere 836 m<sup>2</sup> erweitert werden. Der Friedhof in Krampnitz verfügt aktuell über eine Fläche von 1.380 m<sup>2</sup> und kann um 1.605 m<sup>2</sup> erweitert werden. Betrachtet man die 13 kommunalen Friedhöfe mit einer Gesamtfläche von 49,16 Hektar, dann stehen bei 180.000 Einwohnern derzeit jedem Potsdamer 2,73 m<sup>2</sup> Friedhofsfläche zur Verfügung. Hinzu kommen im Stadtgebiet aber auch in den Ortsteilen die kirchlichen Friedhofsflächen, die darüber hinaus zur Verfügung stehen.

Neben der Betrachtung der Bedarfssituation ist die Standortwahl eines Friedhofs gemäß Brandenburgischem Bestattungsgesetz abhängig vom Anspruch an Ruhe und Würde sowie

den Anforderungen an öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere der Gesundheit. Daher müssen neben einer ruhigen, angemessenen Lage die Bodenbeschaffenheit und die Grundwasserverhältnisse geeignet sein. Um eine neue Bestattungsfläche ausweisen zu können müssen daher geologisch-hydrologische Bodengutachten erstellt werden, um Aussagen zu Grundwasserständen, Schichtenwasser und die Gewinnungsklassen des Bodens zu erhalten. Vorliegende Erkenntnisse zur Bodenbeschaffenheit in Krampnitz werden bis zum 1. Quartal 2021 ausgewertet.

Darüber hinaus sind die Kosten einer neuen Friedhofsanlage zu berücksichtigen. Da in Potsdam nach Einschätzung der Fachverwaltung ausreichend Friedhofsfläche zur Verfügung steht und damit durch die Entwicklung von Krampnitz keine zusätzlichen Investitionsbedarfe entstehen, ist die Anlage eines zusätzlichen Friedhofs in Krampnitz nicht entwicklungsbedingt und kann daher nicht aus dem Treuhandvermögen finanziert werden. Der neue Friedhof müsste daher durch den Haushalt der Landeshauptstadt getragen werden. Nötig würden Investitionsmittel für die Einfriedung, den Wegebau, Sitzgelegenheiten, Erschließung, eine Trauerhalle und Unterstellmöglichkeiten für Gerätschaften und Aufenthaltsräume für das Personal. Daraus ergeben sich Investitionskosten von geschätzt rund 844.000 Euro. Für den laufenden Betrieb sind entsprechende laufende Unterhaltskosten im Haushalt vorzusehen. Derzeit sind im Haushalt der Landeshauptstadt entsprechende Mittel nicht eingeplant. Eine Kostenerhöhung bei der Unterhaltung von Friedhöfen in Potsdam hat zur Folge, dass die Friedhofsgebühren entsprechend steigen.

## C) Verkehrserschließung Nord

### Hintergrund:

Mit dem Beschluss zum Masterplan (19/SVV/0205) wurde auch das Mobilitätskonzept für Krampnitz konkretisiert. Gemäß Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr (13/SVV/0741) sollen die Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) gestärkt und Schnittstellen insbesondere für Berufspendler aus dem vom ÖPNV unzureichend erschlossenen Umland geschaffen werden. Verkehrsvermeidung und Konzentration auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes gehören daher auch zu den Zielen der Stadtteilentwicklung von Krampnitz.

Mit dem Szenario „Neue Mobilität Krampnitz“ wird ein Anteil des MIV von 30 Prozent der zurückgelegten Wege als Ziel formuliert. Damit soll in Krampnitz annähernd der Potsdamer Durchschnitt erreicht werden, welcher auf der Grundlage der Verkehrsbefragung SrV 2018 derzeit bei 32 Prozent liegt.

Durch die integrierte Quartiersentwicklung werden lange Wege zu Einrichtungen der sozialen, kulturellen und gewerblichen Infrastruktur aus dem Quartier heraus vermieden. Das städtebauliche Konzept von Krampnitz setzt außerdem auf eine verkehrsvermeidende Verteilung der Einrichtungen. Um auch den Ziel- und Quellverkehr von und nach Krampnitz autoarm zu gestalten, werden unterschiedliche neue Angebote geschaffen.

Wichtigstes neues Angebot für alle Verkehrsteilnehmer ist die Erschließung des Potsdamer Nordens durch eine Erweiterung der Straßenbahn vom Campus Jungfernsee über Neu Fahrland und Krampnitz bis nach Fahrland.

Der Hauptausschuss der Stadtverordnetenversammlung hat mit seinem Beschluss am 16.09.2020 (20/SVV/0736) nochmals bekräftigt, dass für die verkehrliche Erschließung des neuen Stadtteils die Anbindung an die Potsdamer Innenstadt durch eine Straßenbahnverbindung und einen Radschnellweg zu gewährleisten ist und die Anbindung des Potsdamer Nordens an die Regionalbahn am Bahnhof Marquardt oder Satzkorn sichergestellt werden soll. Eine Busverbindung ist außerdem zwischen den nördlichen Stadt- und Ortsteilen zu realisieren.

Der ViP führt weiterhin die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Straßenbahnerweiterung vom Campus Jungfernsee bis nach Fahrland durch, die Ende 2021 abgeschlossen werden soll. Eine Veränderung der Zeitplanung hat sich nicht ergeben.

Um Hinweise der Bürgerinnen und Bürger in dieser Planungsphase in die Arbeit der Planer einfließen zu lassen, wurde ein Online-Dialog zur Trasse der Vorplanung vom 16. Juli bis 20. September 2020 über die Homepage tram96.de durchgeführt. Von den Bürgerinnen und Bürgern wurden 89 Beiträge eingestellt und insgesamt 128 Kommentare zu den Themen Streckenverlauf, Natur und Umwelt sowie Bauablauf hinterlassen. Die Beiträge wurden durch den ViP, die LHP und die beauftragten Planer geprüft und beantwortet. Leider konnten pandemiebedingt die öffentlichen Veranstaltungen in den Ortsteilen Fahrland und Neu

Fahrland weder zum Auftakt des Online-Dialogs noch zu dessen Abschluss stattfinden. Um trotzdem allen Einwohnerinnen und Einwohnern der beiden Ortsteile ein Bild der Fragen und Anregungen aus dem Dialog geben zu können und auch die Antworten zu übermitteln, wurde eine Broschüre erstellt, die in alle Haushalte in Fahrland und Neu Fahrland verteilt wird. Alle Antworten werden außerdem auf tram96.de veröffentlicht und können dort noch einmal 14 Tage lang kommentiert werden.

Das Angebotskonzept für den ÖPNV wurde wie im Zweiten Statusbericht angekündigt finalisiert und stellt nunmehr das geplante Angebot im Potsdamer Norden für die steigende Nachfrage dar. Dazu wurden Prognosen zur Nachfrage auf bestimmten Querschnitten erstellt, die als Grundlage für die Kapazitätsplanung auf den städtischen Linien im Potsdamer Norden dienen. Im Ergebnis werden bereits mit der ersten Besiedlung einzelne Maßnahmen umgesetzt. Dazu zählt die Führung von Buslinien durch das Entwicklungsgebiet, die Inbetriebnahme der Haltestelle „Kramnitz Ost“ am Stadtplatz Ost an der B2 sowie die Anbindung der Mobilitätsdrehscheibe Marquardt. Mit Fortschreiten der Besiedlung werden weitere Verstärkerfahrten eingeführt, größere Busse eingesetzt und in Kramnitz weitere Haltestellen in Betrieb genommen. Ziel ist es, das Bus-Angebot so zu entwickeln, dass bereits zu Beginn der Entwicklung von Kramnitz eine attraktive Anbindung sowohl durch die Buslinie 609 (Fahrland-Potsdam) als auch durch die Buslinie 638 (Spandau-Potsdam) bereitgestellt wird. Diese werden zudem durch die Buslinien 697 (Kladow-Potsdam) und 604 (Falkensee-Potsdam) ergänzt. Somit verkehren bereits zu Beginn der Entwicklung von Kramnitz mindestens 8 Fahrten pro Stunde in der Hauptverkehrszeit ab der Haltestelle Kramnitz Ost. Das ÖV-Angebotskonzept ist der Anlage 3 zu entnehmen.

Zur Beschaffung von Straßenbahnen zum Ersatz für die Tatra-Bahnen sowie optional zur Neubeschaffung von 8 Bahnen für die Anbindung von Kramnitz wurde die Ausschreibung veröffentlicht. Zur Finanzierung des ersten Paketes dieses Ankaufprogramms wurde in die Stadtverordnetenversammlung eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung eingebracht (20/SVV/1249).

## D) Versorgung und Erschließung

### Hintergrund:

Gemäß dem Energiekonzept für Krampnitz (18/SVV/0607) soll die Versorgung des neuen Stadtteils CO<sub>2</sub>-neutral erfolgen. Für die Fossilfreiheit ist ein Entwicklungspfad bis 2040/50 formuliert. Dies erfordert umfangreiche Investitionen der Energie und Wasser Potsdam GmbH in eine eigene Energieversorgung für Krampnitz. Im Weiteren ist zur medientechnischen Erschließung die komplette Neuverlegung von Trinkwasser-, Schmutzwasser- und Regenwassersysteme sowie von Stromkabeln erforderlich. Alle zukünftigen öffentlichen Verkehrsanlagen sind vollständig neu zu errichten.

Zur Vorbereitung des 1. Bauabschnitts der Erschließung wurden die bodenarchäologischen Untersuchungen ausgeschrieben. Mit dem ersten Bauabschnitt soll im nächsten Jahr begonnen werden. Um eine geordnete und wirtschaftliche Entwicklung von Krampnitz zu ermöglichen sollen die unterschiedlichen Maßnahmen der Erschließung des Entwicklungsgebietes (Straßen- und Leitungsbau) parallel durchgeführt werden. Daher wird für die Wasserversorgung ein Vor- und Zwischenfinanzierungsverfahren vorgeschlagen, in dem der Entwicklungsträger der LHP die Planungs- und Herstellungskosten der inneren Erschließung von Krampnitz mit Trink- und Schmutzwasser vorfinanziert, die LHP der EWP diese Kosten zwischenfinanziert und schließlich die EWP bei Aufwachsen des Quartiers (jeweils 500 WE) der LHP wieder refinanziert. Die LHP zahlt dem Treuhandvermögen des Entwicklungsträgers die vorfinanzierten Beträge wieder zurück. Zu diesem Zweck wurde eine entsprechende Beschlussvorlage in den Hauptausschuss eingebracht (20/SVV/1368).

Für die Energiezentrale konnte am 07.09.2020 der Fördermittelbescheid über 5,4 Mio. Euro entgegengenommen werden. Die Fördermittel aus dem RENplus-Programm mit Beteiligung der Europäischen Union, des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung sowie des Landes Brandenburg sind zweckgebunden für die Realisierung des Energiekonzeptes. Dazu wird das ehem. Heizhaus der Kasernenanlage zu einer Energiezentrale umgebaut und mit Blockheizkraftwerken, Wärmepumpen, Spitzenlast- und Elektrodruckkessel ausgestattet. Entsprechend des Zuwachses an Bevölkerung in Krampnitz wird die Energiezentrale sukzessive mit Erzeugungsanlagen versehen. Gefördert wird eine Solarthermieanlage, eine Geothermieanlage, Abwasserwärmepumpen, das 5 km lange Wärmenetz und ein Wärmespeicher. Voraussetzung der Inanspruchnahme der Zuwendung ist jedoch, dass die Realisierung und Abrechnung bis 2022 erfolgt.

Aufgrund sich ändernder Förderbedingungen im Bereich des Gesetzes für den Ausbau der erneuerbaren Energien (EEG) und für Kraft-Wärme-Kopplung sowie der erst 2024 einsetzenden Besiedlung muss das 2018 erstellte Energiekonzept für Krampnitz angepasst werden. Die Überprüfung ist noch nicht abgeschlossen.

Auf Einladung des Jugendhilfeausschusses der Stadtverordnetenversammlung wurden dort am 01.10.2020 erste Überlegungen zur Gestaltung des Zentralparks und der Übergangsbereiche vorgestellt. Die „AG Freiraumdialog“ des Jugendhilfeausschusses hatte eine vorausschauende, partizipative Planung und anspruchsvolle Umsetzung parallel zur baulichen Entwicklung angeregt, um die kinder- und jugendgerechte Freiraumgestaltung zu fördern. Nach Erörterung der Möglichkeiten und Freiräume, die sich bei der Gestaltung der öffentlichen und privaten Freiflächen in Krampnitz ergeben, wurde verabredet, die AG bei den im Jahr 2021 beginnenden Planungen mit einzubeziehen.

## E) Bauleitplanung und Städtebau

### Hintergrund:

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 5. Juni 2013 die Satzung für den Entwicklungsbereich Kramnitz beschlossen (DS 13/SVV/0253). In einem Entwicklungsbereich sind gemäß § 166 Abs. 1 BauGB Bebauungspläne aufzustellen, um die Entwicklungsziele durch die verbindliche Bauleitplanung bauplanungsrechtlich zu sichern. Daher befinden sich derzeit 10 Bebauungsplanverfahren in Bearbeitung. Grundlage der Bebauungspläne ist die am 3. April 2019 in der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Masterplanung (19/SVV/0205).

Zur Fortsetzung der Bauleitplanung wurde der Teilbebauungsplan 141-3 „Klinkerhöfe Nord“ im Juni/Juli 2020 öffentlich ausgelegt. Der Teilbebauungsplan dient der Erschließung des Entwicklungsgebietes mit dem Alleenring sowie der Schaffung von Baurecht für die erste Grundschule mit Kita und Hort. Außerdem wurde die Änderung des Flächennutzungsplans für den Bereich Kramnitz Nord (14/17B) vom 19.10.2020 bis 20.11.2020 öffentlich ausgelegt. Die Änderung des Flächennutzungsplans dient der Anpassung an den bereits beschlossenen Masterplan. Die Unterlage zur Änderung des Landschaftsplans wurde bei der Auslegung nicht veröffentlicht, weshalb die Auslegung wiederholt wird.

Weiterhin wird der Abschluss des Zielabweichungsverfahrens zu den Zielen der Raumordnung bei der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung (GL) angestrebt. Mit Stellungnahme vom 24.07.2019 hatte die GL mitgeteilt, dass sie die Planungsabsichten der Teilbebauungspläne 141-3, -6, -7, -8, -9 und -10 derzeit nicht hinreichend beurteilen könne, da für die Prüfung und Bewertung weiterer Planungsschritte die Auflagenerfüllung aus dem Zielabweichungsbescheid vom 29.04.2013 im Kontext der Gesamtentwicklung des Standortes abschließend nachzuweisen sei.

Daher hatte die LHP eine neue Verkehrswirkungsanalyse mit einer Untersuchung zu den Luftschadstoffen erarbeitet, die am 30.06.2020 der GL übergeben wurde. In Bezug auf die Betrachtung der zukünftigen Lärmbelastung wurde sich mit dem zuständigen Ministerium darauf verständigt, dass diese nicht Bestandteil der Verkehrswirkungsanalyse ist. Vielmehr sollen im Zuge der geplanten Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden detaillierte Berechnungen für die zukünftige Trasse entlang der B2 erfolgen.

In einer Stellungnahme mit Datum vom 26.06.2020 im Rahmen der Auslegung des B-Plan Nr. 141-3, die jedoch erst auf Nachfrage am 02.11.2020 bei der LHP einging, führt die GL aus, dass dieser B-Plan im Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung stehe und bat erneut um die Übersendung der Verkehrswirkungsanalyse. Diese Übersendung fand wie beschrieben wenige Tage später statt. Mit Schreiben vom 16.10.2020 bestätigte die GL, dass die Prüfung noch andauere und forderte ergänzende Informationen ab. Die Erarbeitung dieser Informationen wurde in Auftrag gegeben und wird nach Abschluss der GL übermittelt.

Das Masterplanverfahren zum Bergviertel wurde auf der Grundlage des Wettbewerbs zur städtebaulichen Qualifizierung, der am 28.01.2020 im Forum vorgestellt worden war, fortgesetzt. Die Ergebnisse sollen Anfang 2021 feststehen.

Für die geplante Entwicklung von Krampnitz ist die Umwandlung von Waldflächen in eine andere Nutzungsart erforderlich. Diese Waldflächen haben sich nach Aufgabe der militärischen Nutzung im Jahr 1991 entwickelt. Für drei Bebauungspläne wurde eine Waldumwandlung im Rahmen einer forstrechtlichen Qualifizierung durch den Landesbetrieb Forst Brandenburg bereits genehmigt. Ebenso für den nördlichen Technikbereich I, sowie für einen Teilbereich des Standortes der 1. Grundschule in Krampnitz (gelegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 141-3).

Aufgrund der Flächengröße der insgesamt im Entwicklungsbereich Krampnitz umzuwandelnden Waldfläche ergibt sich die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Dieses Verfahren wurde im Oktober 2020 mit der Übersendung der entsprechenden Unterlagen an die verfahrensbetroffenen Träger öffentlicher Belange gesandt, um den endgültigen Untersuchungsrahmen für die Umweltverträglichkeitsprüfung abzustimmen. Im Ergebnis der Auswertung und Abwägung der Stellungnahmen wird der UVP-Bericht erstellt und anschließend in das „Portal zu Umweltverträglichkeitsprüfungen und der Bauleitplanung im Land Brandenburg“ eingestellt. Dieser Prozess kann voraussichtlich im ersten Quartal 2021 abgeschlossen werden.

## F) Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

### Hintergrund:

Um die komplexe Entwicklung von Krampnitz zu einem neuen Stadtteil darzustellen und die mit Krampnitz verbundenen Maßnahmen im Potsdamer Norden den Bürgerinnen und Bürgern und der interessierten Öffentlichkeit zu vermitteln werden unterschiedliche Informationswege gewählt und Beteiligungsformate durchgeführt. Dazu zählen die Homepage [krampnitz.de](http://krampnitz.de), das öffentlich tagende „Forum Krampnitz“, spezielle Veranstaltungen und Führungen über das Gelände.

Leider konnten pandemiebedingt Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit nur sehr eingeschränkt stattfinden. Die Führungen in Krampnitz wurden zwar im August wieder begonnen, mussten jedoch wieder eingestellt werden. Öffentliche Informationsveranstaltungen und Beteiligungsformate, wie die zur Tram-Trasse oder das Forum mussten abgesagt werden. Es ist geplant, diese Formate wieder aufzunehmen, wenn es die Lage zulässt.

### Anlagen:

- 1) Gesamtprojektplan mit Maßnahmenblättern zu den begonnenen Maßnahmen
- 2) Steckbrief Torgebäude
- 3) ÖV Angebotskonzept Krampnitz
- 4) Konzept Trink- und Abwassererschließung

Nr.	Zielbereich	Maßnahme	ff. verantwortlich	Realisierungszeitraum	Umsetzungsstand 29.01.2020	Umsetzungsstand 24.06.2020	Umsetzungsstand 09.12.2020
A1	Bereitstellung von Wohnraum und Arbeitsplätzen / Vermarktung	Schaffung neuen Wohnraums	ETP	2024 - 2038			
A2	Bereitstellung von Wohnraum und Arbeitsplätzen / Vermarktung	Gewerbeentwicklung	ETP	2023 - 2038			
B1	Bereitstellung sozialer und kultureller Infrastruktur	Grundschule mit Hort und Kita	ETP	2020 - 2024			
	Bereitstellung sozialer und kultureller Infrastruktur	weiterführende Schule	ETP				
	Bereitstellung sozialer und kultureller Infrastruktur	weitere Kindertagesbetreuung	ETP				
	Bereitstellung sozialer und kultureller Infrastruktur	Bürgerzentrum	LHP/2				
	Bereitstellung sozialer und kultureller Infrastruktur	Einrichtungen für Gesundheitsvorsorge und Pflege	LHP/3				
	Bereitstellung sozialer und kultureller Infrastruktur	soziale Hilfen	LHP/3				
	Bereitstellung sozialer und kultureller Infrastruktur	Jugendclub	ETP				
	Bereitstellung sozialer und kultureller Infrastruktur	Religionsausübung	LHP/3				
	Bereitstellung sozialer und kultureller Infrastruktur	Sportanlagen	LHP/2				
C1	Verkehrerschließung Nord	Busvorlaufbetrieb	SWP/ViP	2024 - 2029			
C2	Verkehrerschließung Nord	Straßenbahnerweiterung Nord TP1+2	SWP/ViP	2025 - 2033			
C3	Verkehrerschließung Nord	Grunderwerb Verkehrerschließung	LHP/1	2019 - 2024			
C4	Verkehrerschließung Nord	Fahrzeugbeschaffung Tram	SWP/ViP	2024 - 2029			
C5	Verkehrerschließung Nord	Mobilitätsdrehscheibe Bhf. Marquardt	LHP/4	2021 - 2023			
C6	Verkehrerschließung Nord	Radschnellweg	LHP/4	2024 - 2025			
	Verkehrerschließung Nord	Busspuren	LHP/4				
	Verkehrerschließung Nord	Quartiersgaragen	ETP				
	Verkehrerschließung Nord	Betriebsstützpunkt Fahrland ViP	SWP/ViP				
D1	Versorgung und Erschließung	Energiezentrale	SWP/EWP	2021 - 2023, danach Ausbau entspr. Bevölkerungsaufwuchs			
D2	Versorgung und Erschließung	Straßenbau /Trink- und Schmutzwasser / Beleuchtung	ETP/EWP	2021 - 2038			
D3	Versorgung und Erschließung	Leitungsgebundene innere Erschließung	SWP/EWP	2021 - 2038			
D4	Versorgung und Erschließung	Erweiterung Kläranlage Satz Korn	SWP/EWP	2023 - 2024			
D5	Versorgung und Erschließung	Äußere Elektroversorgung	SWP/EWP	2021 - 2024			
D6	Versorgung und Erschließung	Regenerative Energieversorgung	SWP/EWP	2022 - 2023			
	Versorgung und Erschließung	Betriebshof/Wertstoffhof Nord	SWP/STEP				
	Versorgung und Erschließung	Zentralpark und Übergangsbereiche	ETP				
E1	Bauleitplanung und Städtebau	Masterplanung	ETP	2017 - 2019, Anpassung in 2020			
E2	Bauleitplanung und Städtebau	Zielabweichungsverfahren	LHP/4	2012 - 2020			
E3	Bauleitplanung und Städtebau	FNP-Änderung	LHP/4	2020 - 2021			
E4	Bauleitplanung und Städtebau	Bauleitplanverfahren	LHP/4	2014 - 2038			
E5	Bauleitplanung und Städtebau	Spezieller Artenschutz	ETP	2020 - 2038			
E6	Bauleitplanung und Städtebau	Allgemeiner Artenschutz	ETP	2019 - 2038			
E7	Bauleitplanung und Städtebau	Altlastensanierung	ETP	2020 - 2038			
E8	Bauleitplanung und Städtebau	Kampfmittelbeseitigung	ETP	kontinuierlich			
E9	Bauleitplanung und Städtebau	Waldumwandlung	ETP	2020 - 2030			
E10	Bauleitplanung und Städtebau	Rückbau Technikbereiche	ETP	2020 - 2021			
F1	Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	Forum	ETP	kontinuierlich			
F2	Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	Homepage / Führungen / Veranstaltungen	ETP	kontinuierlich			
F3	Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	Öffentlichkeitsarbeit zur Tram-Trasse	ViP	2020 - 2033			

<b>Maßnahme A1</b>	<b>Schaffung neuen Wohnraums</b>
Zielbereich:	Bereitstellung von Wohnraum und Arbeitsplätzen / Vermarktung
Grundlage:	Grundstücksvergaben/ Grundstückskaufverträge
 <p>Übersicht Wohnen und Entwicklungsbereiche</p>	
Erläuterung/ Sachstand:	<p>Bereits 2017 wurde die erste Veräußerung getätigt. Für 4 Altbauten auf diesen Flächen liegen bereits erste Bauanträge für Mietwohnungsbauten vor.</p> <p>Das Vermarktungskonzept wurde im Hauptausschuss vorgestellt. Erste Vermarktungen von Wohnbauflächen sollen 2021 erfolgen.</p>
verantwortlicher Projektpartner:	ETP

aktueller Zeitplan:

Vermarktung Wohnbauflächen

1. Quartal 2021          Vermarktung L-Gebäude M.K9/ M.K10

erste Bauvorhaben der DW

Anfang 2020          Start erster Altlastensanierungsmaßnahmen

2024                  Einzug erster Bewohner

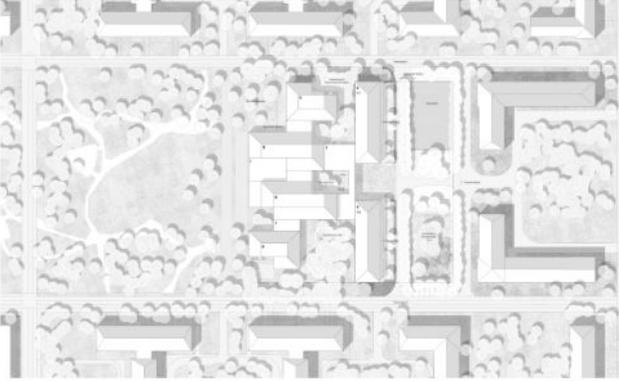
Kosten:	-
Finanzierung:	Bauvorhaben: private Investitionsmittel Vermarktungskonzept: Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 09.12.2020

<b>Maßnahme A2</b>	<b>Gewerbeentwicklung</b>
Zielbereich:	Bereitstellung von Wohnraum und Arbeitsplätzen / Vermarktung
Grundlage:	Grundstücksvergaben / Grundstückskaufverträge
 <p>Übersicht Gewerbe und Entwicklungsbereiche</p>	
Erläuterung/ Sachstand:	Zur Schaffung von Arbeitsplätzen werden in Kramnitz ca. 156.000 m <sup>2</sup> BGF für gewerbliche Nutzungen schrittweise vermarktet.
verantwortlicher Projektpartner:	ETP
aktueller Zeitplan:	
04.11.2020	Vermarktungsstart Torgebäude S.K28/ S.K29
1. Quartal 2021	Vermarktungsstart Stadtplatz Ost S1/ S2/ S11

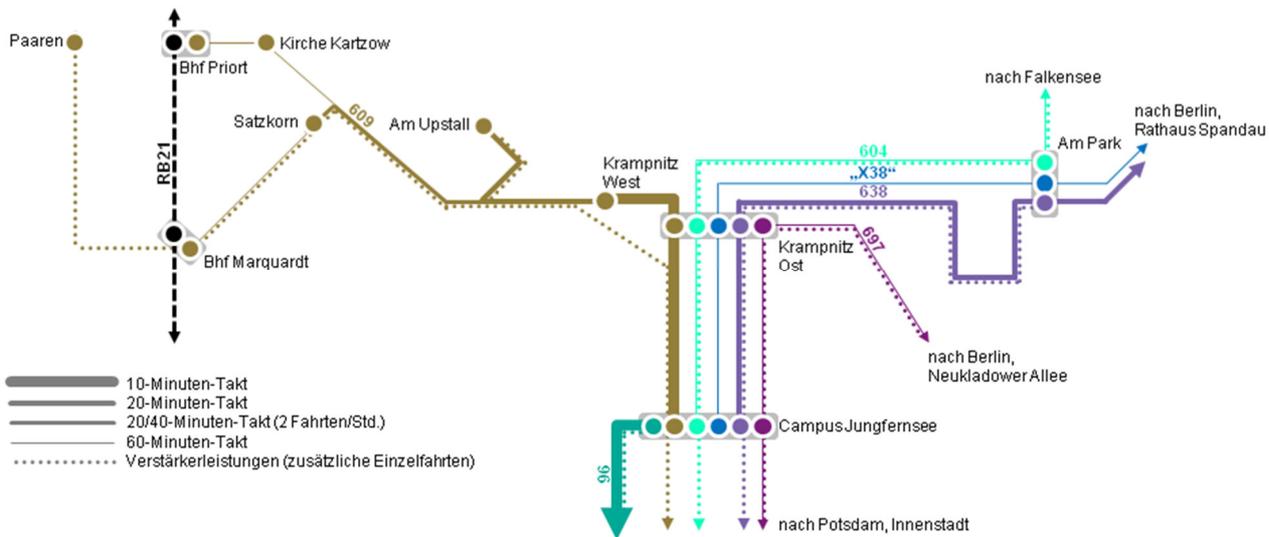
Kosten:	-
Finanzierung:	Bauvorhaben: private Investitionsmittel  Vermarktung und Vermarktungskonzept: Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme Krampritz
Umsetzungsstand:	

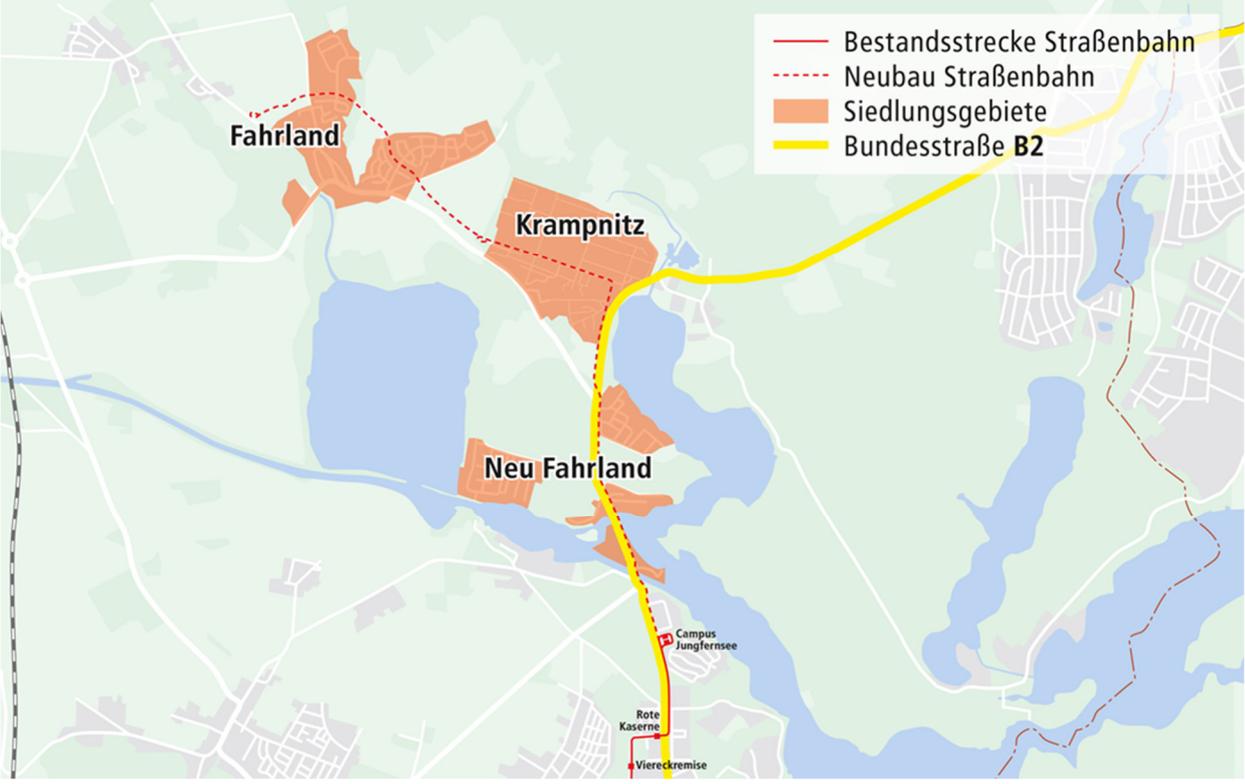
Stand: Statusbericht 09.12.2020

<b>Maßnahme B1</b>	<b>Erste Grundschule mit Hort und Kita</b>
Zielbereich:	Bereitstellung sozialer und kultureller Infrastruktur
Grundlage:	hochbauliches und freiraumplanerisches Wettbewerbsverfahren
	
Lageplan mit Gebäudeentwurf AFF architekten	Perspektive Eingangsbereich AFF architekten
Erläuterung/ Sachstand:	<p>Unter Einbeziehung von 2 denkmalgeschützten Bestandsgebäuden soll eine 3-zügige Grundschule für 450 Kinder mit Hort und Zweifach-Sporthalle und eine Kita für 140 Kinder sowie Außensport-, Spiel- und Freiflächen errichtet werden.</p> <p>Das umzusetzende Raumprogramm umfasst insgesamt eine Nutzfläche von 6.600 m<sup>2</sup>, unterteilt in ca. 3.500 m<sup>2</sup> Nutzfläche für die Grundschule, ca. 900 m<sup>2</sup> Nutzfläche für den Hort, ca. 800 m<sup>2</sup> Nutzfläche für die Kindertagesstätte und ca. 1.400 m<sup>2</sup> Nutzfläche für den Neubau einer Zweifach-Sporthalle.</p> <p>Die Planer für die Bauaufgabe wurden durch den Entwicklungsträger gebunden. Die Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 gem. §34 HOAI 2013) liegt zur Prüfung vor. Es erfolgen dazu engmaschig Abstimmungen mit den zuständigen Fachämtern der LHP. Auf dem Grundstück der Schule erfolgen bereits erste bauvorbereitende Maßnahmen und archäologische Grabungen.</p>
verantwortlicher Projektpartner:	ETP

aktueller Zeitplan:	
2020	Vorbereitende Maßnahmen (Bodenarchäologie, Kampfmittelberäumung, etc.)
07/2021	Baubeginn Hochbau
Kosten:	34 Mio. Euro (Kostenerhöhung durch Fortschreibung der Planung)
Finanzierung:	4,0 Mio. Euro: Fördermittel aus dem Förderprogramm Nationale Projekte des Städtebaus des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI)  30 Mio. Euro: Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 09.12.2020

<b>Maßnahme C1</b>	<b>Busvorlaufbetrieb</b>
Zielbereich:	Verkehrerschließung Nord
Grundlagen:	Nahverkehrsplan
	
Erläuterung/ Sachstand:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktualisierung des ÖPNV-Angebotskonzepts Krampnitz / Fahrland erfolgt (Anlage 3)</li> <li>- Abstimmungen zur notwendigen Businfrastruktur</li> </ul>
verantwortlicher Projektpartner:	SWP/viP
<b>aktueller Zeitplan:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anpassung Busnetz mit Einbindung Mobilitätsdrehzscheibe Bhf. Marquardt Dez. 2022</li> <li>- Start Busvorlaufbetrieb Dez. 2023</li> </ul>	
Kosten:	noch offen
Finanzierung:	LHP, SWP, viP
Umsetzungsstand:	

<b>Maßnahme C2</b>	<b>Straßenbahnerweiterung Nord TP1 + 2</b>
Zielbereich:	Verkehrerschließung Nord
Grundlage:	SVV-Beschluss 19/SVV/0023 Rahmenvereinbarung LHP/ETP/SWP vom 29.07.2015 Finanzierungsvereinbarung LHP/ViP/ETP vom 18.10.2017/10.11.2017
	
Erläuterung/ Sachstand:	Die Vorplanung der Gesamttrasse wurde abgeschlossen. Aktuell erfolgt die Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie die Erarbeitung diverser Gutachten. Weitere Planungsleistungen wurden ausgeschrieben bzw. werden für die Ausschreibung vorbereitet.
verantwortlicher Projektpartner:	SWP/ViP
aktueller Zeitplan: 2020 – 2022: Fertigstellung Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie Gutachten 2022 – 2024: Planfeststellungsverfahren und GVFG-Förderantrag 2025: Ausschreibung der Bauleistungen (TP1) 2025 – 2029: Bauausführung (TP1) ab 2030: Ausschreibung der Bauleistung (TP2) 2031 – 2033: Bauausführung (TP2)	

Kosten:	150 Mio. Euro (128 Mio. Euro Baukosten, 22 Mio. Euro Planungskosten)
Finanzierung:	Bund (GVFG), Land, LHP, ETP, SWP, ViP
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 09.12.2020

<b>Maßnahme C3</b>	<b>Grunderwerb Verkehrserschließung</b>
Zielbereich:	Verkehrerschließung Nord
Grundlage:	SVV-Beschluss 19/SVV/0023
	
Erläuterung/ Sachstand:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Satzung über das besondere Vorkaufsrecht nach § 25 des Baugesetzbuchs für den Bereich "Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden" am 06.03.2019 beschlossen (19/SVV/0024);</li> <li>- Ergänzung der Satzung nach Fertigstellung der Vorplanung der Tram-Trasse (19/SVV/1279) am 29.01.2020 beschlossen</li> <li>- alle betroffenen Grundstückseigentümer informiert</li> <li>- Verhandlungsgespräche aufgenommen</li> <li>- im Investitionsprogramm des Doppelhaushaltes 2020/21 entsprechende finanzielle Mittel zum Ankauf von Grundstücken beschlossen</li> </ul>

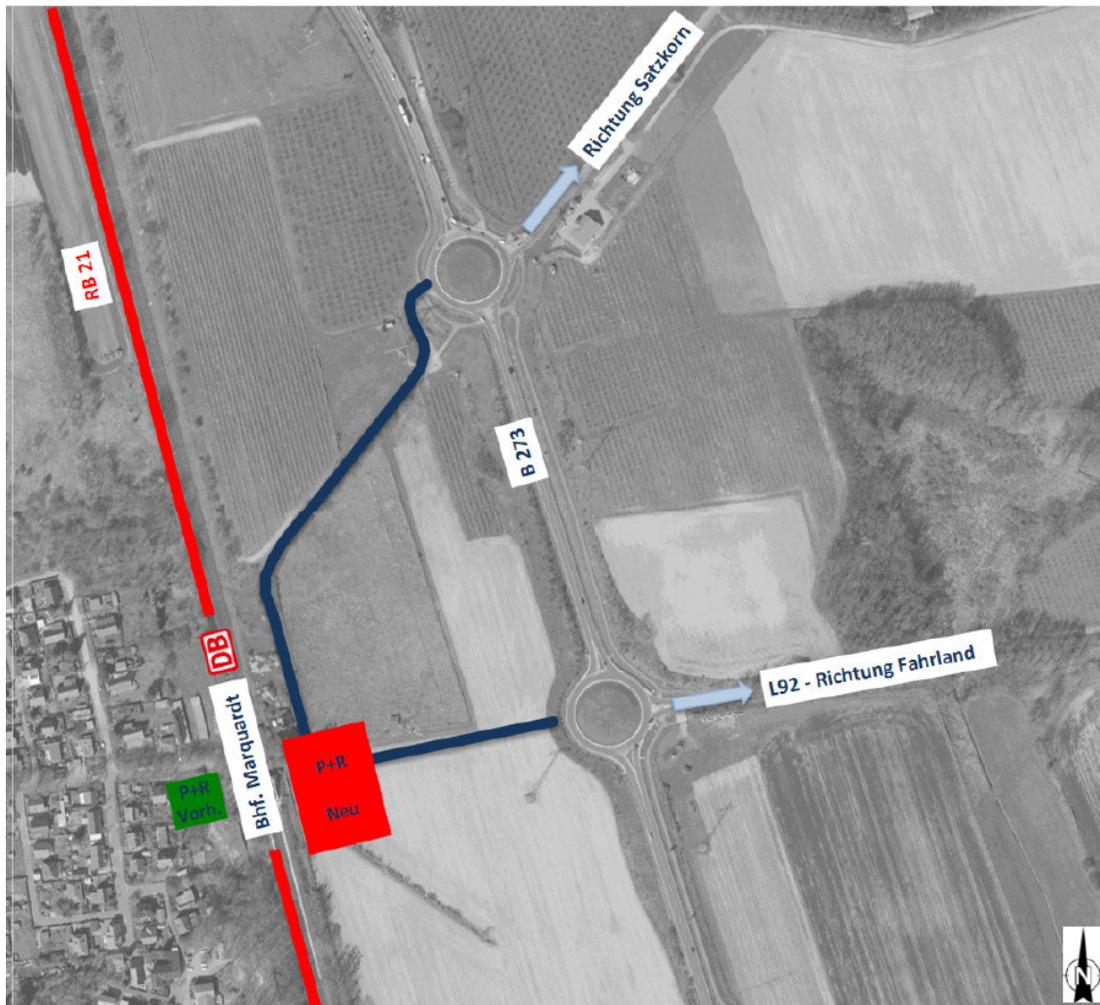
verantwortlicher Projektpartner:	LHP/1
aktueller Zeitplan:	Ankaufverhandlungen mit Abschluss von Kaufverträgen: 2019 - 2024
Kosten:	Bodenrichtwert der betroffenen Flurstücksflächen: ca. 2,6 Mio. Euro
Finanzierung:	Haushalt LHP
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 09.12.2020

<b>Maßnahme C4</b>	<b>Fahrzeugbeschaffung Tram</b>
Zielbereich:	Verkehrerschließung Nord
Grundlage:	offen
Erläuterung/ Sachstand:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Optionen von 3 (Busvorlaufbetrieb) und 5 (Tramerweiterung) zusätzlichen Fahrzeugen im Rahmen der aktuellen Fahrzeugbeschaffung von 25 Fahrzeugen</li> <li>- Ausschreibung wurde gestartet</li> <li>- Finanzierung in Abstimmung</li> </ul>
verantwortlicher Projektpartner:	SWP/ViP
aktueller Zeitplan: 2018/2019 Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen 2020/2021 Ausschreibung und Vergabe von 25 Fahrzeugen einschließlich Option 2022 Pflichtenheftphase und Fertigungsbeginn 2024/2025 Lieferung der Grundbestellung 2028/2029 Fertigung und Lieferung der Optionsfahrzeuge (Bedarf für Tramerweiterung)	
Kosten:	32 bis 34 Mio. Euro (8 Fahrzeuge, als Bestandteil der Gesamtausschreibung)
Finanzierung:	(Land), LHP, SWP, ViP
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 09.12.2020

<b>Maßnahme C5</b>	<b>Mobilitätsdrehscheibe Bhf. Marquardt</b>
Zielbereich:	Verkehrerschließung Nord
Grundlage:	P+R Konzept 2015 (15/SVV/0580)



Erläuterung/ Sachstand:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 100 KFZ-Stellplätze/ Erweiterungsfläche für weitere 100 Fahrzeuge</li> <li>• 40 Fahrradabstellplätze/ Erweiterungsfläche für weitere 40 Fahrräder</li> <li>• Zufahrten zur B 273</li> <li>• Ladeinfrastruktur E-Mobilität</li> <li>• Bushaltestelle mit 2 Busbahnsteigen + 3 Warte-/Ruhestellen</li> <li>• Begrünung mit Bäumen und Sträuchern</li> <li>• Prüfung erforderliche Ausstattungselemente, wie Toiletten, Bänke, Abfall-behälter, Sonnenschutz</li> </ul>
verantwortlicher Projektpartner:	LHP/4 – mit Kontakt zur DB AG und Grunderwerb

aktueller Zeitplan:	
Ausschreibung Planungsleistungen	Juli/August 2019
Beauftragung Planungsleistungen	September 2019
Vermessung	bis Ende 2019
Vorplanung	bis Juni 2020
Grunderwerb/Bauerlaubnisvertrag	an Ende 2020
Anmeldung zur Förderung	Dezember 2020
Entwurfsplanung	bis Ende Januar 2021
Öffentlichkeitsarbeit	ab I. Quartal 2021
Genehmigungsplanung	bis Juni 2021
Vergabe	bis September 2021 (wenn Genehmigung vorliegt)
Bau	frühestens ab Ende 2021
Kosten:	Planung ca. 205.000 € Bau 2,5 Mio. €
Finanzierung:	LHP, Fördermittel des Landes
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 09.12.2020

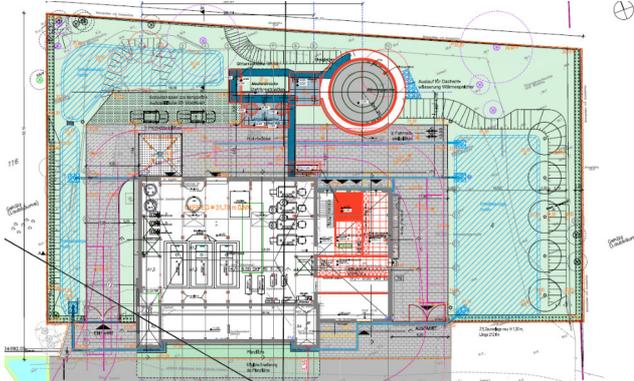
<b>Maßnahme C6</b>	<b>Radschnellweg</b>
Zielbereich:	Verkehrerschließung Nord
Grundlage:	Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen (DS 15/SVV/0585) Radverkehrskonzept der LH Potsdam (DS 17/SVV/0020)



Erläuterung/ Sachstand:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Herstellung einer direkten, qualitativ hochwertigen Radwegeverbindung in die Potsdamer Innenstadt</li> <li>- Gesamtlänge: ca. 4,6 km</li> <li>- Führungsform teilweise auf eigenständig geführten Fuß- und Radwegen sowie Fahrradstraßen</li> <li>- Bearbeitung in verschiedenen Teilabschnitten</li> </ul>
----------------------------	--

	<p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ingenieurplanung der Brücke über den Sacrow-Paretzer Kanal (in Vorbereitung)</li> <li>- Ingenieurplanung Abschnitt 1 - Am Fahrländer See (in Vorbereitung)</li> <li>- Abschnitt 2 - Ringstraße und Abschnitt 3 - Fahrländer Damm - Am Golfplatz nach Vorlage der ingenieurtechnischen Planungen</li> </ul>
verantwortlicher Projektpartner:	LHP/4
<p>aktueller Zeitplan:</p> <p>Beauftragung Planungsleistungen: 2021 (pandemiebedingte Verzögerung)</p> <p>Genehmigungsplanung: bis 2024</p> <p>Umsetzung: nach 2024</p>	
Kosten:	ca. 6,4 Mio. €
Finanzierung:	aktuelle und mittelfristige HH-Planung LHP und Fördermittel des Bundes und/oder des Landes Brandenburg
Umsetzungsstand:	

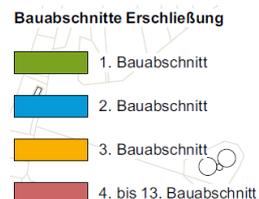
Stand: Statusbericht 09.12.2020

<b>Maßnahme:</b>	<b>Energiezentrale (Gebäudesanierung und Errichtung BHKW, Spitzenlastkessel, Wärmespeicher)</b>
<b>Zielbereich:</b>	Versorgung und Erschließung
<b>Grundlage:</b>	Rahmenvereinbarung vom 29.07.2015  Kooperationsvereinbarung EWP/ETP vom 20.07.2018
 <p>Perspektive Südfassade</p>	 <p>Lageplan Energiezentrale mit Außenanlagen</p>
<b>Erläuterung/ Sachstand:</b>	<p>Im ehemaligen Heizhaus soll die Energiezentrale für Kramnitz entstehen.</p> <p>Die bauliche Realisierung erfolgt durch eine Bauherrengemeinschaft aus ETP und EWP (Sanierung Hülle: ETP, nutzerspezifischer Ausbau und Ausstattung: EWP, Mieter des Gebäudes: EWP).</p> <p>Der Antrag zur Errichtung der energiewirtschaftlichen Anlagen und Betrieb der Energieanlagen über ein BlmSch-Verfahren beim LfU auf Antrag der EWP wurde im März 2020 eingereicht. Die Nachforderungen wurden eingereicht und eine Genehmigung bis Februar 2021 erwartet. Erste Stellungnahmen beteiligter Behörden liegen vor.</p>
<b>verantwortlicher Projektpartner:</b>	ETP/ EWP

aktueller Zeitplan:	
Hüllensanierung:	
bis 02/2021	Genehmigung erwartet
bis 06/2021	Ausschreibung und Vergabe für Sanierung und Ausbau inkl. Freianlagen
bis 06/2022	Bauausführung inkl. Freianlagen (12 Monate)
Energieanlagen:	
2./3. Quartal 2021	Ausschreibung und Vergabe Energieerzeugungskomponenten
15 Monate nach Vergabe	Lieferung und Installation der Hauptkomponenten
	sukzessive Erweiterung der Erzeugungsanlagen bis zum geplanten Endzustand in Abhängigkeit von der Bedarfsentwicklung
Kosten:	Gebäudehülle (ETP): 3,10 Mio. Euro-  Ausbau (EWP): 1,46 Euro  Ausstattung (EWP): 11,00 Mio. Euro
Finanzierung:	Gebäudehülle (ETP): NESUR-Förderung und Eigenmittel  Nutzerspezifischer Ausbau und Ausstattung (EWP): mit anteiliger Förderung EEG, KfW, REN+
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 09.12.2020

<b>Maßnahme D2:</b>	<b>Straßenbau/ Trink- und Schmutzwasser/ Beleuchtung</b>
Zielbereich:	Versorgung und Erschließung
Grundlage:	Entwicklungssatzung



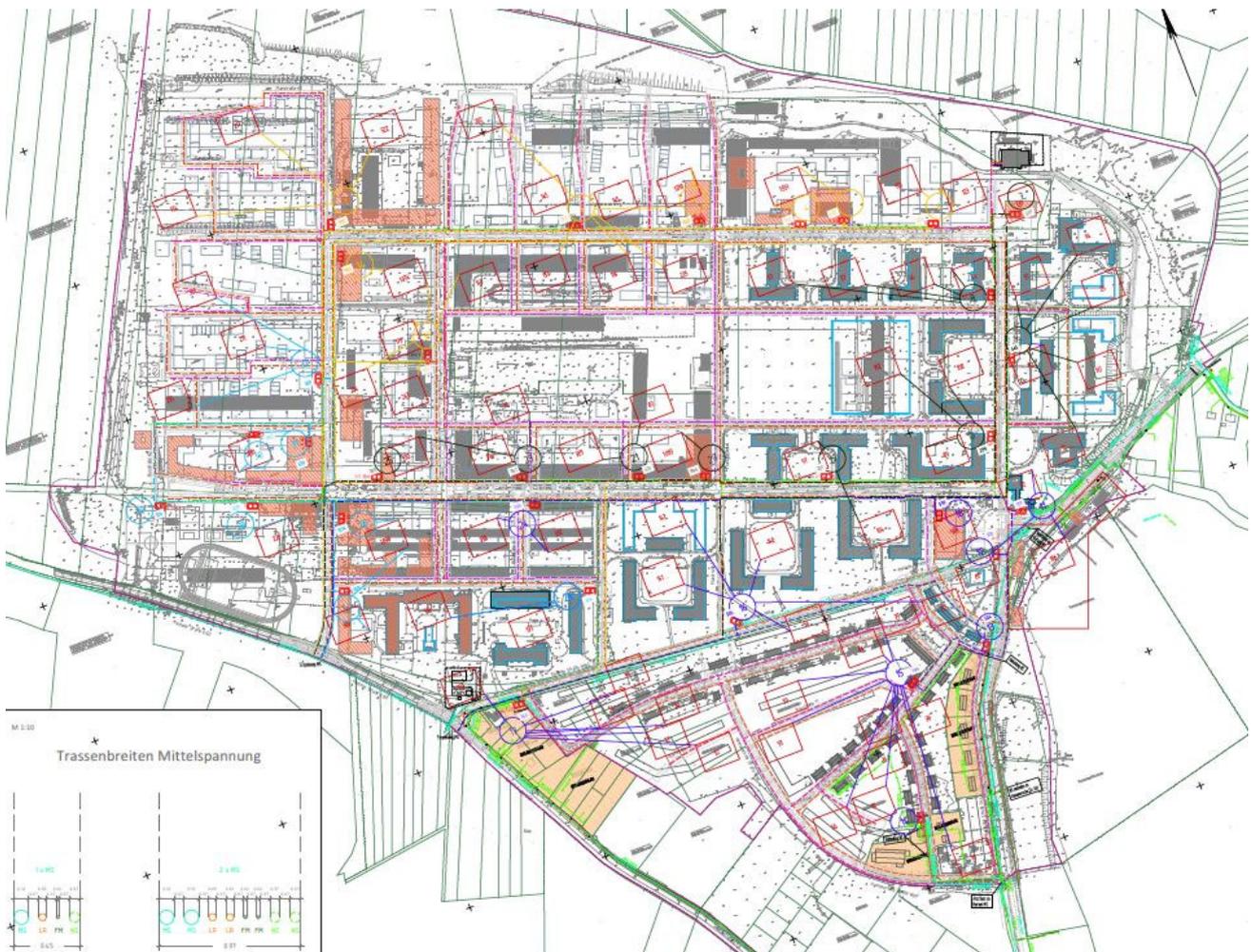
Übersicht Erschließungsmaßnahmen

Erläuterung/ Sachstand:	<p>Die Vorplanung für das Gesamtgebiet wurde, mit Ausnahme des 2. BA (Bergviertel), durch die Arge Erschließung im Mai 2020 abgeschlossen. Zurzeit wird die Entwurfsplanung für den 1. BA bis Ende November 2020 erarbeitet.</p> <p>Nach Aufstellung der Masterplanung für das Bergviertel wird für den 2. BA die weitere Objektplanung mit Aufstellung der Vorplanung ab Januar 2021 erarbeitet.</p> <p>Die Bearbeitung der Entwurfsplanung für den 3. BA hat im September 2020 begonnen. Es wird beabsichtigt diese bis zum Ende dieses Jahres abzuschließen. Als vorbereitende Maßnahme befinden sich die Bodenarchäologie und der vorbereitende Tiefbau in der Ausschreibung. Der Beginn ist für März/ April 2021 avisiert.</p>
verantwortlicher Projektpartner:	ETP/ EWP

aktueller Zeitplan:	
<u>1.BA:</u>	
4. Quartal 2020	Entwurfsplanung 1.BA
2. Quartal 2021	Beginn bodenarchäologische Grabungen
3. Quartal 2021	Baubeginn 1. BA
<u>2. BA:</u>	
1. Quartal 2021	Vorplanung 2. BA (nach Aufstellung der Masterplanung Bergviertel)
ab 2022	Baubeginn 2. BA
<u>3. BA:</u>	
2. Quartal 2021	Beginn bodenarchäologische Grabungen
4. Quartal 2020	Entwurfsplanung 3.BA (nach Abschluss des EU-Vergabeverfahrens)
3. Quartal 2021	Baubeginn 3. BA (nach Umsetzung der beauftragten natur- und artenschutzrechtlichen Maßnahme sowie Abschluss der Abbruchmaßnahmen)
Kosten:	ca. 125 Mio. Euro
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme EWP (V+E Vertrag)
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 09.12.2020

<b>Maßnahme D3</b>	<b>Leitungsgebundene innere Erschließung (Elt, Nahwärme und Gas)</b>
Zielbereich:	Versorgung und Erschließung
Grundlage:	Rahmenvereinbarung vom 29.07.2015 Kooperationsvereinbarung vom 20.07.2018



Übersichtsplan Eit (Stand Vorplanung)



Übersichtsplan Nahwärme (Stand Vorplanung)

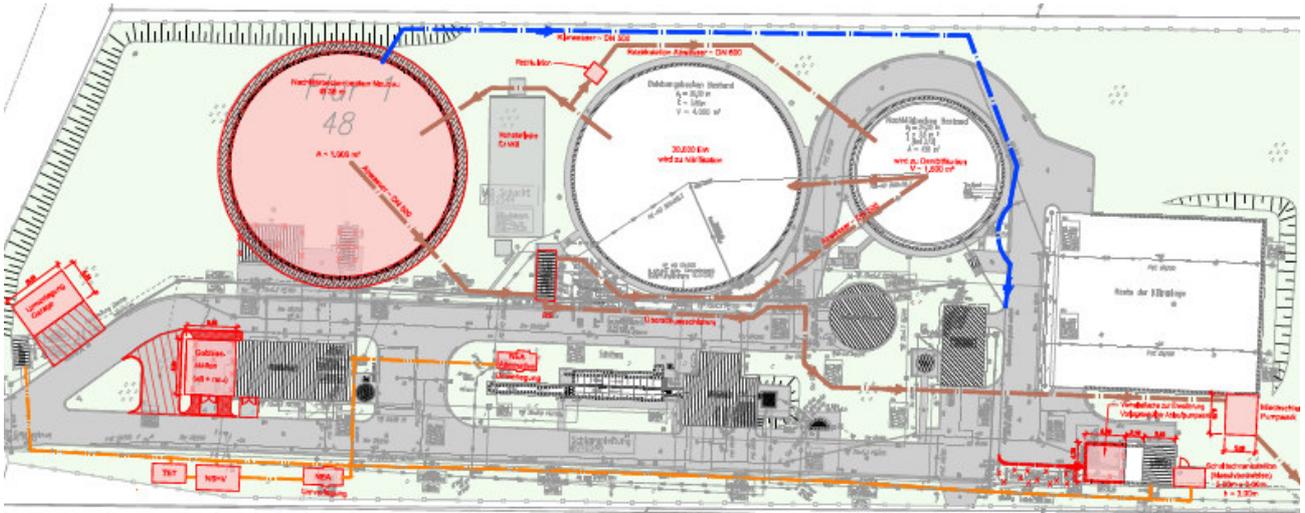


Übersichtslageplan Gas

Erläuterung/ Sachstand:	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planung LPH 1 und 2 für Gesamtgebiet liegt vor, Überarbeitung 2. BA Bergviertel in Abhängigkeit vom Masterplan notwendig</li> <li>2. Planung LPH 3 für 1. BA läuft</li> <li>3. Planung LPH 3 für 2. BA verzögert sich gem. Pkt.1.</li> <li>4. Planung ab LPH 3 für 3. BA wurde beauftragt und läuft</li> <li>5. aus der Verzögerung von Pkt. 1. kann der Zuwendungszeitraum REN+ nicht eingehalten werden; Entfall von FÖMI i. H. v. 450 T€: bei Neuauflage Förderprogramm wird der Zuwendungsantrag neu gestellt</li> </ol>
verantwortlicher Projektpartner:	SWP/EWP
aktueller Zeitplan: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 1. BA: Planungen bis 01/2022; Ausschreibungen und Vergaben bis 08/2022; Baudurchführung in mehreren Unterabschnitten von 04/2021 bis 12/2023</li> <li>2. 3. BA: Planung bis 04/2022; Ausschreibungen und Vergaben bis 09/2022; Baudurchführung in mehreren Teilabschnitten bis 05/2023</li> <li>3. 2. BA: Planung bis 04/2022; Ausschreibung und Vergabe bis 09/2022; Baudurchführung in Teilabschnitten ab 11/2022; Fertigstellung in Teilabschnitten ab 4/2024</li> <li>4. weitere Bauabschnitte nach Bedarf der weiteren Entwicklung bis 2038</li> </ol>	
Kosten:	Gesamtkosten: 2.140+18.387= 20.527 T€ (Planung + Baukosten nach KS der VP)
Finanzierung:	EWP, z. T. aus Zuwendungsprogramm REN+
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 09.12.2020

<b>Maßnahme D4</b>	<b>Erweiterung Kläranlage Satzkorn</b>
Zielbereich:	Versorgung und Erschließung
Grundlage:	Rahmenvereinbarung vom 29.07.2015 Kooperationsvereinbarung vom 20.07.2018 V+E Vertrag



Lageplanauszug Kläranlage Satzkorn

Erläuterung/ Sachstand:	Zur Entsorgung der im Einzugsgebiet anfallenden Abwässer muss die KA Satzkorn von derzeit 10.000 EW auf 30.000 EW erweitert werden. Das Projekt Erweiterung KA Satzkorn befindet sich derzeit in der Entwurfsplanung. Das Genehmigungsverfahren wird zuständigkeitshalber durch die LHP abgewickelt.
verantwortlicher Projektpartner:	SWP/EWP
aktueller Zeitplan:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2020 Entwurfs- und Genehmigungsplanung</li> <li>- 2021-2022 Genehmigungsverfahren + LP5 und 6</li> <li>- 2023-2024 Baumaßnahme</li> </ul>
Kosten:	ca. 15 Mio. Euro
Finanzierung:	V+E - Vertrag
Umsetzungsstand:	



Erläuterung/ Sachstand:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zeitliche Herausforderungen: Querung DBAG, Querung Wasserstraßen, Parallelverlegung in Bundes- und Landesstraßen</li> <li>- Vorplanung Trassenuntersuchung bei EWP am 10.12.2019 zur Prüfung durch die Fachbereiche eingegangen</li> </ul>
verantwortlicher Projektpartner:	SWP/EWP (dienstleistend für NGP)
aktueller Zeitplan:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dez. 2019: Übergabe Ergebnis Trassenuntersuchung (LPH 1-2 gemäß HOAI)</li> <li>- Januar 2020: Entscheidungsvorlage zur Vorzugstrasse erfolgt</li> <li>- 4. Quartal 2020: Entscheidungsvorlage (je nach Vorzugstrasse) ob Mitverlegung ADL+GAS / aufgrund der jetzt vorliegenden Entscheidung zum Umgang mit dem BKZ liegt vor</li> <li>- 4. Quartal 2020: LPH 3-5 gemäß HOAI, ggf. auch in Teilstrecken/ nur bei Singleverlegung Eit</li> <li>- 1. Quartal 2022: Ausschreibung Bauleistungen (ggf. auch getrennte Bauabschnitte)</li> <li>- 3. Quartal 2022: Baubeginn</li> <li>- 2 Quartal 2024: Bauende</li> </ul>
Kosten:	ca. 13 Mio. € / netto
Finanzierung:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Art der Finanzierung ist noch zu klären;</li> <li>- Prognoseberechnung eines baufeldspezifischen Baukostenzuschlages (BKZ) auf Basis der Vorplanung im 1.Quartal 2021 erfolgt</li> </ul>
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 09.12.2020

<b>Maßnahme D6</b>	<b>Regenerative Energieerzeugung (Geothermie, Solarthermie, Abwasserwärmerückgewinnung)</b>
Zielbereich:	Versorgung und Erschließung
Grundlage:	Rahmenvereinbarung vom 29.07.2015 Kooperationsvereinbarung vom 20.07.2018 Nutzungsvereinbarung Geothermie EWP/ ETP- offen-

Lageplanauszug



Lageplan Geothermie

Erläuterung/ Sachstand:	<u>Geothermie:</u> Variantenuntersuchung oberflächennahe Geothermie (Erdsonden und offene Brunnen) wurde abgeschlossen. Die Variante mit offenen Brunnen wird bevorzugt, da höhere Wärmeleistungen bei deutlich weniger Flächenbedarf und geringere Investitionskosten zu erwarten sind. Die Freigabe der Brunnenstandorte durch den ETP wird erwartet. Der Aufsuchungs- und Genehmigungsprozess (Anträge beim Landesbergbauamt Brandenburg, Probebohrungen, etc.) für die Probebohrung ist in Gang gesetzt. Die behördlichen Bearbeitungszeiten
----------------------------	---

	<p>dauern pandemiebedingt länger als erwartet. Deshalb wird parallel auch ein Wechsel von offenen Brunnen zu Erdsonden geprüft, da der Genehmigungsprozess sich deutlich unterscheidet. Derzeit laufen die Vorbereitungen für die Ausführung einer Probebohrung in der Nähe der Energiezentrale, deren Ergebnisse für beide Varianten der Geothermie verwertbar sind.</p> <p><u>Solarthermie:</u> Flächen für Solarthermie stehen gemäß vorliegender Masterplanung nicht zur Verfügung. Die Verwendung geeigneter Dachflächen ist nicht vor 2024 möglich. Daher kann die Umsetzung im Zuwendungszeitraum REN+ bis 2022 nicht mehr stattfinden.</p> <p><u>Abwasserwärmenutzung:</u> Die Technologie sowie der Einbauort (ADL von Krampnitz zur KA Satzkorn) wurden festgelegt. Vor dem Hintergrund der Zuwendung aus REN+ wird eine vorzeitige Realisierung geprüft.</p>
verantwortlicher Projektpartner:	EWP
<p>aktueller Zeitplan:</p> <p>Abwasserwärmenutzung: Planung bis 06/2021; Realisierung bis 06/2022  Geothermie: Planung bis 09/2021; Realisierung bis 06/2022  Solarthermie: verschoben</p>	
Kosten:	<p>Geothermie: 1.777 T€  Solarthermie: 482 T€  Abwasserwärmerückgewinnung: 650 T€</p>
Finanzierung:	<p>Geothermie: KfW und RENplus gesamt = 989 T€ soweit eine Realisierung im Zuwendungszeitraum REN+ wegen der lang anhaltenden Genehmigungsphase noch erreicht werden kann; andernfalls alternative Förderung in Abhängigkeit der zukünftigen Förderkulisse; Restbetrag ist Eigenanteil der EWP  Abwasserwärmerückgewinnung: KfW und RENplus gesamt= 402 T€; Restbetrag ist Eigenanteil der EWP;  Solarthermie: Eigenanteil der EWP; Höhe einer möglichen Förderung hängt von einer zukünftigen Förderkulisse zum Zeitpunkt der Realisierung und der daraus resultierenden Bewilligung statt.</p>
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 09.12.2020

<b>Maßnahme E1</b>	<b>Masterplanung</b>
Zielbereich:	Bauleitplanung und Städtebau
Grundlage:	Städtebauliche Wettbewerbsverfahren
 <p data-bbox="145 1093 751 1126">Übersicht Masterplanung und Masterplanung Bergviertel</p>	
Erläuterung/ Sachstand:	<p data-bbox="464 1200 1433 1402">Die Masterplanung für das neue Stadtquartier im Entwicklungsbereich Krampnitz beinhaltet Grundlagenplanungen zu Themen wie Städtebau, Freianlagen, Mobilität, sozialer Infrastruktur und dem angestrebten Nutzungsmix von Wohnen und Gewerbe. Dabei ist die Schaffung von dringend benötigtem neuem Wohnraum für Potsdamerinnen und Potsdamer ein grundlegendes Ziel.</p> <p data-bbox="464 1451 1433 1619">Der Beschluss des Masterplan (19/SVV/0205) bildet die Basis für die Entwicklung des neuen Stadtquartiers. Darauf folgen eine kontinuierliche Detaillierung auf Grund der Beteiligung in den Bebauungsplanverfahren (Höhen), die Anpassungen auf Grundlage der Detailplanung der Erschließung sowie das Implementieren von hochbaulichen Planungen.</p> <p data-bbox="464 1668 1433 1765">2019 begann das städtebauliche Wettbewerbsverfahren für die Erarbeitung des Masterplans für das Bergviertel, das Ende 2020 abgeschlossen sein wird.</p>
verantwortlicher Projektpartner:	ETP

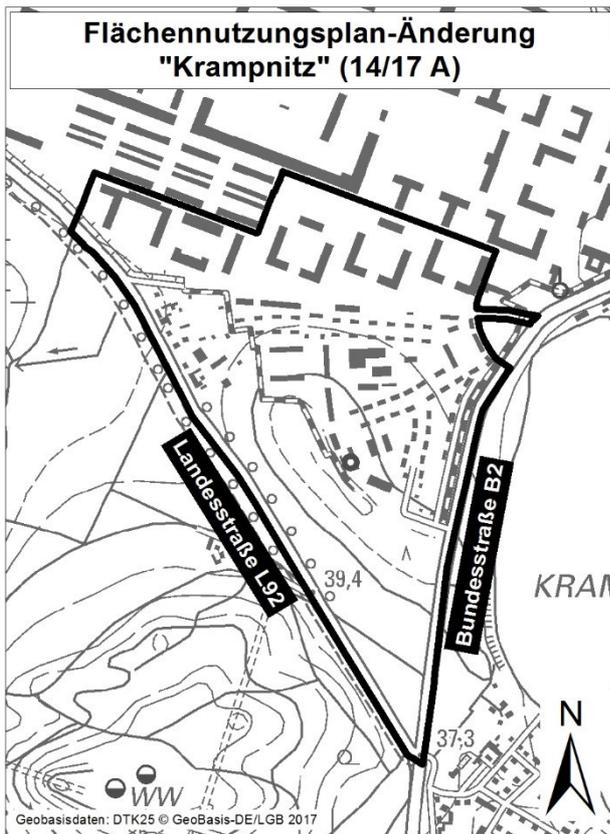
aktueller Zeitplan:	
seit 04/2020	Bearbeitung der Masterplanung Bergviertel
1. Quartal 2021	Vorstellung der Masterplanung Bergviertel im Forum
anschließend	Beginn des Bebauungsplanverfahrens
Kosten:	ca. 200.000 Euro für die Masterplanung Bergviertel
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 09.12.2020

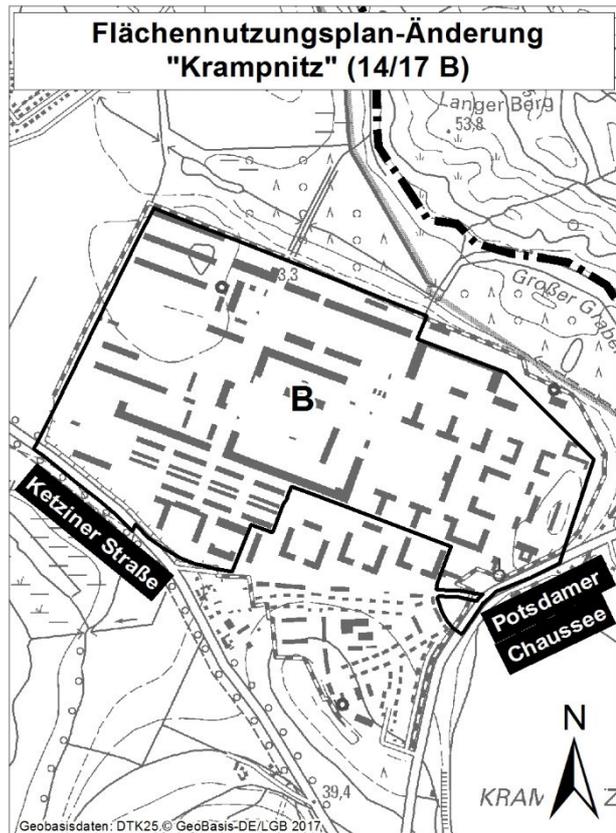
<b>Maßnahme E2</b>	<b>Zielabweichungsverfahren</b>
Zielbereich:	Bauleitplanung und Städtebau
Grundlage:	BauGB Anpassung an die Ziele der Raumordnung
Erläuterung/ Sachstand:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- November 2012: Antrag auf Zielabweichung für die Entwicklung der ehem. Kaserne Krampnitz bei der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung (GL)</li> <li>- April 2013: Zielabweichungsbescheid mit Auflagen</li> <li>- April 2019: Beschluss Masterplan (19/SVV/0205) für ca. 10.000 EW</li> <li>- Verständigung mit dem MLUL und dem MIL über die weitere Auflagenerfüllung</li> <li>- Beauftragung einer Verkehrswirkungsanalyse</li> <li>- Juni 2020: Abgabe Verkehrswirkungsanalyse mit Luftschadstoffuntersuchung bei der GL</li> <li>- Prüfung durch GL</li> <li>- Oktober 2020: Anforderung der GL zu ergänzenden Informationen</li> </ul>
verantwortlicher Projektpartner:	LHP/4
aktueller Zeitplan:  Dezember 2020: abschließende Klärung mit der GL	
Kosten:	-
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 09.12.2020

<b>Maßnahme E3</b>	<b>FNP-Änderungen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ „Krampnitz“ (14/17 A)</li> <li>▪ „Krampnitz“ (14/17 B)</li> </ul>
Zielbereich:	Bauleitplanung und Städtebau
Grundlage:	Beschluss Entwicklungssatzung (13/SVV/0253) präzisierender Aufstellungsbeschluss (17/SVV/0240)



Geltungsbereich der FNP-Änderung „Krampnitz“ (14/17 A)



Geltungsbereich der FNP-Änderung „Krampnitz“ (14/17 B)

Erläuterung/ Sachstand:	<p>Um die Entwicklungsziele im Entwicklungsbereich Krampnitz zu erreichen, sind Bebauungspläne aufzustellen. Diese müssen gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt werden können. Der aufzustellende Bebauungsplan 141 „Entwicklungsbereich Krampnitz“ und seine Teilpläne können aus den aktuellen Darstellungen des wirksamen FNP nicht vollständig entwickelt werden. Daher war und ist eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich. Aus organisatorischen Gründen wurde die Änderung in zwei Teilbereiche und zwei Planverfahren untergliedert:</p> <p><i>FNP-Änderung „Krampnitz“ (14/17 A)</i>  Das Änderungsverfahren ist abgeschlossen. Mit Bekanntmachung der Genehmigung im Amtsblatt Nr. 10 vom 8. August 2019 ist die FNP-Änderung wirksam geworden.</p>
----------------------------	--

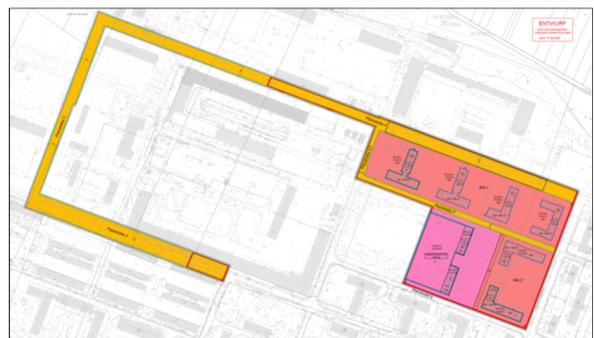
	<p><i>FNP-Änderung „Kramnitz“ (14/17 B)</i></p> <p>Das Änderungsverfahren wurde mit der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden eingeleitet (7. Juni bis 17. Juli 2019). Das förmliche Beteiligungsverfahren fand vom 19.10.2020 bis 20.11.2020 statt. Da die Unterlage zur Änderung des Landschaftsplans nicht mit auslag, wird die Änderung 14/17B vom 07.12.2020 bis 15.01.2021 erneut ausgelegt.</p>
verantwortlicher Projektpartner:	LHP / 4
aktueller Zeitplan 14/17B:	
Feststellungsbeschluss:	Q1/2021
Genehmigungsverfahren:	Q2/2021
Wirksamwerden:	Q3/2021
Kosten:	-
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 09.12.2020

<b>Maßnahme E4</b>	<b>Bauleitplanung</b>
Zielbereich:	verbindliche Bauleitplanung und Städtebau
Grundlagen:	<p>Beschluss Entwicklungssatzung für den Entwicklungsbereich Krampnitz (13/SVV/0253) vom 05.06.2013</p> <p>Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 141 „Entwicklungsbereich Krampnitz“ (14/SVV/0164) vom 02.04.2014</p> <p>präziserer Aufstellungsbeschluss zur Aufstellung von Teil-Bebauungsplänen (17/SVV/0240) vom 03.05.2017</p> <p>Beschluss zur städtebaulich-landschaftsplanerischen Masterplanung „Stadtquartier Potsdam-Krampnitz“ zur weiteren Konkretisierung der Entwicklungsziele (19/SVV/0205) vom 03.04.2019</p>



Nr. 141-1 „Klinkerhöfe Süd“



Nr. 141-3 „Klinkerhöfe Nord“



Nr. 141-4 „Klinkerhöfe Ost“



Nr. 141-5A „Eingangsbereich an der Bundesstraße 2“



Nr. 141-5B „Uferpark“



Bebauungsplan Nr. 141-6 „Park/Luch/Feldflur“

Bebauungsplan Nr. 141-7 „Zentrum West“

Bebauungsplan Nr. 141-8 „Schule“

Bebauungsplan Nr. 141-9 „Heidequartier“

Bebauungsplan Nr. 141-10 „Schau ins Land“

<p>Erläuterung/ Sachstand:</p>	<p>Der Bebauungsplan Nr. 141 soll gemäß des Aufstellungsbeschlusses (14/SVV/0164) entsprechend des Entwicklungsfortschritts in eigenständigen Teil-Bebauungsplänen aufgestellt werden. Dementsprechend befinden sich folgende Teil-Bebauungspläne aktuell im Verfahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-1 „Klinkerhöfe Süd“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-2 „Bergviertel“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-3 „Klinkerhöfe Nord“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-4 „Klinkerhöfe Ost“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-5A „Eingangsbereich an der Bundesstraße 2“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-5B „Uferpark“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-6 „Park/Luch/Feldflur“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-7 „Zentrum West“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-8 „Schule“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-9 „Heidequartier“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-10 „Schau ins Land“</li> </ul> <p>Bauvorhaben können auf der Grundlage des § 33 (1) BauGB vor dem Satzungsbeschluss genehmigt werden, wenn die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung durchgeführt wurde, anzunehmen ist, dass das Vorhaben den künftigen Festsetzungen des Bebauungsplans nicht entgegensteht und die Erschließung gesichert ist.</p> <p>Danach bestehen Baurechte innerhalb der Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 141-5A (Satzungsbeschluss vom 06.03.2019, 19/SVV/0050) sowie Nr. 141-1 und Nr. 141-4 (Verfahrensstand nach § 33 (1) BauGB).</p> <p>Der Bebauungsplan Nr. 141-3 lag im Juni/Juli 2020 öffentlich aus, parallel erfolgte die erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.</p> <p>Zu den Bebauungsplänen Nr. 141-6 bis Nr. 141-10 sind im Juni/Juli 2019 die frühzeitigen Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchgeführt worden.</p> <p>Zum Bebauungsplan Nr. 141-5B sind im Juli/August 2017 die frühzeitigen Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchgeführt worden. Im Ergebnis ist vor der Fortsetzung des Verfahrens ein Zustimmungsverfahren nach § 4 Abs. 4 LSG-VO „LSG Königswald“ erforderlich.</p> <p>Die Bebauungsplanverfahren können erst nach Einigung mit der GL weitergeführt werden.</p>
<p>verantwortlicher Projektpartner:</p>	<p>ETP</p>

aktueller Zeitplan:

**Bebauungsplan Nr. 141-2 „Bergviertel“**

- |                    |   |
|--------------------|---|
| 4. Quartal 2020    | Fertigstellung der Masterplanung und verwaltungsinterne Mitzeichnung<br>Erarbeitung Vorentwurf Planzeichnung und Begründung |
| 1. Quartal 2021    | Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB und<br>Beteiligung der Behörden und TÖBs nach § 4 Abs. 1 BauGB |
| 3. Quartal 2021    | öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und erneute Beteiligung<br>der Behörden und TÖBs nach § 4 Abs. 2 BauGB          |
| 1./2. Quartal 2022 | Satzungsbeschluss und Bekanntmachung im Amtsblatt   |

**Bebauungsplan Nr. 141-3 „Klinkerhöfe Nord“**

- |                    |   |
|--------------------|---|
| 1./2. Quartal 2021 | Satzungsbeschluss und Bekanntmachung im Amtsblatt |
|--------------------|---|

**Bebauungsplan Nr. 141-5B „Uferpark“**

- |                    |  |
|--------------------|--|
| 3. Quartal 2021    | Zustimmungsverfahren nach § 4 Abs. 4 LSG-VO „LSG Königswald“   |
| 4. Quartal 2021    | Erarbeitung Entwurf Planzeichnung und Begründung   |
| 1. Quartal 2021    | Öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und erneute Beteiligung<br>der Behörden und TÖBs nach § 4 Abs. 2 BauGB |
| 2. Quartal 2022    | Abwägung der Stellungnahmen und Verfahrensstand nach § 33 Abs. 1<br>BauGB  |
| 3./4. Quartal 2022 | Satzungsbeschluss und Bekanntmachung im Amtsblatt  |

**Bebauungsplan Nr. 141-6 „Park/Luch/Feldflur“**

- |                    |   |
|--------------------|---|
| 4. Quartal 2020    | Erarbeitung Entwurf Planzeichnung und Begründung  |
| 1. Quartal 2021    | Öffentliche Auslegung nach §3 Abs. 2 BauGB und erneute Beteiligung<br>der Behörden und TÖBs nach § 4 Abs. 2 BauGB |
| 2. Quartal 2021    | Abwägung der Stellungnahmen und Verfahrensstand nach § 33 Abs. 1<br>BauGB   |
| 3./4. Quartal 2021 | Satzungsbeschluss und Bekanntmachung im Amtsblatt   |

**Bebauungsplan Nr. 141-7 „Zentrum West“**

- |                    |  |
|--------------------|--|
| 4. Quartal 2020    | Erarbeitung Entwurf Planzeichnung und Begründung   |
| 1. Quartal 2021    | Öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und erneute Beteiligung<br>der Behörden und TÖBs nach § 4 Abs. 2 BauGB |
| 3./4. Quartal 2021 | Satzungsbeschluss und Bekanntmachung im Amtsblatt  |

**Bebauungsplan Nr. 141-9 „Heidequartier“**

4. Quartal 2020/ Erarbeitung Entwurf Planzeichnung und Begründung  
1. Quartal 2021

4. Quartal 2021/ Satzungsbeschluss und Bekanntmachung im Amtsblatt  
1. Quartal 2022

**Bebauungsplan Nr. 141-8 „Schule“ und Nr. 141-10 „Schau ins Land“**

folgen

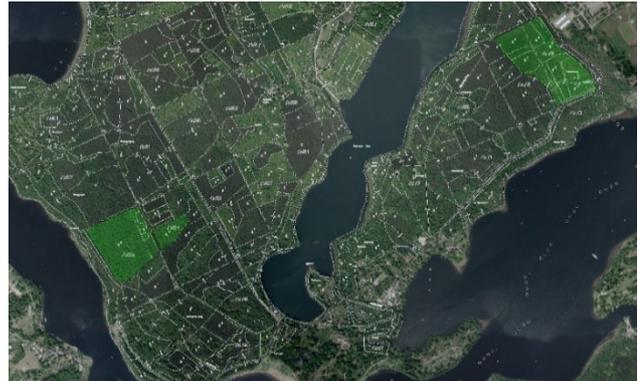
Kosten:	insgesamt ca. 1,3 Mio. € inkl. Gutachten
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 09.12.2020

<b>Maßnahme E5/6</b>	<b>Artenschutz</b>
Zielbereich:	Bauleitung und Städtebau
Grundlage:	Entwicklungssatzung



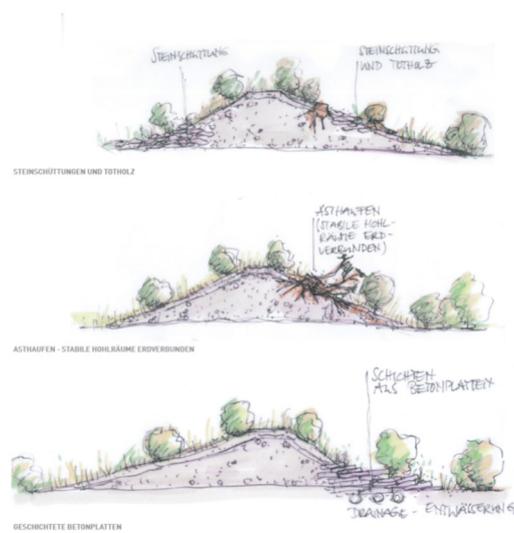
Ehemalige Deponie Golm (Ersatzfläche)



Königswald (Ersatzflächen Waldameise)



Fledermausersatzquartier (bat house)



Prinzipskizze Limes Büro FUGMANN JANOTTA PARTNER



Waldameisen



Zauneidechse



Fledermäuse

Erläuterung/  
Sachstand:

Durch das jahrelange Brachliegen des Kasernenareals sind viele wertvolle Strukturen entstanden, die Habitats für verschiedene Artengruppen vermuten ließen- aus diesem Grund wurden im Jahr 2014 die Avifauna, Fledermäuse, Reptilien, Amphibien, xylobionte Käferarten Eremit und Heldbock, Tagfalter, Heuschrecken und Libellen erfasst. Diese gilt es zu schützen, was insbesondere während der Bauzeit, zahlreiche Umsiedlungs- und Ersatzmaßnahmen notwendig macht. Im Jahr 2019 erfolgte eine Aktualisierung des Gutachtens für Avifauna, Fledermäuse, xylobionte Käferarten und teilweise Amphibien und eine Kartierung von Teilbereichen hinsichtlich der geschützten Waldameise.

Die Kartierungen sind in der Regel alle 5 Jahre zu erneuern, da sich durch die Weiterentwicklung des Standortes auch Veränderungen in der Artenzusammensetzung durch veränderte Habitatstrukturen ergeben.

Die ehemalige Deponie Golm dient der Ausgleichsmaßnahme für ca. 3.000 Zauneidechsen und Brutvögeln wie Girlitz, Neuntöter, Steinschmätzer, Bluthänfling und Flussregenpfeifer. Die Maßnahme auf dem Deponiekörper selbst ist umgesetzt und es laufen noch Pflegeleistungen für die Pflanzungen.

Die Flächen angrenzend an den Deponiekörper konnten aufgrund von noch laufenden städtischen „Rekultivierungsmaßnahmen“ zur Deponie noch nicht umgesetzt werden, eine Bearbeitung der Flächen kann erst nach Abschluss der städtischen Bautätigkeiten erfolgen. Die ersten ca. 600 Zauneidechsen sind bereits 2019/ 2020 auf die Deponie in Golm umgesiedelt worden. Weitere Umsiedlungen sind ab April 2021 geplant.

Ein Teil der geschützten Waldameisen wurden 2020 im Zusammenhang mit Rückbaumaßnahmen im Technikbereich 1.BA und mit dem Bau der Grundschule in den Königswald umgesiedelt. Die nächsten Umsiedlungen sind ab März 2021 geplant.

Die Umsetzung des „Limes“ bzw. die Gestaltung des Übergangsbereiches der Döberitzer Heide dient als Arten- und Naturschutzmaßnahme. Das Verfahren zur Vergabe von Planungsleistungen soll im 1. Quartal 2021 begonnen werden. Die genaue Planung soll in 2021 erfolgen, so dass im 2. Quartal 2022 mit der baulichen Umsetzung begonnen werden kann.

Weiterhin ist die Planung und die bauliche Umsetzung von Ersatzquartieren für Fledermäuse erforderlich. Hierzu wurde bereits ein Gesamtkonzept erarbeitet, welches im September 2020 mit der Fachbehörde abgestimmt wurden ist. Die genaue weitere Planung von Maßnahmen erfolgt ab dem 4. Quartal 2020. Die ersten Umsetzungen von Maßnahmen soll bereits vor der Schwärmphase im April 2021 mit der Aufstellung von sogenannten „bat houses“ erfolgen. Weitere Maßnahmen, wie die Ersatzquartierlösung zu Haus 9/K12 soll ab 2022 baulich umgesetzt werden. Auch die Herrichtung eines ehemaligen Pumpenhauses für Fledermäuse soll im Jahr 2021 begonnen werden.

verantwortlicher Projektpartner:	ETP
aktueller Zeitplan:	
<b>Waldameisen</b>	
ab März 2021	Umsiedlungsmaßnahmen geschützte Waldameisen in den Königswald
<b>Fledermäuse</b>	
4.Quartal 2020	Planung von Winterersatzquartieren– u.a. Lösung Haus 9/K12 und Pumpenhaus
Mitte 2021 sowie Anfang 2022	bauliche Umsetzung
Ende 4. Q. 2020 bis Ende 1. Q. 2021	Herstellung und Aufbau von „bat houses“ als Sommerquartiere
<b>Limes</b>	
ab Ende 2020	Planung
<b>Zauneidechsen</b>	
2021	Umsiedlungsmaßnahmen von Zauneidechsen auf die Deponie Golm
2.Quartal 2021	endgültige Fertigstellung aller Maßnahmen an der Deponie Golm
Kosten:	5,3 Mio. Euro (Limes, Pufferzone, Deponie Golm, Fledermausersatzquartiere)  2020/ 2021 ca. 400.000 Euro jährlich für weitere Maßnahmen
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 09.12.2020

<b>Maßnahme E7</b>	<b>Altlastensanierung</b>
Zielbereich:	Bauleitplanung und Städtebau
Grundlage:	Treuhändervertrag
	
Gebäude K27	
Erläuterung/ Sachstand:	Das ehemalige Werkstattgebäude (K27) wurde so saniert und umgebaut, dass eine Nachnutzung als Kindertagesstätte möglich ist. Die Baumaßnahme ist beendet.
verantwortlicher Projektpartner:	ETP
aktueller Zeitplan:	
07/2020	Bauende
Kosten:	330.000 Euro
Finanzierung:	80 % Förderung, 20 % Eigenanteil
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 09.12.2020

<b>Maßnahme E8</b>	<b>Kampfmittelbeseitigung</b>
Zielbereich:	Bauleitplanung und Städtebau
Grundlage:	Kampfmittelverordnung für das Land Brandenburg (KampfmV)
	
Kampfmittel	
Erläuterung/ Sachstand:	<p>Bedingt durch die ehemals militärische Nutzung sind auf der gesamten Liegenschaft verfüllte Splittergräben und Manndeckungen bekannt, die beräumt werden müssen. Auch außerhalb der bekannten Belastungen werden flächig Vergabungen von Kampfmitteln verortet und beräumt. Alle erdberührten Arbeiten sind durch Feuerwerker zu begleiten.</p> <p>Durch die bestehende Rahmenvereinbarung können kontinuierlich Arbeiten kampfmitteltechnisch begleitet werden.</p>
verantwortlicher Projektpartner:	ETP
aktueller Zeitplan:	kontinuierlich

Kosten:	ca. 5,5 Mio. Euro
Finanzierung:	vorerst Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme, Refinanzierung Land
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 09.12.2020

<b>Maßnahme E9</b>	<b>Waldumwandlung</b>
Zielbereich:	Bauleitplanung und Städtebau
Grundlage:	Entwicklungssatzung
 <p><b>Legende</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Entwicklungsbereich Krampnitz</li> <li>— Bestandsgebäude</li> </ul> <p><b>Waldeigenschaft gemäß LWaldG Bbg</b></p> <p>Jahr der Feststellung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 2018</li> <li>■ 2019</li> </ul>	
Übersicht Waldumwandlung	
Erläuterung/ Sachstand:	<p>Im Entwicklungsbereich Krampnitz befinden sich aktuell ca. 48 ha Wald im Sinne LWaldG Brandenburg. Davon befinden sich ca. 36 ha auf unversiegelten Flächen. Das derzeit abgestimmte Kompensationsverhältnis für erforderliche Erstaufforstungsmaßnahmen beträgt 1:0,75, wobei ca.80 % bis 90 % mit Laubgehölzen aufzuforsten sind. Damit ergibt sich bei dem abgestimmten Verhältnis insgesamt eine Erstaufforstungsmaßnahmen von ca. 27 ha. Bereits ca. 22,9 ha sind vertraglich gebunden. Mehr als die Hälfte davon wurde bereits durch Waldumwandlungsgenehmigungen in Anspruch genommen. Derzeit wird aufgrund der Größe der umzuwandelnden Waldfläche eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.</p>

verantwortlicher Projektpartner:	ETP
aktueller Zeitplan:  2020-2021: 2021:	Umweltverträglichkeitsprüfung mit UVP-Bericht ggf. weitere Flächenbindung
Kosten:	ca. 1,9 Mio. Euro (Kostenerhöhung durch geringere Verfügbarkeit von Waldumwandlungsflächen)
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 09.12.2020

<b>Maßnahme E10</b>	<b>Rückbau Technikbereiche</b>
Zielbereich:	Bauleitplanung und Städtebau
Grundlage:	Masterplanung
	
Übersicht Rückbau Technikbereich 1	Übersicht Rückbau Technikbereich 2
Erläuterung/ Sachstand:	<p>Zur Baufeldfreimachung wird der Rückbau aller baulichen Anlagen im Technikbereich 1 durchgeführt. Die oberirdischen Gebäudeteile sind weitestgehend rückgebaut. Es erfolgen die Entsiegelung und der Rückbau der Versorgungsleitungen sowie die Aufbereitung des Betons zur weiteren Nutzung. Anfallende Rückbaumaterialien werden nach Beprobung entsorgt.</p> <p>Zur Baufeldfreimachung ist weiterhin der Rückbau aller baulichen Anlagen im Technikbereich 2 geplant.</p>
verantwortlicher Projektpartner:	ETP
aktueller Zeitplan:	
03/2020 – 03/2021	Rückbau Technikbereich 1
01/2021 – 12/2021	Rückbau Technikbereich 2 (Ausschreibung wird vorbereitet)
Kosten:	ca. 14,4 Mio. Euro

Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 09.12.2020

<b>Maßnahme F1</b>	<b>Forum</b>
Zielbereich:	Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung
Grundlage:	Treuhandervertrag
 <p>Ausschnitt Homepage</p>	
Erläuterung/ Sachstand:	In Abhängigkeit der pandemiebedingten Situation ist ein Relaunch des Forums 2021 verbunden mit Terminierungen der unterschiedlichen Maßnahmen geplant.
verantwortlicher Projektpartner:	ETP
<b>aktueller Zeitplan:</b>  04/2020                      Abstimmung, Terminierungen und Vorbereitung des Relaunch des Forum Krampnitz  ab 2021                        regelmäßige Veranstaltung des Forum Krampnitz	

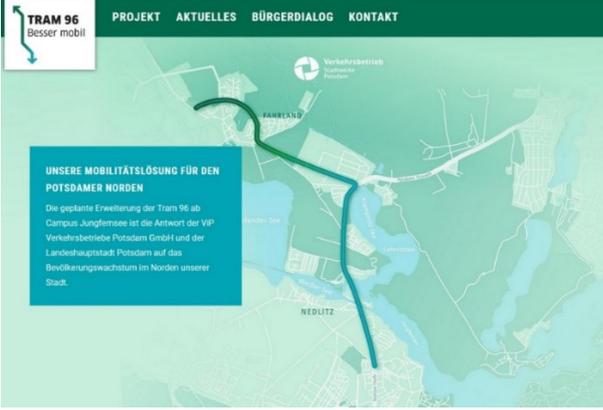
Kosten:	-
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 09.12.2020

<b>Maßnahme F2</b>	<b>Homepage / Führungen / Veranstaltungen</b>
Zielbereich:	Öffentlichkeitsarbeit
Grundlage:	Treuhandervertrag
 <p>Ausschnitt Homepage</p>	
Erläuterung/ Sachstand:	<p>Unterschiedliche Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit werden kontinuierlich geplant und umgesetzt. Dazu gehören beispielsweise öffentliche Führungen durch den Entwicklungsbereich, um interessierte Bürgerinnen und Bürger über die Planungen für das neue Stadtquartier zu informieren. Coronabedingt wurden die Führungen im Zeitraum von April bis Juli 2020 ausgesetzt, danach jedoch unter Einhaltung von Sicherheits- und Hygieneregeln fortgeführt und um zahlreiche zusätzliche Termine bis in den Oktober hinein ergänzt.</p> <p>Zudem wurde mit der Projektwebsite Krampnitz.de ein zentraler Informationspunkt im digitalen Raum geschaffen, der laufend aktualisiert und erweitert wird.</p> <p>Weitere Maßnahmen betreffen die Durchführung von Informationsveranstaltungen, die Erstellung von Publikationen wie Broschüren und Flyern, die öffentlichkeitswirksame Gestaltung des Entwicklungsbereiches mit Bannern und Bauschildern sowie die Produktion von Inhalten für digitale Kanäle.</p> <p>Im Jahr 2021 sind, wenn coronabedingt möglich, weitere öffentliche Veranstaltungen geplant.</p>
verantwortlicher Projektpartner:	ETP

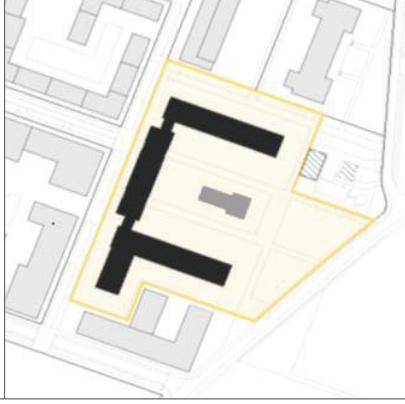
aktueller Zeitplan:	
08/2020	Die kostenfreien öffentlichen Führungen durch den Entwicklungsbereich finden wieder statt  Die Planung und Umsetzung der Maßnahmen erfolgen fortlaufend. Nach Ostern erfolgen im Sommer ggf. weitere Veranstaltungen.
Kosten:	ca. 300.000 Euro in 2021
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 09.12.2020

<b>Maßnahme F3</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit zur Tram-Trasse</b>
Zielbereich:	Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung
Grundlage:	Beschluss 19/SVV/0023
	
Erläuterung/ Sachstand:	Mit der Fertigstellung der Vorplanung für die Tram-Erweiterung in den Potsdamer Norden wird die geplante Tram-Trasse der interessierten Öffentlichkeit präsentiert und mit ihr in einem Beteiligungsverfahren erörtert. Aufgrund der Eindämmungsverordnung zur Corona-Pandemie konnten geplante Veranstaltungen in den Ortsteilen Neu Fahrland und Fahrland nicht stattfinden. Dafür wurde der Online-Dialog durchgeführt und die Fragen der Bürgerinnen und Bürger werden mit den entsprechenden Antworten in den Ortsteilen verteilt.
verantwortlicher Projektpartner:	SWP/ViP
aktueller Zeitplan: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Homepage tram96.de gestartet</li> <li>- Online-Dialogs durchgeführt</li> <li>- Verteilung der Fragen und Antworten zur Trasse im Dezember 2020 in den Ortsteilen</li> <li>- Durchführung von Veranstaltungen in den Ortsteilen Fahrland und Neu Fahrland vsl. im Januar 2021 in Abhängigkeit der dann geltenden Eindämmungsbestimmungen</li> </ul>	
Kosten:	-
Finanzierung:	ViP
Umsetzungsstand:	

# AUSSCHREIBUNG IM IV. QUARTAL 2020 DURCH DEN ENTWICKLUNGSTRÄGER

## TORGEBAUDE



**Grundstücksgröße**

ca. 21.000 m<sup>2</sup>

**Planungsrecht**

Bebauungsplan Nr. 141-1

„Entwicklungsbereich Kramnitz-Klinkerhöfe Süd“ (Planreife)

**BGF**

bis zu 14.500 m<sup>2</sup>

**Art d. baulichen Nutzung**

Urbanes Gebiet

**Denkmalschutz**

Einzeldenkmal

**Vergabeverfahren**

Konzeptvergabe in einer Stufe:

Preis 40 %

Nutzungskonzept 60 %

**Ausschreibungszeitraum**

ab Oktober 2020

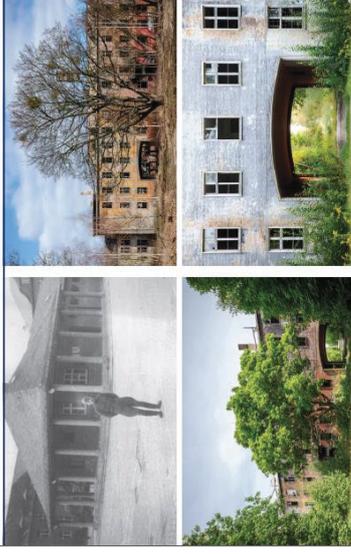
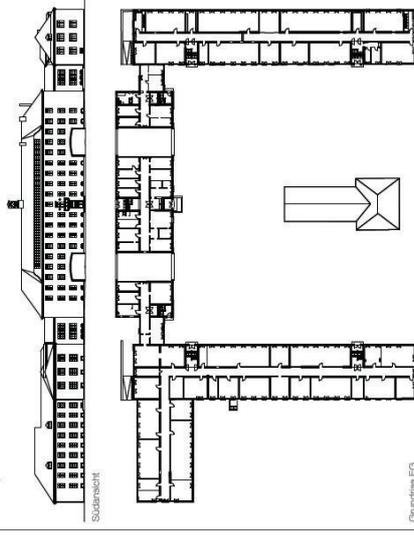
**NUTZUNGSEIDEE**

Das Torgebäude hat seiner besonderen Architektur wegen großes Potential, zu einem inspirierenden Ort für technologieorientierte und innovative Unternehmen, z. B. für Firmen der Kreativwirtschaft oder der IT-Branche.

Als „Kreativhaus“ eignet es sich auch für vielfältige Arbeitswelten:

für Werkstätten und Manufakturen wie für Ateliers und (ungewöhnliche) Büroräume mit Co-Working-Charakter.

Besondere Wohnformen, wie z. B. Clusterwohnen, sowie ein Hotel oder Boardinghaus könnten die Nutzungen sinnvoll ergänzen.





Verkehrsplanung

# ÖPNV-Angebotskonzept Kramnitz

29.09.2020

ViP Verkehrsbetrieb Potsdam  
Abteilung Verkehrsplanung (TVP)

## ***Inhalt***

<b>1</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen .....</b>	<b>5</b>
2.1	Quartier Krampnitz und Bevölkerungsentwicklung.....	5
2.2	SPNV-Angebot und Mobilitätsdrehscheibe Bhf Marquardt .....	7
2.3	Infrastrukturelle Restriktionen im Bestandsnetz .....	8
<b>3</b>	<b>Verkehrsnachfrage .....</b>	<b>10</b>
3.1	Fahrgastzahlen heute .....	10
3.2	Prognose der Fahrgastzahlen .....	13
<b>4</b>	<b>Heutiges Angebot .....</b>	<b>16</b>
<b>5</b>	<b>Bedienungskonzept Tram bis Fahrland (Endausbaustufe) .....</b>	<b>17</b>
<b>6</b>	<b>Bedienungskonzept Tram bis Krampnitz (Teilinbetriebnahme Tram) .....</b>	<b>20</b>
<b>7</b>	<b>Bedienungskonzept Busvorlauf.....</b>	<b>22</b>
<b>8</b>	<b>Betriebliche Kennzahlen .....</b>	<b>24</b>
<b>9</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>25</b>

## **Anlagen**

Quellen Titelbilder:

Links: Müller Reimann Architekten

Rechts: ViP

V:\Groups\VPB-Daten\Abteilung Verkehrsplanung\1\_Angebotsplanung\Angebotskonzepte und Projekte\2018 Verlängerung Kaserne Krampnitz\11\_Rahmenkonzept\200226\_Angebotskonzept Krampnitz\_29-09-2020.docx



## **Abkürzungsverzeichnis**

Bhf	Bahnhof
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR
CJS	Campus Jungfernsee
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
FSH	Schule Fahrland
FUP	Am Upstall
GB	Gelenkbus
GGK	Kirche Groß Glienicke
HVG	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
KA	Kirschallee
KAR	Kirche Kartzow
KRO	Kramnitz Ost (Arbeitstitel)
KRW	Kramnitz West (Arbeitstitel)
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MJ	Marie-Juchacz-Str.
MQB	Bhf Marquardt
NA	Berlin, Neukladower Allee
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
PAA	Paaren
PRO	Bhf Priort
RB	Regionalbahn
RSP	Berlin, S+U Rathaus Spandau
SAK	Satzkorn
SB	Solobus
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
ViP	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH
VS	Von-Stechow-Str. (Arbeitstitel)



## 1 Einleitung

Auf dem ehemaligen Kasernengelände in Krampnitz und seinem unmittelbaren Umfeld entsteht ein neues Stadtquartier für rund 10.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Krampnitz soll dabei zu einem eigenständigen Stadtteil entwickelt werden, welcher neben unterschiedlichen Wohnangeboten Raum für Einzelhandel und weiteres Gewerbe bietet sowie über eine umfangreiche soziale Infrastruktur wie Kitas und Schulen verfügt.<sup>1</sup> Auch außerhalb des Entwicklungsgebietes Krampnitz wächst in Potsdams Norden die Bevölkerung. In der näheren Umgebung des neuen Quartiers Krampnitz ist diesbezüglich insbesondere Fahrland mit seinen Wohnungsbaupotenzialen zu nennen.<sup>2</sup>

Die Erschließung von Krampnitz soll möglichst autoarm erfolgen, was insbesondere durch qualitativ hochwertige Angebote der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erreicht werden kann. Eine elementare Rolle kommt dabei der Verlängerung der Tram von Campus Jungfernsee nach Fahrland zu.<sup>3</sup>

Das vorliegende ÖPNV-Angebotskonzept umfasst die vorgesehenen Bedienungskonzepte für die verschiedenen Zustände der Entwicklung: Die Tram wird zunächst bis Krampnitz (Teilbetriebnahme) und in einem zweiten Schritt bis Fahrland (Endausbaustufe) realisiert. Außerdem soll vor der Realisierung der Tram eine Erschließung mit Bussen (Busvorlauf) erfolgen.

Das Konzept wurde seitens der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt Potsdam als Aufgabenträger des ÖPNV erarbeitet und weiterentwickelt. Es bildet eine wesentliche Grundlage für die Beschaffung von Fahrzeugen, die Ableitung neu zu schaffender Infrastruktur und von Anpassungsbedarfen sowie zu diversen betrieblichen Fragestellungen (Strategie für die Einbindung von Subunternehmern, dienstplanrelevante Themen wie die Notwendigkeit von Ablösepunkten und Pausenräumen, Dimensionierung eines neuen Betriebsstützpunktes, Einbeziehung alternativer Antriebe im Busbereich, ...). Die vorliegende Version berücksichtigt dabei unter anderem folgende, veränderte Planungsstände:

- Die Tramverlängerung wird stufenweise realisiert, d. h. erst bis Krampnitz West und anschließend bis Fahrland.
- Die zeitliche Entwicklung des neuen Stadtquartiers wurde angepasst.
- Aus dem fortgeschrittenen Arbeitsstand der Standardisierten Bewertung zur Tramlinie 96 ergeben sich präzisere Angaben zu den zu erwartenden Fahrgastströmen.
- Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019 (Entwurfssfassung) enthält neue Vorgaben für den ÖPNV in Potsdams Norden.

<sup>1</sup> Vgl. Entwicklungsträger Potsdam GmbH (2020) (Hrsg.): Potsdams neues Quartier Krampnitz – Urban, natur- und sozial durchmischt – so sieht die Masterplanung die Zukunft von Krampnitz. URL: <https://www.krampnitz.de/das-quartier/uber-das-quartier>, letzter Zugriff: 24.06.2020

<sup>2</sup> Vgl. Landeshauptstadt Potsdam (2017) (Hrsg.): Wohnungsbaupotenziale der Landeshauptstadt Potsdam. Fortschreibung Juni 2017.

<sup>3</sup> Vgl. Entwicklungsträger Potsdam GmbH (2019) (Hrsg.): Stadtquartier Potsdam-Krampnitz: städtebaulich-landschaftsplanerische Masterplanung. Ergebnisbericht. S. 26-28.

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Quartier Krampnitz und Bevölkerungsentwicklung



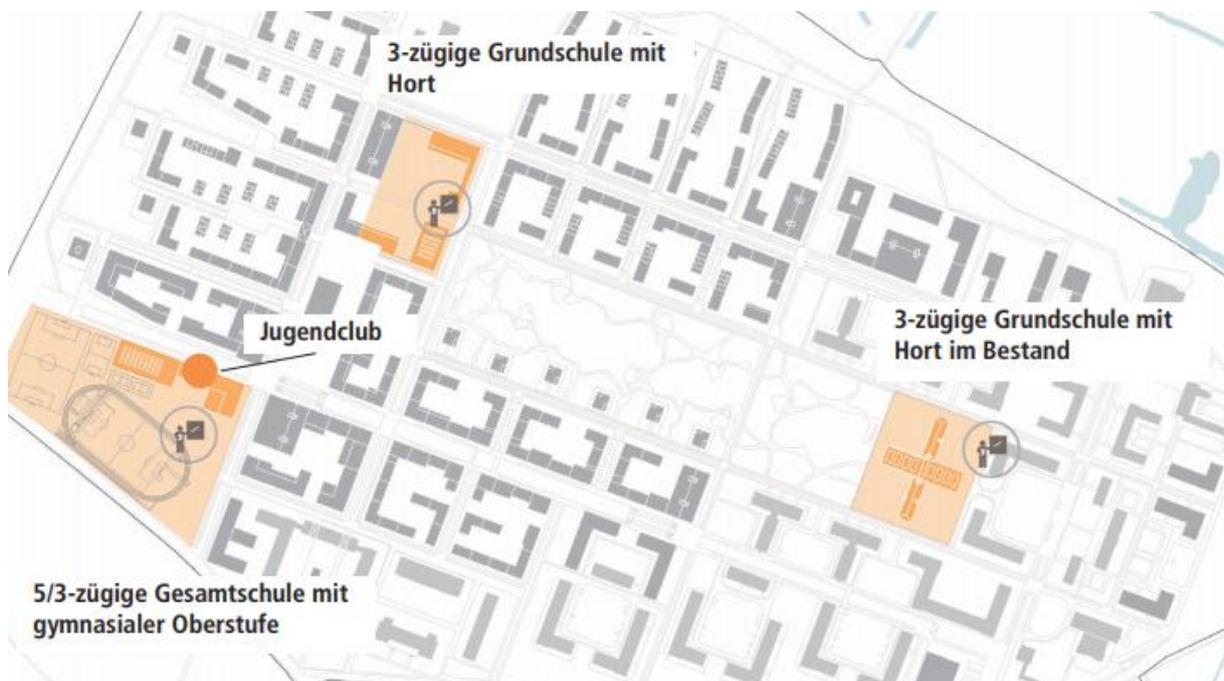
**Abbildung 1: Übersicht über das Entwicklungsgebiet Krampnitz mit Teilquartieren und ausgewählten Straßen [Bearbeitete Darstellung auf Grundlage von Entwicklungsträger Potsdam GmbH (2019) (Hrsg.): Stadtquartier Potsdam-Krampnitz: städtebaulich-landschaftsplanerische Masterplanung. Ergebnisbericht. S. 11 und Arge Erschließungsplanung Krampnitz (2019) (Hrsg.): Übersicht Planstraßen.]**

Das Quartier Krampnitz wird ab dem Jahr 2024 stufenweise entwickelt. Beginnend im östlichen Bereich rund um den Stadtplatz 1/Stadtplatz Ost („Krampnitz-Bestand“) wird die Bebauung fortlaufend in die Richtungen Westen, Norden und Süden entwickelt. Zuletzt wird somit der äußere Nordwesten mit dem Teilquartier „Krampnitz-Schau-ins-Land“ fertiggestellt werden. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsströme wurde festgelegt, dass die Bevölkerungszahl bis zur Eröffnung der Tram auf max. 5.000 Personen beschränkt wird. Nach Inbetriebnahme der leistungsfähigen Tramanbindung wächst der Stadtteil weiter auf eine Bevölkerung von rund 10.000 Personen. Prägend für die Quartiersstruktur ist der sog. Alleinring, der aus den Planstraßen 1, 2.1, 2.2, 2.3, 3.2, 4.1 und 4.2 besteht.

## 2 Rahmenbedingungen

Neben Wohnraum werden auch Gewerbeflächen und soziale Infrastruktur geschaffen. Insgesamt sollen rund 3.200 Arbeitsplätze<sup>4</sup> entstehen, welche sich vorrangig entlang des Alleenrings als gewerbliche Nutzung der Erdgeschosse und in den Bereichen der Stadtplätze im Osten und Westen des Gebietes (umfangreiche Gewerbeflächen, Nahversorgung) befinden.<sup>5</sup> Folgende Einrichtungen sind im Entwicklungsbereich Krampnitz vorgesehen:<sup>6</sup>

- 2 Grundschulen (jeweils 3-zügig) mit Hort
- 1 Gesamtschule (5-zügig) mit gymnasialer Oberstufe (3-zügig)
- 1 Jugendclub
- 7 Kitas mit ca. 880 Plätzen
- Ergänzende Angebote wie Sportplätze für Schul- und Vereinssport, Stadtteilzentrum, ...



**Abbildung 2: Standorte der Schulen und des Jugendclubs [Quelle: Entwicklungsträger Potsdam GmbH (2019) (Hrsg.): Stadtquartier Potsdam-Krampnitz: städtebaulich-landschaftsplanerische Masterplanung, Ergebnisbericht. S. 15.]**

<sup>4</sup> emproc BPM und Entwicklungsträger Krampnitz GmbH (2020) (Hrsg.): Entwicklungsgebiet Krampnitz, Entwicklungsstufen. Revision 15.6, Januar 2020.

<sup>5</sup> Vgl. Entwicklungsträger Potsdam GmbH (2019) (Hrsg.): Stadtquartier Potsdam-Krampnitz: städtebaulich-landschaftsplanerische Masterplanung, Ergebnisbericht. S. 22-24.

<sup>6</sup> Vgl. Entwicklungsträger Potsdam GmbH (2019) (Hrsg.): Stadtquartier Potsdam-Krampnitz: städtebaulich-landschaftsplanerische Masterplanung, Ergebnisbericht. S. 14-16.

**Tabelle 1: Entwicklungsstufen Krampnitz [Quelle: emproc BPM und Entwicklungsträger Krampnitz GmbH (2020) (Hrsg.): Entwicklungsgebiet Krampnitz, Entwicklungsstufen. Revision 15.6, Januar 2020.]**

Jahr	Bevölkerungszahl	Anzahl Arbeitsplätze
2024	764	468
2025	1.772	573
2026	3.043	615
2027	3.994	851
2028	4.731	1.048
2029	5.198	1.401
2030-2031	6.275	2.177
2032-2033	7.529	3.069
2034-2035	8.818	3.114
2036-2038	10.290	3.159

Straßenseitig wird der Entwicklungsbereich durch die vorhandene Bundesstraße B2 sowie die Landesstraße L92 angebunden. Innerhalb des Quartiers erfolgt der Erschließung maßgeblich durch den Alleenring.

Neben der Entwicklung von Krampnitz ist für die Erarbeitung von Bedienungskonzepten auch die übrige Bevölkerungsentwicklung, insbesondere in Fahrland und Groß Glienicke, von hoher Bedeutung. Im Rahmen der laufenden Standardisierten Bewertung der Tramlinie 96 wurde eine umfangreiche Verkehrsmodellierung vorgenommen, die die gesamtstädtische Entwicklung berücksichtigt.

## 2.2 SPNV-Angebot und Mobilitätsdrehscheibe Bhf Marquardt

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 sind Anpassungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) geplant, die den Bereich Krampnitz / Fahrland betreffen. Mit dem Inkrafttreten neuer Verkehrsverträge im sog. Netz Elbe-Spree wird die Linie RB21 (Potsdam – Wustermark) verlängert und verkehrt zukünftig von Wustermark weiter über Berlin-Spandau und Berlin-Jungfernheide nach Berlin-Gesundbrunnen.<sup>7</sup> Damit ergibt sich eine neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin, welche insbesondere von den Potsdamer Bahnhöfen Golm und Marquardt ein attraktives Angebot darstellt.

Durch die Entwicklungen in Krampnitz und Fahrland sowie die neue Regionalbahnverbindungen ist mit einer deutlichen Bedeutungszunahme des Bahnhofs Marquardt zu rechnen. Daher wird dieser zur sog. Mobilitätsdrehscheibe Marquardt ausgebaut, welche neben einer P+R-Anlage und Fahrradabstellplätzen auf der Ostseite des Bahnhofs eine Wendeschleife für den Busverkehr umfasst.<sup>8</sup> Eine regelmäßige Busanbindung des Bahnhofs ist daher vorzusehen.

<sup>7</sup> Vgl. Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (Hrsg.) (2019): Pressemitteilung, Moderationsverfahren zur Regionalbahn 21 erfolgreich. URL: <https://mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.622763.de>, letzter Zugriff: 26.06.2020.

<sup>8</sup> Vgl. Landeshauptstadt Potsdam (2019): Verknüpfung der Verkehrsarten im Potsdamer Norden. P+R - Konzept. URL: [https://www.krampnitz.de/fileadmin/user\\_upload/top\\_6\\_lhp\\_verknuempfung\\_der\\_verkehrsarten\\_im\\_potsdamer\\_norden.pdf](https://www.krampnitz.de/fileadmin/user_upload/top_6_lhp_verknuempfung_der_verkehrsarten_im_potsdamer_norden.pdf), letzter Zugriff: 26.06.2020. S. 8f.

### 2.3 Infrastrukturelle Restriktionen im Bestandsnetz

Sowohl für den Vorlaufbetrieb mit Bussen als auch für die Endausbaustufen müssen die bestehenden infrastrukturellen Gegebenheiten berücksichtigt werden:

- **Nauener Tor:** Das historische Tor kann aufgrund der baulichen Dimensionen der Tordurchfahrt nur auf einer Spur bzw. bei der Tram mit einer Gleisverschlingung durchquert werden. Heute verkehren in der Spitzenstunde 36 Fahrten durch das Nauener Tor.<sup>9</sup> Damit passiert statistisch rund alle 100 Sekunden ein Fahrzeug diesen Abschnitt. Aus dieser dichten Fahrtenfolge ergeben sich zwangsläufig gegenseitige Behinderungen. Darüber hinaus sind am angrenzenden Knotenpunkt 155 Friedrich-Ebert-Str./Hegelallee/Kurfürstenstr. ausgeprägte MIV-Verkehrsströme vorhanden. Aufgrund dieser Kapazitätsbegrenzungen ist eine Erhöhung der Fahrtenanzahl gegenüber dem Bestand nur in begrenztem Umfang möglich.
- **Eingleisiger Streckenabschnitt Linie 96 (Bereich Nedlitzer Str.):** Zwischen den Haltestellen Rote Kaserne und Campus Jungfernsee wird die Straßenbahn heute über rund 380 Meter eingleisig geführt. Die Fahrzeit im eingleisigen Abschnitt beträgt durchschnittlich ca. 1,2 Minuten.<sup>10</sup> Die dadurch entstehenden Restriktionen und negativen Auswirkungen auf die Betriebsstabilität (Pünktlichkeit) müssen bei einer zunehmenden Fahrtenhäufigkeit durch einen zweigleisigen Ausbau behoben werden, um einen Betrieb mit unvermeidbaren und für den städtischen Verkehr üblichen Fahrplanabweichungen zu ermöglichen.
- **Endhaltestelle Campus Jungfernsee:** Die Kapazität der Endhaltestelle ist vorrangig für den Busbetrieb begrenzt. Es sind aktuell drei Positionen für Betriebshalte des Busses vorhanden (siehe Ziffer 3 in Abbildung 3). Alle drei Positionen werden zeitweise gleichzeitig genutzt. Seit der Verlängerung der Buslinie 698 von Weißer See bis Campus Jungfernsee kommt es bereits im heutigen Fahrplan zu einer Überbelegung der Wendestelle mit 4 Bussen (davon 1 Midibus).



Abbildung 3: Haltepositionen an der Endhaltestelle Campus Jungfernsee [Quelle: ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (2017): Fahrerinformatio. Streckenverlängerung Linie 96 zum Campus Jungfernsee ab Samstag, 09. Dezember 2017.]

<sup>9</sup> Vgl. Fahrpläne des Fahrplanjahrs 2018, 7:00-7:59 Uhr: Linien Tram 92, 96 und Bus 604, 609, 638 (jeweils beide Richtungen).

<sup>10</sup> Auswertung Januar 2018, Mo-Fr, 7-19 Uhr: Richtung 1 67 Sekunden, Richtung 2 80 Sekunden Fahrzeit.

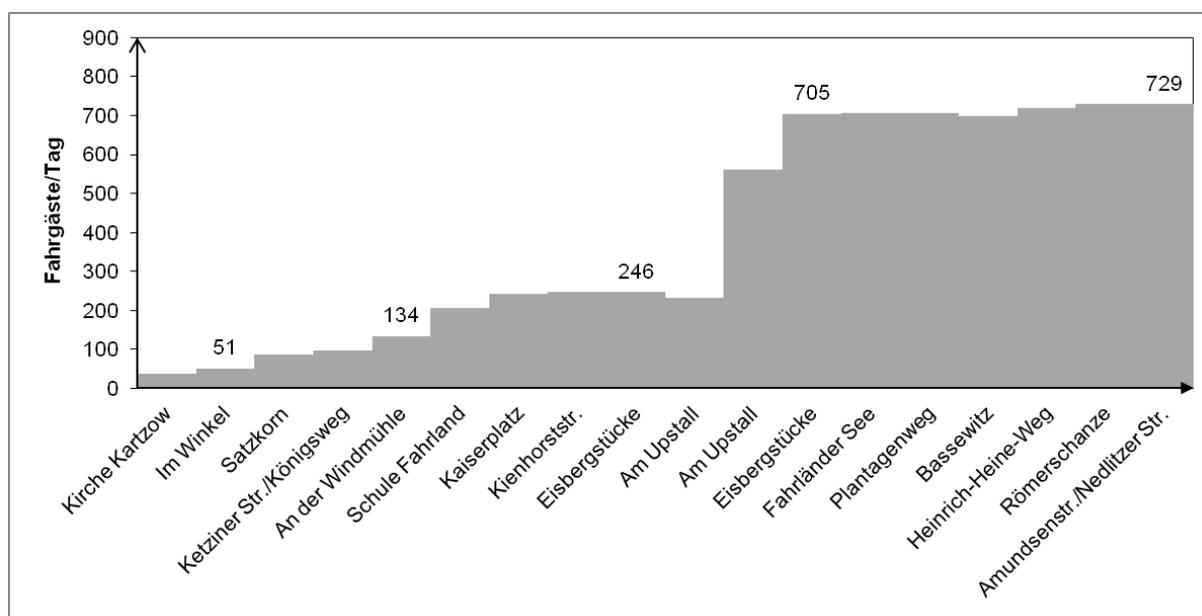
Ein Überholen ist in der Wendeschleife im Bereich der Ankunfts- und Abfahrtshaltstellen nicht möglich. Darüber hinaus besteht keine Möglichkeit, innerhalb der Wendeschleife „im Kreis“ zu fahren, da von der Abfahrtsposition nicht nach links abgebogen werden kann. Ein gegenseitiges Ausweichen der Busse ist damit nicht möglich.

- **Nedlitzer Str. u. a.:** Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Knotenpunkte ist begrenzt. Insbesondere bei sehr dichten Busverkehren werden aufgrund des hohen MIV-Aufkommens beispielsweise auf der Nedlitzer Straße ggf. Busspuren und/oder Anpassungen der LSA-Programme erforderlich.

### 3 Verkehrsnachfrage

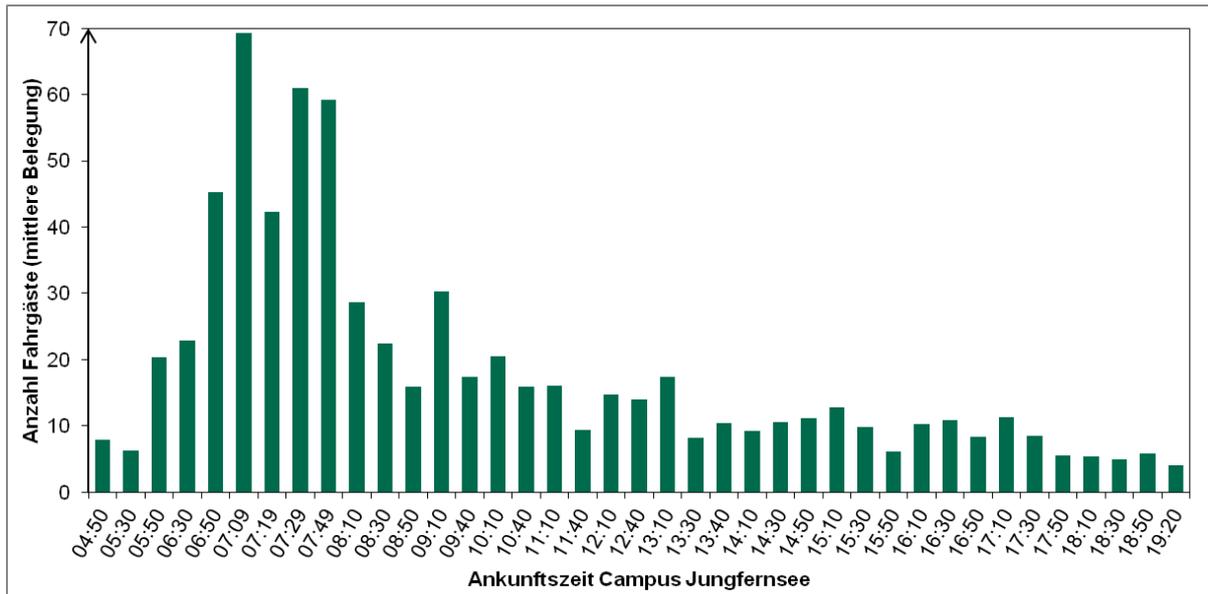
#### 3.1 Fahrgastzahlen heute

Auf der Buslinie 609 werden heute von/zum Campus Jungfersee rund 700 Fahrgäste pro Tag und Richtung (Mo–Fr) befördert (siehe Abbildung 4). Die Frühspitzenstunde (Ankünfte Campus Jungfersee 7-8 Uhr) macht dabei rund 30 % der Tagesnachfrage aus (siehe Abbildung 5), womit sie überdurchschnittlich stark ausgeprägt ist (SrV 2013 Potsdam rund 13 %). Wie in Abbildung 5 ersichtlich, bestehen in der Hauptverkehrszeit auf der überwiegend mit Solobussen bedienten Linie keine Kapazitätsreserven mehr. Bereits kurzfristig ist eine Ausweitung des Platzangebots erforderlich. Eine erste Erweiterung erfolgt mit dem Einsatz von Gelenkbussen ab dem Fahrplanjahr 2021.



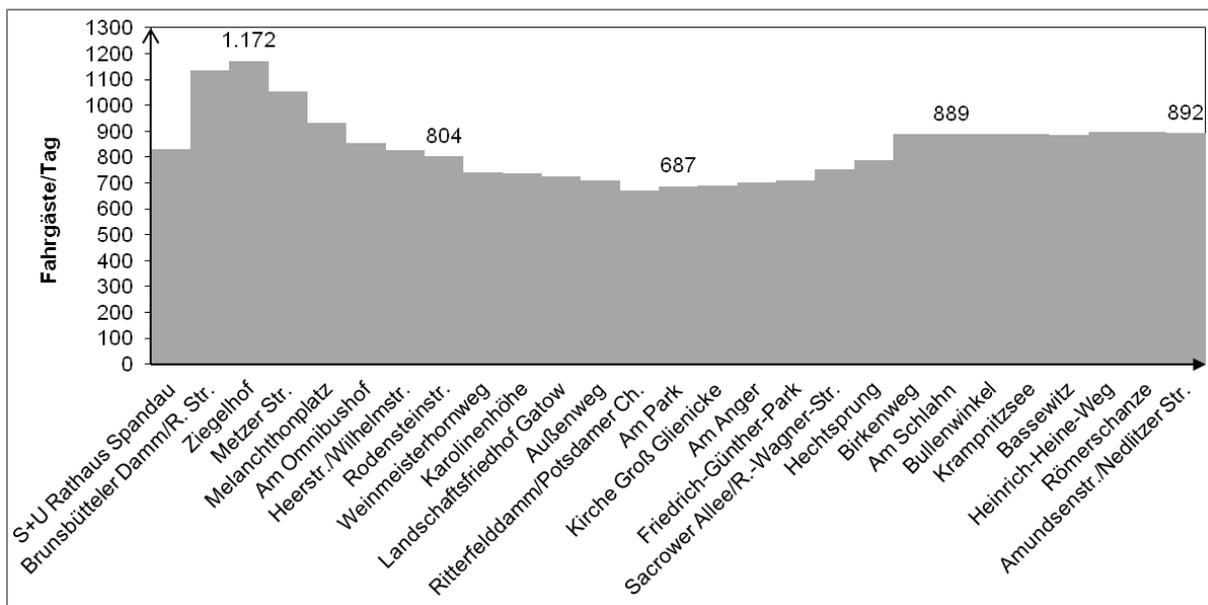
**Abbildung 4: Fahrgastzahlen Linie 609, Richtung Campus Jungfersee, Mo–Fr (01.11.–13.12.19, Fahrt 07:07 Uhr ab Am Upstall mangels aktueller Zählraten mit Vorjahreswerten ergänzt)**

### 3 Verkehrsnachfrage



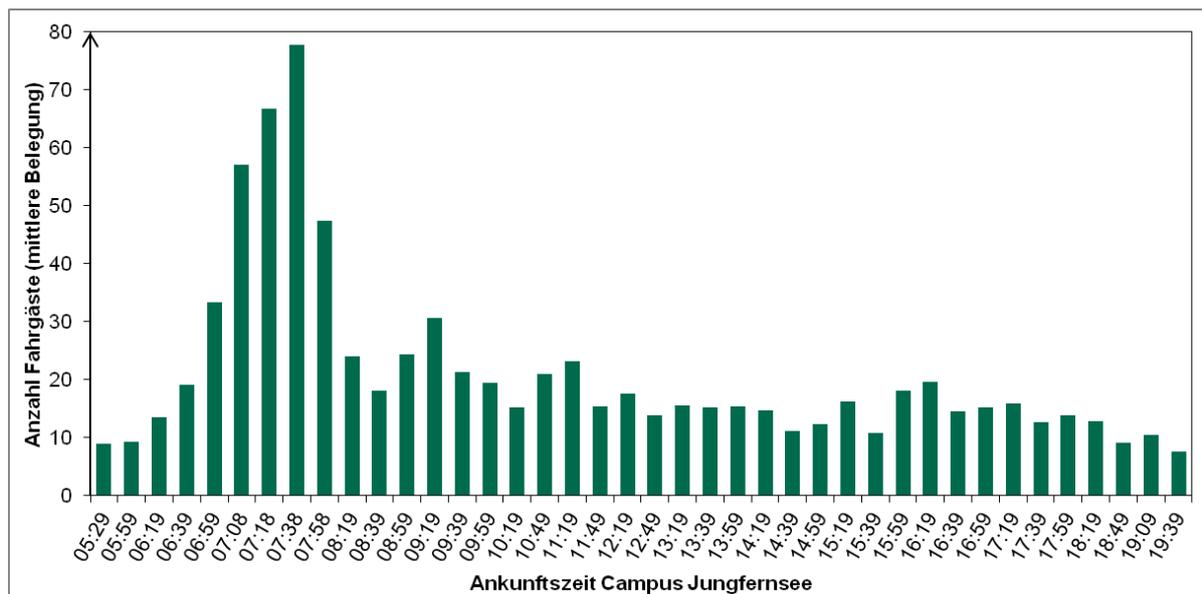
**Abbildung 5: Querschnittsbelegung - Fahrgastzahlen Linie 609 bei Ankunft in Campus Jungfernsee, Mo–Fr (01.11.–13.12.19, Fahrt 07:07 Uhr ab Am Upstall mangels aktueller Zählzeiten mit Vorjahreswerten ergänzt)**

Mit der Buslinie 638 werden rund 900 Fahrgäste pro Tag und Richtung (Mo–Fr) von/zur Tram in Campus Jungfernsee befördert (siehe Abbildung 6). Die Spitzenstunde (Ankünfte Campus Jungfernsee 7-8 Uhr) auf Potsdamer Gebiet umfasst ebenfalls rund 30 % der Tagesnachfrage (siehe Abbildung 7) und wird mit den eingesetzten Gelenkbussen bedarfsgerecht bedient. Bei Betrachtung der Fahrten von der Haltestelle Am Park (letzte Haltestelle auf Potsdamer Stadtgebiet) in Richtung Berlin-Spandau wird ersichtlich, dass die Linie auf dieser Relation über Kapazitätsreserven verfügt (siehe Abbildung 8). Zugleich steigt die Belastung der Linie auf Berliner Gebiet wieder deutlich an.

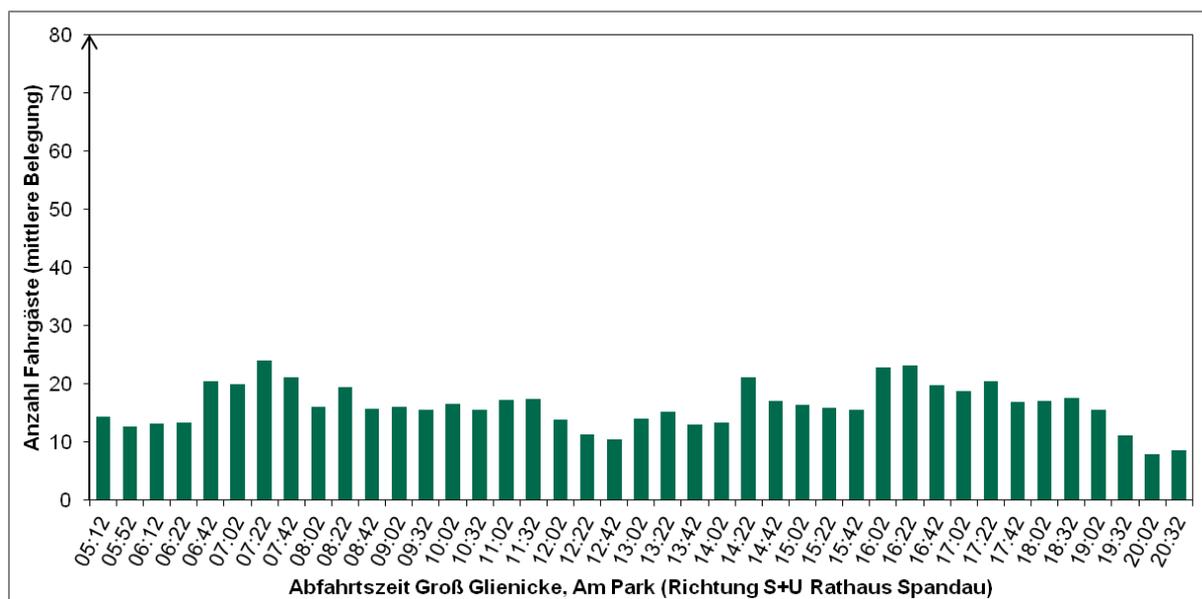


**Abbildung 6: Fahrgastzahlen Linie 638, Richtung Campus Jungfernsee, Mo–Fr (01.11.–13.12.19, von der BVG durchgeführte Fahrten mangels aktueller Zählzeiten mit Vorjahreswerten ergänzt)**

### 3 Verkehrsnachfrage



**Abbildung 7: Querschnittsbelegung - Fahrgastzahlen Linie 638 bei Ankunft in Campus Jungfersee, Mo–Fr (01.11.–13.12.19, von der BVG durchgeführte Fahrten mangels aktueller Zählzeiten mit Vorjahreswerten ergänzt)**



**Abbildung 8: Querschnittsbelegung - Fahrgastzahlen Linie 638 bei Abfahrt Am Park in Richtung S+U Rathaus Spandau, Mo–Fr (01.11.–13.12.19, von der BVG durchgeführte Fahrten mangels aktueller Zählzeiten mit Vorjahreswerten ergänzt)**

Zudem verkehrt auch die Buslinie 697 auf der Bundesstraße B2. Rund 100 Fahrgäste pro Tag fahren mit dieser Linie von Norden kommend zur Haltestelle Campus Jungfersee (siehe Abbildung 9). Die Spitzenstunde ist mit über 35 % der Tagesnachfrage (Abfahrten Neukladower Allee 06:36 Uhr und Am Hämphorn 06:57 Uhr) noch stärker ausgeprägt als auf den Linien 609 und 638.

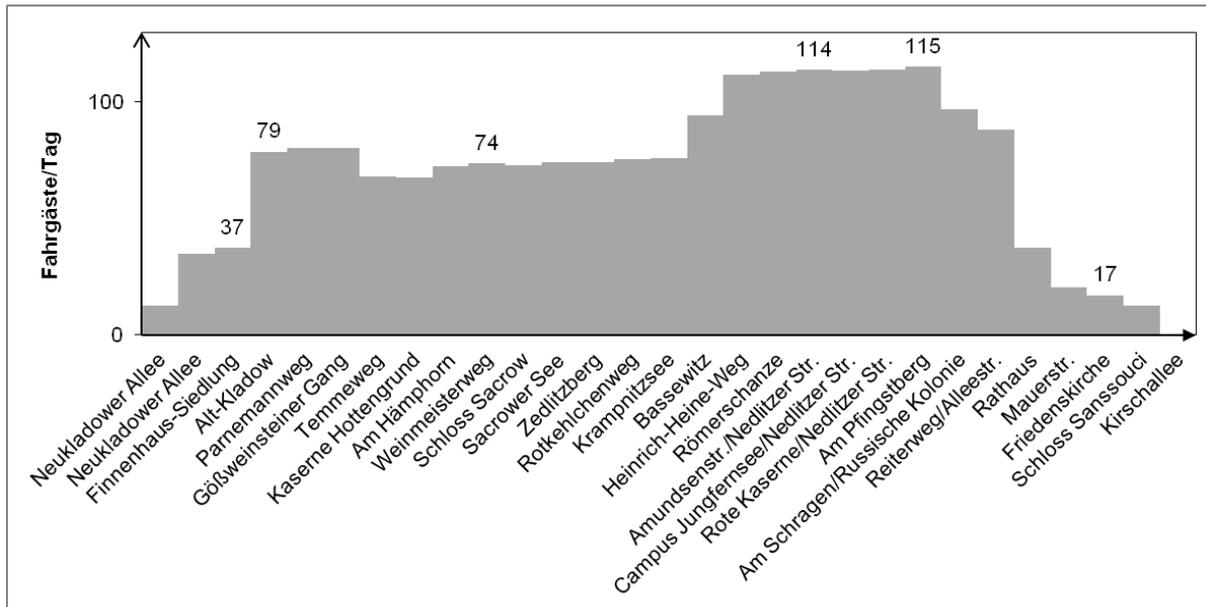


Abbildung 9: Fahrgastzahlen Linie 697, Richtung Kirschallee, Mo–Fr (01.11.–13.12.19)

Die Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG) betreibt darüber hinaus die Buslinie 604, welche ebenfalls entlang der B2 zum Campus Jungfernsee verkehrt.

### 3.2 Prognose der Fahrgastzahlen

Im Rahmen der in Bearbeitung befindlichen Standardisierten Bewertung wurde eine umfassende Verkehrsmodellierung vorgenommen. Dabei wurde die Software VISUM eingesetzt, um einerseits die Bedienung mit Tram (Mitfall) und andererseits eine Bedienung ohne Tram (Ohnefall) zu untersuchen. Das Modell berücksichtigt dabei diverse, die Verkehrsnachfrage beeinflussende Zusammenhänge wie die Bevölkerungsentwicklung im gesamten Stadtgebiet und im Umland, Schulstandorte, Zusammenhänge zwischen Takt und Nachfrage und die Stellplatzverfügbarkeit. Dabei wurde entsprechend des vorgegebenen Verfahrens nur die Vollbesiedelung von Krampnitz mit ca. 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern betrachtet.

Die so ermittelten Fahrgastzahlen werden für die weitere Planung als Grundlage herangezogen. Für den Busvorlaufbetrieb werden dabei die Werte des Ohnefalls verwendet, für die Bedienungskonzepte mit Tram die Werte des Mitfalls. Es wird zunächst angenommen, dass sich die in der Standardisierten Bewertung für die Vollbesiedelung in Krampnitz berechneten Werte anhand der Bevölkerungsentwicklung skalieren lassen, d. h. bei einer Einwohnerzahl von 5.000 werden 50% der Nachfrage unterstellt.

In der Standardisierten Bewertung richtet sich der Schülerverkehr von Fahrland und Groß Glienicke vorrangig auf die neuen Schulen in Krampnitz aus. Dieser Ansatz ist für die Endausbaustufe plausibel. In früheren Entwicklungsstufen jedoch wird sich der Schülerverkehr wie im Status quo weiterhin auf den Potsdamer Innenstadtbereich und das Bornstedter Feld fokussieren. Für die insgesamt ca.

### 3 Verkehrsnachfrage

300 ÖV-Schülerwege<sup>11</sup> von Fahrland und Groß Glienicke werden daher folgende Annahmen getroffen:

- bis 5.000 Einwohner in Krampnitz: Schülerwege führen weiterhin (nahezu) vollständig in Richtung Potsdam Innenstadt.
- 5.000 bis 10.000 Einwohner in Krampnitz: Die Schülerwege südlich von Krampnitz nehmen linear bis auf das Niveau gemäß Verkehrsmodell (Standardisierte Bewertung) ab.

Maßgebende Querschnitte für die vorliegende Planung sind:

- Groß Glienicke, Am Park <> Berlin
- Fahrland, Am Upstall <> Krampnitz
- Krampnitz <> Campus Jungfernsee bzw. Potsdam Innenstadt

Neben den Fahrgastzahlen pro Tag in den Querschnitten ergeben sich aus dem Verkehrsmodell auch die jeweiligen Spitzenstundenanteile. Die Streckenbelegung in der Spitzenstunde ist für die weitere Planung von besonderer Bedeutung, da die Betriebskonzepte auf diese maximale Nachfrage ausgelegt sein müssen.

**Tabelle 2: Prognostizierte Fahrgastnachfrage auf maßgebenden Querschnitten**

	Bevölkerung in Krampnitz	Krampnitz <> Campus Jungfernsee <sup>1</sup> Fahrgäste pro Richtung		Krampnitz <> Fahrland Fahrgäste pro Richtung		Groß Glienicke <> Berlin Fahrgäste pro Richtung	
		Tag	Spitzen- stunde	Tag	Spitzen- stunde	Tag	Spitzen- stunde
Bus	0	1.750	560	660	200	580	80
	500	1.910	600	660	200	610	80
	1.000	2.060	640	660	200	640	90
	1.500	2.220	680	660	200	680	90
	2.000	2.370	720	660	200	710	100
	2.500	2.530	760	660	200	740	100
	3.000	2.680	800	660	200	780	110
	3.500	2.840	850	660	200	810	110
	4.000	3.000	890	660	200	840	120
	4.500	3.150	930	660	200	880	120
	5.000	3.310	970	670	200	910	130
Tram	5.500	5.420	1.390	1.000	300	1.270	180
	6.000	5.700	1.410	1.030	310	1.330	190
	6.500	5.980	1.440	1.060	320	1.390	190
	7.000	6.260	1.460	1.090	330	1.450	200
	7.500	6.510	1.450	1.130	340	1.520	210
	8.000	6.790	1.470	1.160	350	1.580	220
	8.500	7.060	1.490	1.190	360	1.640	230
	9.000	7.340	1.510	1.220	370	1.710	240
	9.500	7.620	1.540	1.250	380	1.770	250
		<b>10.000</b>	<b>7.930</b>	<b>1.590</b>	<b>1.280</b>	<b>380</b>	<b>1.830</b>

<sup>1</sup> Die Werte beinhalten die beschriebene Korrektur für die ÖV-Schülerwege.

<sup>11</sup> Siehe auch Memo ViP/PTV „Standardisierte Bewertung Linie 96: Ermittlung des Spitzenstundenanteils für die Streckenabschnitte südlich von Krampnitz für den Prognosehorizont 2035“ vom 22.10.2019.

### 3 Verkehrsnachfrage

Wie in Tabelle 2 ersichtlich, ergibt sich durch die im Verkehrsmodell berücksichtigte höhere Akzeptanz der schienengebundenen Straßenbahn gegenüber dem Busangebot („Schienenbonus“) mit Einführung der Tram eine sprunghafte Nachfragesteigerung. Es ist zu berücksichtigen, dass sich dieser Sprung durch das Berechnungsverfahren ergibt und sich in der Praxis über mehrere Jahre verteilen kann. Da die Straßenbahn in einem ersten Schritt bis Krampnitz und später bis Fahrland erweitert wird, kann zudem erwartet werden, dass der sog. Schienenbonus auf der Relation von/nach Fahrland zunächst schwächer und/oder zeitversetzt eintritt.

Wie jede Prognose unterliegen auch die hier dargestellten Ergebnisse gewissen Unsicherheiten und Ungenauigkeiten. Die Schulentwicklung und die sich ergebenden Einzugsbereiche bei freier Schulpflicht haben einen wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde. Auch die Art des Gewerbes und der Arbeitsplätze, die in Krampnitz entstehen, sind zum jetzigen Zeitpunkt nur bedingt prognostizierbar. Ein kontinuierliches Monitoring der Fahrgastzahlen und der Entwicklungen in Potsdams Norden sind, wie auch im übrigen ÖPNV-Netz, durchzuführen.



## 4 Heutiges Angebot

Um für die einzelnen Phasen das Angebot und den Fahrzeugmehrbedarf darstellen zu können, werden an dieser Stelle die heutigen Strecken und Kennziffern dargestellt.

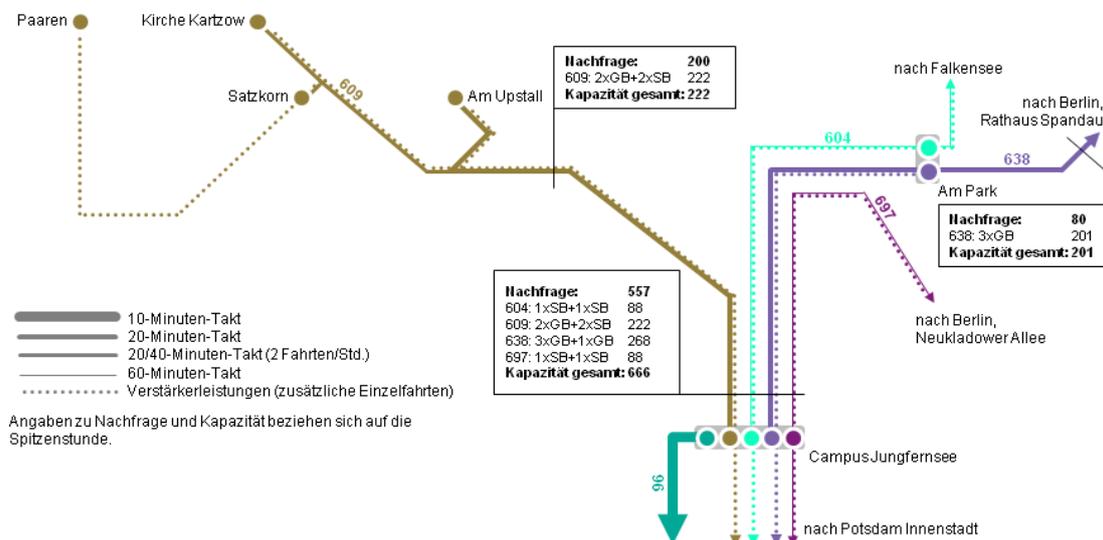


Abbildung 10: Linien, Takte und Kapazitäten im Status quo

Der Bedarf an Straßenbahnen wird vereinfacht mit den zwei Typen „30-Meter-Bahn“ (Combino und Variobahn) und „40-Meter-Bahn“ (KT4D-Traktion und CombinoXL) dargestellt. Neben den ViP-Linien verkehrt heute die Buslinie 604 der Havelbus Verkehrsgesellschaft (HVG) im betrachteten Bereich. Diese Linie wird in den folgenden Tabellen nicht aufgeführt. Aus der Summe der Fahrzeiten und der Berücksichtigung von notwendigen Pausenzeiten sowie ggf. weiteren Pufferzeiten (Anschlüsse, Verspätungsausgleich, ...) ergibt sich die Umlaufzeit und damit der Fahrzeugbedarf (siehe Anlage 2).

Tabelle 3: Tramangebot und Fahrzeugbedarf heute

Linie	Strecke	Takt	Fahrzeit Hin	Fahrzeit Rück	Summe	Umlauf- zeit	Fahrzeugbedarf	
							30m	40m
96	MJ ↔ CJS	10	40	40	80	100	3	7
							3	7

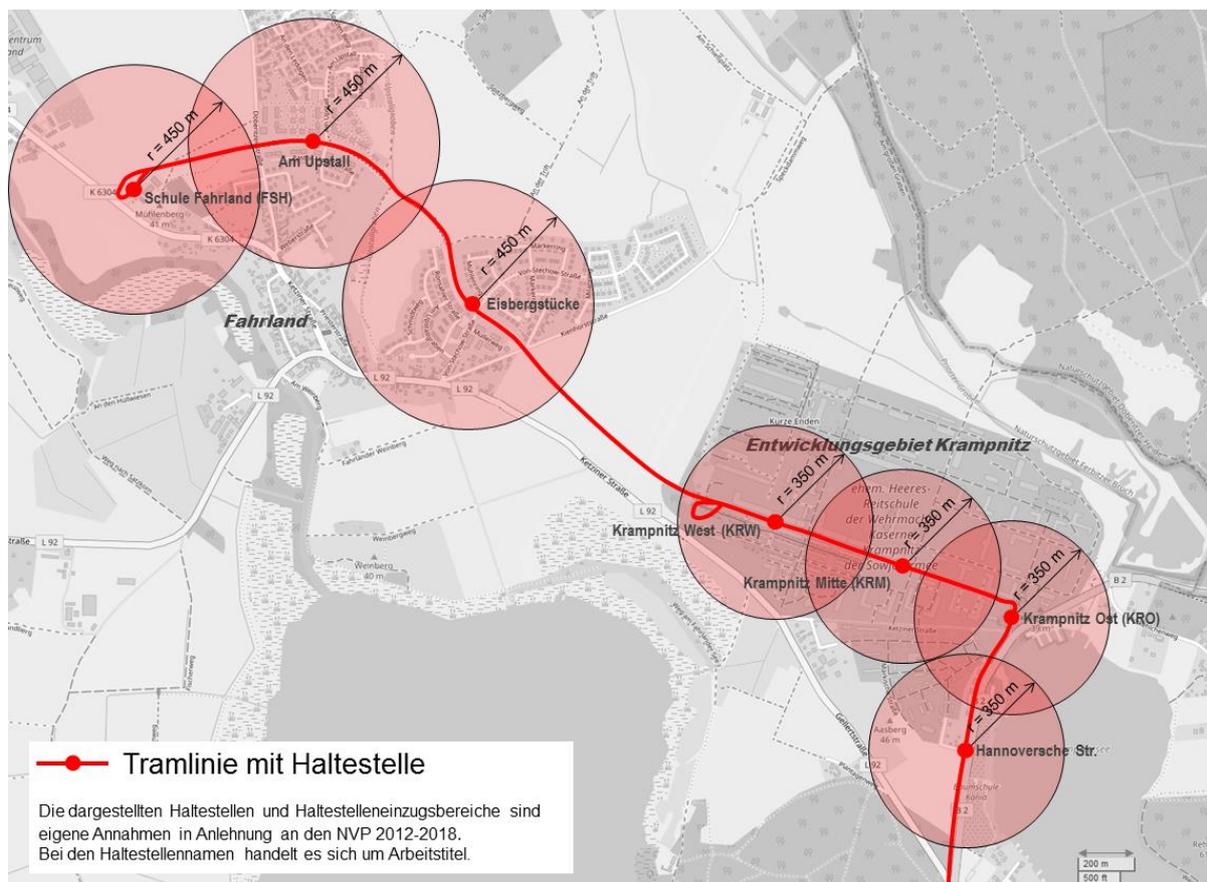
Tabelle 4: Busangebot und Fahrzeugbedarf heute

Linie	Strecke	Takt	Fahrzeit Hin	Fahrzeit Rück	Summe	Umlauf- zeit	Fahrzeugbedarf	
							SB	GB
609	FUP ↔ CJS	40	13	12	25	40	1	
609	KAR ↔ FUP ↔ CJS	40	29	28	57	80	2	
609	Heutige HVZ-Verstärker & Schülerfahrten nach PAA						1	2
638	RSP ↔ CJS	20	41	40	81	100		5
638	Heutige HVZ-Verstärker von/nach S Hauptbahnhof							3
697	NA ↔ KA	60	41	45	86	120	2	
697	Schülerfahrt						1	
							7	10

## 5 Bedienungskonzept Tram bis Fahrland (Endausbaustufe)

### Netzplanung

Abbildung 11 zeigt die geplante Tramstrecke mit voraussichtlicher Lage der Haltestellen und deren Einzugsbereichen. Die Tram erschließt somit sowohl im Entwicklungsgebiet Krampnitz als auch in Fahrland die Bevölkerungsschwerpunkte.



**Abbildung 11: Tram bis Schule Fahrland mit Haltestelleneinzugsbereichen [Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap-Mitwirkende (09.07.2018)]**

Das Busangebot in und um Krampnitz soll nach Fertigstellung der Tram folgende Kriterien erfüllen:

- Ausrichtung auf die Straßenbahn von/nach Potsdam Innenstadt (Anschlüsse)
- Erschließung von Bereichen, die außerhalb des Einzugsgebiets der Tram liegen (Norden des Entwicklungsbereiches, Ortskern Fahrland)
- Anbindung Mobilitätsdrehscheibe Bhf Marquardt
- hohe Attraktivität für Verbindungen von/nach Berlin
- Verbindung von Groß Glienicke, Krampnitz, Fahrland, Satz Korn und Kartzow sowie ggf. Bhf Priort untereinander
- Gewährleistung des Schülerverkehrs von Groß Glienicke, Paaren, Marquardt, Satz Korn und Kartzow

Die Linienführung der Busse hat einen wesentlichen Einfluss auf die Anzahl der Umsteigevorgänge und die Reisezeiten. In Anlage 2 werden verschiedene Möglichkeiten für die Ausgestaltung des Busnetzes aufgezeigt und bewertet. Im Ergebnis ergeben sich folgende Buslinien:

- Die **Buslinie 604** beginnt und endet in Krampnitz Ost mit bahnsteiggleichem Übergang zur Tram von/nach Potsdam Zentrum.
- Der Verlauf der **Buslinie 609** führt von der Tram-Bus-Verknüpfungsstelle Schule Fahrland nach Satzkorn und von dort wechselweise weiter nach Bhf Marquardt oder nach Kirche Kartzow und ggf. Bhf Priort (Linienverzweigung). Neben dem Anschluss zur Tram 96 wird die Linie auf die Regionalbahn RB21 am Bhf Marquardt von/nach Berlin-Gesundbrunnen ausgerichtet; für den Bhf Priort werden Anschlüsse zur Regionalbahn RB21 und/oder zu Busangeboten von Havelbus angestrebt. Zusätzlich werden die Fahrten von/nach Bhf Marquardt über Schule Fahrland hinaus bis nach Krampnitz West geführt, wo sie mit der Linie 638 durchgebunden werden. Damit entstehen stündlich umsteigefreie Busverbindungen von Berlin-Spandau über Groß Glienicke, Krampnitz, Fahrland und Satzkorn zum Bhf Marquardt.
- Die **Buslinie 638** verkehrt zwischen S+U Rathaus Spandau und Krampnitz West. In Krampnitz Ost wird die Linie auf die Tram 96 von/nach Potsdam Zentrum ausgerichtet, sodass kurze und bahnsteiggleiche Übergänge gewährleistet werden. Innerhalb von Krampnitz übernimmt die Linie die Erschließung der nördlichen Gebiete (Nördlicher Alleenring).
- Die **Buslinie 697** beginnt und endet in Krampnitz Ost. Auch für diese Linie bestehen kurze und bahnsteiggleiche Übergänge von/zur Tram.

Um eine weitere, angebotsorientierte Aufwertung der Verbindungen von/nach Berlin vorzunehmen, soll das „Stammangebot“ um ein **Expressbusangebot „X38“** (Arbeitstitel) ergänzt werden. Damit können in Bereichen ohne Straßenbahn oder sonstigem Schienenverkehr konkurrenzfähige Beförderungsgeschwindigkeiten und zusätzliche Direktverbindungen geschaffen werden.<sup>12</sup> Um diesem Ziel gerecht zu werden, wird eine umwegfreie Linienführung von Bhf Marquardt (Anschlüsse zur RB21 von/nach Berlin) über Krampnitz nach S+U-Bhf Rathaus Spandau angestrebt. Darüber hinaus sind ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen geboten, um kurze Fahrzeiten zu ermöglichen (siehe Anlage 7) Da es sich um ein Zusatzangebot handelt, wird der Expressbusverkehr auf die Tage Montag bis Freitag beschränkt.

### Kapazitätsplanung

Grundlage für die Kapazitätsplanung sind die verfügbaren Fahrzeugtypen mit ihren jeweiligen Platzkapazitäten (siehe Anlage 1). Es ergeben sich für die Hauptverkehrszeiten verschiedene Angebotsverdichtungen. Abbildung 12 können die Grundtakte sowie die Verstärkerleistungen entnommen werden, wobei das Angebot für bis zu 10.000 Einwohnerinnen und Einwohner im Quartier Krampnitz dimensioniert wurde. Die nachfolgenden Tabellen enthalten den resultierenden Fahrzeugbedarf für die Spitzenstunde (ohne Reserve).

<sup>12</sup> vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) (Hrsg.): Städtische Schnellbussysteme – flexibel, aufwandsarm, attraktiv: Die Potenziale des Busses für Luftreinhaltung und Klimaschutzziele nutzen.

## 5 Bedienungskonzept Tram bis Fahrland (Endausbaustufe)

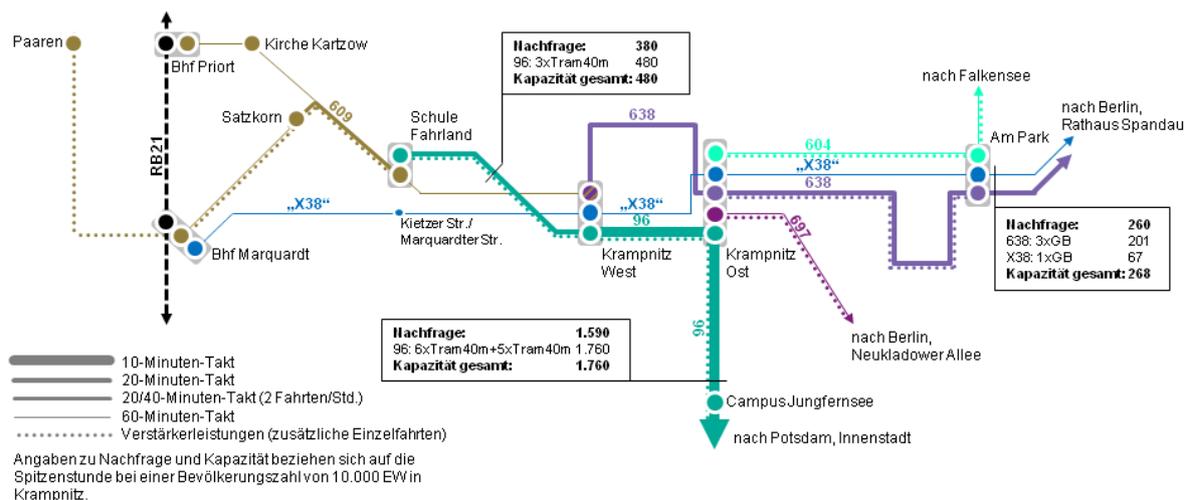


Abbildung 12: Linien, Takte und Kapazitäten in der Endausbaustufe

Tabelle 5: Tramangebot und Fahrzeugbedarf mit Tram bis Fahrland

Linie	Strecke	Takt	Fahrzeit Hin	Fahrzeit Rück	Σ	Umlauf- zeit	Fahrzeugbedarf		
							30m	40m	
96	MJ ↔ KRW	20	50	50	100	140		14	
96	MJ ↔ KRW ↔ FSH	20	56	56	112				
96	HVZ-Verstärker KRW/FSH							5	
96	HVZ-Verstärker CJS							1	
								<b>0</b>	<b>20</b>
<i>Differenz zu 2020</i>								-3	+13

Tabelle 6: Busangebot und Fahrzeugbedarf mit Tram bis Fahrland

Linie	Strecke	Takt	Fahrzeit Hin	Fahrzeit Rück	Σ	Umlauf- zeit	Fahrzeugbedarf		
							SB	GB	
609/638	MQB ↔ KRW ↔ GGK ↔ RSP	60	54	54	108	180		3	
609	PRO ↔ FSH	60	14	11	25	60	1		
609	Schülerfahrten Paaren						1		
638	RSP ↔ GGK ↔ KRW	20/40	39	38	77	120		4	
638	HVZ-Verstärker nach KRW							1	
„X38“	RSP ↔ KRW ↔ MQB	60	38	38	76	120		2	
697	NA ↔ KRO	60	21	19	40	60	1		
697	Schülerfahrt						1		
								<b>4</b>	<b>10</b>
<i>Differenz zu 2020</i>								-3	+/-0

## 6 Bedienungskonzept Tram bis Krampnitz (Teilbetriebnahme Tram)

### Netzplanung

Das Bedienungskonzept für die Teilbetriebnahme der Tramstrecke bis Krampnitz West soll bereits soweit möglich dem der Endausbaustufe entsprechen. Im Unterschied zu dieser muss jedoch die Anbindung von Fahrland noch vollständig mit Bussen erfolgen. Die Buslinie 609 verkehrt daher wie im Status quo mit einer Stichfahrt zur Haltestelle Am Upstall. Sie beginnt und endet an der Haltestelle Krampnitz West, wo Anschlüsse von/zur Tram 96 bestehen. Damit kommt der Haltestelle Krampnitz West eine besondere Bedeutung als Umsteigeknoten zu. Auch in diesem Bedienungskonzept ist eine stündliche Durchbindung zwischen den Buslinien 609 und 638 vorgesehen. Die übrigen Linienverläufe entsprechen denen der Endausbaustufe.

### Kapazitätsplanung

Dieses Bedienungskonzept ist in der nachfolgenden Abbildung und den darauffolgenden Tabellen für eine Bevölkerungszahl von bis zu 7.500 Einwohnerinnen und Einwohnern im Entwicklungsgebiet bemessen worden.

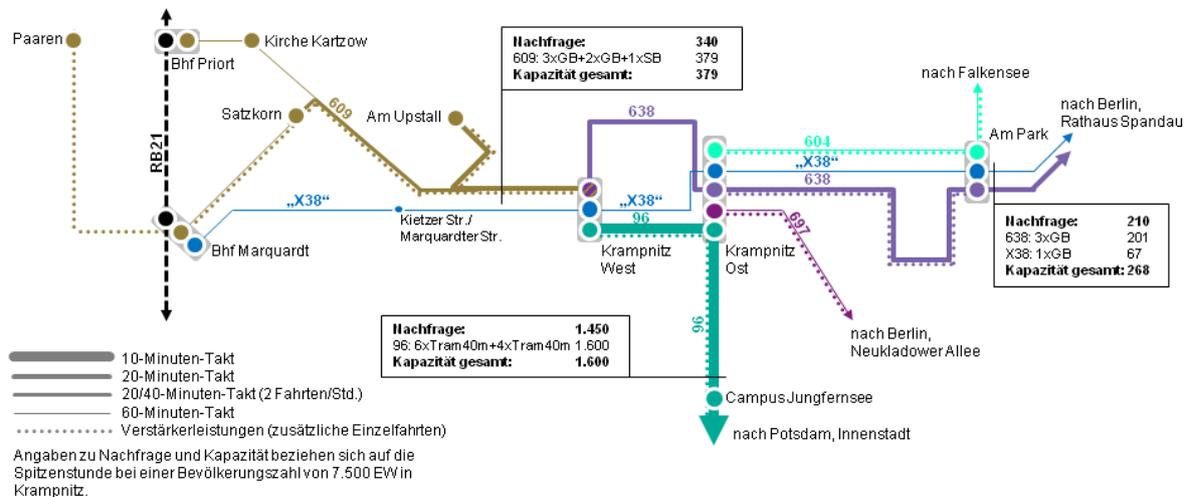


Abbildung 13: Linien, Takte und Kapazitäten bei Teilbetriebnahme der Tram

Tabelle 7: Tramangebot und Fahrzeugbedarf mit Tram bis Krampnitz

Linie	Strecke	Takt	Fahrzeit Hin	Fahrzeit Rück	Σ	Umlauf- zeit	Fahrzeugbedarf		
							30m	40m	
96	MJ ↔ KRW	10	50	50	100	130		13	
96	HVZ-Verstärker KRW							4	
96	HVZ-Verstärker CJS							1	
								<b>0</b>	<b>18</b>
<i>Differenz zu 2020</i>								-3	+11

**Tabelle 8: Busangebot und Fahrzeugbedarf mit Tram bis Krampnitz**

Linie	Strecke	Takt	Fahrzeit Hin	Fahrzeit Rück	Σ	Umlauf- zeit	Fahrzeugbedarf		
							SB	GB	
609/638	MQB ↔ FUP ↔ KRW ↔ GGK ↔ RSP	60	63	63	126	180		3	
609	PRO ↔ FUP ↔ KRW	60	28	25	53	120	1	1	
609	FUP ↔ KRW	60	7	6	13				
609	HVZ-Verstärker nach KRW							2	
609	Schülerfahrten Paaren						1		
638	RSP ↔ GGK ↔ KRW	20/40	39	38	77	120		4	
638	HVZ-Verstärker nach KRW							1	
„X38“	RSP ↔ KRW ↔ MQB	60	38	38	76	120		2	
697	NA ↔ KRO	60	21	19	40	60	1		
697	Schülerfahrt						1		
								<b>4</b>	<b>13</b>
							<i>Differenz zu 2020</i>	-3	+3

## 7 *Bedienungskonzept Busvorlauf*

### Netzplanung

Bereits vor Beginn der Besiedelung von Kramnitz erfolgt mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 die Umstellung des SPNV-Netzes und die Inbetriebnahme der Mobilitätsdrehscheibe Bhf Marquardt (siehe Kapitel 2.2). Bereits zu diesem Zeitpunkt erfolgt eine Umstrukturierung der Buslinie 609 mit Linienverzweigung in Satzkorn entsprechend des Zielnetzes (Endausbaustufe). Der Busvorlaufbetrieb im engeren Sinne beginnt, sobald im Entwicklungsbereich Kramnitz die ersten Wohn- und/oder Gewerbeeinheiten fertiggestellt wurden. Da das Gebiet zunächst im Osten entwickelt wird, erfolgt die Anbindung in einem ersten Schritt über die Haltestelle Kramnitz Ost. Im Busvorlaufbetrieb ist das Busnetz wie im heutigen Zustand auf die Tramendstelle Campus Jungfernsee und dort stattfindende Tür-an-Tür-Umstiege zwischen Tram und Bus ausgerichtet:

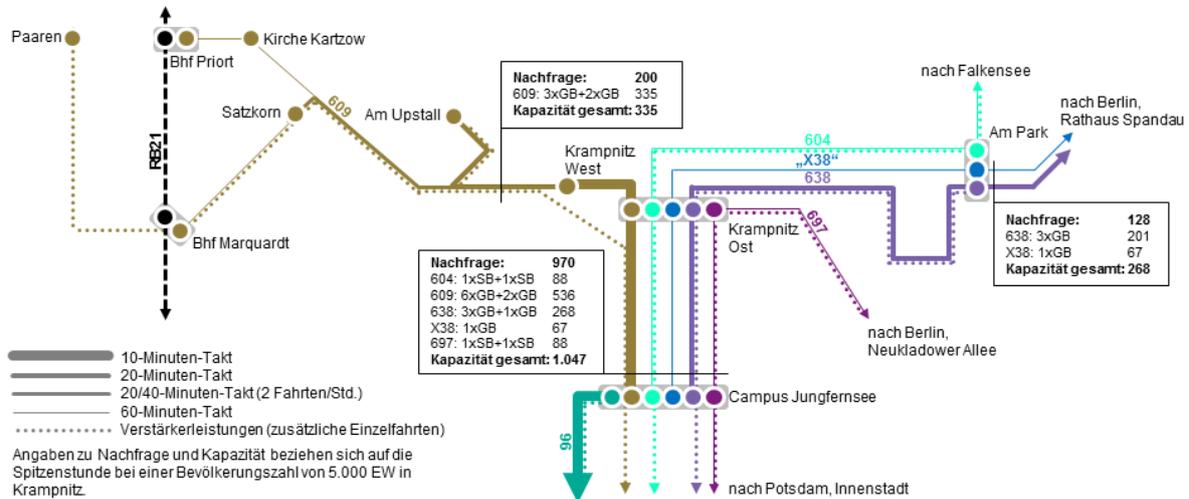
- Die **Buslinie 604** verkehrt unverändert.
- Neben der Anbindung des Bhf Marquardt mit Anschlüssen zur Regionalbahn soll die **Buslinie 609** perspektivisch auch nach Priort verlängert werden. Darüber hinaus wird die Linie durch das Entwicklungsgebiet Kramnitz geführt, wo sie entlang des südlichen Alleenrings wie die spätere Tram verkehrt. Zwischen Kramnitz West und Campus Jungfernsee wird der Fahrplan bis hin zu einem 10-Minuten-Takt zuzüglich Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten verdichtet. Fahrten, die vorrangig dem Schüler- und Berufsverkehr von/nach Fahrland dienen, werden dabei weiterhin über die Gellertstraße vorbei an Kramnitz zum Campus Jungfernsee geführt. Unmittelbare Anschlüsse in Campus Jungfernsee zur Tram 96 bleiben ebenso wie die heutigen verlängerten Fahrten in die Innenstadt bestehen.
- Die **Buslinie 638** wird um eine **Expressbuslinie „X38“** (Arbeitstitel) nach Berlin-Spandau ergänzt, die im Gegensatz zu den Bedienungskonzepten mit Tram (siehe Kapitel 5 und 6) jedoch zunächst an der Tramendstelle Campus Jungfernsee beginnt. Die Verlängerung von Fahrten in die Innenstadt bleibt im heutigen Umfang bestehen.
- Die **Buslinie 697** verkehrt unverändert.

### Kapazitätsplanung

Neben den Veränderungen in den Linienführungen finden Ausweitungen der Kapazitäten statt, um der steigenden Nachfrage Rechnung zu tragen und zu jeder Zeit ein attraktives ÖPNV-Angebot sicherzustellen. Auf der Tramlinie 96 ist die Erweiterung des Angebots durch zusätzliche Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen. Die Buslinie 609 wird – abgesehen von einzelnen Fahrten – zukünftig mit Gelenkbussen anstelle von Solobussen bedient. Das Bedienungskonzept wird schrittweise angepasst und ist in seiner maximalen Ausprägung für eine Bevölkerungszahl von 5.000 Einwohnerinnen und Einwohner im Quartier Kramnitz ausgelegt.

## 7 Bedienungskonzept Busvorlauf

Im Rahmen der Bautätigkeiten zur Tramerweiterung kann es zu Fahrzeitverlängerungen kommen, wodurch sich der Fahrzeugbedarf gegenüber den hier dargestellten Werten erhöhen kann. Denkbare, auf bestimmte Bauphasen und Umleitungsstrecken beschränkte Zusatzangebote im Busverkehr sind ebenfalls nicht berücksichtigt.



**Abbildung 14: Linien, Takte und Kapazitäten im Busvorlaufbetrieb**

**Tabelle 9: Tramangebot und Fahrzeugbedarf im Busvorlauf**

Linie	Strecke	Takt	Fahrzeit Hin	Fahrzeit Rück	Σ	Umlaufzeit	Fahrzeugbedarf		
							30m	40m	
96	MJ ↔ CJS	10	40	40	80	100	3	7	
96	HVZ-Verstärker CJS							3	
<i>Differenz zu 2020</i>								<b>3</b>	<b>10</b>
								+/-0	+3

**Tabelle 10: Busangebot und Fahrzeugbedarf im Busvorlauf**

Linie	Strecke	Takt	Fahrzeit Hin	Fahrzeit Rück	Σ	Umlaufzeit	Fahrzeugbedarf		
							SB	GB	
609	MQB ↔ FUP ↔ CJS	60	34	33	67	120		2	
609	PRO ↔ FUP ↔ CJS	60	37	34	71	120			
609	FUP ↔ CJS	60	16	15	31			4	
609	KRW ↔ CJS	20	10	10	20	40			
609	HVZ-Verstärker nach PLW/HB							2	
609	Schülerfahrten Paaren						1		
638	RSP ↔ GGK ↔ CJS	20	41	40	81	100		5	
638	HVZ-Verstärker von/nach HB							3	
„X38“	RSP ↔ CJS	60	34	33	67	120		2	
697	NA ↔ KA	60	41	45	86	120		2	
697	Schülerfahrt						1		
<i>Differenz zu 2020</i>								<b>4</b>	<b>18</b>
								-3	+8

## 8 Betriebliche Kennzahlen

Auf Grundlage der vorliegenden Bedienungskonzepte können verschiedene betriebliche Kennzahlen ermittelt werden. Die Angaben in diesem Konzept beziehen sich dabei grundsätzlich nur auf die betrachteten Linien 96, 609, 638, 697 sowie N15 und „X38“. Die Anzahl der benötigten Fahrzeuge bestimmt sich durch die Spitzenstunde und ist in den vorangegangenen Abschnitten dargestellt. Tabelle 11 fasst diese Werte zusammen.

**Tabelle 11: Fahrzeugbedarf – Übersicht (ohne Reserven)**

<b>Konzept</b> <i>Bevölkerung Quartier Krampnitz (EW)</i>	<b>Heutiges Angebot</b> 0	<b>Busvorlauf</b> bis zu 5.000	<b>Tram Krampnitz</b> bis zu 7.500	<b>Tram Fahrland</b> bis zu 10.000
Anzahl Busse	17	22	17	14
- Solobusse SB	7	4	4	4
- Gelenkbusse GB	10	18	13	10
Anzahl Trams	10	13	18	20
- Tram kurz 30 m	3	3	0	0
- Tram lang 40 m	7	10	18	20

Auf Grundlage der beschriebenen Bedienungskonzepte können zudem die Fahrplankilometer sowie der Fahrpersonalbedarf prognostiziert werden. Da die vorangegangenen Betrachtungen vorwiegend auf der Spitzenstunde beruhen, werden für die Prognoserechnung weitere Festlegungen bzw. Annahmen (beispielsweise zu Bedienzeiten, Linienführungen von Verstärkerfahrten sowie zu Nachtverkehrs- und Wochenendangebot) getroffen. Informationen dazu können auch Anlage 4 bis Anlage 6 entnommen werden. Den Berechnungen des Fahrpersonalbedarfs liegen die heutigen Wirkungsgrade zu Grunde.

**Tabelle 12: Prognose betrieblicher Kennzahlen**

<b>Konzept</b> <i>Bevölkerung Quartier Krampnitz (EW)</i>	<b>Heutiges Angebot</b> 0	<b>Busvorlauf</b> bis zu 5.000	<b>Tram Krampnitz</b> bis zu 7.500	<b>Tram Fahrland</b> bis zu 10.000
Fahrplan-km/Jahr	2.177.000	2.645.000	2.840.000	2.954.000
- Bus	1.201.000	1.641.000	1.341.000	1.262.000
- Tram	976.000	1.004.000	1.499.000	1.693.000
Fahrpersonal*	83	100	107	109
- Bus	39	55	44	40
- Tram	44	45	63	69

\*Anzahl Fahrerinnen und Fahrer in Vollzeit

## **9 Zusammenfassung**

Mit dem vorliegenden Konzept erfolgt eine Fortschreibung und Anpassung der Angebotsplanung insbesondere unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem aktuellen Arbeitsstand der Standardisierten Bewertung mitsamt ihrer umfangreichen Verkehrsmodellierung.

Die angebotenen Kapazitäten wurden für jeden Zustand grafisch der prognostizierten Nachfrage gegenübergestellt. Die dargestellten Bedienungskonzepte sind abhängig von den getroffenen Annahmen und Rahmenbedingungen. Weicht die reale Entwicklung – beispielsweise durch einen stärkeren Fokus von/nach Berlin-Spandau – von der Prognose ab, muss mit entsprechenden Anpassungen/Umverteilungen der Leistung reagiert werden. Einen wesentlichen Einfluss auf den tatsächlichen Fahrzeugbedarf, welcher durch die Spitzenstunde bestimmt wird, hat dabei die tatsächliche Entwicklung der Schulen und ihrer Einzugsbereiche.

Mit der Straßenbahnerweiterung nach Krampnitz und Fahrland wird eine leistungsfähige, umweltfreundliche und komfortable Verbindung ins Potsdamer Zentrum geschaffen. Zugleich ermöglicht die sich damit verändernde Netzstruktur ein Busangebot, welches die Ortsteile im Norden Potsdams untereinander verbindet. So ergeben sich beispielsweise aus den Durchbindungen zwischen den Buslinien 609 und 638 direkte Verbindungen von Satzkorn nach Groß Glienicke. Die Mobilitätsdrehscheibe Bhf Marquardt und die Expressbuslinie sorgen für kurze Reisezeiten unter anderem nach Berlin.

Um die neuen Bewohnerinnen und Bewohner des Entwicklungsbereichs, bei denen infolge des Umzuges eine Anpassung der Mobilitätsroutinen erwartet werden kann, rechtzeitig für den ÖPNV zu gewinnen, ist die Bereitstellung ausreichender Kapazitäten zu jeder Zeit von hoher Bedeutung. Das ÖPNV-Angebot und die erforderliche Infrastruktur müssen dabei kontinuierlich und zeitgerecht angepasst werden.

## **Anlagen**

<b>Anlage 1</b>	<b>Fahrzeugkapazitäten.....</b>	<b>27</b>
<b>Anlage 2</b>	<b>Ermittlung von Umlaufzeiten und Fahrzeugbedarf .....</b>	<b>28</b>
<b>Anlage 3</b>	<b>Erläuterungen zur Netzplanung – Bedienungskonzept Tram bis Schule Fahrland (Endausbaustufe).....</b>	<b>29</b>
<b>Anlage 4</b>	<b>Maßnahmenabfolge Busvorlaufbetrieb .....</b>	<b>33</b>
<b>Anlage 5</b>	<b>Maßnahmenabfolge Teilinbetriebnahme Tram bis Krampnitz .....</b>	<b>35</b>
<b>Anlage 6</b>	<b>Maßnahmenabfolge Endausbaustufe Tram bis Fahrland.....</b>	<b>36</b>
<b>Anlage 7</b>	<b>Beschleunigungsmaßnahmen für Expressbus „X38“ .....</b>	<b>37</b>

## Anlage 1 Fahrzeugkapazitäten

Als Grundlage für die Bemessung des Angebots wird eine durchschnittliche Auslastung in der Spitzenstunde von 65% gemäß Herstellerangabe herangezogen. Dies entspricht der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung, dem Standard gemäß VDV und wurde anhand von Bestandslinien plausibilisiert:

- Auswertung 01.11.19 – 13.12.19, Mo-Fr Schultage: durchschnittliche Auslastung bei Ankunft in der Spitzenstunde in Campus Jungfernsee
  - Linie 609: 68% der Herstellerangabe
  - Linie 638: 60% der Herstellerangabe

Die seitens der ViP angesetzten Fahrzeugkapazitäten sind für die Angebotsdimensionierung der Spitzenstunde nicht geeignet, sondern können nur der Bewertung einzelner Fahrten dienen (Identifikation von überlasteten Fahrten). Würde man die Werte gemäß „Auslegung ViP“ für die Angebotsdimensionierung verwenden, würde eine gleichmäßige Verteilung der Nachfrage über die Spitzenstunde unterstellt werden und bei jeder Fahrt die Fahrzeugkapazität vollständig ausgenutzt werden. Da dies nicht realistisch ist, würde es zwangsläufig zu Überlastungen kommen.

**Tabelle 13: Fahrzeugkapazitäten**

<b>Fahrzeugtyp</b>	<b>Herstellerangabe<sup>1</sup></b>	<b>Angebotsdimensionierung gemäß Standardisierter Bewertung</b>		<b>Bewertung einzelner Fahrten gemäß Auslegung ViP</b>	
	<b>Kapazität (Personen)</b>	<b>Kapazität (Personen)</b>	<b>Anteil an der Kapazität laut Hersteller</b>	<b>Kapazität (Personen)</b>	<b>Anteil an der Kapazität laut Hersteller</b>
Straßenbahn kurz (30 m)	174	113	65 %	130	75 %
Straßenbahn lang (40 m)	246	160	65 %	185	75 %
Solobus	68	44	65 %	56	83 %
Gelenkbus	103	67	65 %	91	88 %

<sup>1</sup> unter Zugrundelegung einer Stehfläche von 0,25 m<sup>2</sup> je Person (d.h. 4 Personen/m<sup>2</sup>)

## Anlage 2 Ermittlung von Umlaufzeiten und Fahrzeugbedarf

Der Fahrzeugbedarf pro Linie wird bestimmt durch die Fahrzeit sowie weiterer Zwangspunkte bei der Planung und im Betrieb, wie das Gewähren von Pausen, die Abstimmung von Anschlüssen, Synchronisationszeiten und Pufferzeiten zum Ausgleich von Verspätungen. Nachfolgend soll das angewandte Berechnungsverfahren beschrieben werden:

- Als Grundlage dient die sog. „Sechstelregelung“ gemäß Fahrpersonalverordnung (FPersV), wie dies auch in der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung vorgegeben ist.
- Um die Pausenzeiten nach Sechstelregelung zuverlässig gewähren zu können, wird als notwendiger Zeitzuschlag für Pausen nicht ein Sechstel, sondern ein Fünftel herangezogen. Die Mindestumlaufzeit ist demnach:

$$Umlaufzeit_{mindestens} = (Fahrzeit_{Hin} + Fahrzeit_{Rück}) \cdot \left(1 + \frac{1}{5}\right)$$

- Die Mindestumlaufzeit wird auf ein ganzzahliges Vielfaches der Taktzeit aufgerundet. Dies ist die Umlaufzeit.
- Der Fahrzeugbedarf ergibt sich folgendermaßen:

$$Anzahl\ benötigte\ Fahrzeuge = \frac{Umlaufzeit}{Takt}$$

### Anlage 3 Erläuterungen zur Netzplanung – Bedienungskonzept Tram bis Schule Fahrland (Endausbaustufe)

Wie in Kapitel 5 dargestellt, soll ergänzend zur Tramstrecke ein angepasstes Busnetz umgesetzt werden, u. a. um die Bereiche außerhalb der Einzugsbereiche der Tram zu erschließen. Da auch im Norden des Entwicklungsbereiches Krampnitz mit Geschosswohnungsbau und somit einer relativ hohen Einwohnerzahl zu rechnen ist, soll dieser Bereich ein regelmäßiges Busangebot (20-Minuten-Takt) erhalten. Der Ortskern Fahrland weist demgegenüber mit 50 Einsteigenden pro Tag<sup>13</sup> an den Haltestellen Kaiserplatz und Kienhorststr. eine relativ geringe Nachfrage auf und kann daher seltener bedient werden (60-Minuten-Takt, ggf. Verstärkung mit einzelnen Zusatzfahrten). Der Einzugsbereich der letztgenannten Haltestelle überschneidet sich zudem mit einer zukünftigen Tramhaltestelle im Bereich Von-Stechow-Str./Gartenstr. Neben der Erschließungsfunktion wird – auf Grundlage der zu erwartenden Fahrgastströme und –wünsche – der Anschlussgestaltung von/zur Tram nach Potsdam Innenstadt sowie attraktiven Verbindungen von/nach Berlin ein hoher Stellenwert für den Erfolg des ÖV-Angebots in Potsdams Norden beigemessen.

Für die Erschließung des Nordens des Entwicklungsbereiches ergeben sich folgende Möglichkeiten:

- A. **638 bis KRW:** Führung der Buslinie 638 von S+U Rathaus Spandau (RSP) kommend durch den Norden des Entwicklungsgebietes bis Krampnitz West (KRW)
- B. **Quartierbus:** Schaffung einer neuen „Quartierbuslinie“

In Tabelle 14 werden die beiden Optionen vergleichend bewertet.

**Tabelle 14: Bewertung von möglichen Busverkehren im Norden des Entwicklungsbereiches**

Variante	Gewicht	A	B
Erschließung Krampnitz Nord		638 bis Krampnitz West (KRW)	Quartierbus
<b>Angebotsqualität</b>			
Angemessener Takt Krampnitz Nord (20'-Takt)	2	+0	+0
Ø Reisezeit Krampnitz Nord<>Innenstadt	2	-1	+1
Ø Reisezeit Krampnitz Nord<>Spandau	2	+1	-1
<b>Umsteigequalität</b>			
Umstiege Krampnitz Nord<>Zentrum	2	+0	+0
Umstiege Krampnitz Nord<>Spandau	2	+1	-1
<b>Bewertung Qualitätskriterien</b>		<b>+0,20</b>	<b>-0,20</b>
<b>Wirtschaftlichkeit</b>			
Aufwand (Fahrplankilometer, Kosten)	2	+1	-1
Anzahl Betriebshalte Krampnitz Ost	2	+1	-1
Anzahl Betriebshalte Krampnitz West	1	-1	+0
<b>Bewertung Wirtschaftlichkeit</b>		<b>+0,60</b>	<b>-0,80</b>
<b>Bewertung Gesamt</b>		<b>+0,33</b>	<b>-0,40</b>
-1		Variante nachteilig	
+0		neutral	
+1		Variante vorteilhaft	

Bei den Qualitätskriterien erfahren alle Kriterien, die den Entwicklungsbereich Krampnitz betreffen, die doppelte Gewichtung (Grund: Bevölkerungszahl). Bei der Wirtschaftlichkeit wird der Aufwand (Fahr-

<sup>13</sup> Auswertung Fahrgastzahlen für Januar 2018 (02.01.–02.02.2018, Mo–Fr), Tagesprojektion.

plankilometer, Kosten) gewichtiger als die übrigen Kriterien eingestuft. Aufgrund der Platzverhältnisse ist darüber hinaus die Anzahl der Betriebshalte in Krampnitz Ost stärker zu gewichten als an den übrigen Endstellen.

Sowohl aufgrund der zu erwartenden Wirtschaftlichkeit als auch bezüglich der Angebotsqualität ist eine Verlängerung der Buslinie 638 von Krampnitz Ost über den nördlichen Alleering im Entwicklungsgebiet nach Krampnitz West umzusetzen. Bei gleicher Gewichtung aller Kriterien und auch bei umgekehrter Gewichtung bleibt dies die zu bevorzugende Lösung.

Grundlage für die Entwicklung von Linienführungen für den Bus im Bereich Fahrland, Satzkorn, Kartzow, Bhf Marquardt (heutiges Bedienegebiet der Linie 609) und damit auch für die Erschließung des Ortskerns Fahrland bilden neben den in Kapitel 5 genannten Zielen folgende Vorüberlegungen:

- Kartzow soll stündlich vom Bus bedient werden. Für Satzkorn ist ein dichteres Angebot vorzusehen (mind. 40-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten).
- Als Lückenschluss im Busnetz soll die Buslinie 609 ggf. über Kartzow hinaus bis Bhf Priort (Gemeinde Wustermark) verlängert werden.
- Mit der Mobilitätsdrehscheibe Bhf Marquardt besteht vrs. ab Dezember 2022 ein neuer Verknüpfungspunkt mit der Regionalbahnlinie RB21.<sup>14</sup>
- Sowohl heute als auch zukünftig<sup>15</sup> wird die Kreuzung der Züge der Linie RB21 ungefähr im Bereich Golm – Marquardt – Priort stattfinden. Folglich kann ein Bus pro Stunde an den Bahnhöfen mit entsprechender Wendezeit sowohl Zu- als auch Abbringer für die Regionalbahn sein.
- Die Anbindung vom Bhf Marquardt sowie von Satzkorn und Kartzow bzw. Bhf Priort kann unter diesen Bedingungen folgendermaßen realisiert werden:
  - A. **Verzweigung SAK:** Ab Satzkorn (SAK) fährt die Linie 609 wechselweise entweder weiter nach Kartzow (KAR) bzw. Priort (PRO) oder weiter nach Bhf Marquardt (MQB). Beide Linienäste werden stündlich bedient.
  - B. **Schleife KAR:** Die Linie 609 fährt einmal pro Stunde nur bis Satzkorn und ein weiteres Mal mit Schleifenfahrt über Kartzow zum Bhf Marquardt. Zur Anbindung des Bhf Priort muss entweder ein zusätzlicher Shuttlebus / Kleinbus eingesetzt werden oder die Schleifenfahrt über Kartzow bis Bhf Priort erweitert werden, was aber aufgrund der zurückzulegenden Distanzen nicht als bedarfsgerecht eingestuft werden kann.
  - C. **609 via L92:** Die Linie 609 fährt von Norden kommend stündlich weiter über Schule Fahrland (FSH) hinaus via Kaiserplatz (FKP) und auf der L92 (Marquardter Str.) nach Bhf Marquardt.
- Für die Erschließung des Ortskerns Fahrland werden folgende Möglichkeiten betrachtet:

<sup>14</sup> Vor Fertigstellung der neuen Anlage kann ein Anschluss zur RB21 am Bhf Priort realisiert werden, wo im Laufe des Jahres 2021 eine neue Bushaltestelle und Wendestelle auf der Westseite des Bahnhofs entsteht.

<sup>15</sup> Vgl. Innoverse GmbH (2019) (Hrsg.): Abschlussbericht Moderation SPNV-Anbindung Wustermark. <https://mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/896717>

- A. **609 bis KRW:** Stündliche Verlängerung der Linie 609 über Schule Fahrland hinaus nach Krampnitz West (KRW) mit Durchbindungen zur Buslinie 638
- B. **609 bis VS:** Stündliche Verlängerung der Linie 609 über Schule Fahrland hinaus nach Von-Stechow-Str. (VS)
- C. **609 via L92:** Die oben erläuterte Linienführung Bhf Marquardt (MQB) – L92 – Kaiserplatz (FKP) – Schule Fahrland (FSH) erschließt den Ortskern.
- D. **(Quartierbus:** Die stündliche Verlängerung einer „Quartierbuslinie“ von Krampnitz nach Schule Fahrland kann aufgrund der obenstehenden Bewertung ausgeschlossen werden. Die Schaffung einer eigenen Quartierbuslinie für den Ortskern Fahrland wird nicht erwogen, da es sich nur um 1-2 Haltestellen handelt, die bedient werden würden.)

Als Kombination der aufgeführten Optionen ergeben sich sieben machbare Varianten, die in Tabelle 15 gegenübergestellt werden. Die Qualitätsmerkmale, die Krampnitz oder Satzkorn betreffen, werden gegenüber den Merkmalen, die Kartzow betreffen, doppelt gewichtet, um den unterschiedlichen Bevölkerungszahlen Rechnung zu tragen. Bezüglich der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wird der Fokus auf den betrieblichen Aufwand (Fahrplankilometer, Kosten) gelegt.

Wie der Tabelle entnommen werden kann, ist die Variante AA, in der (i) die Linie 609 in Satzkorn in die Richtungen Kartzow und Bhf Marquardt verzweigt und (ii) die Linie 609 über Schule Fahrland hinaus bis Krampnitz West verlängert wird, die beste. Sie zeichnet sich insbesondere durch kurze Reisezeiten zwischen Krampnitz, Satzkorn und Bhf Marquardt, umsteigefreien Verbindungen nach Berlin-Spandau und einen verhältnismäßig geringen Betriebsaufwand aus. Werden alle Kriterien gleich gewichtet, ist weiterhin diese Variante diejenige, die als beste Variante aus dem Bewertungsverfahren hervorgeht. Wird die gewählte Gewichtung umgekehrt, ist Variante AA gleichauf mit Variante CA.

Tabelle 15: Bewertung von möglichen Busverkehren im Bereich Fahrland, Satz Korn, Kartzow und Bhf Marquardt

Variante	Gewicht	AA	AB	AC	BA	BB	BC	CA	CB	CC
Anbindung Bhf Marquardt, Satz Korn, Kartzow		A Verzweig. SAK	A Verzweig. SAK	A Verzweig. SAK	B Schleife KAR	B Schleife KAR	B Schleife KAR	C 609 via L92	C 609 via L92	C 609 via L92
Erschließung des Ortskerns Fahrland		A 609 bis KRW	B 609 bis VS	C 609 via L92	A 609 bis KRW	B 609 bis VS	C 609 via L92	A 609 bis KRW	B 609 bis VS	C 609 via L92
Anmerkung				nicht mögl.			nicht mögl.	1)	1)	
<b>Angebotsqualität</b>										
Angemessener Takt Ortskern Fahrl. (60'-Takt)	1	+0	+0		+0	+0		+1	+1	+0
Angemessener Takt Bhf Marquardt (60'-Takt)	1	+0	+0		+0	+0		+0	+0	+0
∅ Reisezeit Kartzow<->Innenstadt	1	+0	+0		+0	+0		+0	+0	+0
∅ Reisezeit Satz Korn<->Innenstadt	2	+0	+0		-1	-1		+0	+0	+0
∅ Reisezeit Kartzow<->Bhf Marquardt	1	-1	-1		+1	+1		+0	+0	+0
∅ Reisezeit Satz Korn <->Bhf Marquardt	2	+1	+1		+1	+1		+0	+0	+0
∅ Reisezeit Krampnitz<->Bhf Marquardt	2	+1	+0		-1	-1		+0	+0	+0
∅ Reisezeit Kartzow<->Spandau	1	+0	+0		+0	+0		+0	+0	+0
∅ Reisezeit Satz Korn<->Spandau	2	+1	-1		+1	-1		+1	-1	-1
<b>Umsteigequalität</b>										
Umstiege Kartzow<->Zentrum	1	+0	+0		+0	+0		+0	+0	+0
Umstiege Satz Korn<->Zentrum	2	+0	+0		+0	+0		+0	+0	+0
Umstiege Kartzow<->Bhf Marquardt	1	+0	+0		+1	+1		+1	+0	+0
Umstiege Satz Korn<->Bhf Marquardt	2	+0	+0		+0	+0		+0	+0	+0
Umstiege Krampnitz<->Bhf Marquardt	2	+1	+0		+0	+0		+0	+0	+0
Umstiege Kartzow<->Spandau	1	+0	+0		+0	+0		+0	+0	+0
Umstiege Satz Korn <->Spandau	2	+1	-1		+1	-1		+1	-1	-1
<b>Bewertung Qualitätskriterien</b>		<b>+0,38</b>	<b>-0,13</b>		<b>+0,17</b>	<b>-0,17</b>		<b>+0,25</b>	<b>-0,13</b>	<b>-0,17</b>
<b>Wirtschaftlichkeit</b>										
Aufwand (Fahrplankilometer, Kosten)	2	+1	+1		-1	-1		+0	+0	+1
Ähnliche Linienführung Tram und Bus	1	-1	+0		-1	+0		-1	+0	+0
Anzahl Betriebshalte / Endhaltestellen	1	+1	+0		+0	-1		+0	-1	+0
<b>Bewertung Wirtschaftlichkeit</b>		<b>+0,50</b>	<b>+0,50</b>		<b>-0,75</b>	<b>-0,75</b>		<b>-0,25</b>	<b>-0,25</b>	<b>+0,50</b>
<b>Bewertung Gesamt</b>		<b>+0,39</b>	<b>-0,04</b>		<b>+0,04</b>	<b>-0,25</b>		<b>+0,18</b>	<b>-0,14</b>	<b>-0,07</b>
<b>Legende</b>		-1	Variante nachteilig		+0	neutral		+1	Variante vorteilhaft	

1) Die sonst in Schule Fahrland (FSH) endende Lage der Buslinie 609 wird nach Krampnitz bzw. Von-Stechow-Str. verlängert. Damit verkehren sowohl die Fahrten der 609 zum Bhf Marquardt als auch die Fahrten der 609 nach Krampnitz durch den Ortskern Fahrland.

## Anlage 4 Maßnahmenabfolge Busvorlaufbetrieb

Tabelle 16: Umsetzungsplan Busvorlauf

<b>1. Vermehrter Gelenkbuseinsatz auf der Linie 609 / Minibus auf der Linie N15</b>	
Beschreibung	Es werden auf der Buslinie 609 Solobusse durch Gelenkbusse getauscht, sodass in der Spitzenstunde alle Fahrten mit Gelenkbus erfolgen. Auf der Nachtbuslinie N15 wird zwischen Heinrich-Heine-Weg und Am Upstall ein Minibus statt eines Linientaxis eingesetzt, womit die Barrierefreiheit hergestellt und die Kapazität erhöht werden kann.
Umsetzungszeitpunkt	Dezember 2020
Infrastrukturelle Voraussetzungen*	Keine
Fahrzeugbedarf*	-2 SB, +2 GB
<b>2. Anbindung Bhf Marquardt / Linienverzweigung Satzkorn</b>	
Beschreibung	Die Buslinie 609 verzweigt sich in Satzkorn: Die Busse fahren wechselweise weiter nach Bhf Marquardt (alle 60 Minuten) oder weiter nach Kirche Kartzow (alle 60 Minuten).
Umsetzungszeitpunkt	Inbetriebnahme Mobilitätsdrehscheibe Bhf Marquardt (Dezember 2022)
Infrastrukturelle Voraussetzungen*	Bushaltestelle (3 Ein-/Ausstiegspositionen) und 3 Betriebshalte am Bhf Marquardt
Fahrzeugbedarf*	+1 GB
<b>3. Einführung Expressbus nach Berlin-Spandau „X38“</b>	
Beschreibung	Es wird eine neue, stündlich verkehrende Linie eingeführt, die auf direktem Weg von Campus Jungfernsee nach S+U Rathaus Spandau verkehrt und nicht alle Haltestellen bedient.
Umsetzungszeitpunkt	mit erster Besiedelung Krampnitz (Dezember 2023)
Infrastrukturelle Voraussetzungen*	zusätzlicher Betriebshalt Campus Jungfernsee ( <i>Hinweis: ab 7. wird ein weiterer Betriebshalt am Campus Jungfernsee benötigt</i> ), zusätzlicher Betriebshalt S+U Rathaus Spandau, Beschleunigungsmaßnahmen (verkehrsorganisatorisch)
Fahrzeugbedarf*	+2 GB
<b>4. Bedienung Haltestelle „Krampnitz Ost“ und Verstärkung Tram 96 I</b>	
Beschreibung	Die Haltestelle Krampnitzsee wird durch die neue Haltestelle Krampnitz Ost ersetzt (Buslinien 604, 638, 697). Auf der Tram 96 wird ein Verstärker für die Spitzenstunde eingesetzt.
Umsetzungszeitpunkt	mit erster Besiedelung Krampnitz (Dezember 2023)
Infrastrukturelle Voraussetzungen*	Haltestelle Krampnitz Ost sowie Knotenpunkt Stadtplatz/B2 inkl. Busspur; Haltestelle Hannoversche Str. je nach Besiedelung
Fahrzeugbedarf*	+1 Tram (40m)
<b>5. Führung Buslinien 609 und N15 durch Krampnitz</b>	
Beschreibung	Die Buslinien 609 und N15 werden über den südlichen Alleenring durch Krampnitz geführt. Ausnahme bilden einzelne Schülerfahrten (Verstärker). Zusätzliche Verstärkerfahrten ab Krampnitz West nach Campus Jungfernsee. Alternative: Übergangsweise kann auch eine Linienführung über die Ketziner Straße West umgesetzt werden.
Umsetzungszeitpunkt	mit erster Besiedelung Krampnitz (Dezember 2023-Sommer 2024)
Infrastrukturelle Voraussetzungen*	Befahrbarkeit Planstr. 2 und Planstr. 3.1 sowie Haltestelle Krampnitz Ost; Haltestellen Krampnitz Mitte und Krampnitz West je nach Besiedelung Bei Nutzung der Ketziner Straße West muss diese als Provisorium für Bus-Bus-Begegnungen ausgebaut werden. Haltestelle nahe der heutigen Haltestelle Fahrländer See ist dann vorzusehen.
Fahrzeugbedarf*	+2 GB

<b>6. Taktverdichtung &amp; Ausweitung des Bedienzeitraums Buslinie 609</b>	
Beschreibung	Die Buslinie 609 wird zwischen Krampnitz West und Campus Jungfernsee auf einen 10-Minuten-Takt (HVZ) bzw. 20-Minuten-Takt (NVZ mittags und Wochenende) verdichtet. Ggf. Führung im 20-Minuten-Takt über den nördlichen Alleering. Der Bedienzeitraum der Buslinie 609 wird im Spätverkehr verlängert.
Umsetzungszeitpunkt	ca. 1.500 Einwohner in Krampnitz (Dezember 2024)
Infrastrukturelle Voraussetzungen*	Wendemöglichkeit und Betriebshalt Krampnitz West für Busse von/nach Campus Jungfernsee, bei Inbetriebnahme der Schule auch von/nach Fahrland; zusätzlicher Betriebshalt Campus Jungfernsee; ggf. Befahrbarkeit nördlicher Alleering mit Bushaltestellen je nach Besiedelung
Fahrzeugbedarf*	+/- 0
<b>7. Umstellung Buslinie 609 auf Gelenkbusse und Verstärkung Tram 96 II</b>	
Beschreibung	Auf der Buslinie 609 verkehren (außer auf den Schülerfahrten von/nach Paaren) nur noch Gelenkbusse. Auf der Tram 96 wird ein weiterer Verstärker für die Spitzenstunde eingesetzt.
Umsetzungszeitpunkt	ca. 3.000 Einwohner in Krampnitz (Dezember 2025)
Infrastrukturelle Voraussetzungen*	Ggf. Anpassung Wendestelle Am Upstall erforderlich
Fahrzeugbedarf*	+1 Tram (40m); -1 SB; +1 GB
<b>8. Taktverdichtung &amp; Ausweitung des Bedienzeitraums im Spätverkehr der Buslinie 638</b>	
Beschreibung	Auf der Buslinie 638 wird der 20/40-Minuten-Takt im Spätverkehr von/nach Berlin-Spandau bis ca. 0.00 Uhr ausgeweitet.
Umsetzungszeitpunkt	ca. 3.000 Einwohner in Krampnitz (Dezember 2025)
Infrastrukturelle Voraussetzungen*	Keine
Fahrzeugbedarf*	+/- 0
<b>9. Nachtverkehr in allen Nächten in Krampnitz</b>	
Beschreibung	Der Nachtbusverkehr (vrsl. Linie N15) wird in Krampnitz auf alle Nächte ausgeweitet.
Umsetzungszeitpunkt	ca. 4.000 Einwohner in Krampnitz (Dezember 2026)
Infrastrukturelle Voraussetzungen*	Keine
Fahrzeugbedarf*	+/- 0
<b>10. Verstärkung Tram 96 III</b>	
Beschreibung	Auf der Tram 96 wird ein weiterer Verstärker für die Spitzenstunde eingesetzt.
Umsetzungszeitpunkt	ca. 4.500 Einwohner in Krampnitz (Dezember 2027)
Infrastrukturelle Voraussetzungen*	Keine
Fahrzeugbedarf*	+1 Tram (40m)
<b>11. Durchgehender 20-Minuten-Takt im Tagesverkehr auf den Buslinien 609 und 638</b>	
Beschreibung	Der 20-Minuten-Takt der Buslinien 609 und 638 wird über die Mittagszeit beibehalten.
Umsetzungszeitpunkt	ca. 4.500 Einwohner in Krampnitz (Dezember 2027)
Infrastrukturelle Voraussetzungen*	Keine
Fahrzeugbedarf*	+/- 0

\* Angaben beziehen sich auf die dargestellte Umsetzungsreihenfolge und auf den maximalen Fahrzeugeinsatz (Spitzenstunde) ohne notwendige Reserven.

## Anlage 5 Maßnahmenabfolge Teilinbetriebnahme Tram bis Krampnitz

### Tabelle 17: Umsetzungsplan Teilinbetriebnahme Tram bis Krampnitz West

<b>1. Inbetriebnahme Tram und Umstellung Buslinien</b>	
Beschreibung	Umsetzung Liniennetz gemäß Kapitel 6
Umsetzungszeitpunkt	Inbetriebnahme Tram bis Krampnitz (Dezember 2029)
Infrastrukturelle Voraussetzungen*	Tramstrecke bis Krampnitz, Wendemöglichkeit und Betriebshalte Krampnitz Ost, Wendemöglichkeit Krampnitz West auch für Busse von/nach Fahrland (sofern nicht bereits im Rahmen von Schülerverkehren notwendig geworden, siehe Anlage 4), Bushaltestelle „Kietzer Str./Marquardter Str.“ (Arbeitstitel) im Ortskern Fahrland für Linie „X38“
Fahrzeugbedarf*	+7 Tram (40m); -3 Tram (30m); -5 GB
<b>2. Verstärkung Tram 96</b>	
Beschreibung	Einführung einer weiteren Verstärkerfahrt ab Krampnitz in Richtung Innenstadt.
Umsetzungszeitpunkt	ca. 6.500 Einwohner in Krampnitz (Dezember 2030)
Infrastrukturelle Voraussetzungen*	Keine
Fahrzeugbedarf*	+1 Tram (40m)
<b>3. Taktverdichtung Buslinie 638 am Wochenende</b>	
Beschreibung	Die Buslinie 638 verkehrt auch am Wochenende im 20-Minuten-Takt zwischen Krampnitz und S+U Rathaus Spandau.
Umsetzungszeitpunkt	ca. 6.500 Einwohner in Krampnitz (Dezember 2030)
Infrastrukturelle Voraussetzungen*	Keine
Fahrzeugbedarf*	+/- 0

\* Angaben beziehen sich auf die dargestellte Umsetzungsreihenfolge und auf den maximalen Fahrzeugeinsatz (Spitzenstunde) ohne notwendige Reserven.

**Anlage 6 Maßnahmenabfolge Endausbaustufe Tram bis Fahrland**

**Tabelle 18: Umsetzungsplan Inbetriebnahme Tram bis Schule Fahrland**

<b>1. Inbetriebnahme Tram und Umstellung Buslinien</b>	
Beschreibung	Umsetzung Liniennetz gemäß Kapitel 5
Umsetzungszeitpunkt	Inbetriebnahme Tram bis Fahrland (Dezember 2033)
Infrastrukturelle Voraussetzungen*	Tramstrecke bis Fahrland, Wendemöglichkeit und Betriebshalte Schule Fahrland
Fahrzeugbedarf*	+1 Tram (40m); -3 GB
<b>2. Verstärkung Tram 96</b>	
Beschreibung	Einführung einer weiteren Verstärkerfahrt ab Krampnitz in Richtung Innenstadt.
Umsetzungszeitpunkt	ca. 8.500 Einwohner in Krampnitz (Dezember 2034)
Infrastrukturelle Voraussetzungen*	Keine
Fahrzeugbedarf*	+1 Tram (40m)

\* Angaben beziehen sich auf die dargestellte Umsetzungsreihenfolge und auf den maximalen Fahrzeugeinsatz (Spitzenstunde) ohne notwendige Reserven.

## Anlage 7 Beschleunigungsmaßnahmen für Expressbus „X38“

Expressbusse bzw. sog. Schnellbussysteme zeichnen sich im Wesentlichen dadurch aus, dass sie Reisezeitvorteile gegenüber Fahrten im übrigen Liniennetz bieten. Voraussetzung für ein solches Angebot ist daher, dass effektive Maßnahmen zur Beschleunigung und Stabilisierung des Busbetriebs umgesetzt werden.<sup>16</sup> Für die Linie „X38“ werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Direkte Linienführung
  - zwischen Bhf Marquardt und Krampnitz über die Marquardter Straße (L92),
  - innerhalb des Entwicklungsgebietes Krampnitz über den südlichen Alleenring (Planstraße 2) und
  - in Groß Glienicke über die Potsdamer Chaussee (B2) mit Bedienung der Haltestelle Theodor-Fontane-Str.
- Nur Haltestellen mit besonders hohem Fahrgastaufkommen bzw. besonderer Bedeutung werden bedient (großer Haltestellenabstand). In Krampnitz werden alle drei Haltestellen entlang des Linienfahrswegs bedient, um eine gute Erreichbarkeit sicherzustellen.
- Stauanfällige Abschnitte sollen nach Möglichkeit straßenorganisatorisch und/oder baulich optimiert werden:
  - Busspur auf der Bundesstraße B2 im Zulauf auf den Knotenpunkt B2/Planstr. 1 (Stadtplatz Ost) mit ausreichender Länge auch bei Rückstau im MIV in der Hauptverkehrszeit
  - Hoher Bevorrechtigungsgrad für den ÖPNV an den LSA, insbesondere an den Knotenpunkten B2/Planstr. 1 (Stadtplatz Ost) und B2/Planstr. A
  - Leistungsfähige Gestaltung des Knotenpunkts Ketziner Str. (L92)/Planstr. 3 als Kreisverkehr oder als signalisierte Einmündung mit konsequenter ÖPNV-Bevorrechtigung
  - Einrichtung einer ÖPNV-Bevorrechtigung an den LSA zwischen Krampnitz und Campus Jungfernssee (für den Busvorlaufbetrieb) und weitere Verbesserung der Bevorrechtigung am Knotenpunkt Konrad-Zuse-Ring (Süd)/Nedlitzer Str.
  - Integration der ViP-Busse in die ÖPNV-Bevorrechtigung an LSA in Berlin
  - Ausbau und/oder Optimierung der ÖPNV-Bevorrechtigung an LSA zugunsten des Busverkehrs sowie Prüfung weiterer Busspuren, insbesondere an den Knotenpunkten, an denen heute hohe Verlustzeiten bestehen (u. a. Ritterfelddamm/Potsdamer Chaussee, Heerstr./Wilhelmstr., Gatower Str./Am Omnibushof, Wilhelmstr./Gatower Str., Wilhelmstr./Melanchthonplatz sowie rund um den Bahnhof S+U Rathaus Spandau).
  - Anpassung der Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt Am Omnibushof/Wilhelmstr. (abknickende Vorfahrt)
- Berücksichtigung von Überholvorgängen zwischen den Linien „X38“ und 638 sowie 135 (BVG) in der Fahrplanung. Diese sollten vermieden werden bzw. nur dort planmäßig stattfinden, wo dies in der Praxis zuverlässig und sicher möglich ist.

<sup>16</sup> Vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) (Hrsg.): Städtische Schnellbussysteme – flexibel, aufwandsarm, attraktiv: Die Potenziale des Busses für Luftreinhaltung und Klimaschutzziele nutzen.

## Anlagen

- Es soll geprüft werden, ob an der Haltestelle S+U Rathaus Spandau aus Kapazitätsgründen eine veränderte Haltestellenbedienung (Ankunfts- und/oder Abfahrtsposition) zu wählen ist.
- Als ergänzende Maßnahme sollen die vom Expressbus bedienten Haltestellen auf ein angemessenes qualitatives Niveau gebracht werden (z.B. Ausbau Haltestelle Theodor-Fontane-Str.).





**Energie und Wasser**  
Stadtwerke  
Potsdam

# Erschließung Krampnitz

Trinkwasser / Abwasser

**Echt  
Potsdam.**

**André Lehmann**  
Hauptabteilungsleiter Wassertechnik  
Interfraktionelle Arbeitsgruppe, 29.09.2020

- 1. Überblick, Bauabschnitte**
- 2. Trinkwasserversorgung**
- 3. Schmutzwasserentsorgung**
  - Äußere Erschließung
  - Innere Erschließung
- 4. Regenentwässerung**
  - Konzept
  - Netzplanung

# 1. Überblick, Bauabschnitte

geschätzte Baukosten netto [T€] (Basis: Vorplanung 08.07.2020)	1. BA	2. BA	3. BA	4.-13. BA	Gesamt
<b>Straßenentwässerung</b> (Abläufe, Versickerungsanlagen)	2.058	1.223	1.565	1.995	6.841
<b>Regenwasserbehandlung</b> (Reinigung, Ausläufe, Hebeanlagen)	1.187	-	-	145	1.332
<b>Regenwasserkanäle/ -leitungen</b>	1.958	-	995	1.920	4.873
<b>Schmutzwasserbehandlung</b> (Hauptpumpwerk und Speicherraum)	2.025	-	376	168	2.569
<b>Schmutzwasserkanäle/ leitungen</b>	2.799	1.688	2.123	3.811	10.421
<b>Trinkwasserleitungen</b>	1.433	644	1.213	1.458	4.748
<b>Gesamt</b>	11.460	3.554	6.272	9.498	30.784



**Erschließung**

**Öffentlicher Personennahverkehr**

- Busanbindung
- Tramanbindung
- Ⓜ Bushaltestelle
- Ⓜ Tramhaltestelle

**Bauabschnitte**

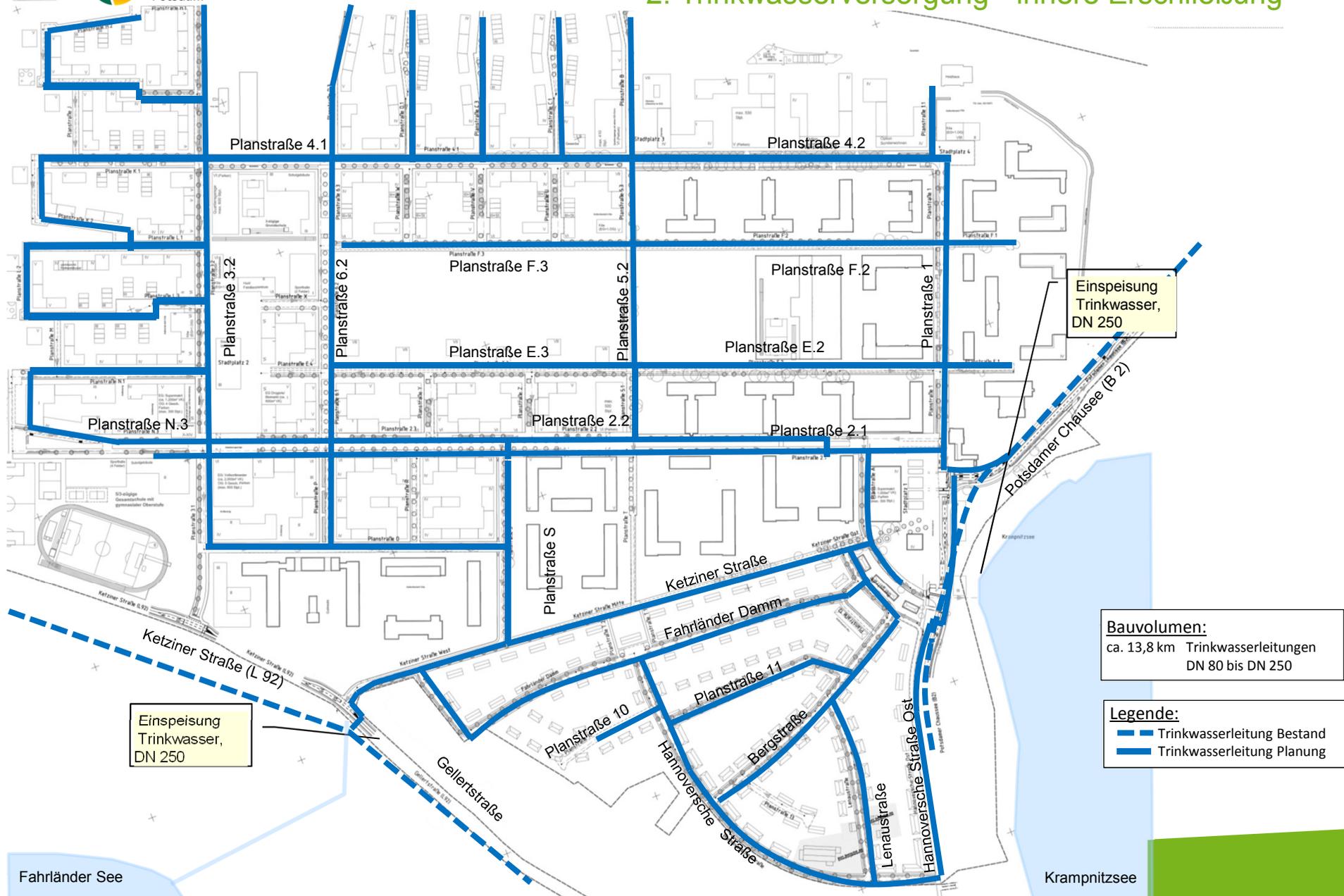
- 1. BA fertig bis 2024
- 2. BA fertig bis 2025
- 3. BA fertig bis 2024
- 4. BA hochbaubegleitend

**Bauabschnitte Hochbau**

JAHR	Wohneinheiten		FERTIGSTELLUNG Einwohner	
	Zuwachs	Gesamt	Zuwachs	Gesamt
2024	364	364	764	764
2025	480	844	1.008	1.772
2026	605	1.449	1.271	3.043
2027	453	1.902	951	3.994
2028	351	1.889	737	4.731
<b>2029</b>	<b>222</b>	<b>2.457</b>	<b>466</b>	<b>5.198</b>
2030 - 2031	513	2.988	1.077	6.275
2032 - 2033	597	3.585	1.254	7.529
2034 - 2035	614	4.199	1.289	8.818
<b>2036 - 2038</b>	<b>701</b>	<b>4.900</b>	<b>1.472</b>	<b>10.290</b>

Quelle: Emproc / Entwicklungsträger Potsdam GmbH, Stand: 22.01.2020

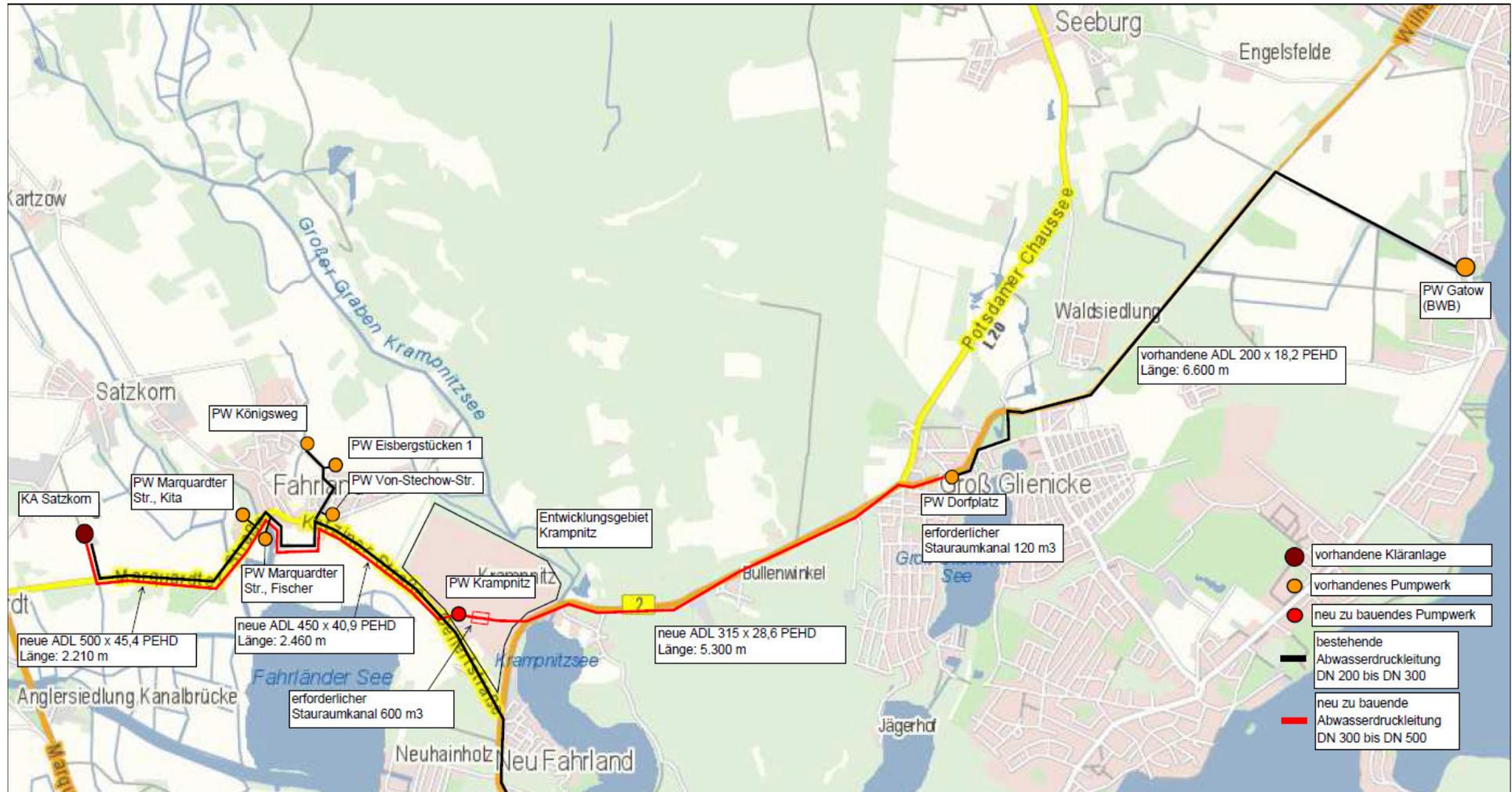
## 2. Trinkwasserversorgung - innere Erschließung



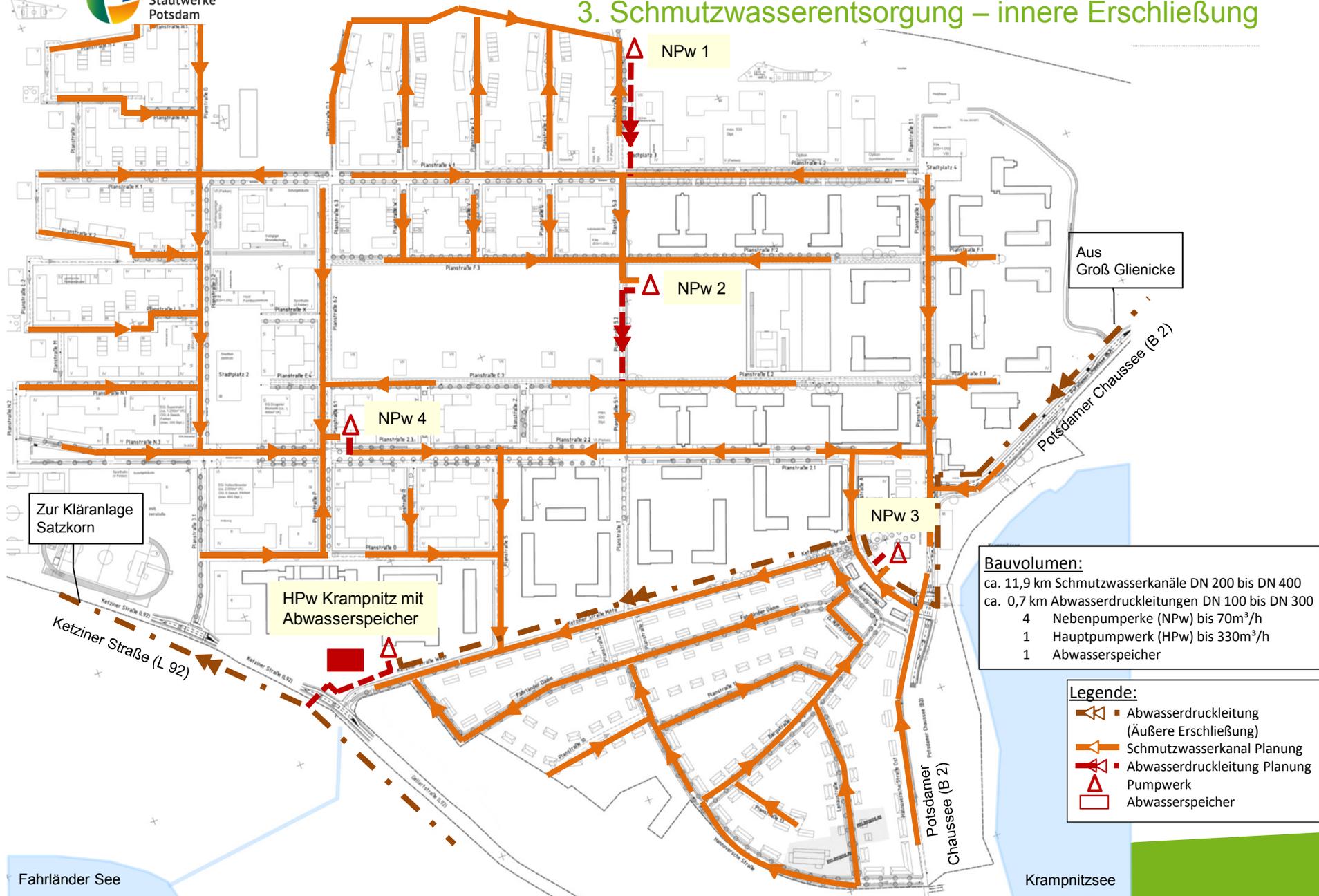
Fahrländer See

Krampnitzsee

### 3. Schmutzwasserentsorgung – äußere Erschließung



### 3. Schmutzwasserentsorgung – innere Erschließung



**Bauvolumen:**  
 ca. 11,9 km Schmutzwasserkanäle DN 200 bis DN 400  
 ca. 0,7 km Abwasserdruckleitungen DN 100 bis DN 300  
 4 Nebenpumperke (NPw) bis 70m³/h  
 1 Hauptpumpwerk (HPw) bis 330m³/h  
 1 Abwasserspeicher

**Legende:**

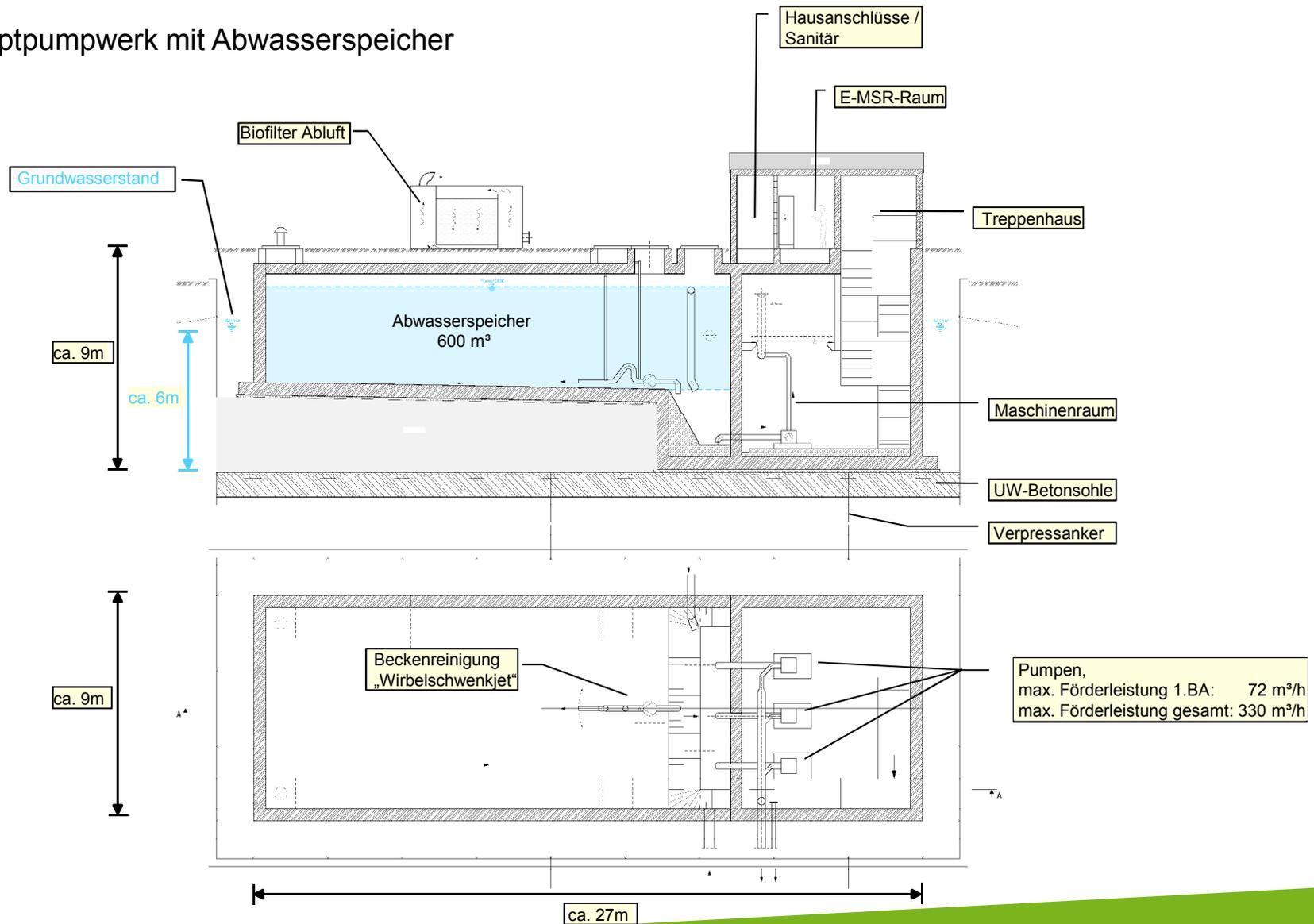
- Abwasserdruckleitung (Äußere Erschließung)
- Schmutzwasserkanal Planung
- Abwasserdruckleitung Planung
- Pumpwerk
- Abwasserspeicher

Fahländer See

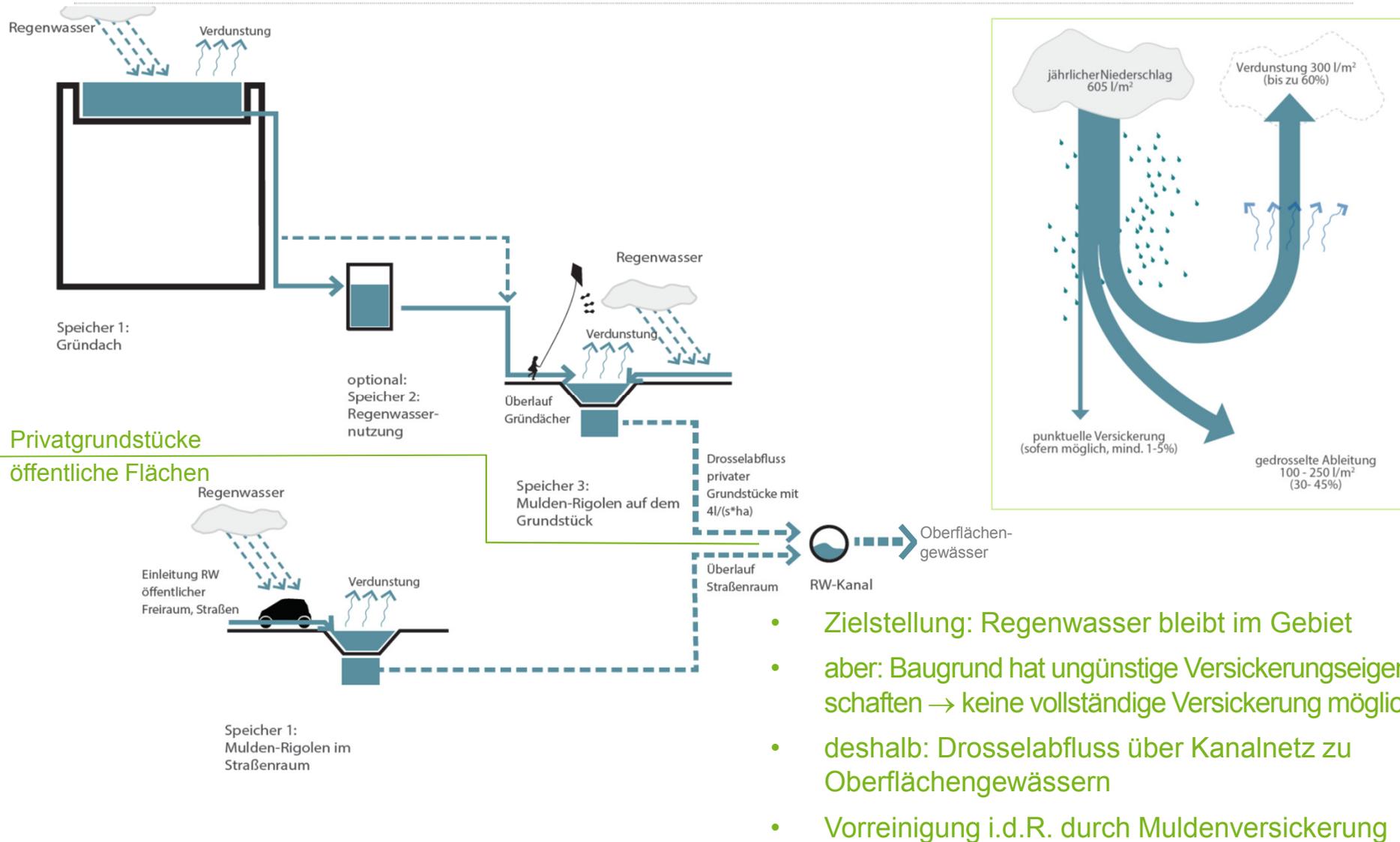
Krampnitzsee

### 3. Schmutzwasserentsorgung – innere Erschließung

#### Hauptpumpwerk mit Abwasserspeicher



## 4. Regenentwässerung - Konzept



- Zielstellung: Regenwasser bleibt im Gebiet
- aber: Baugrund hat ungünstige Versickerungseigenschaften → keine vollständige Versickerung möglich
- deshalb: Drosselabfluss über Kanalnetz zu Oberflächengewässern
- Vorreinigung i.d.R. durch Muldenversickerung

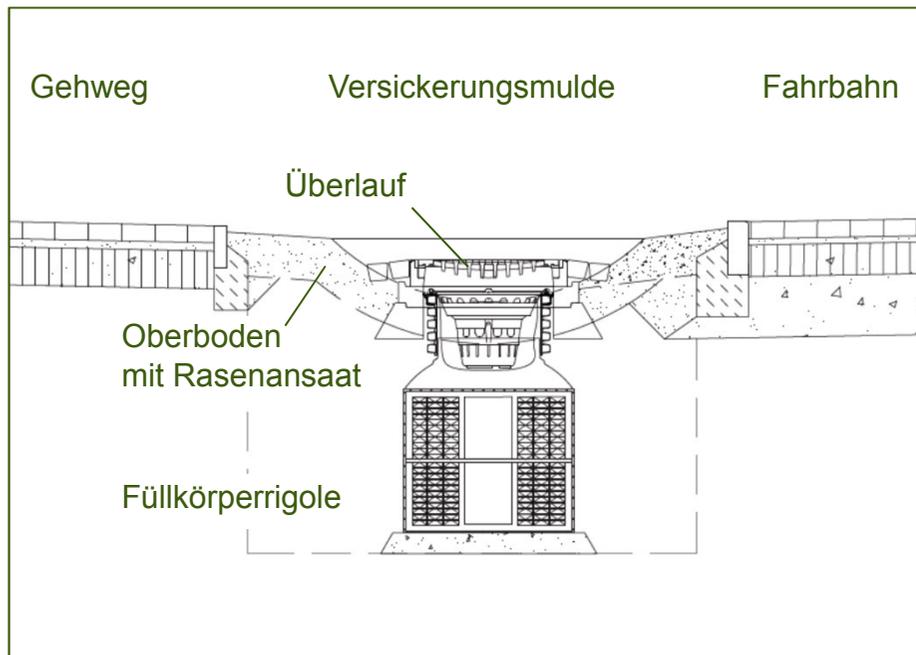
- 5.110 m Versickerungsmulden
- 6.410 m Mulden-Rigolen-System
- 1.090 m „Regengärten“ (Tiefbeet- Rigolen)
- 12.750 m Regenwasserkanäle DN 300 .. DN 600
- Einleitstellen in Oberflächengewässer:
  - K(01) Graben zum Fahrländer See
  - K(02) Krampnitzsee
  - K(03) Großer Graben zum Krampnitzsee
- Entwässerung der Potsdamer Chaussee (B 2) über Regenwasser- Behandlungsanlage (Retentionsbodenfilter) → K (03)

## 4. Regenentwässerung - Netzplanung



Fahrländer See

### Mulden-Rigolen-Element



### Regengarten (Tiefbeet- Rigole)

