



Betreff:
5. Statusbericht zur Stadtteilentwicklung Krampnitz

öffentlich

bezüglich
DS Nr.: 19/SVV/0947

Erstellungsdatum 17.11.2021

Eingang 502:

Einreicher: Planungsbüro

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

01.12.2021 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Inhalt der Mitteilung:

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

5. Statusbericht zur Stadtteilentwicklung von Krampnitz gemäß Anlage.

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

die dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung erläuterten Maßnahmen der Verkehrserschließung für die Entwicklungsstufe „Krampnitz.5000“.

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

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

Fazit finanzielle Auswirkungen:

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Geschäftsbereich 5

- Anlagen:
Fünfter Statusbericht
Anlage 1a Gesamtprojektplan
Anlage 1b Maßnahmenblätter
Anlage 2 Krampnitz-Erschließung-Busvorlauf
Anlage 3 Krampnitz-Erschließung-Radverkehr
Anlage 4 Gesamtdarstellung Auflagenerfüllung 3a



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Fünfter 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. 9
D) Versorgung und Erschließung	S. 11
E) Bauleitplanung und Städtebau	S. 13
F) Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	S. 15

Anlagen

Anlage 1	Maßnahmen des Gesamtprojektplans
Anlage 2	Geplante Erschließung von Krampnitz im Bus-Vorlauf
Anlage 3	Geplante Erschließung von Krampnitz durch den Radverkehr
Anlage 4	Gesamtdarstellung zur Erfüllung der Auflage 3a des Zielabweichungsbescheides

Einführung

Um die Information der Stadtverordnetenversammlung sowie der interessierten Öffentlichkeit zur Stadtteilentwicklung von Krampnitz sicher zu stellen, wird hiermit der fünfte 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
- Weiß: abgeschlossen

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). Der zweite Statusbericht wurde am 24.06.2020 in den Hauptausschuss eingebracht (20/SVV/0620) und der dritte Statusbericht am 09.12.2020 (20/SVV/1449). Der Vierte Statusbericht wurde am 05.05.2021 erneut der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt. Damit soll eine Überweisung neben dem Hauptausschuss auch in andere Gremien der SVV oder in Ortsbeiräte ermöglicht werden. Der Sechste Statusbericht folgt im April 2022.

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 hatte am 16.09.2020 den Oberbürgermeister aufgefordert, Gespräche mit der Deutschen Wohnen zur Entwicklung von Krampnitz aufzunehmen (20/SVV/0988). Ziel war ein deutlicher Beitrag des Unternehmens zur Schaffung preiswerter Wohnungen. Ende 2020 wurden daher Gespräche mit der Deutschen Wohnen aufgenommen, um Lösungsmöglichkeiten zur Realisierung eines angemessenen Mietniveaus zu erörtern. Einigkeit bestand darüber, dass auch in der ersten Entwicklungsstufe „Krampnitz.5000“ preiswerte Wohnungen im Bestand der Deutsche Wohnen geschaffen werden sollen. Aufgrund der stufenweisen Entwicklung von Krampnitz stehen dafür nur die Areale zur Verfügung, die mit denkmalgeschützten Bestandsgebäuden bebaut sind. 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 waren Grundlage der Diskussion über den weiteren Umgang und die weitere Verfahrensweise. Im Rahmen der Erarbeitung von Sanierungskonzepten für die denkmalgeschützten Kasernengebäude stellte sich heraus, dass zur Wiedernutzbarmachung für Zwecke des Wohnens unter den gegebenen denkmalrechtlichen Bedingungen erhebliche Investitionen notwendig sind. Die hohen Baukosten führen zu hohen Kostenmieten. Hinzu kommt, dass die Struktur der historischen Kasernenbauten mit großzügiger Mittelgangerschließung und großen Mannschaftsschlafsälen keine flächenoptimierten Wohnungsgrundrisse zulassen. Es werden daher Wohnungen mit überdurchschnittlich großen Wohnflächen entstehen. Das Zusammenwirken von hoher Kostenmiete und großen Wohnflächen führt im Ergebnis zu Wohnungsmieten deutlich oberhalb des angestrebten Mietniveaus. Auch eine Aktivierung der sogenannten denkmalrechtlichen Sonderabschreibungen in der Investitionskalkulation ist bei diesen Gebäuden für die Deutsche Wohnen als Bestandhalter nicht möglich. Die Untersuchungen der Deutsche Wohnen zu ihrem Gebäudebestand bestätigen damit die

bereits kommunizierte Aussage, dass die denkmalgeschützten Kasernengebäude für die Schaffung preisgebundenen oder preisgedämpften Wohnraums ungeeignet sind.

Die einzige Option zur Bereitstellung preisgedämpften Wohnraums auf den Grundstücken der Deutsche Wohnen in der Entwicklungsstufe „Kramnitz.5000“ besteht daher in der Ausweisung zusätzlicher Neubaufelder auf den Grundstücken, um im Neubau Wohnraum mit optimierten Baukosten und Grundrissen schaffen zu können. Im Ergebnis war zu klären, ob eine denkmalverträgliche Ergänzungsbebauung in diesem Areal (Klinkerhöfe) möglich ist. Die Deutsche Wohnen führte dazu eine städtebauliche, denkmalpflegerische und architektonische Untersuchung im Wege eines Fachdiskurses mit verschiedenen Architekten durch. Die Ergebnisse befinden sich in Abstimmung zwischen der Deutschen Wohnen, dem Entwicklungsträger und der Landeshauptstadt. Aufgabe der Fachbehörden ist zu prüfen, ob die vorgelegten Vorschläge in die Masterplanung des Entwicklungsgebietes integriert werden können.

Ggf. ist die Deutsche Wohnen bereit, eine Vereinbarung mit der Landeshauptstadt Potsdam bzw. dem Entwicklungsträger Potsdam zu schließen. Darin müssten im Hinblick auf die Vorgaben der Landesplanung Regelungen zur Einwohnerzahl und zum Nutzungsmix getroffen werden, müssten für die Neubauten eine Zielmiete und der berechtigte Nutzerkreis vereinbart werden und müsste das weitere Verfahren und der Umgang mit der verbindlichen Bauleitplanung verabredet werden.

Nach Abschluss der Abstimmungen wird der Stadtverordnetenversammlung voraussichtlich im Januar 2022 eine Mitteilungsvorlage zum ausgewählten städtebaulich-architektonischen Konzept und zur Vereinbarung zwischen Deutsche Wohnen, Landeshauptstadt Potsdam und Entwicklungsträger Potsdam mit den weiteren Verfahrensschritten vorgelegt.

Entsprechend der mit dem 2. Statusbericht veröffentlichten Vermarktungsstrategie (20/SVV/0620) wurde im 3. Quartal 2021 erstmals mit der Vermarktung von denkmalgeschützten Objekten aus dem Treuhandvermögen zur Schaffung von Wohnraum begonnen. Dabei handelt es sich um die L-Gebäude M.K9 und M.K10. Die Ausschreibungsverfahren sind derzeit noch nicht abgeschlossen.

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 (S.K28/S.K29), begonnen. Ein entsprechender Steckbrief wurde mit dem 3. Statusbericht (20/SVV/1449) bekannt gegeben. Es wurde ein Konzeptvergabeverfahren für das 19.300 m² große Grundstück mit einem denkmalgeschützten Gebäudebestand 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 wurde ein Nutzungsmix aus Büro, Gewerbe, Einzelhandel, Ateliers, Werkstätten, Beherbergungsgewerbe und untergeordnet Wohnen für Studenten oder Senioren erwartet. Da dieser Schwerpunkt von Interessenten kritisch gesehen wurde, wurde das Grundstück mit einem erweiterten Spektrum an Nutzungen erneut ausgeschrieben. Nach dem erweiterten Nutzungsmix können nun auch Nutzungen mit einem sozialen und gesundheitlichen Zweck im Torgebäude realisiert werden. Das Grundstücksvergabeverfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Ziel bleibt der Einzug des ersten Gewerbes und der ersten Einzelhandelseinrichtungen in Krampnitz bei Einzug der ersten Bewohner 2024. Daher hat der Entwicklungsträger auch mit der Vermarktung der Objekte am Stadtplatz Ost begonnen. Das am 28.01.2020 im Forum Krampnitz präsentierte neue städtebauliche Konzept für den Stadtplatz Ost dient dafür als Grundlage und soll in einem Anhandgabeverfahren mit potentiellen Investoren optimiert werden. Neben einer Einzelhandelseinrichtung und gewerblich genutzten Gebäuden soll am Stadtplatz Ost auch eine Quartiersgarage entstehen. Die Architektur an diesem wichtigen Eingangsort von Krampnitz soll mit den Investoren gemeinsam entwickelt werden.

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, Hort und Sporthalle direkt am Zentralpark wurde inzwischen die Baugenehmigung erteilt. Bei einem symbolischen Spatenstich am 6. Oktober 2021 wurde offiziell der Startschuss für den Bau der Grundschule mit Kita gegeben, deren Bau damit nach Abschluss der bauvorbereitenden Maßnahmen begonnen hat. Ziel ist die Fertigstellung des Baus Ende 2023 und die Inbetriebnahme im Jahr 2024 mit Einzug der ersten Bewohnerinnen und Bewohner in Krampnitz. Damit wird ein zentrales Ziel der Stadtteilentwicklung von Krampnitz erfüllt, dass die Schaffung sozialer Infrastruktur mit dem Wohnungsbau Schritt hält. Bereits die ersten Bewohnerinnen und Bewohner von Krampnitz sollen wichtige Einrichtungen vor Ort nutzen können, um einen Stadtteil mit hoher Lebensqualität, kurzen Wegen und autoarmer Mobilität von Anfang an sicher zu stellen. Zur Umsetzung des Potsdamer „Masterplan 100% Klimaschutz“ wird der Neubau nachhaltig errichtet und betrieben. Dazu findet eine Zertifizierung statt. Wie überall in Krampnitz angestrebt wird auch bei der Grundschule mit Kita und Hort ein innovatives Energiekonzept verfolgt. Sie erhält Photovoltaik und Solarthermie. Fortluft aus Lüftungsanlagen wird mittels Wärmepumpe und Heißgasauskuppelung zur Energierückgewinnung für die Warmwasseraufbereitung genutzt. Schließlich wird zum Ausgleich von Spitzen der Erzeugung und des Bedarfs Energie in der Erde gespeichert.

Mit Beschluss vom 22.09.2021 beauftragte die Stadtverordnetenversammlung die Verwaltung, den Ruderclub Vineta Potsdam e. V. bei der Ansiedlung im Entwicklungsgebiet Krampnitz zu unterstützen. Den Ausschüssen soll im Rahmen der Statusberichte in regelmäßigen Abständen berichtet werden. Die von den antragstellenden Fraktionen angesprochene Fläche am Krampnitzer See liegt im Bereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 141-5b. Dessen Bearbeitung ruht derzeit, da sich dieser Bereich zum Teil im Landschaftsschutzgebiet befindet und Fragen des Umwelt- und Naturschutzes einer Klärung bedürfen. Die städtebaulichen Vorstellungen sind im 12. Forum Krampnitz am 28.01.2020 im Rahmen der Ideen zum Stadtplatz Ost vorgestellt worden. In diesem Bereich wird zudem die Unterbringung eines Kiezbades diskutiert.

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 ViP führt weiterhin die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Straßenbahnerweiterung vom Campus Jungfernsee bis nach Fahrland durch, die Mitte 2022 abgeschlossen werden soll. Nach Fertigstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung können der GVFG-Förderantrag und der Planfeststellungsantrag eingereicht werden. Der Planfeststellungsbeschluss wird im Jahr 2024 angestrebt. Eine Veränderung der Zeitplanung hat sich daher nicht ergeben.

Um mit der Realisierung der Straßenbahnerweiterung zu beginnen und für die weiteren Planungen die Finanzierung zu sichern, wurde im November 2021 in die Stadtverordnetenversammlung ein erstes Finanzierungspaket eingebracht. Dieses Paket sichert die ÖPNV-Erschließung für die Entwicklungsstufe „Krampnitz.5000“. Dazu zählen:

- der Bus-Vorlaufbetrieb einschließlich der Anschaffung von 3 zusätzlichen Straßenbahnen für den Ausbau des Fahrtenangebotes auf der Straßenbahnlinie 96 ab der Haltestelle Campus Jungfernsee,
- der zweigleisige Ausbau der Strecke an der Nedlitzer Straße und der Umbau der Schienenanlagen an der Kreuzung Georg-Hermann-Allee/Kiepenheuerallee,
- die Kapazitätserweiterungen auf dem Betriebshof der ViP in der Fritz-Zubeil-Straße

- die weiteren Planungen im Zusammenhang mit der Straßenbahnverlängerung im Potsdamer Norden nach Krampnitz und Fahrland.

Die Gleisbauarbeiten in der Nedlitzer Straße sollen als „Teilprojekt 0“ auch früher starten. Dafür wird ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren angestrebt. Ziel ist eine Inbetriebnahme des Teilprojektes 0 bereits im Jahr 2025. Die Maßnahmen zur ÖPNV-Erschließung für „Kramnitz.5000“ wurden im Konzept „Geplante Erschließung von Krampnitz im Bus-Vorlauf“ zusammengefasst (Anlage 2).

Auch für den Radverkehr wurden die Maßnahmen zur Verkehrserschließung in der Entwicklungsstufe „Kramnitz.5000“ präzisiert. Ziel ist der schrittweise Zuwachs der Radverkehrsmenge. Dafür steht die Herstellung regelkonformer Breiten der bestehenden Radverkehrsanlagen im Vordergrund – sowohl kurz- und mittelfristig durch kleinteilige Maßnahmen als auch langfristig im Zuge von generellen Baumaßnahmen in den betreffenden Straßenabschnitten. Bis zum Jahr 2025 soll eine durchgängige Führung des stadteinwärtigen Radverkehrs ohne unnötiges Queren der B2 möglich sein, wie es schon das Radverkehrskonzept vorsieht. Der Radschnellweg soll in seiner ersten Ausbaustufe auch bereits 2025 im nördlichen Abschnitt realisiert werden. Die Maßnahmen des Radverkehrs für die Erschließung von „Kramnitz.5000“ wurden im Konzept „Geplante Erschließung von Krampnitz durch den Radverkehr“ zusammengefasst (Anlage 3).

D) Versorgung und Erschließung

Hintergrund:

Gemäß dem Energiekonzept für Krampnitz (18/SVV/0607) soll die Versorgung des neuen Stadtteils CO₂-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.

Mit der Realisierung des 1. und 3. Bauabschnitt der Erschließung wird noch im November 2021 begonnen. Die vorbereitenden Maßnahmen, wie die bodenarchäologischen Untersuchungen, wurden begonnen und erste Bereiche abgeschlossen. Der 1. und 3. Bauabschnitt der Erschließung sollen bis 2024 abgeschlossen werden. Der 2. Abschnitt der Erschließung (Bergviertel) soll ab 2024 gebaut werden. Dazu wird die Planung nach Abschluss und Bestätigung der Masterplanung für das Bergviertel im 2. Quartal 2022 gestartet.

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 (18/SVV/0607) angepasst werden.

Um das Quartier ab 2024 mit Wärme zu versorgen, wird die Krampnitz Energie GmbH (KE) deshalb in der ersten Ansiedlungsphase die Wärmeerzeugung mittels modularer Wärmeerzeugungsanlagen sicherstellen, die in der Endausbaustufe CO₂-Neutralität gewährleisten.

Parallel wurden die Vorbereitungen zur Nutzung der Geothermie intensiviert. Die Probebohrungen wurden genehmigt. Derzeit laufen die Vorbereitungen für die Beantragung von Fördermitteln (BAFA) zur Ausführung der Probebohrung in der Nähe der Energiezentrale um zu ermitteln, ob und inwieweit die Geothermie einen Beitrag zur CO₂-neutralen Energieversorgung in Krampnitz leisten kann. Das aktuelle Konzept sieht weiterhin die Nutzung von Abwasserwärme und Solarthermie vor.

Neben den Erfordernissen des Klimaschutzes stand von Anfang an jedoch auch die Bezahlbarkeit des Wärmepreises im Zentrum der Betrachtungen. Zur Sicherung eines akzeptablen und marktgängigen Wärmepreises sollen weiterhin für die zusätzliche Erzeugung von grünem Strom (EEG-Förderung) drei Blockheizkraftwerke (BHKW) vorgesehen werden. Diese werden mit auf Erdgasqualität aufbereitetem Biogas im Rahmen der kaufmännisch-bilanziellen Belieferung betrieben. Die erzeugte Wärme wird über ein verlustarmes Niedrigtemperaturnetz verteilt und der EEG-Strom in das Stromnetz eingespeist

werden. Für den wirtschaftlichen Betrieb des Gesamtsystems werden Wärmespeicher bzw. Reservesysteme wie Elektrodenkessel („Power-to-Heat“) und Spitzenlastkessel vorgehalten. Nicht zuletzt sorgt aber erst die Nutzung von Fördermitteln für bezahlbare Wärmepreise. Es war daher vorgesehen, das Investitionsförderprogramm des Landes Brandenburg RENplus und die EEG-Förderung in Anspruch zu nehmen. Für das RENplus-Programm wurde am 07.09.2020 der Förderbescheid über 5,4 Mio. Euro übergeben. Durch den neuen Besiedlungsstart und das veränderte Besiedlungstempo müssen die Inbetriebnahmezeitpunkte der einzelnen Anlagen angepasst und gestreckt werden. Wie im 15. Forum Krampnitz am 19.06.2021 dargelegt, müssen die Erzeugungsanlagen nun erst später in Betrieb genommen werden und sind daher nicht mehr im Verwendungszeitraum der bewilligten Fördermittel zu realisieren. Lediglich die anteiligen Fördermittel für das Nahwärmenetz sollen fristgerecht verwendet werden.

Zu Beginn der Besiedlung 2024 reichen ein BHKW und ein Spitzenlastkessel zur Bedarfsdeckung aus. Zur Einhaltung der Effizienzkriterien soll eine ebenerdige Solarthermieanlage an einem Standort ergänzt werden, der zur Verfügung steht, solange die 5.000 Einwohner-Grenze nicht wesentlich überschritten wird. Die Geothermie, die Abwasserwärmepumpe und die weiteren Blockheizkraftwerke werden bedarfsweise realisiert. Besonderer Fokus steht dabei auf der Einhaltung der Effizienzkriterien, welche einen Mindestanteil von 50 % Wärme aus erneuerbaren Energien als Auflage für die Zuwendung der Fördermittel für das Wärmenetz vorgeben.

Da sich die Entwicklungsmaßnahme und damit der Ausbau der Erzeugungsanlagen über einen Zeitraum von mehr als 15 Jahren erstreckt, ist eine zuverlässige Prognose zu zukünftigen Wärmestandards, Förderprogrammen und Technologien kaum möglich. Zeitliche Verzögerungen insbesondere bei der Inbetriebnahme der Biogas-BHKW führen jedoch zu geringeren EEG-Fördersätzen für die jeweilige Förderperiode (20 Jahre) und das wirkt sich negativ auf die Wärmepreise aus.

Hinzu kommt, dass die Genehmigung nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) durch das Landesamt für Umwelt (LfU) zur Errichtung der feuerungstechnischen Anlagen zwar im April 2021 erteilt, der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) jedoch im Mai 2021 Widerspruch dagegen eingelegt hat. Der Widerspruch verursacht aufschiebende Wirkung. Von der erteilten Genehmigung kann kein Gebrauch gemacht werden. Damit kann die bereits genehmigte Fördersumme aus dem NESUR-Programm für die Hüllensanierung der neuen Energiezentrale in dieser Förderperiode nicht mehr abgerufen werden. Die Finanzierung ist damit nicht mehr gesichert. Die Sanierung der Gebäudehülle musste daher vorerst ausgesetzt werden und kann nur auf der Basis geeigneter zukünftiger Förderprogramme bzw. Finanzierungskonzepte und einer bestandskräftigen BImSchG-Genehmigung fortgesetzt werden.

E) Bauleitplanung und Städtebau

Hintergrund:

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 5. Juni 2013 die Satzung für den Entwicklungsbereich Krampnitz 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).

Mit Schreiben vom 22.06.2021 bestätigte die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg die Erfüllung der Auflagen aus dem Zielabweichungsverfahren für die Entwicklung von Krampnitz. Es wurde vorerst eine Entwicklung bis zu einer Einwohnerzahl von ca. 5.000 bestätigt. Nach der Planfeststellung für die Straßenbahnerweiterung ist auch eine Entwicklung bis zu ca. 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern möglich. Am gleichen Tag bestätigte die Gemeinsame Landesplanungsabteilung dann auch, dass für die Planungsabsichten der im Zuschnitt veränderten Teilbebauungspläne für Krampnitz, die Wohnraum für bis zu ca. 5.000 Menschen schaffen, derzeit kein Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung zu erkennen sind. Der neue Zuschnitt der Bebauungspläne für „Krampnitz.5000“ war Anlage an den Vierten Statusbericht vom 05.05.2021.

Mit dem Zielabweichungsbescheid vom April 2013 hatte die Gemeinsame Landesplanungsabteilung eine Abweichung von den Zielen der Raumordnung auf 97 Hektar Wohnungsbaufäche des Entwicklungsgebietes Krampnitz zugelassen. Als Auflagen waren die Durchführung einer detaillierten Verkehrswirkungsanalyse, die Erstellung eines belastbaren Konzeptes für die individuelle und öffentliche Verkehrserschließung in Abstimmung mit dem Infrastrukturministerium, Prognoseuntersuchungen über die Luftschadstoff- und Lärmauswirkungen sowie die Freihaltung der Randbereiche von Bebauung und Zugangsbeschränkungen der nördlich angrenzenden Schutzgebiete benannt worden. Die Erfüllung dieser Auflagen im Jahr 2015 war noch im Hinblick auf nur 3.800 Einwohnerinnen und Einwohner und ein völlig anderes städtebauliches Konzept erfolgt. Mit dem Beschluss zum neuen Masterplan im Jahr 2019 und der damit verbundenen höheren Einwohnerzahl musste die Aufлагenerfüllung gutachterlich neu nachgewiesen werden. Zum Juni 2020 legte die Landeshauptstadt eine neue Verkehrswirkungsanalyse vor und im Februar 2021 eine neue lufthygienische Untersuchung. Schließlich wurde mit dem Landesinfrastrukturministerium das Konzept für die individuelle und öffentliche Erschließung präzisiert und eine stufenangepasste Entwicklung in Abhängigkeit von der Verkehrserschließung erarbeitet. Dazu wurde ein neues ÖV-Angebotskonzept erstellt (Anlage an den Dritten Statusbericht vom 09.12.2020, 20/SVV/1449), der Bus-Vorlauf vor

Inbetriebnahme der Tram präzisiert (Anlage 2) und die Erschließung mit dem Radverkehr detailliert erläutert (Anlage 3). Eine gesamthafte Darstellung der Auflagenerfüllung der Auflage 3a des Zielabweichungsbescheides findet sich in Anlage 4.

Am 25.06.2021 hat die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen die Planungen für den neuen Stadtteil Krampnitz mit dem Vorzertifikat für Quartiere ausgezeichnet. Im Rahmen einer Vorzertifizierung wurden die Pläne für Krampnitz, darunter der städtebauliche Entwurf, das Energie- und das Mobilitätskonzept, hinsichtlich ökologischer, ökonomischer, technischer, soziokultureller und funktionaler Aspekte beurteilt. Im Ergebnis entspricht der Planungsstand fast allen Prüfkriterien für nachhaltige Quartiere, weshalb ein Vorzertifikat in Platin, der höchsten Bewertungsstufe, verliehen wurde. Überzeugt haben vor allem die konsequente Unterbringung von Fahrzeugen in Quartiersgaragen, der Stellplatzschlüssel von 0,5 pro Wohneinheit oder die Flächeninanspruchnahme im Rahmen der Konversion vorbelasteter und versiegelter Kasernenflächen.

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, das öffentlich tagende „Forum Krampnitz“, spezielle Veranstaltungen und Führungen über das Gelände.

In Abhängigkeit pandemiebedingter Rahmenbedingungen sollen Führungen durch den Entwicklungsbereich ab 2022 wieder angeboten werden. Nach der Veranstaltung „Kultur in Krampnitz“ am 05.09.2021, bei der das Sinfonieorchester Collegium musicum Potsdam bei zwei Open-Air-Konzerten in Krampnitz auftrat, sind Veranstaltungen zur kulturellen Nutzung des Areals auch im Jahr 2022 geplant.

Das Forum Krampnitz soll im Frühjahr 2022 erneut durchgeführt werden. Bis dahin wird es konzeptionell neu aufgestellt. Ziel sind zwei Veranstaltungen pro Jahr zu thematischen Schwerpunkten und ein Forum zur lockeren Begegnung Interessierter mit den Verantwortlichen der Stadtteilentwicklung, um zu unterschiedlichen Facetten ins Gespräch zu kommen.

Auf der Homepage tram96.de werden weiterhin die Hintergründe und Planungen der Tramerweiterung in den Potsdamer Norden dargestellt. Dort sind die Streckenpläne der Vorplanung, FAQ's und erläuternde Videos abrufbar.

Maßnahmen des Gesamtprojektplans

Anlage 1a

Nr.	Zielbereich	Maßnahme	ff. verantwortlich	Realisierungszeitraum	Umsetzungsstand 29.01.2020	Umsetzungsstand 24.06.2020	Umsetzungsstand 09.12.2020	Umsetzungsstand 05.05.2021	Umsetzungsstand 01.12.2021
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 - 2029					
	Verkehrerschließung Nord	Busspuren	LHP/4						
	Verkehrerschließung Nord	Quartiersgaragen	ETP						
	Verkehrerschließung Nord	Betriebsstützpunkt Fährland ViP	SWP/ViP						
D1	Versorgung und Erschließung	Energiezentrale Heizhaus	SWP/EWP	offen					
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 Satzkorn	SWP/EWP	2023 - 2024					
D5	Versorgung und Erschließung	Äußere Elektroversorgung	SWP/EWP	2022 - 2024					
D6	Versorgung und Erschließung	Regenerative Energieversorgung	SWP/EWP	2022 - 2024					
	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 - 2021					
E3	Bauleitplanung und Städtebau	FNP-Änderung	LHP/4	2020 - 2022					
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	Alltlastensanierung	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					

Maßnahme A1:	Schaffung neuen Wohnraums
Zielbereich:	Bereitstellung von Wohnraum / Vermarktung
Grundlage:	Grundstücksvergaben/ Grundstückskaufverträge



LEGENDE
■ Wohnen
■ Sonderwohnen
— Entwicklungsbereichsgrenze

Übersicht Wohnen und Entwicklungsbereiche

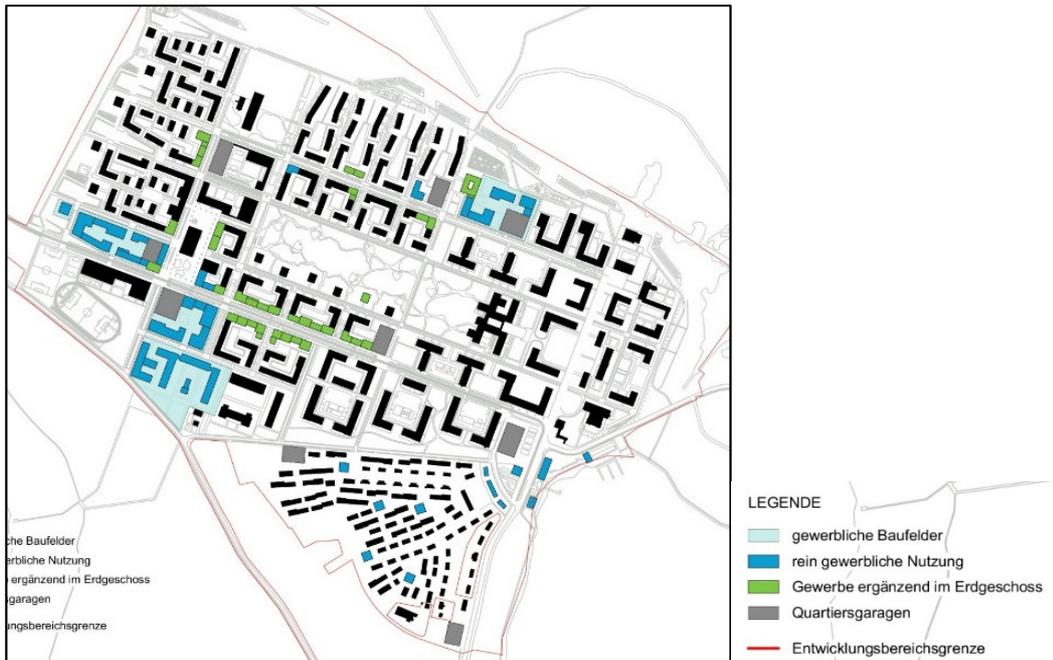
Erläuterung/ Sachstand:	<p>Bereits 2017 wurden erste Veräußerung getätigt. Für 5 Altbauten auf diesen Flächen liegen bereits erste Bauanträge für Mietwohnungsbauten vor.</p> <p>Das Vermarktungskonzept wurde im Hauptausschuss vorgestellt. Erste Vermarktungen von Wohnbauflächen haben im Oktober 2021 begonnen.</p>
----------------------------	--

verantwortlicher Projektpartner:	ETP
-------------------------------------	-----

aktueller Zeitplan:	
<u>Vermarktung Wohnbauflächen</u>	
10/2021	Vermarktungsstart L-Gebäude M.K9/ M.K10
2./3. Quartal 2022	Vermarktung weiterer Wohnungsbauten im Entwicklungsbereich
<u>erste Bauvorhaben der DW</u>	
Anfang 2020	Start erster Altlastensanierungsmaßnahmen
2024	Einzug erster Bewohner
Kosten:	-
Finanzierung:	Bauvorhaben: private Investitionsmittel Vermarktungskonzept: Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 01.12..2021

Maßnahme A2:	Gewerbeentwicklung
Zielbereich:	Bereitstellung von Wohnraum und Arbeitsplätzen / Vermarktung
Grundlage:	Grundstücksvergaben/ Grundstückskaufverträge

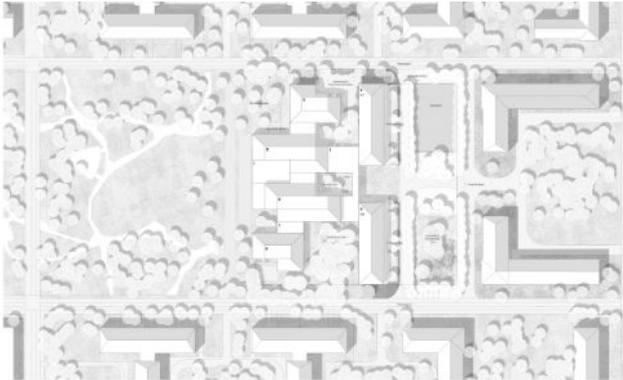


Übersicht Gewerbe und Entwicklungsbereiche

Erläuterung/ Sachstand:	Zu Schaffung von Arbeitsplätzen werden in Kramnitz ca. 156.000 m ² BGF für gewerbliche Nutzungen vermarktet.
verantwortlicher Projektpartner:	ETP
aktueller Zeitplan:	
03/2021	Vermarktung Torgebäude S.K28/ S.K29
10/2021	Vermarktungsstart Stadtplatz Ost S1/ S2/ S11

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

Stand: Statusbericht 01.12.2021

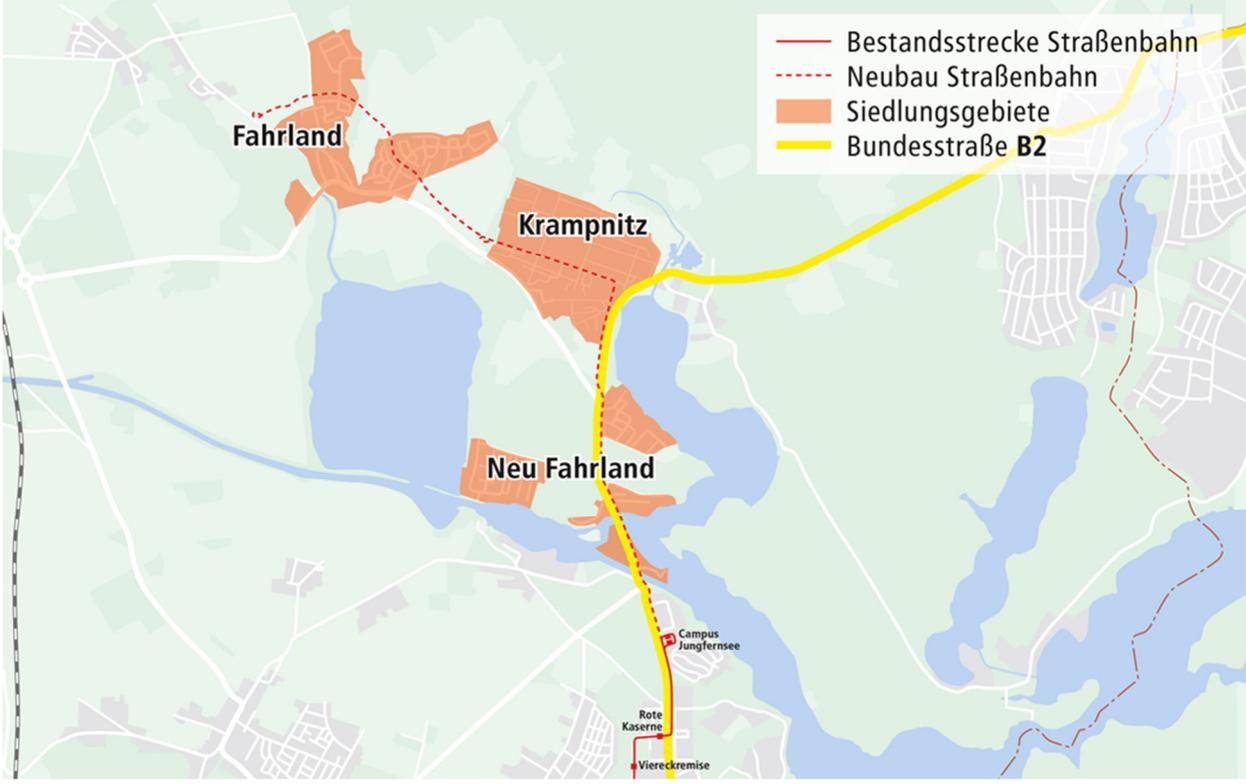
Maßnahme B1:	Erste Grundschule mit Hort und Kita
Zielbereich:	Bereitstellung sozialer und kultureller Infrastruktur
Grundlage:	hochbauliches und freiraumplanerisches Wettbewerbsverfahren
	
	<p>Lageplan mit Gebäudeentwurf AFF architekten</p> <p>Perspektive Eingangsbereich AFF architekten</p>
Erläuterung/ Sachstand:	<p>Unter Einbeziehung von 2 denkmalgeschützten Bestandsgebäuden soll eine 3-zügige Grundschule mit Hort und Zweifach-Sporthalle und eine Kita sowie Außensport-, Spiel- und Freiflächen errichtet werden.</p> <p>Das umzusetzende Raumprogramm umfasst insgesamt eine Nutzfläche von 6.600 m², unterteilt in ca. 3.500 m² Nutzfläche für die Grundschule, ca. 900 m² Nutzfläche für den Hort, ca. 800 m² Nutzfläche für die Kindertagesstätte und ca. 1.400 m² Nutzfläche für den Neubau einer Zweifach-Sporthalle.</p>
verantwortlicher Projektpartner:	ETP

aktueller Zeitplan:	
2020	Vorbereitende Maßnahmen (Bodenarchäologie, Kampfmittelberäumung, etc.)
12/2020	Bauantragsstellung
11/2021	Baubeginn
12/2023	Fertigstellung
2024	Nutzungsaufnahme
Kosten:	34 Mio. Euro
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 01.12.2021

Maßnahme C1:	Busvorlaufbetrieb
Zielbereich:	Verkehrerschließung Nord
Grundlagen:	Nahverkehrsplan
Erläuterung/ Sachstand:	<ul style="list-style-type: none"> - Aktualisierung des ÖPNV-Angebotskonzepts Krampnitz / Fahrland erfolgt - Abstimmungen zur notwendigen Businfrastruktur - Abstimmungen zu gebietskörperschaftsübergreifenden Verkehren (insb. Relation Berlin-Potsdam) zwischen LHP, SenUVK, VBB, BVG und ViP
verantwortlicher Projektpartner:	SWP/ViP
aktueller Zeitplan:	<ul style="list-style-type: none"> - Beschluss Finanzierungsvereinbarung bis Dezember 2021 in SVV - Anpassung Busnetz mit Einbindung Mobilitätsdrehscheibe Bhf. Marquardt Dez. 2022 - Start Busvorlaufbetrieb Dez. 2023
Kosten:	2024: 1.491.465 €, 2025: 1.821.131 €, 2026: 1.974.231 €, 2027: 1.943.072 €, 2028: 2.180.969 €, 2029: 2.202.220 €.
Finanzierung:	LHP, SWP, ViP
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 01.12.2021

Maßnahme C2:	Straßenbahnerweiterung Nord TP1 + 2
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:	Aktuell erfolgt die Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie die Erarbeitung diverser Gutachten. Weitere Planungsleistungen wurden ausgeschrieben bzw. werden für die Ausschreibung vorbereitet. Für eine zügigere Projektrealisierung werden zwei Genehmigungsabschnitte gebildet (TP1, BA0: Gleisdreieck Campus Fachhochschule, Nedlitzer Straße und TP1, BA1 + TP2: Campus Jungfernsee – Schule Fahrland) mit dem Ziel den Abschnitt in der Nedlitzer Straße zu einem früheren Zeitpunkt fertig zu stellen.
verantwortlicher Projektpartner:	SWP/ViP
aktueller Zeitplan: <u>Teilprojekt 1, BA 0 (Nedlitzer Straße)</u> 2020 - 2021: Fertigstellung Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie Gutachten (TP1, BA0)	

2022 - 2023: Planfeststellungsverfahren (TP1, BA0)
2023: Ausschreibung der Bauleistungen (TP1, BA0)
2024 - 2025: Bauausführung (TP1, BA0)

Planung TP1 BA1/2 + TP2:

2020 - 2022: Fertigstellung Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie Gutachten (TP1, BA1 + TP2)
2022 - 2024: Planfeststellungsverfahren und GVFG-Förderantrag (TP1, BA1 + TP2)

Bau TP1 (bis Krampnitz West):

2025: Ausschreibung der Bauleistungen (TP1)
2025 – 2029: Bauausführung (TP1)

Bau TP2 (bis Fahrland Schule):

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 01.12.2021

Maßnahme C3:	Grunderwerb Verkehrserschließung
Zielbereich:	Verkehrserschließung Nord
Grundlage:	SVV-Beschluss 19/SVV/0023



Erläuterung/ Sachstand:	<ul style="list-style-type: none"> - 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); - Ergänzung der Satzung nach Fertigstellung der Vorplanung der Tram-Trasse (19/SVV/1279) am 29.01.2020 beschlossen - alle betroffenen Grundstückseigentümer informiert - Verhandlungsgespräche aufgenommen - im Investitionsprogramm des Doppelhaushaltes 2020/21 entsprechende finanzielle Mittel zum Ankauf von Grundstücken beschlossen
----------------------------	---

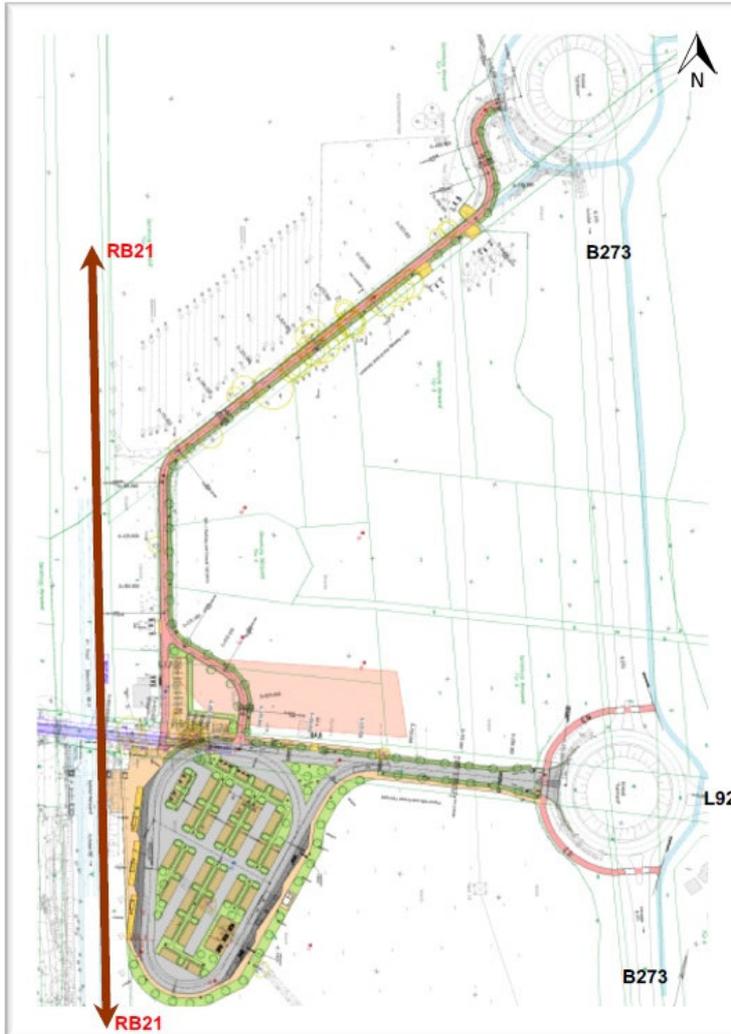
verantwortlicher Projektpartner:	LHP/1
aktueller Zeitplan:	Ankaufverhandlungen mit Abschluss von Kaufverträgen: 2019 - 2024
Kosten:	Bodenrichtwert der betroffenen Flurstücksflächen: ca. 2,6 Mio. Euro, eingeplant im HH 2020/21: 4,7 Mio. Euro
Finanzierung:	Haushalt LHP
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 01.12.2021

Maßnahme C4:	Fahrzeugbeschaffung Tram
Zielbereich:	Verkehrerschließung Nord
Grundlage:	Finanzierungsvereinbarungen LHP-SWP/ViP
Erläuterung/ Sachstand:	<ul style="list-style-type: none"> - Optionen von 3 (Busvorlaufbetrieb) und 5 (Tramerweiterung bis Krampnitz West) zusätzlichen Fahrzeugen im Rahmen der aktuellen Fahrzeugbeschaffung von 25 Fahrzeugen - Ausschreibungsverfahren läuft - Finanzierung in Abstimmung
verantwortlicher Projektpartner:	SWP/ViP
aktueller Zeitplan: 2020/2021 Ausschreibung und Vergabe von 25 Fahrzeugen einschließlich Option 2022 Pflichtenheftphase und Fertigungsbeginn 2024/2025 Lieferung der Grundbestellung (inkl. Fahrzeuge für Bus-Vorlauf) 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 01.12.2021

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



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

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 Juli 2021 Anmeldung zur Förderung Dezember 2020 Entwurfsplanung bis Ende April 2021 Öffentlichkeitsarbeit ab II. Quartal 2021 Genehmigungsplanung bis Juli 2021 Vergabe I. Quartal 2022 Bau März 2022	
Kosten:	Planung	ca. 205.000 €
	Bau	2,5 Mio. €
Finanzierung:	LHP, Fördermittel des Landes	
Umsetzungsstand:		

Stand: Statusbericht vom 01.12.2021

Maßnahme C6:	Radschnellweg
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"> - Herstellung einer direkten, qualitativ hochwertigen Radwegeverbindung in die Potsdamer Innenstadt - Gesamtlänge: ca. 4,6 km - Führungsform teilweise auf eigenständig geführten Fuß- und Radwegen sowie Fahrradstraßen - Bearbeitung und Umsetzung in schrittweisen Teilabschnitten
----------------------------	--

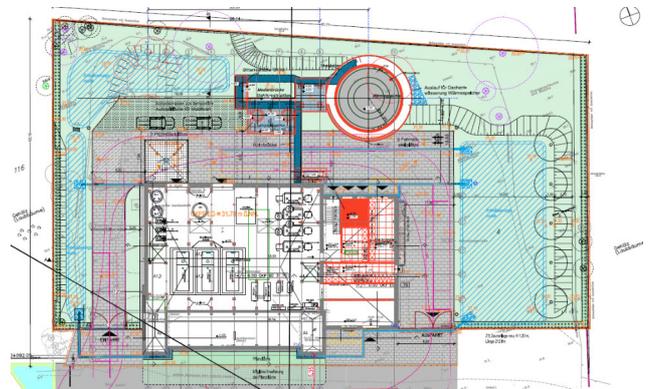
	<p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ingenieurplanung der Brücke über den Sacrow-Paretzer Kanal (in Vorbereitung) - Ingenieurplanung Abschnitt 1 - Am Fahrländer See (in Vorbereitung) - Abschnitt 2 - Ringstraße und Abschnitt 3 - Fahrländer Damm - Am Golfplatz nach Vorlage der ingenieurtechnischen Planungen
verantwortlicher Projektpartner:	LHP/4
aktueller Zeitplan:	<p>Beauftragung Projektsteuerung: derzeit</p> <p>Beauftragung Planungsleistungen: Ende 2021</p> <p>Genehmigungsplanung: bis 2025</p> <p>Umsetzung: in Teilabschnitten nach Planungsstand</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 01.12.2021

Maßnahme D1:	Energiezentrale Heizhaus (Gebäudesanierung und Errichtung BHKW, Spitzenlastkessel, Wärmespeicher)
Zielbereich:	Versorgung und Erschließung
Grundlage:	Rahmenvereinbarung vom 29.07.2015 Kooperationsvereinbarung EWP/ETP vom 20.07.2018; in der Neufassung vom 23.08.2021



Perspektive Südfassade



Lageplan Energiezentrale mit Außenanlagen

Erläuterung/ Sachstand:	<p>In dem ehemaligen Heizhaus soll die Energiezentrale für Krampnitz entstehen.</p> <p>Die bauliche Realisierung soll durch eine Bauherrengemeinschaft aus ETP und EWP (Sanierung Hülle: ETP, nutzerspezifischer Ausbau und Energieerzeugungsanlagen: EWP, Mieter des Gebäudes: EWP) erfolgen. Für die Hüllensanierung sollten Fördermittel des NESUR-Programms eingesetzt werden.</p> <p>NESUR-Förderung nicht mehr einsetzbar. BImSchG-Genehmigung steht aus.</p>
verantwortlicher Projektpartner:	ETP/ EWP
aktueller Zeitplan: 04/2021 Erteilung BImSchG 05/2021 Widerspruchsverfahren BUND gegen BImSchG ab 07/2022 Prüfung Widerspruchsverfahren durch LfU / Nachreichung naturschutzrechtlicher Gutachten durch die EWP 09/2021 Aussetzen der Sanierungsmaßnahmen wegen des Maßnahmenendes der Hüllensanierung nach dem Ende der Förderperiode NESUR	
Kosten:	Gebäudehülle (ETP): 3,10 Mio. Euro- Ausbau (EWP): 1,46 Euro Ausstattung (EWP): 12,00 Mio. Euro
Finanzierung:	Gebäudehülle (ETP): NESUR-Förderung und Eigenmittel Nutzerspezifischer Ausbau und Ausstattung (EWP): mit anteiliger Förderung EEG, KfW, REN+
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 01.12.2021

Maßnahme D2:	Straßenbau /Trink- und Schmutzwasser / Beleuchtung
Zielbereich:	Versorgung und Erschließung
Grundlage:	Entwicklungssatzung Rahmenvereinbarung vom 29.07.2015 Kooperationsvereinbarung vom 20.07.2018; in der Neufassung vom 23.08.2021

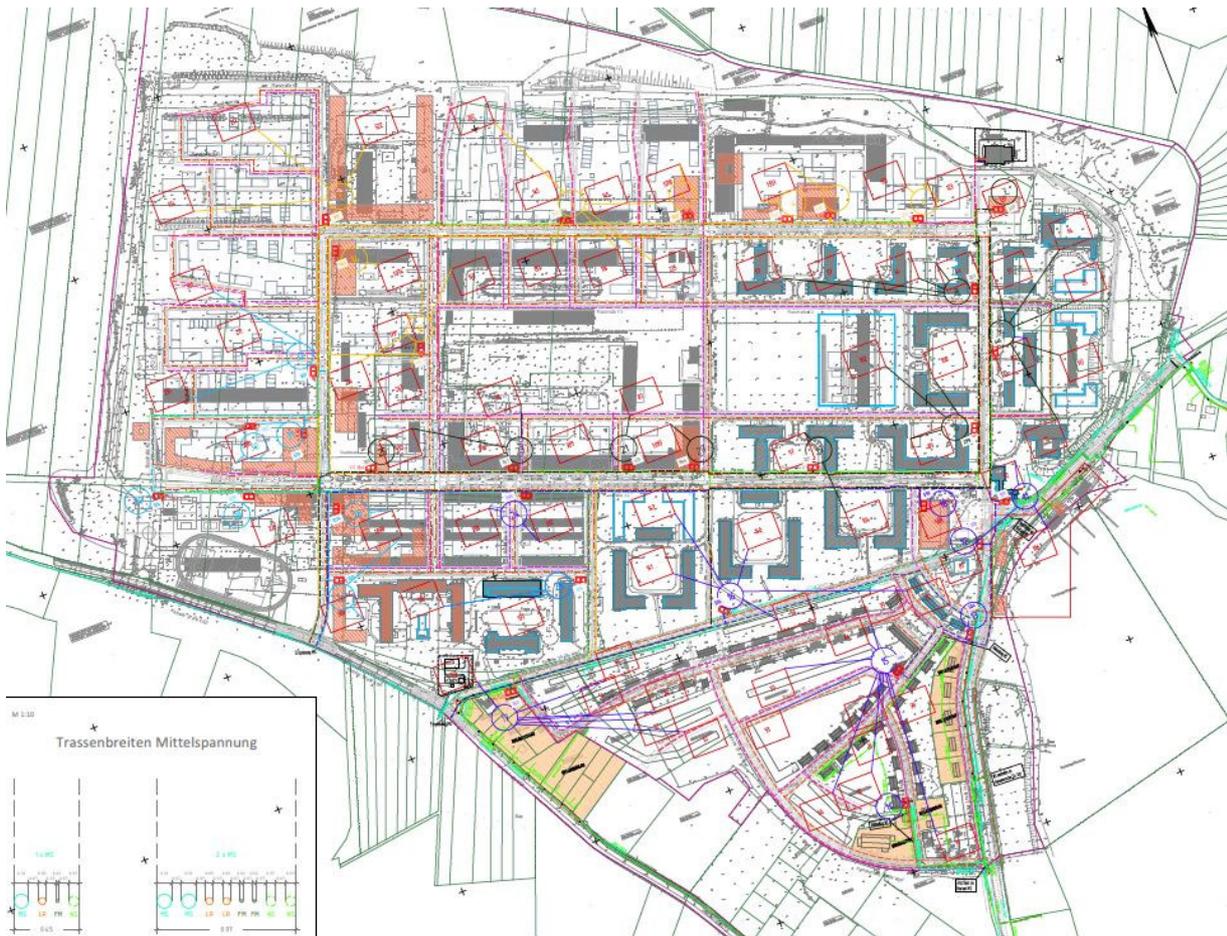


- Bauabschnitte Erschließung**
- 1. Bauabschnitt
 - 2. Bauabschnitt
 - 3. Bauabschnitt
 - 4. bis 13. Bauabschnitt

Übersicht Erschließungsmaßnahmen

<p>Erläuterung/ Sachstand:</p>	<p>Die Vorplanung für das Gesamtgebiet wurde, mit Ausnahme des 2. BA (Bergviertel), durch die Arge Erschließungsplanung Krampnitz im Mai 2020 abgeschlossen. Die Entwurfsplanung für den 1. BA liegt seit Dezember 2020 vor. Ausstehend ist die Entwurfsplanung für die Bundesstraße B2, welche im November 2021 erwartet wird.</p> <p>Nach Aufstellung und Bestätigung der Masterplanung für das Bergviertel wird für den 2. BA mit der Erarbeitung der Vorplanung, voraussichtlich ab dem II. Quartal 2022, angefangen.</p> <p>Die Entwurfsplanung für den 3. BA hat im September 2020 begonnen und liegt seit Februar 2021 vor. Änderungen in der leitungsgebundenen Infrastruktur sowie Abstimmungen zum Baumerhalt führen zu einer Fortschreibung der Entwurfsplanung. Für einen bedarfsgerechteren Aufbau der Erschließungsanlagen wird der 3. BA in zwei Unterabschnitte aufgeteilt. Der Alleenring (Planstraße 3 und 4) zwischen Planstraße 5 und 2 werden in der Realisierung verschoben. Im ersten Abschnitt werden lediglich die Planstraße 2.3; 3.1 und 4.2 realisiert.</p> <p>Der Tiefbau für die archäologischen Untersuchungen sowie die archäologischen Untersuchungen sind seit April 2021 in der Ausführung. Der Beginn der Erschließungsmaßnahmen startet mit der Bauausführung der Vergabeeinheit VE05 im November 2021. Die weiteren Erschließungsbauarbeiten mit der Vergabeeinheiten VE04 und VE02 schließen sich ab Dezember 2021 an.</p>
<p>verantwortlicher Projektpartner:</p>	<p>ETP/ EWP</p>
<p>aktueller Zeitplan:</p> <p><u>Erster BA:</u> IV 2020 Entwurfsplanung 1. BA II 2021 Beginn bodenarchäologische Grabungen IV 2021 Baubeginn 1. BA Vergabeeinheit VE05 und VE04 I 2022 Baubeginn 1. BA Vergabeeinheit VE02</p> <p><u>Zweiter BA:</u> II 2022 Vorplanung (nach Aufstellung und Bestätigung Masterplanung Bergviertel) ab 2024 Baubeginn</p> <p><u>Dritter BA:</u> II 2021 Beginn archäologische Grabungen IV 2021 Abschluss der Entwurfsplanung I 2022 Baubeginn (nach Umsetzung der beauftragten natur- und artenschutz-rechtlichen Maßnahmen sowie Abschluss der Abbruchmaßnahmen</p>	
<p>Kosten:</p>	<p>ca. 125 Mio. €</p>
<p>Finanzierung:</p>	<p>Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme EWP (V+E Vertrag)</p>
<p>Umsetzungsstand:</p>	

Maßnahme D3:	Leitungsgebundene innere Erschließung (Elt, Nahwärme und Gas)
Zielbereich:	Versorgung und Erschließung
Grundlage:	Rahmenvereinbarung vom 29.07.2015 Kooperationsvereinbarung vom 20.07.2018; in der Neufassung vom 23.08.2021



Übersichtsplan Elt (Stand Vorplanung)



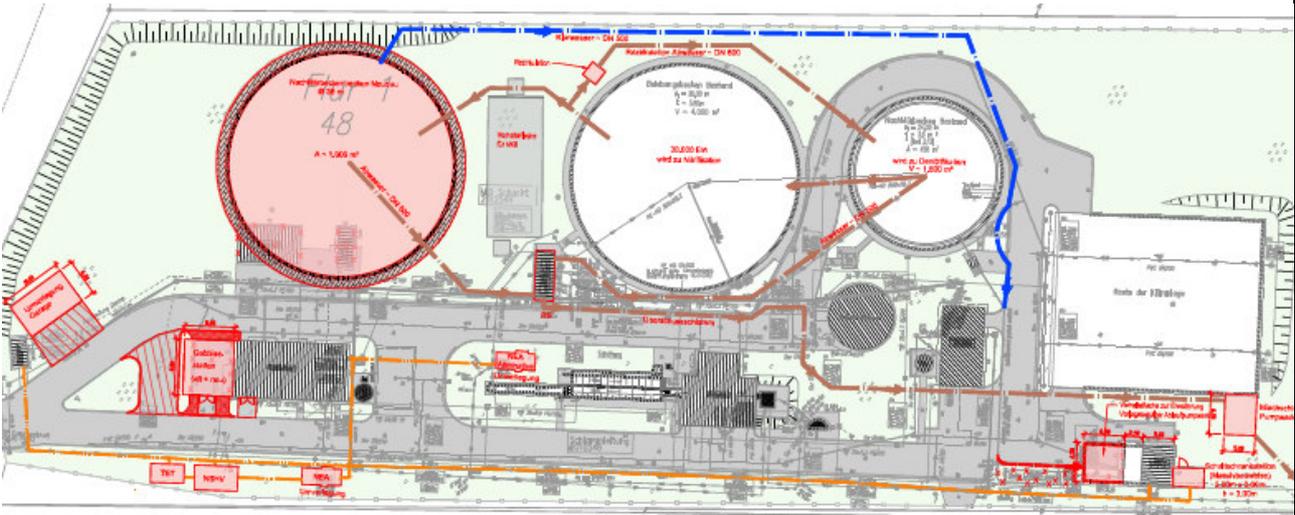
Übersichtsplan Nahwärme (Stand Vorplanung)



Übersichtslageplan Gas

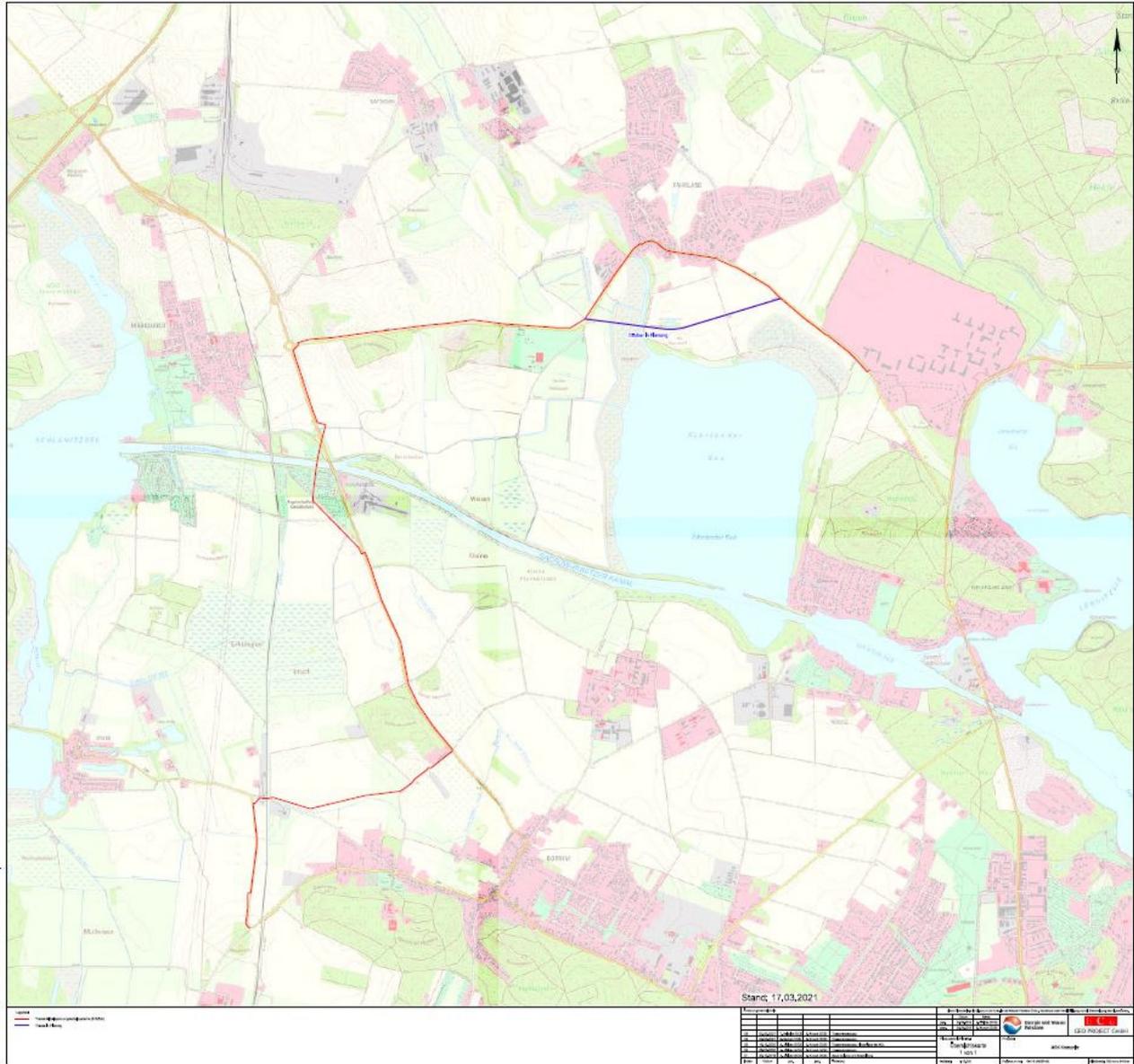
<p>Erläuterung/ Sachstand:</p>	<p>Die Vorplanung für das Gesamtgebiet wurde, mit Ausnahme des 2. BA (Bergviertel), durch die Arge Erschließungsplanung Krampnitz im Mai 2020 abgeschlossen. Die Entwurfsplanung für den 1. BA liegt seit Dezember 2020 vor.</p> <p>Nach Aufstellung und Bestätigung der Masterplanung für das Bergviertel wird für den 2. BA mit der Erarbeitung der Vorplanung ab 2. Quartal 2022 begonnen.</p> <p>Die Bearbeitung der Entwurfsplanung für den 3. BA hat im September 2020 begonnen und liegt seit Februar 2021 in einer ersten Fassung vor. Änderungen in der leitungsgebundenen Infrastruktur sowie Abstimmungen zum Baumerhalt führen zu einer Fortschreibung der Entwurfsplanung.</p> <p>Für einen bedarfsgerechteren Aufbau der Erschließungsanlagen wird der 3. BA in zwei Unterabschnitte aufgeteilt. Der Alleinring (Planstraße 3 und 4) zwischen Planstraße 5 und 2 werden in der Realisierung verschoben. Im ersten Abschnitt werden lediglich die Planstraße 2.3; 3.1 und 4.2 realisiert</p> <p>Der Tiefbau für die archäologischen Untersuchungen sowie die archäologischen Untersuchungen selbst sind seit April 2021 in der Ausführung.</p> <p>Der Beginn der Erschließungsmaßnahmen startet mit der Bauausführung der Vergabeeinheit VE05 im November 2021. Die weiteren Erschließungsbauarbeiten mit der Vergabeeinheiten VE04 und VE02 schließen sich ab Dezember 2021/ Januar 2022 an.</p>
<p>verantwortlicher Projektpartner:</p>	<p>für Gas und Eit: NGP dienstleistend vertreten durch SWP/EWP für Nahwärme: SWP/ EWP</p>
<p>aktueller Zeitplan:</p> <p><u>1.BA:</u> 2020 2021 4. Quartal 2021 1. Quartal 2022</p> <p><u>2. BA:</u> 2. Quartal 2022</p> <p>ab 2024</p> <p><u>3. BA:</u> 2021 IV. Quartal 2021 2022</p>	<p>Entwurfsplanung 1.BA Beginn bodenarchäologische Grabungen Baubeginn 1. BA; VE 05 und VE 04 Baubeginn 1. BA; VE 02</p> <p>Vorplanung 2. BA (nach Aufstellung und Bestätigung der Masterplanung Bergviertel) Baubeginn 2. BA</p> <p>Beginn bodenarchäologische Grabungen Abschluss der Entwurfsplanung Baubeginn 3. BA (nach Umsetzung der beauftragten natur- und artenschutzrechtlichen Maßnahme sowie Abschluss der Abbruchmaßnahmen)</p>
<p>Kosten:</p>	<p>Gesamtkosten: 2.140+18.387= 20.527 T€ (Planung + Baukosten nach KS der VP)</p>
<p>Finanzierung:</p>	<p>EWP, z. T. aus Zuwendungsprogramm REN+</p>
<p>Umsetzungsstand:</p>	

Stand: Statusbericht 01.12.2021

Maßnahme D4:	Erweiterung Kläranlage Satzkorn
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"> - 2021 Entwurfs- und Genehmigungsplanung - 2021-2022 Genehmigungsverfahren + LP5 und 6 - 2023-2024 Baumaßnahme
Kosten:	ca. 15 Mio. Euro
Finanzierung:	V+E - Vertrag
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 01.12.2021

Maßnahme D5:	Äußere Elektroversorgung
Zielbereich:	Versorgung und Erschließung
Grundlage:	Rahmenvereinbarung vom 29.07.2015 Kooperationsvereinbarung vom 20.07.2018



Übersichtsplan Festsetzung 10kV - Trasse, Stand: Dez. 2020

Erläuterung/ Sachstand:	- zeitliche Herausforderungen: Querung DBAG, Querung Wasserstraßen, Querung des Biotops Fahrländer See, Parallelverlegung in Bundes- und Landesstraßen
verantwortlicher Projektpartner:	SWP/EWP/NGP

aktueller Zeitplan:	
4. Quartal 2020:	Auftrag für LPH 3 - 5 gemäß HOAI freigeben (Planungserweiterung für Mitverlegung ADL / TWL und Schlammeleitung in Teilbereichen in Vorbereitung)
1 - 2. Quartal 2021	Vermessung / Baugrunduntersuchung / Projektvorstellung beim LSB/ WSV und bei der LHP/ Erstellung der Vorplanungsunterlagen
1. Quartal 2022:	Ausschreibung Bauleistungen (in getrennten Bauabschnitten)
3. Quartal 2022:	gepl. Baubeginn
4. Quartal 2024:	gepl. Bauende
Kosten:	ca. 13 Mio. € / netto
Finanzierung:	<ul style="list-style-type: none"> - NGP MS - Netzerweiterung - Prognoseberechnung / Aktualisierung mit den Ergebnissen des 2. Masterplanes (Bergviertel) eines baufeldspezifischen Baukostenzuschlages (BKZ) auf Basis der Vorplanung im 2-3.Quartal 2021 geplant
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 01.12.2021

Maßnahme D6:	Regenerative Energieerzeugung (Geothermie, Solarthermie, Abwasserwärmerückgewinnung)
Zielbereich:	Versorgung und Erschließung
Grundlage:	Rahmenvereinbarung vom 29.07.2015 Kooperationsvereinbarung vom 20.07.2018, in der Neufassung vom 23.08.2021

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 Genehmigungen für die Probebohrungen wurden erteilt. Die
----------------------------	--

	<p>behördlichen Bearbeitungszeiten haben pandemiebedingt länger als erwartet gedauert. Der Zuwendungszeitraum REN+ für eine abschließende Realisierung wird nicht mehr eingehalten. Zudem ist eine derart frühzeitige Realisierung der Geothermie unwirtschaftlich. Deshalb wird nach anderen Fördermöglichkeiten gesucht.</p> <p><u>Solarthermie:</u> Ebenerdige 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. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit werden Solarthermieranlagen auf Dächern bis auf Weiteres nicht weiter als Bestandteil des Energiekonzepts der EWP angesehen. Der widerspruchsbedingte Wegfall von BHKW-Erzeugungskapazitäten schafft eine neue Situation. Insofern wird ein Wärmeerzeugungskonzept geprüft, dass auf zeitlich begrenzt (10 Jahre+) zur Verfügung stehenden Flächen setzt, auch um den Fördermitteleinsatz für das Wärmenetz nicht zu gefährden.</p> <p><u>Abwasserwärmenutzung:</u> Die Technologie sowie der Einbauort (ADL von Krampnitz zur KA Satzkorn) wurden festgelegt. Für die gewählte Technologie wurde eine Wirtschaftlichkeitsberechnung erstellt. Eine frühzeitige Realisierung trotz der Zuwendung aus REN+ ist nicht wirtschaftlich. Die Realisierung wird daher auf die nächste Förderperiode verschoben. .</p>
verantwortlicher Projektpartner:	SWP/EWP
aktueller Zeitplan: Abwasserwärmenutzung: Planung bis 2022; Realisierung bis 2026 Geothermie: Planung bis 06/ 2022; Realisierung bis 2026 in Abhängigkeit von Art und Dauer des Genehmigungsverfahrens Solarthermie: bis 2025 zur nachweislichen Einhaltung der Effizienzkriterien gem. REN+	
Kosten:	Geothermie: 1.777 T€ Solarthermie: noch nicht ermittelt Abwasserwärmerückgewinnung: 650 T€
Finanzierung:	Geothermie: offen Abwasserwärmerückgewinnung: offen Solarthermie: offen
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 01.12.2021

Maßnahme E1:	Masterplanung
Zielbereich:	Bauleitplanung und Städtebau
Grundlage:	Städtebauliche Wettbewerbsverfahren



Übersicht Masterplanung und Masterplanung Bergviertel

Erläuterung/ Sachstand:	<p>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>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, die Anpassungen auf Grundlage der Detailplanung der Erschließung sowie das Implementieren von hochbaulichen Planungen.</p> <p>2019 begann das städtebauliches Wettbewerbsverfahren für die Erarbeitung des Masterplans für das Bergviertel, welches mittlerweile abgeschlossen ist.</p>
verantwortlicher Projektpartner:	ETP

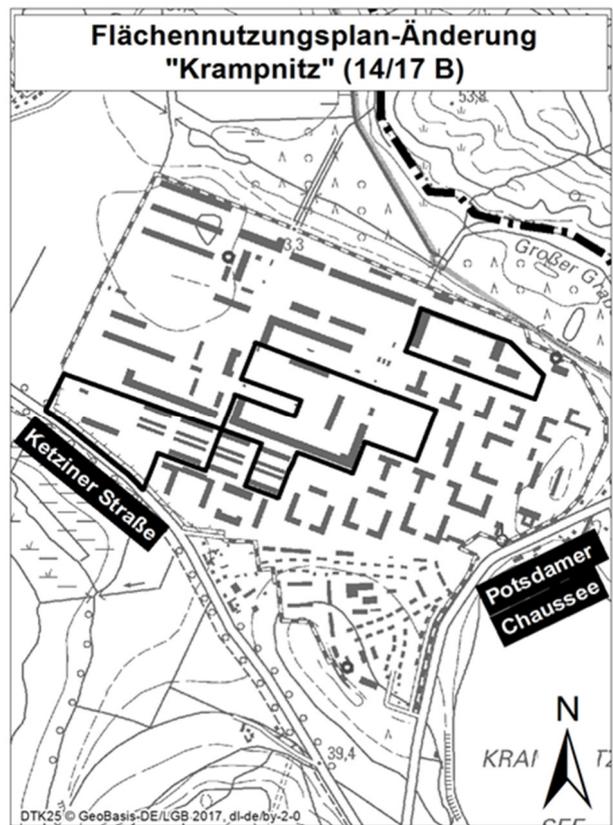
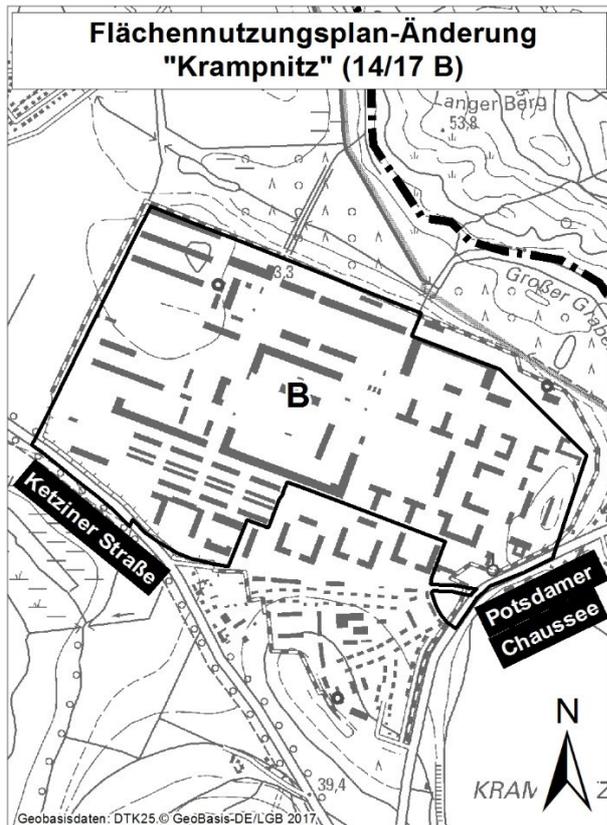
aktueller Zeitplan:	
abgeschlossen	Bearbeitung der Masterplanung Bergviertel
ab 1. Quartal 2022	Einbringung der Masterplanung Bergviertel in die SVV
Kosten:	ca. 200.000 Euro (Masterplanung Bergviertel)
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 01.12.2021

Maßnahme E2:	Zielabweichungsverfahren
Zielbereich:	Bauleitplanung und Städtebau
Grundlage:	BauGB Anpassung an die Ziele der Raumordnung
Erläuterung/ Sachstand:	<ul style="list-style-type: none"> - November 2012: Antrag auf Zielabweichung für die Entwicklung der ehem. Kaserne Krampnitz bei der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung (GL) - April 2013: Zielabweichungsbescheid mit Auflagen - April 2019: Beschluss Masterplan (19/SVV/0205) für ca. 10.000 EW - Verständigung mit dem MLUL und dem MIL über die weitere Auflagenerfüllung - Beauftragung einer Verkehrswirkungsanalyse - Juni 2020: Abgabe Verkehrswirkungsanalyse mit Luftschadstoffuntersuchung bei der GL - Prüfung durch GL - Oktober 2020: Anforderung der GL zu ergänzenden Informationen - November 2020: Spitzengespräch – Verständigung über weiteres Vorgehen für eine stufenabhängige Entwicklung - Februar 2021: Abgabe Luftschadstoffuntersuchung - Mai 2021: Übersendung zusätzlicher geforderter Informationen zum Nachweis der Auflagenerfüllung (Anlage 2, 3, 4) - Prüfung durch GL - Juni 2021: Schreiben der GL zur Auflagenerfüllung der Zielabweichung
verantwortlicher Projektpartner:	LHP/4
aktueller Zeitplan: abgeschlossen	
Kosten:	-
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 01.12.2021

Maßnahme E3:	FNP-Änderungen „Krampnitz“ (14/17)
Zielbereich:	Bauleitplanung und Städtebau
Grundlage:	Beschluss Entwicklungssatzung (13/SVV/0253) präzisierungender Aufstellungsbeschluss (17/SVV/0240)



Geltungsbereich der FNP-Änderung „Krampnitz“ 14/17B alt (links) und nach Verständigung mit dem MIL neu (rechts)

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><u>FNP-Änderung „Krampnitz“ (14/17 A):</u></p> <p>Das Änderungsverfahren ist abgeschlossen. Mit Bekanntmachung der Genehmigung im Amtsblatt Nr. 10 vom 8. August 2019 ist die FNP-Änderung wirksam geworden.</p>
----------------------------	---

	<p><u>FNP-Änderung „Kramnitz“ (14/17 B)</u></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. Aufgrund einer fehlenden Unterlage wurde die Auslegung wiederholt.</p> <p>Auf der Grundlage der Verständigung mit dem MIL zur stufenangepassten Planung von Kramnitz wird der Zuschnitt der FNP-Änderung 14/17B dahingehend geändert, dass allein die für die Entwicklung bis 5.000 Einwohner vorgesehene Bauleitplanung ermöglicht wird. Erst mit dem Planfeststellungsbeschluss zur Tram-Erweiterung wird eine weitere FNP-Änderung 14/17C für die Bauleitplanung der restlichen Flächen in Kramnitz auf den Weg gebracht.</p>
verantwortlicher Projektpartner:	LHP / 4
aktueller Zeitplan 14/17B:	
Feststellungsbeschluss:	Q3/2022
Genehmigungsverfahren:	Q4/2022
Wirksamwerden:	Q1/2023
Kosten:	-
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 01.12.2021

Maßnahme E4:	Bauleitplanverfahren
Zielbereich:	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>präzisierender 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> <p>Stellungnahme der GL zur Zielfrage gem. § 12 Landesplanungsvertrag vom 22.06.2021</p>

<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 für die Entwicklungsstufen I und II (Kramnitz_5.000) aktuell im Verfahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bebauungsplan Nr. 141-1 „Klinkerhöfe Süd“ - Bebauungsplan Nr. 141-2 „Bergviertel“ - Bebauungsplan Nr. 141-3 „Klinkerhöfe Nord“ - Bebauungsplan Nr. 141-4 „Klinkerhöfe Ost“ - Bebauungsplan Nr. 141-5A „Eingangsbereich an der Bundesstraße 2“ - Bebauungsplan Nr. 141-5B „Uferpark“ - Bebauungsplan Nr. 141-6 „Park/Luch/Feldflur“ - Bebauungsplan Nr. 141-7A „Südliches Zentrum West“ - Bebauungsplan Nr. 141-8 „Schule“ - Bebauungsplan Nr. 141-9 „Heidequartier“ <p>Die Entwicklungsstufe III (Kramnitz_10.000) umfasst zusätzlich folgende Teil-Bebauungspläne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bebauungsplan Nr. 141-7B „Zentrum West“ - Bebauungsplan Nr. 141-10 „Schau ins Land“ <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 Nr. 141-3, und Nr. 141-4 (Verfahrensstand nach § 33 (1) BauGB).</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>verantwortlicher Projektpartner:</p>	<p>ETP</p>

aktueller Zeitplan für die Bebauungspläne im Szenario „Kramnitz 5.000“:

Bebauungsplan Nr. 141-1 „Klinkerhöfe Süd“, Satzungsbeschluss und 1. Änderung

II. Quartal 2022	Satzungsbeschluss
II. Quartal 2022	Änderungsbeschluss
III. Quartal 2022	öffentliche Auslegung und Beteiligung der Behörden und TÖBs nach § 4a Abs. 3 BauGB zur 1. Änderung
III. Quartal 2022	Abwägung der Stellungnahmen und Verfahrensstand nach § 33 Abs. 1 BauGB
II. Quartal 2023	Satzungsbeschluss und Bekanntmachung im Amtsblatt

Bebauungsplan Nr. 141-2 „Bergviertel“

III. Quartal 2021	Fertigstellung der Masterplanung und Beschluss der SVV der Masterplanung zur Konkretisierung der Entwicklungsziele und als eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB
II. Quartal 2022	Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden und TÖBs nach § 4 Abs. 1 BauGB
III. Quartal 2022	Abwägung der Stellungnahmen und Erarbeitung der Entwurfsfassung
I. Quartal 2023	öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und erneute Beteiligung der Behörden und TÖBs nach § 4 Abs. 2 BauGB
II. Quartal 2023	Abwägung der Stellungnahmen und Verfahrensstand nach § 33 Abs. 1 BauGB
IV. Quartal 2023	Satzungsbeschluss und Bekanntmachung im Amtsblatt

Bebauungsplan Nr. 141-3 „Klinkerhöfe Nord“

II. Quartal 2021	Verfahrensstand nach § 33 Abs. 1 BauGB
III. Quartal 2022	Satzungsbeschluss und Bekanntmachung im Amtsblatt

Bebauungsplan Nr. 141-4 „Klinkerhöfe Ost“, 2. Entwurf

II. Quartal 2022	erneute öffentliche Auslegung und Beteiligung der Behörden und TÖBs nach § 4a Abs. 3 BauGB
III. Quartal 2022	Abwägung der Stellungnahmen und Verfahrensstand nach § 33 Abs. 1 BauGB
I. Quartal 2023	Satzungsbeschluss und Bekanntmachung im Amtsblatt

Bebauungsplan Nr. 141-5A „Eingangsbereich an der B2“, 1. Änderung

- | | |
|-------------------|---|
| II. Quartal 2022 | Änderungsbeschluss durch die SVV |
| III. Quartal 2022 | Öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden und TÖBs nach § 4 Abs. 2 BauGB |
| IV. Quartal 2022 | Abwägung der Stellungnahmen und Verfahrensstand nach § 33 Abs. 1 BauGB |
| IV. Quartal 2023 | Satzungsbeschluss und Bekanntmachung im Amtsblatt |

Bebauungsplan Nr. 141-5B „Uferpark“

- | | |
|-----------------------|--|
| II. Quartal 2022 | Zustimmungsverfahren nach § 4 Abs. 4 LSG-VO „LSG Königswald“
wenn das Verfahren nach § 4 Abs. 4 LSG-VO „LSG Königswald“ erfolgreich abgeschlossen ist, dann |
| IV. Quartal 2022 | Öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und erneute Beteiligung der Behörden und TÖBs nach § 4 Abs. 2 BauGB |
| III./IV. Quartal 2022 | Abwägung der Stellungnahmen und Verfahrensstand nach § 33 Abs. 1 BauGB |
| I. Quartal 2024 | Satzungsbeschluss und Bekanntmachung im Amtsblatt |

Bebauungsplan Nr. 141-6 „Park/Luch/Feldflur“ und**Bebauungsplan Nr. 141-7A „Südliches Zentrum West“**

- | | |
|-----------------------|--|
| I. Quartal 2022 | Öffentliche Auslegung nach §3 Abs. 2 BauGB und erneute Beteiligung der Behörden und TÖBs nach § 4 Abs. 2 BauGB |
| II./III. Quartal 2022 | Abwägung der Stellungnahmen und Verfahrensstand nach § 33 Abs. 1 BauGB |
| I. Quartal 2023 | Satzungsbeschluss und Bekanntmachung im Amtsblatt |

Bebauungsplan Nr. 141-8 „Schule“

- | | |
|------------------|---|
| IV. Quartal 2022 | öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und erneute Beteiligung der Behörden und TÖBs nach § 4 Abs. 2 BauGB |
| I. Quartal 2023 | Abwägung der Stellungnahmen und Verfahrensstand nach § 33 Abs. 1 BauGB |
| IV. Quartal 2023 | Satzungsbeschluss und Bekanntmachung im Amtsblatt |

Bebauungsplan Nr. 141-9 „Heidequartier“

- | | |
|------------------|---|
| II. Quartal 2022 | öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und erneute Beteiligung der Behörden und TÖBs nach § 4 Abs. 2 BauGB |
| II. Quartal 2022 | Abwägung der Stellungnahmen und Verfahrensstand nach § 33 Abs. 1 BauGB |
| II. Quartal 2023 | Satzungsbeschluss und Bekanntmachung im Amtsblatt |

Die Bebauungspläne Nr. 7B „Zentrum West“ und Nr. 141-10 „Schau ins Land“ folgen, sobald der Planfeststellungsbeschluss für die Verlängerung der Straßenbahn-Linie 96 bis nach Krampnitz vorliegt.

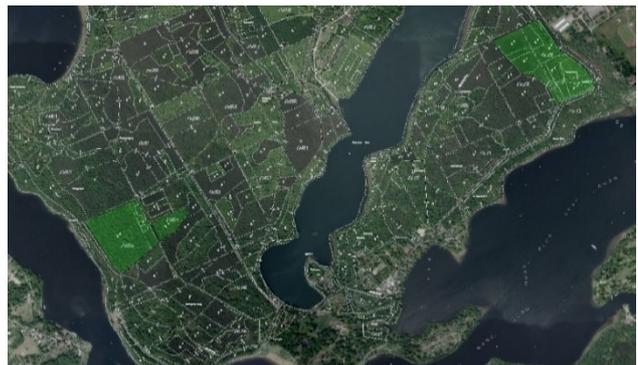
Kosten:	insgesamt ca. 1,3 Mio. € inkl. Gutachten
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 01.12.2021

Maßnahme E5/E6:	Artenschutz
Zielbereich:	Bauleitung und Städtebau
Grundlage:	Entwicklungssatzung



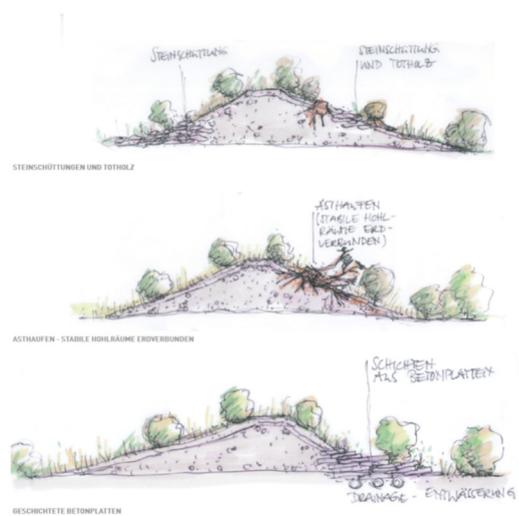
Ehemalige Deponie Golm (Ersatzfläche)



Königswald (Ersatzflächen Waldameise)



Fledermausersatzquartier (bat house)



Prinzipskizze Limes Büro FUGMANN JANOTTA PRITNER



Waldameisen



Zauneidechse



Fledermäuse

<p>Erläuterung/ Sachstand:</p>	<p>Durch das jahrelange Brachliegen des Kasernenareals sind viele wertvolle Strukturen entstanden, die Habitate für verschiedene Artengruppen vermuten ließen. Aus diesem Grund wurden im Jahr 2014 und 2019 umfangreiche artenschutzfachlich Erfassungen durchgeführt. Im Ergebnis gibt es zahlreiche zu schützende Arten, was insbesondere während der Bauzeit, zahlreiche Umsiedlungs- und Ersatzmaßnahmen notwendig macht.</p> <p>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.</p> <p>Die ehemalige Deponie Golm dient der Ausgleichsmaßnahme für ca. 3.000 Zauneidechsen und Brutvögeln wie Girlitz, Neuntöter, Steinschmätzer, Bluthänfling und Heidelerche. Die Maßnahme auf dem Deponiekörper selbst ist umgesetzt und es laufen noch Pflegeleistungen für die Pflanzungen, sowie die Umsetzung der Maßnahmen für die Heidelerche im Randbereich des Deponiekörpers bis Ende 2021. Mittlerweile sind seit 2019 über 1.500 Zauneidechsen auf die Deponie Golm umgesiedelt worden. Auch in 2021 wurden von April bis Oktober Zauneidechsen umgesiedelt.</p> <p>Ein Teil der geschützten Waldameisen wurden 2020/2021 im Zusammenhang mit Rückbaumaßnahmen im Technikbereich, mit dem Bau der Grundschule und mit den Erschließungsmaßnahmen in den Königswald umgesiedelt.</p> <p>Die Umsetzung des „Limes“ bzw. die Gestaltung des Übergangsbereiches der Döberitzer Heide dient als Arten- und Naturschutzmaßnahme. Das VgV-Verfahren/ Wettbewerb soll noch im 4. Quartal 2021 begonnen werden und die bauliche Umsetzung ist ab 2023 geplant.</p> <p>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 wurde. Im Frühjahr 2021 erfolgte Aufstellung von zwei sogenannten „bat houses“, wo bereits ein Besatz festgestellt werden konnte. Weitere Maßnahmen, wie die Ersatzquartierlösung zu Haus 9/K12 befinden sich in der Planung soll ab dem 2. Quartal 2022 baulich umgesetzt werden. Auch die Herrichtung eines ehemaligen Pumpenhauses für Fledermäuse erfolgt im Jahr 2021.</p>
<p>verantwortlicher Projektpartner:</p>	<p>ETP</p>

aktueller Zeitplan:	
Waldameisen	
ab II 2021	Umsiedlungsmaßnahmen geschützte Waldameisen in den Königswald
Fledermäuse	
ab II 2021	Planung von Winterersatzquartieren– u.a. Lösung Haus 9/K12 und Pumpenhaus
bis IV 2021	bauliche Umsetzung Pumpenhaus
IV 2020 bis I 2021	Herstellung und Aufbau von „bat houses“ als Sommerquartiere
Limes	
IV 2021	Beginn VgV-Verfahren/ Wettbewerb
Zauneidechsen	
2021	Umsiedlungsmaßnahmen von Zauneidechsen auf die Deponie Golm
Heidelerche	
IV 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 01.12.2021

Maßnahme E8:	Kampfmittelbeseitigung
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 01.12.2021

Maßnahme E9:	Waldumwandlung
Zielbereich:	Bauleitplanung und Städtebau
Grundlage:	Entwicklungssatzung



Legende
 — Entwicklungsbereich Krampnitz
 — Bestandsgebäude
 Waldeigenschaft gemäß LWaldG Bbg
 Jahr der Feststellung
 2018
 2019

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. 29 ha, die bereits vertraglich gebunden sind. Mehr als die Hälfte davon wurde bereits durch Waldumwandlungsgenehmigungen in Anspruch genommen. Derzeit wird aufgrund der Größe der umzuwandelnden Waldfläche eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung soll Bestandteil der Bebauungspläne werden.</p>
----------------------------	--

verantwortlicher Projektpartner:	ETP
aktueller Zeitplan:	
2021	ggf. weitere Flächenbindung
Kosten:	ca. 1,9 Mio. Euro
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 01.12.2021

Maßnahme E10:	Rückbau Technikbereiche
Zielbereich:	Bauleitplanung und Städtebau
Grundlage:	Masterplanung
	
	<p>Übersicht Rückbau Technikbereich 1</p> <p>Übersicht Rückbau Technikbereich 2</p>
Erläuterung/ Sachstand:	<p>Zur Baufeldfreimachung wurden und werden der Rückbau aller baulichen Anlagen im Technikbereich 1 und 2 durchgeführt. Die oberirdischen Gebäudeteile sind weitestgehend rückgebaut. Es erfolgen die Entsiegelung und der Rückbau der Versorgungsleitungen sowie die Aufbereitung des Betons zur weiteren Nutzung. Die Maßnahmen im Technikbereich 1 sind abgeschlossen. Die Rückbaumaßnahmen im Technikbereich 2 sollen im Sommer 2022 abgeschlossen werden.</p> <p>Für die folgenden Erschließungsmaßnahmen werden Baustraßen und Baustellen-einrichtungsflächen errichtet. Anfallende Rückbaumaterialien werden nach Beprobung entsorgt</p>
verantwortlicher Projektpartner:	ETP
aktueller Zeitplan:	<p>03/2020 – 09/2021 Rückbau Technikbereich 1</p> <p>01/2021 – 04/2022 Rückbau Technikbereich 2</p>
Kosten:	ca. 15,4 Mio. Euro

Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 01.12.2021

Maßnahme F1:	Forum
Zielbereich:	Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung
Grundlage:	Treuhändervertrag



Ausschnitt Homepage

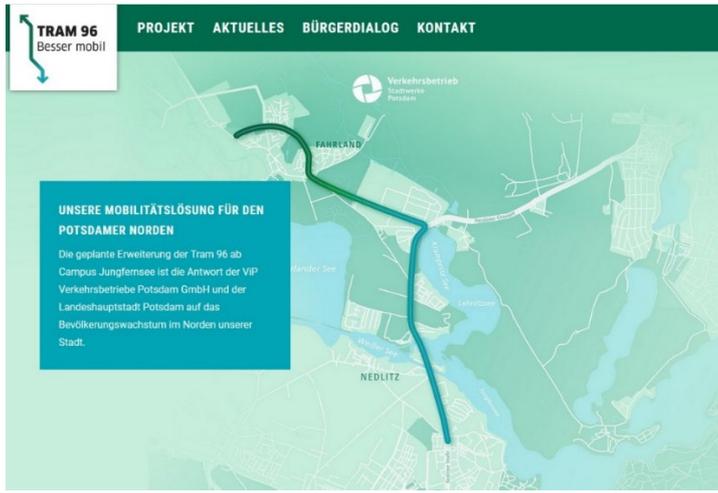
<p>Erläuterung/ Sachstand:</p>	<p>Nach einer längeren pandemiebedingten Pause fanden im Jahr 2021 das 14. Forum am 20.04.2021, das 15. Forum am 16.06.2021 und das 16. Forum am 01.09.2021 statt. Basierend auf den Erfahrungen aus dem Jahr 2021 mit neuen digitalen und hybriden Formaten findet gegenwärtig eine Evaluation und Weiterentwicklung statt, mit dem Ergebnis die Foren zukünftig diversifizierter und zielgruppen- sowie themenspezifischer zu gestalten.</p> <p>Auch für das Jahr 2022 sind drei Foren geplant, die in Ihren Formaten variieren um verschiedene Zielgruppen zu erreichen und Themen(bandbreiten) zu adressieren.</p>								
<p>verantwortlicher Projektpartner:</p>	<p>ETP</p>								
<p>aktueller Zeitplan:</p> <table data-bbox="159 896 798 1108"> <tr> <td>20.04.2021</td> <td>14. Forum Krampnitz</td> </tr> <tr> <td>16.06.2021</td> <td>15. Forum Krampnitz</td> </tr> <tr> <td>01.09.2021</td> <td>16. Forum Krampnitz</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Veranstaltung von 3 Foren</td> </tr> </table>		20.04.2021	14. Forum Krampnitz	16.06.2021	15. Forum Krampnitz	01.09.2021	16. Forum Krampnitz		Veranstaltung von 3 Foren
20.04.2021	14. Forum Krampnitz								
16.06.2021	15. Forum Krampnitz								
01.09.2021	16. Forum Krampnitz								
	Veranstaltung von 3 Foren								
<p>Kosten:</p>	<p>Teil der Maßnahme Öffentlichkeitsarbeit</p>								
<p>Finanzierung:</p>	<p>Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme</p>								
<p>Umsetzungsstand:</p>									

Stand: Statusbericht 01.12.2021

Maßnahme F2:	Homepage / Führungen / Veranstaltungen
Zielbereich:	Öffentlichkeitsarbeit
Grundlage:	Treuhandervertrag
 <p data-bbox="161 757 400 786">Ausschnitt Homepage</p>	

<p>Erläuterung/ Sachstand:</p>	<p>Unterschiedliche Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit werden kontinuierlich geplant und umgesetzt. Dazu gehören beispielsweise Führungen durch den Entwicklungsbereich, um interessierte Bürgerinnen und Bürger über die Planungen für das neue Stadtquartier zu informieren.</p> <p>Neben der fortlaufenden Umsetzung von Kommunikationsmaßnahmen wird die Kommunikationsplanung für das Jahr 2022 erarbeitet. Diese beinhaltet Maßnahmen wie die Erstellung und Aktualisierung von Informationsmaterialien wie Publikationen, die öffentlichkeitswirksame Gestaltung des Entwicklungsbereiches, die Aktualisierung und Produktion von Inhalten für digitale Kanäle sowie die Durchführung von Informationsveranstaltungen.</p> <p>Es werden Dialog- und Informationsangebote –sowohl vor Ort als auch im übrigen Stadtgebiet – geschaffen.</p>
<p>verantwortlicher Projektpartner:</p>	<p>ETP</p>
<p>aktueller Zeitplan:</p> <p>2022 Kostenfreie öffentliche Führungen durch den Entwicklungsbereich Krampnitz</p> <p>Die Planung und Umsetzung der Maßnahmen erfolgen fortlaufend.</p>	
<p>Kosten:</p>	<p>430.000 Euro in 2022</p>
<p>Finanzierung:</p>	<p>Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme</p>
<p>Umsetzungsstand:</p>	

Stand: Statusbericht 01.12.2021

Maßnahme F3:	Öffentlichkeitsarbeit zur Tram-Trasse
Zielbereich:	Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung
Grundlage:	SVV-Beschluss 19/SVV/0023
	
Erläuterung/ Sachstand:	Im November 2020 wurde die Auswertung des Online-Dialogs auf der Projektwebsite veröffentlicht. Im Anschluss daran wurde für ausgewählte Fragestellungen der Dialogbereich noch einmal geöffnet. Die Beiträge wurden ausgewertet und auf der Website veröffentlicht. Die Dokumentation ist auf tram96.de abrufbar.
verantwortlicher Projektpartner:	SWP/ViP
aktueller Zeitplan:	<ul style="list-style-type: none"> - Online-Dialog erfolgreich durchgeführt - Vorbereitung Kommunikation eigenes Planfeststellungsverfahren Nedlitzer Str. (TP1, BA0)
Kosten:	-
Finanzierung:	ViP
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 01.12.2021



Geplante Erschließung des Entwicklungsgebietes Krampnitz im Busvorlauf

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur
Bereich Verkehrsentwicklung
Friedrich-Ebert-Str. 79/81

Stand: 11.05.2021

Inhalt

1. Hintergrund.....	2
2. Ausgangssituation.....	3
3. Entwicklung des ÖPNV-Angebots.....	4
4. Zuverlässigkeit des Betriebsablaufs.....	9
5. Verkehrsführung während der Straßenbahn-Baumaßnahme.....	11

1.Hintergrund

Aufgrund des stetig wachsenden Bedarfs an Wohnungen in der Landeshauptstadt Potsdam und der knappen räumlichen Ressourcen bietet die Umnutzung ehemals militärisch genutzter Liegenschaften wie die ehemalige Kaserne Krampnitz ein wichtiges Potenzial zur Schaffung von Wohnbauflächen.

Nach den aktuellen Bevölkerungsprognosen wird das starke Wachstum der Landeshauptstadt anhalten. Gemäß der Bevölkerungsvorausschätzung des Landes Brandenburg wird sich die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt bis 2030 voraussichtlich auf 213.000 erhöhen. Hieraus ergeben sich besondere Herausforderungen hinsichtlich des angespannten Wohnungsmarktes in Potsdam.

Die zivile Nachnutzung ehemaliger Kasernenareale, wie bereits im Bornstedter Feld überaus erfolgreich in die Praxis umgesetzt, bietet die Möglichkeit einer nachhaltigen, den Neuversiegelungsgrad reduzierenden und damit ressourcenschonenden Stadtentwicklung. Zum anderen stellen diese Liegenschaften in der Gesamtanlage bedeutende kulturgeschichtliche Ensembles dar, deren denkmalgeschützte Bestände im Zuge einer Entwicklungsmaßnahme gesichert und zivil nachgenutzt werden.

Entsprechend hat die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam in ihrer Sitzung am 05.06.2013 für das Areal der ehemaligen Kaserne Krampnitz eine Entwicklungssatzung auf der Grundlage der Ergebnisse vorbereitender Untersuchungen beschlossen. Im Weiteren wurden die Entwicklungsziele der ehemals militärisch genutzten Liegenschaft weiter konkretisiert und am 03.04.2019 der Masterplan für die Entwicklungsmaßnahme Krampnitz beschlossen. Der Masterplan stellt somit die Grundlage für die zukünftigen Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung dar.

Demnach soll die ehemalige Kaserne Krampnitz im Zuge der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme in den nächsten 15-20 Jahren zu einem neuen attraktiven Stadtquartier für rund 10.000 Menschen entwickelt werden. Ziel ist ein urbanes, grünes, barrierefreies, kinder- und familienfreundliches Quartier, welches Raum für wachsende Nachbarschaften und gemeinschaftliche Wohnkonzepte bietet. Im Quartier sollen auch geförderter Wohnungsbau sowie genossenschaftlicher Wohnungsbau, Wohnprojekte und z. B. Wohngemeinschaften für Seniorinnen und Senioren Platz finden und sich so die Generationen ebenso mischen wie die sozialen Schichten.

Die städtebaulichen Zielsetzungen umfassen darüber hinaus die Schaffung eines städtebaulich kompakten, autoarmen und CO₂-neutralen Quartiers. Zur Umsetzung dieses Ziels soll der Stadtteil u. a. an das Straßenbahnnetz der Landeshauptstadt Potsdam angeschlossen werden, um in Verbindung mit kurzen Taktzeiten für Bus und Straßenbahn eine schnelle und komfortable Verbindung ins Stadtzentrum zu ermöglichen. Aktuelle Planungen gehen davon aus, dass die erste Besiedelung in Krampnitz vor Inbetriebnahme der Straßenbahn stattfinden wird, sodass die Landeshauptstadt Potsdam gemeinsam mit der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH ein ÖPNV-Konzept für die Erschließung von Krampnitz mit Bussen erarbeitet hat (siehe Anlage: „ÖPNV-Angebotskonzept Krampnitz“). Das Buskonzept ist auf eine Einwohnerzahl von maximal 5.000 ausgelegt und wird im Folgenden zusammenfassend vorgestellt.

2. Ausgangssituation

Das Entwicklungsgebiet Krampnitz liegt an der Bundesstraße B 2, die die wichtigste Verbindung zwischen Potsdam und dem Berliner Nordwesten darstellt. Erschlossen wird Krampnitz heute durch die Buslinie 609 über die Haltestelle Plantagenweg südlich des neuen Stadtteils sowie den Buslinien 604, 638 und 697 über die Haltestelle Krampnitzsee am östlichen Rand. Abbildung 1 zeigt dazu das heutige ÖPNV-Angebot im Potsdamer Norden in der Spitzenstunde (SB = Solobus, GB = Gelenkbus).

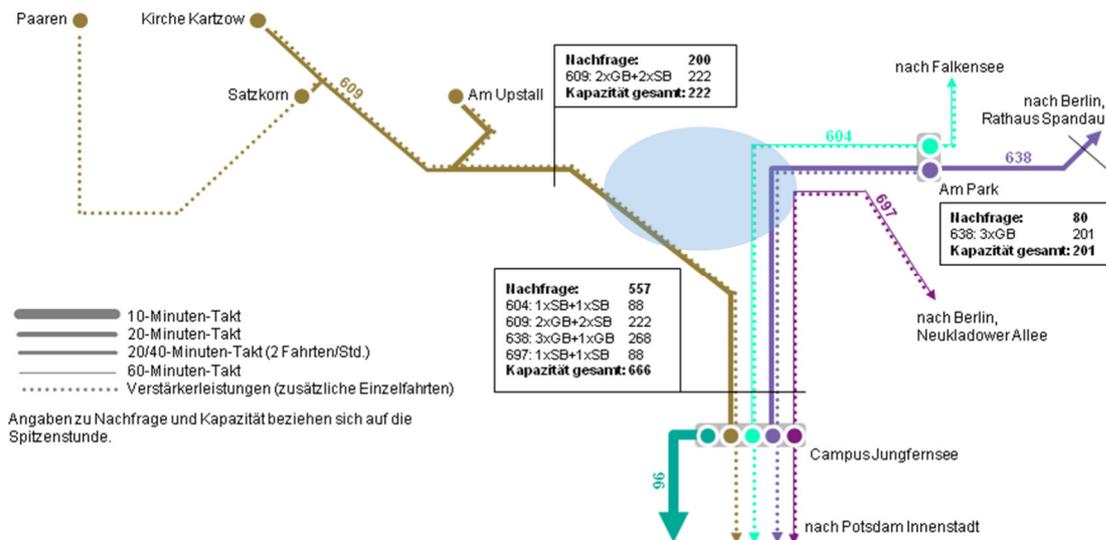


ABBILDUNG 1: HEUTIGES ÖPNV-ANGEBOT IM POTSDAMER NORDEN [QUELLE: VIP VERKEHRSBETRIEB POTSDAM GMBH: ÖV-ANGEBOTSKONZEPT KRAMPNITZ.]

Die Buslinien sind am Campus Jungfernsee auf die Straßenbahnlinie 96 ausgerichtet, welche von dort im 10-Minuten-Takt in die Potsdamer Innenstadt verkehrt. Die Linien 604 und 697 verkehren dabei im Stunden-Takt, die Linien 609 und 638 in der Hauptverkehrszeit (HVZ) alle 20 und sonst alle 30 Minuten. Auf allen Buslinien werden zudem einzelne Verstärkerfahrten angeboten.

3. Entwicklung des ÖPNV-Angebots

Das ÖPNV-Angebot wird parallel zur Einwohnerzahl und den Arbeitsplätzen im neuen Stadtquartiers wachsen. Als Grundlage für die Planung dienen die vom Entwicklungsträger Potsdam festgelegten Entwicklungsstufen (siehe Anlage: „Entwicklungsbereich Krampnitz - Entwicklungsstufen“).

Zur Beurteilung der Auswirkungen auf die ÖPNV-Nachfrageentwicklung wurden im Rahmen der Standardisierten Bewertung für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 96 Prognosen zur Nachfrage auf bestimmten Querschnitten erstellt, die als Grundlage für die Kapazitätsplanung auf den städtischen Linien im Potsdamer Norden dienen.

In Tabelle 1 ist für verschiedene Stufen der Einwohnerentwicklung dargestellt, wie sich das vorgehaltene Platzangebot in der Spitzenstunde zur entsprechenden prognostizierten Nachfrage verhält. Das Platzangebot errechnet sich dabei entsprechend der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung (65 % der Herstellerangaben zur Platzkapazität der Fahrzeuge). Grundsätzlich sind die Maßnahmen in ihren eigentlichen Kapazitäten flexibel, da insbesondere der Fahrzeugeinsatz (Gelenk- statt Solobus) und einzelne Verstärkerfahrten keine lange Vorlaufzeit für Planung und Bereitstellung benötigen.

TABELLE 1: NACHFRAGE UND ANGEBOT IN DER SPITZENSTUNDE IN DEN RELEVANTEN QUERSCHNITTEN

Einwohnerzahl	Krampnitz <> Campus Jungfersee		Krampnitz <> Fahrland		Groß Glienicke <> Berlin	
	Nachfrage	Angebot	Nachfrage	Angebot	Nachfrage	Angebot
0	560	666	200	222	80	201
1.000	640	913*	200	335	90	268
2.000	720	1.047*	200	335	100	268
3.000	800	1.047*	200	335	110	268
4.000	890	1.047*	200	335	120	268
5.000	970	1.047*	200	335	130	268

* davon werden vsl. ca. 134 Plätze an Krampnitz „vorbei“ geführt (2 direkte Schülerfahrten Linie 609 Am Upstall > Campus Jungfersee via L92)

Um von Beginn an ein attraktives Angebot vorhalten zu können, werden die folgenden ersten Maßnahmen bereits vor bzw. mit der ersten Besiedlung umgesetzt:

- Erhöhung der Kapazitäten auf den Buslinien 609 und N15
- Führung der Buslinien 609 und N15 durch das Entwicklungsgebiet
- Inbetriebnahme der Haltestelle „Krampnitz Ost“ für die Linien 604, 609, 638, 697 und N15
- Verlängerung der Buslinie 609 zur neuen Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof Marquardt mit Anschluss an die Regionalbahn-Linie RB 21

Optional können zu Beginn der Besiedlung auch die nachfolgenden Maßnahmen zusätzlich umgesetzt werden:

- Einführung der Buslinie X38 zwischen Campus Jungfernsee und S+U Rathaus Spandau
- Verstärkerfahrt auf der Straßenbahnlinie 96 in der morgendlichen Spitzenstunde ab Campus Jungfernsee

Die Entscheidung zur Umsetzung der optionalen Maßnahmen folgt in erster Linie der dann vorherrschenden Nachfrage auf den betreffenden ÖPNV-Linien.

Abhängig von der Entwicklung der Besiedlung, die vom südöstlichen Rand des Gebietes aus erfolgen soll, werden weitere Maßnahmen zur Steigerung des ÖPNV-Angebots umgesetzt, u. a.:

- Taktverdichtungen auf den Linien 609 und 638
- Inbetriebnahme der Haltestellen „Kramnitz Mitte“ und „Kramnitz West“
- Weitere Verstärkerfahrten auf der Straßenbahnlinie 96
- Einsatz größerer Busse auf der Buslinie 609

Der durch die Umsetzung dieser Maßnahmen erforderliche Fahrzeugbedarf bei der Straßenbahn ist in der aktuell in Ausschreibung befindlichen Beschaffung von Neufahrzeugen berücksichtigt. Diese beinhaltet im Hauptlos für den Ersatz der alten Tatra-Fahrzeuge sowie optional zusätzliche Fahrzeuge für den Busvorlauf und die Streckenverlängerung nach Kramnitz. Die Fahrzeuge der Option sollen im Jahr 2021 bestellt werden.

Die Gesamtheit der möglichen Maßnahmen ist in Tabelle 2 dargestellt. Dort wird außerdem der Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Einwohnerzahl und den umzusetzenden bzw. vorgeschlagenen Maßnahmen hergestellt (HVZ = Hauptverkehrszeit, NVZ = Nebenverkehrszeit).

In der HVZ wird dabei von Beginn an ein 20-Minuten-Takt auf den Linien 609 und 638 angeboten, sodass von der Haltestelle Kramnitz Ost alle 10 Minuten eine Fahrtmöglichkeit zur Tram 96 am Campus Jungfernsee besteht. Dieses Angebot wird bei ca. 1.500 Einwohnenden im Entwicklungsgebiet ausgeweitet: Auf der Buslinie 609 wird dann in der HVZ ein 10-Minuten-Takt angeboten, in der NVZ ein 20-Minuten-Takt. Bei 4.500 Einwohnenden wird das Angebot auf der Buslinie 638 in der Mittagszeit auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet, sodass sich im letzten Stadium vor der Inbetriebnahme der Straßenbahn folgende Takte von Kramnitz Richtung Potsdam ergeben:

- HVZ: durchschnittlicher 5,5-Minuten-Takt mit den Linien 609 (6 Fahrten), 638 (3 Fahrten), 697 (1 Fahrt) und X38 (1 Fahrt)
- NVZ: durchschnittlicher 7,5-Minuten-Takt mit den Linien 609 (3 Fahrten), 638 (3 Fahrten), 697 (1 Fahrt) und X38 (1 Fahrt)

Des Weiteren werden die Kapazitäten auf der Buslinie 609 erhöht, indem sukzessive alle Fahrten auf den Einsatz von Gelenkbussen umgestellt werden.

TABELLE 2: GEPLANTE ABFOLGE DER MAßNAHMEN IN ABHÄNGIGKEIT VON DER EINWOHNENDENENTWICKLUNG

Einwohnerzahl/Zeitpunkt	Maßnahme (Fahrten pro Stunde zwischen Krampnitz und Potsdam in der HVZ)	Beschreibung
Dezember 2020	Erhöhung der Kapazitäten auf den Buslinien 609 und N15	Vermehrter Einsatz von Gelenkbussen auf der Buslinie 609, Ersatz des Linientaxis durch einen Midibus auf der Buslinie N15
Dezember 2022	Inbetriebnahme der Mobilitätsdrehscheibe Marquardt	Mit dem Start des SPNV-Netzes „Elbe-Spree“ wird die Buslinie 609 von Satzkorn zum Bahnhof Marquardt verlängert
Erste Besiedlung in Krampnitz (vsl. Dezember 2023)	Einführung einer neuen Buslinie X38 (optional) (5 Fahrten/h)	Das Angebot der Buslinie 638 zwischen Campus Jungfernsee und Rathaus Spandau wird durch eine stündlich verkehrende Expressbuslinie X38 ergänzt
	Inbetriebnahme der Haltestelle „Krampnitz Ost“ (5 Fahrten/h)	Am östlichen Rand des Entwicklungsgebietes wird die Haltestelle „Krampnitz Ost“ in Betrieb genommen und von den Linien X38, 638, 697 und N15 bedient. Das Gebiet wird im Osten beginnend entwickelt.
	Verstärkung Tram 96 (optional) (5 Fahrten/h)	Mit der ersten Besiedlung des Entwicklungsgebietes wird in der morgendlichen Spitzenstunde eine zusätzliche Fahrt auf der Tramlinie 96 ab Campus Jungfernsee angeboten.
Erstes Jahr nach Beginn der Besiedlung (vsl. Sommer 2024)	Neue Linienführung der Linien 609 und N15 (8 Fahrten/h)	Die Buslinien 609 und N15 werden im Entwicklungsgebiet über den südlichen Alleenring geführt. Je nach Besiedlung werden die Haltestellen Krampnitz Mitte und Krampnitz West in Betrieb genommen. Einzelne Verstärkerfahrten ab Fahrland nach Campus Jungfernsee fahren weiterhin direkt über die L92. Es werden Verstärkerfahrten von Krampnitz West nach Campus Jungfernsee angeboten.
1.500 Einwohner (vsl. Dezember 2024)	Taktverdichtung und Verlängerung des Bedienzeitraums auf der Buslinie 609 (11 Fahrten/h, maximales Fahrtenangebot in der HVZ)	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 Alleenring. Der Bedienzeitraum der Buslinie 609 wird im Spätverkehr verlängert.
3.000 Einwohner (vsl. Dezember 2025)	Veränderter Fahrzeugeinsatz auf der Buslinie 609	Die Buslinie 609 wird ausschließlich mit Gelenkbussen bedient.
	Weitere Verstärkung der Tramlinie 96	Auf der Tramlinie 96 wird eine weitere Verstärkerfahrt in der Spitzenstunde ab Campus Jungfernsee eingesetzt.
	Angebotsausweitung auf der Buslinie 638	Auf der Buslinie 638 wird der 20/40-Minuten-Takt im Spätverkehr von/nach Berlin-Spandau bis ca. 0.00 Uhr ausgeweitet.
4.000 Einwohner (vsl. Dezember 2026)	Ausweitung des Nachtverkehrs auf alle Nächte	Die Linie N15 verkehrt in allen Nächten.
4.500 Einwohner (vsl. Dezember 2027)	Weitere Verstärkung der Tramlinie 96	Auf der Tramlinie 96 wird eine weitere Verstärkerfahrt in der Spitzenstunde ab Campus Jungfernsee eingesetzt.
	Taktverdichtung auf den Linien 609 und 638	Die Linie 638 verkehrt auch in der Mittagszeit im 20-Minuten-Takt (vorher 30-Minuten-Takt).

Der Aufwuchs an Verkehrsleistungen im ÖPNV findet sowohl in der mittelfristigen Haushaltsplanung der Landeshauptstadt Potsdam als auch in den Planungen der ViP (Vergabe von Subunternehmer-Leistungen, Fahrzeugbeschaffungen, Werkstatt-Kapazitäten etc.) Berücksichtigung. Neben dem Verweis auf das ÖV-Angebotskonzept sieht der aktuelle Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Potsdam (Beschluss durch die Stadtverordnetenversammlung der LH Potsdam am 16.09.2020) explizit folgende Maßnahmen mit Bezug zur Entwicklung von Krampnitz vor:

- Taktverdichtung auf den Linien 609 und 638
- Einsatz größerer Fahrzeuge auf der Linie 609
- Inbetriebnahme der Mobilitätsdrehscheibe Marquardt
- Fortführung der Planung einer Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden
- Prüfung weiterer Expressbuslinien
- Durchgehender Nachtverkehr auf der Straßenbahnlinie 96
- Beschaffung von Niederflurstraßenbahnen (i) zum Ersatz der alten Tatra-Straßenbahnen und (ii) für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 96
- Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens auf der B 2 zwischen Groß Glienicke und Krampnitz



ABBILDUNG 2: ÖPNV-ENTWICKLUNG IN ABHÄNGIGKEIT VON DER EINWOHNERZAHL

Neben der im Nahverkehrsplan festgeschriebenen Herstellung eines Bussonderfahrstreifens aus Richtung Berlin-Spandau und dem damit verbundenen Umbau des Knotenpunktes B 2 / Krampnitz Stadtplatz Ost werden für den Busvorlaufbetrieb weitere infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen. Dazu zählen unter anderem der Ausbau der Anlagen am Campus Jungfersee, um sie für eine größere Anzahl von Busabfahrten leistungsfähiger zu machen oder der Bau einer Haltestelle an der Hannoverschen Straße.

Die Entwicklung des Gebietes Krampnitz über 5.000 Einwohnende hinaus ist an die Bedingung geknüpft, dass die Straßenbahnlinie 96 bis Krampnitz West verkehrt. Eine Betrachtung des Busvorlaufs geschieht somit nur bis zu einer Einwohnerzahl von 5.000, in Abbildung 3 ist das Angebotskonzept im „Endausbau“ des Busvorlaufs, also bei rund 5.000 Einwohnenden, dargestellt.

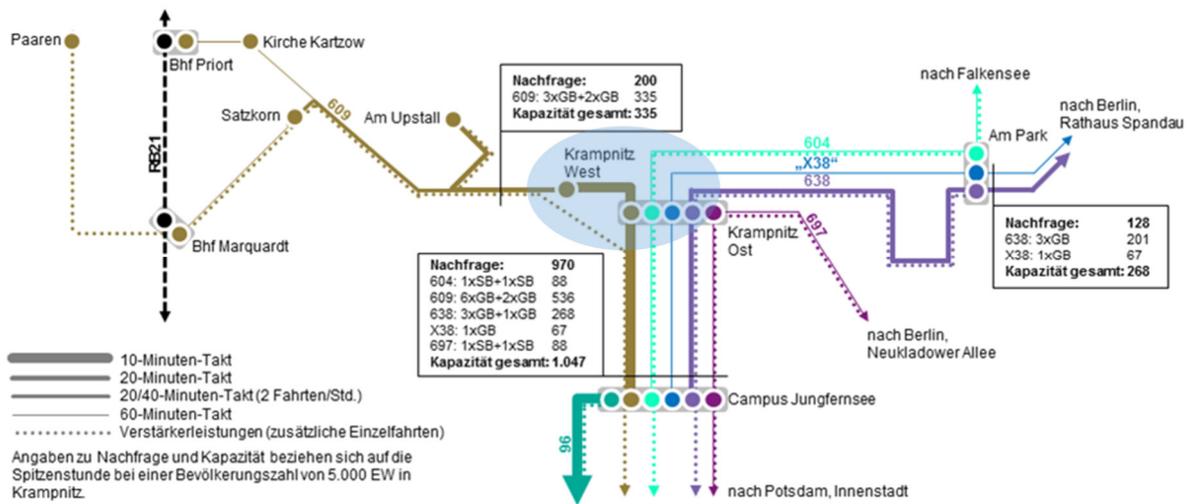


ABBILDUNG 3: ÖPNV-ANGEBOT IM POTSDAMER NORDEN BEI 5.000 EINWOHNENDEN IN KRAMPNITZ [QUELLE: VIP VERKEHRSBETRIEB POTSDAM GMBH: ÖV-ANGEBOTSKONZEPT KRAMPNITZ]

4. Zuverlässigkeit des Betriebsablaufs

Die beiden städtischen Buslinien 609 und 638 sind an der Haltestelle Campus Jungfernsee an die Tram angebunden. Damit wird auch dem im Nahverkehrsplan festgeschriebenen Ziel entsprochen, die Tram als leistungsfähigen und vor Ort emissionsfreien Verkehrsträger weiter zu stärken und den Bus stärker als Zubringer zur Tram zu entwickeln. Dieser Umsteigeknoten wurde im Dezember 2017 in Betrieb genommen und ist aufgrund der Entwicklung der Bebauung im Umfeld inzwischen auch städtebaulich integriert. Das Umsteigen erfolgt für die Fahrgäste sehr bequem, in dem am selben Bahnsteig zwischen Tram und Bus gewechselt wird. Bei Nutzung des passenden Anschlusses kann auch gleich in das jeweils wartende Verkehrsmittel umgestiegen werden. Die Straßenbahn verkehrt ab dort auf einer eigenen Gleistrasse ungehindert vom Kfz-Verkehr.

Die Übergangszeit wurde in der Vergangenheit aufgrund der hohen Fahrplantreue immer weiter reduziert und beträgt von der Tram zum Bus meist eine Minute und umgekehrt drei Minuten. Außerdem besteht eine Anschlusssicherung, bei der die Leitstelle der Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH final über das Abwarten entscheidet. Gegebenenfalls wird später am Campus Jungfernsee abgefahren. So wird sichergestellt, dass bis auf sehr wenige Ausnahmen die Anschlüsse garantiert werden.

Für die Aufrechterhaltung dieser Zuverlässigkeit des ÖPNV-Angebots ist der Verkehrsfluss entlang der B 2 zwischen Krampnitz und dem Campus Jungfernsee ausschlaggebend. Gemäß der Verkehrswirkungsanalyse für den Entwicklungsbereich Krampnitz wird bei einer Einwohnerzahl in Krampnitz von 5.000 mit etwa 2.150 zusätzlichen Kfz/24h auf der B 2 im Bereich des Ortsteils Neu Fahrland gerechnet. Zur Beurteilung der daraus resultierenden Reisezeit wird die Leistungsfähigkeit der für den allgemeinen Verkehrsablauf repräsentativen Knotenpunkte B 2-Am Wiesenrand / L 92-Gellertstraße und B 2-Nedlitzer Str. / Amundsenstraße bei 5.000 Einwohnern in Krampnitz herangezogen. In Bezug auf den Knotenpunkt B 2-Am Wiesenrand / L 92-Gellertstraße kann hierbei auf die Ergebnisse der Verkehrswirkungsanalyse für den Entwicklungsbereich Krampnitz (S. 43, Tabelle 27 und 28) zurückgegriffen werden. Für den Knotenpunkt B 2-Nedlitzer Str. / Amundsenstraße wurden zusätzliche Berechnungen durchgeführt (siehe Anlage: „Krampnitz - Busvorlaufbetrieb Leistungsfähigkeitsbetrachtung Straßennetz“).

Im Ergebnis der Analyse muss am Knotenpunkt B 2-Am Wiesenrand / L 92-Gellertstraße von einer Zunahme der mittleren Wartezeit gegenüber dem Bestand ausgegangen werden. Diese beträgt in der Frühspitze:

- Fahrtrichtung Süd: Zunahme von 42 Sekunden auf 51 Sekunden
- Fahrtrichtung Nord: Zunahme von 13 Sekunden auf 14 Sekunden

und in der Nachmittagsspitze:

- Fahrtrichtung Süd: Zunahme von 54 Sekunden auf 69 Sekunden
- Fahrtrichtung Nord: Zunahme von 7 Sekunden auf 58 Sekunden

Auch am Knotenpunkt B 2-Nedlitzer Str. / Amundsenstraße muss von einer Zunahme der mittleren Wartezeit gegenüber dem Bestand ausgegangen werden. Diese beträgt in der Frühspitze:

- Fahrtrichtung Süd: Zunahme von 12 Sekunden auf 16 Sekunden
- Fahrtrichtung Nord: Zunahme von 9 Sekunden auf 11 Sekunden

und in der Nachmittagsspitze:

- Fahrtrichtung Süd: Zunahme von 7 Sekunden auf 8 Sekunden
- Fahrtrichtung Nord: Zunahme von 18 Sekunden auf 23 Sekunden

Daraus wird abgeleitet, dass für die Reisezeit des Busverkehrs im Szenario mit 5.000 Einwohnenden in Krampnitz in der Nachmittagsspitzenstunde mit einer Zunahme von ca. 1 Minute in Fahrtrichtung Norden zu rechnen ist. Für die übrigen Zeiträume ist mit keiner nennenswerten Reisezeiterhöhung zu rechnen. Unberücksichtigt bleibt dabei bislang das Potenzial zur ÖPNV-Beschleunigung durch eine entsprechende Busbevorrechtigung in der Signalsteuerung.

Die B 2 ist in diesem Bereich also auch weiterhin leistungsfähig und nicht stauanfällig, so dass davon auszugehen ist, dass die hohe Fahrplantreue der Busse in der Ankunft am Campus Jungfersee gehalten werden kann. Darüber hinaus bietet die Fahrplangestaltung im Potsdamer Norden weitere Möglichkeiten, auf gegebenenfalls auftretende Verzögerungen reagieren zu können, ohne bestehende Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern einzuschränken. Die Umsteigeanlage ist auch so leistungsfähig, dass die zusätzliche Zahl an Umsteigern abgewickelt werden kann. Problem bereitet lediglich die unzureichende Anzahl von Abstellplätzen für die Busse. Daher erfolgt hier die Einrichtung zusätzlicher Betriebshalte.

Damit kann auch bei einer Einwohnerzahl in Krampnitz von 5.000 von einem leistungsfähigen und zuverlässiger ÖPNV-Betrieb im Potsdamer Norden ausgegangen werden, mit dem ein attraktives, stabiles, verlässliches und der Nachfrage entsprechendes Angebot für die Fahrgäste im neuen Entwicklungsgebiet unterbreitet wird.

5. Verkehrsführung während der Straßenbahn-Baumaßnahme

Mit der Fertigstellung des Teilprojekts 1 der Straßenbahnverlängerung bis Krampnitz West endet der Busvorlauf und es erfolgt eine Orientierung des ÖPNV im Potsdamer Norden auf die Straßenbahn. Die Verkehrsführung während des Bauablaufs der Baumaßnahme zur Streckenverlängerung der Straßenbahn wirkt sich damit ebenfalls auf die Zuverlässigkeit des Busbetriebs entlang der B 2 aus.



ABBILDUNG 4: ÜBERSICHT DER TEILPROJEKTE ZUR STRAßENBAHNVERLÄNGERUNG IN DEN POTSDAMER NORDEN [QUELLE: VIP VERKEHRSBETRIEB POTSDAM GMBH]

In Bezug auf die Auswirkungen auf den allgemeinen Verkehrsablauf im Potsdamer Norden ist dabei unter Berücksichtigung der in Abbildung 4 dargestellten Teilprojekte von den folgenden Beeinträchtigungen auszugehen:

- Teilprojekt 1: große Beeinträchtigung
- Teilprojekt 2: geringe Beeinträchtigung
- Teilprojekt 3: keine Beeinträchtigung

Folglich ist in Bezug auf die Zuverlässigkeit des Busvorlaufbetriebs in erster Linie die geplante Verkehrsführung während der Baumaßnahmen des Teilprojekts 1 zwischen Krampnitz im Norden und der Georg-Herrmann-Allee im Süden ausschlaggebend. Hierfür erfolgte eine Betrachtung der verschiedenen Bauphasen.

Aufbauend auf den Erfahrungen der Baumaßnahmen zur Straßenbahnverlängerung zum Campus Jungfernsee im Jahr 2017 wird im Abschnitt zwischen der L 92 - Gellertstraße im Norden und der Georg-Herrmann-Allee im Süden (Bauphasen 1 und 2) wiederholt mit einer Sperrung der stadteinwärtigen Richtung für den Kfz-Verkehr geplant. Analog zum Bauablauf im Jahr 2017 sollen Busse dabei mittels einer provisorischen Lichtsignalsteuerung weiterhin in beide Fahrtrichtungen verkehren können. Eine hierzu durchgeführte Voruntersuchung zum Verkehrsablauf entlang der B 2 hat gezeigt, dass dieses Führungskonzept erneut in Betracht gezogen werden kann (siehe Anlage: „Krampnitz - Busvorlaufbetrieb Leistungsfähigkeitsbetrachtung Straßennetz“).

Der übrige Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Süd wird dabei über eine Umleitungsroute entlang der westlich verlaufenden B 273 geführt. Um auch in diesem Bereich eine Aufrechterhaltung des Busverkehrs gewährleisten zu können, erfolgt entlang der Potsdamer Straße im Vorfeld der Amundsenstraße die Herstellung eines separaten Busfahrstreifens sowie eine Anpassung der Lichtsignalsteuerung entlang der Umleitungsroute (siehe Abbildung 5).



ABBILDUNG 5: VERKEHRSFÜHRUNG WÄHREND DES BAUS DER STRAßENBAHNVERLÄNGERUNG IN DEN POTSDAMER NORDEN (BEISPIEL FÜR DIE BAUPHASE 2 IM ABSCHNITT: INSEL NEU FAHRLAND)

Für den Abschnitt nördlich der L 92 - Gellertstraße (Bauphase 3) ist weiterhin vorgesehen auch während der Baumaßnahmen einen zweistreifigen Straßenquerschnitt zur Abwicklung des Verkehrs in beide Fahrtrichtungen bereitzustellen.

In Bezug auf die provisorische Lichtsignalsteuerung entlang der B 2 zur Aufrechterhaltung des Busverkehrs südlich der L 92 - Gellertstraße in den Bauphasen 1 und 2 ist aus verkehrstechnischer Sicht relevant, dass die zu erwartende Menge an Kfz in nördliche Fahrtrichtung auch bei einer Einwohnerzahl von 5.000 in Krampnitz (Entwicklungsstufe 2 gemäß Verkehrswirkungsanalyse für den Entwicklungsbereich Krampnitz) sicher abgewickelt werden kann.

Gemäß des unter Punkt 3 dargestellten ÖPNV-Angebots ist in der letzten Phase des Busvorlaufkonzepts von 17 Busfahrten pro Stunde und Richtung auszugehen. Mit der Orientierung auf einen optimalen Verkehrsablauf wird hierbei nicht von einer gleichverteilten Fahrtenfolge ausgegangen. Vor dem Hintergrund, dass sich das Busangebot an dem Tramangebot am Campus Jungfernssee ausrichten muss, wird sich das zukünftige Busangebot vielmehr an dem 10-Minuten-Grundtakt der Straßenbahn anpassen. Daneben werden auch weitere Fahrten berücksichtigt, die direkt in die Innenstadt durchgebunden werden und somit unabhängig der Tramverkehre am Campus Jungfernssee verkehren. Insgesamt wird von 10 Freigabefenstern in der Spitzenstunde für die Busse Richtung Süden ausgegangen.

In Bezug auf die zu erwartende Kfz-Verkehrsstärke stellt der Bauabschnitt zwischen der L 92 - Gellertstraße im Norden und der Amundsenstraße im Süden (Bauphase 2) den höchst belastetsten Bereich für eine abschnittsweise Fahrbahneinengung dar. Für diesen Bereich werden in der Tabelle 3 die möglichen Baustellenlängen mit einer provisorischen Lichtsignalanlage für den Busbetrieb dargestellt. Unter der Voraussetzung, dass auch weiterhin ein leistungsfähiger Kfz-Verkehrsablauf in Fahrtrichtung Nord gewährleistet wird, beträgt die maximale Baustellenlänge in diesem Abschnitt 200 m.

TABELLE 3: MÖGLICHE BAUSTELLENLÄNGE IM ABSCHNITT ZWISCHEN DER L 92 - GELLERTSTRASSE UND AMUNDSENSTRASSE (BAUPHASE 2), BEI EINER EINWOHNERZAHL VON 5.000 IN KRAMPNITZ (ENTWICKLUNGSSTUFE 2 GEMÄß VERKEHRSWIRKUNGSANALYSE FÜR DEN ENTWICKLUNGSBEREICH KRAMPNITZ) IN DER FRÜHSPITZENSTUNDE (FSP) UND NACHMITTAGSPITZENSTUNDE (NSP)

[QUELLE: W&K INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR MBH]

Bauphase 2, ESII, FSP				
Eingangswerte	FSP [KFZ/h]	656	Leistungsfähige Verkehrsabwicklung	
	Busfahrten [1/h]	10	Keine leistungsfähige Verkehrsabwicklung	
n.a.: nicht anwendbar				
Länge Baustelle [m]	Benötigte Freigabezeit KFZ FSP pro Stunde [s]	Vorhandene Freigabezeit KFZ pro Stunde [s]	Rückstaulänge FSP [m]	Wartezeit KFZ FSP [s]
500	1621	2225	150,4	138
600		1985	176,6	162
700		1745	202,8	186
800		1505	n.a.	n.a.
Bauphase 2, ESII, NSP				
Eingangswerte	NSP [KFZ/h]	1190	Leistungsfähige Verkehrsabwicklung	
	Busfahrten [1/h]	10	Keine leistungsfähige Verkehrsabwicklung	
n.a.: nicht anwendbar				
Länge Baustelle [m]	Benötigte Freigabezeit KFZ NSP pro Stunde [s]	Vorhandene Freigabezeit KFZ pro Stunde [s]	Rückstaulänge NSP [m]	Wartezeit KFZ NSP [s]
100	2940	3185	82,3	42
150		3065	106,1	54
200		2945	129,9	66
250		2825	n.a.	n.a.

Die maximale Baustellenlänge wird durch den stärkeren Verkehrsfluss am Nachmittag in Fahrtrichtung Nord (1.190 Kfz/h) bestimmt. Dagegen wäre in der Frühspitzenstunde aufgrund der geringeren Kfz-Verkehrsstärke (656 Kfz/h) auch eine Baustellenlänge bis 700 m möglich. Im Umkehrschluss kann daraus auch abgeleitet werden, dass in der morgendlichen Spitzenbelastung auch eine Erhöhung der Freigabefenster für den Busverkehr in Gegenrichtung möglich ist, was zu einer höheren Betriebsstabilität für den Pendlerverkehr nach Potsdam führt.

Insgesamt kann mit der Aufrechterhaltung des ÖPNV-Betriebs entlang der B 2 auch während der Straßenbahn-Baumaßnahme zu jeder Zeit eine zuverlässige Verkehrsanbindung der Potsdamer Innenstadt bereitgestellt werden. Durch die Bevorrechtigung des Busbetriebs in Richtung Potsdam während der einzelnen Bauphasen wird zudem ein deutlicher Reisezeitvorteil für den ÖPNV gegenüber dem MIV erreicht.



Geplante Erschließung des Entwicklungsgebietes Krampnitz durch den Radverkehr

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur
Bereich Verkehrsentwicklung
Friedrich-Ebert-Str. 79/81

Stand: 11.05.2021

Inhalt

1. Hintergrund.....	2
2. Ausgangssituation.....	3
3. Erwartete Radverkehrsmenge	4
4. Attraktivität des vorhandenen Radverkehrsangebots	5
5. Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrsangebots.....	11

1. Hintergrund

Aufgrund des stetig wachsenden Bedarfs an Wohnungen in der Landeshauptstadt Potsdam und der knappen räumlichen Ressourcen bietet die Umnutzung ehemals militärisch genutzter Liegenschaften wie die ehemalige Kaserne Krampnitz ein wichtiges Potenzial zur Schaffung von Wohnbauflächen.

Nach den aktuellen Bevölkerungsprognosen wird das starke Wachstum der Landeshauptstadt anhalten. Gemäß der Bevölkerungsvorausschätzung des Landes Brandenburg wird sich die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt bis 2030 voraussichtlich auf 213.000 erhöhen. Hieraus ergeben sich besondere Herausforderungen hinsichtlich des angespannten Wohnungsmarktes in Potsdam.

Die zivile Nachnutzung ehemaliger Kasernenareale, wie bereits im Bornstedter Feld überaus erfolgreich in die Praxis umgesetzt, bietet die Möglichkeit einer nachhaltigen, den Neuversiegelungsgrad reduzierenden und damit ressourcenschonenden Stadtentwicklung. Zum anderen stellen diese Liegenschaften in der Gesamtanlage bedeutende kulturgeschichtliche Ensembles dar, deren denkmalgeschützte Bestände im Zuge einer Entwicklungsmaßnahme gesichert und zivil nachgenutzt werden.

Entsprechend hat die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam in ihrer Sitzung am 05.06.2013 für das Areal der ehemaligen Kaserne Krampnitz eine Entwicklungssatzung auf der Grundlage der Ergebnisse vorbereitender Untersuchungen beschlossen. Im Weiteren wurden die Entwicklungsziele der ehemals militärisch genutzten Liegenschaft weiter konkretisiert und am 03.04.2019 der Masterplan für die Entwicklungsmaßnahme Krampnitz beschlossen. Der Masterplan stellt somit die Grundlage für die zukünftigen Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung dar.

Demnach soll die ehemalige Kaserne Krampnitz im Zuge der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme in den nächsten 15-20 Jahren zu einem neuen attraktiven Stadtquartier für rund 10.000 Menschen entwickelt werden. Ziel ist ein urbanes, grünes, barrierefreies, kinder- und familienfreundliches Quartier, welches Raum für wachsende Nachbarschaften und gemeinschaftliche Wohnkonzepte bietet. Im Quartier sollen genossenschaftlicher Wohnungsbau, Wohnprojekte und z. B. Wohngemeinschaften für Seniorinnen und Senioren Platz finden und die Generationen sich ebenso mischen wie die sozialen Schichten.

Die städtebaulichen Zielsetzungen umfassen darüber hinaus die Schaffung eines städtebaulich kompakten, autoarmen und CO₂-neutralen Quartiers. Zur Umsetzung dieses Ziels soll der Stadtteil u.a. an das Straßenbahnnetz der Landeshauptstadt Potsdam angeschlossen werden, um in Verbindung mit kurzen Taktzeiten für Bus und Straßenbahn eine schnelle und komfortable Verbindung ins Stadtzentrum zu ermöglichen. Die zweite Säule der Erschließung stellt die Radverkehrsanbindung sowie eine am Fahrrad orientierte Infrastruktur im öffentlichen Raum (Bike-Sharing, Ladestationen, anforderungsgerechte Fahrradstellplätze) des Entwicklungsgebiets dar.

2. Ausgangssituation

Das Entwicklungsgebiet Krampnitz liegt an der Bundesstraße B 2, die die wichtigste Verbindung zwischen Potsdam und dem Berliner Nordwesten darstellt sowie an der Landesstraße L 92. Die L 92 stellt dabei die maßgebliche Verbindung zwischen den nördlichen Ortsteilen Fahrland und Satzkorn zum Stadtzentrum Potsdam dar. Sowohl entlang der B 2 als auch entlang der L 92 besteht ein einseitig geführter Zwei-Richtungs-Radweg. Südlich des Knotenpunkts B 2-Am Wiesenrand / L 92-Gellertstraße wird der Radverkehr für die jeweilige Fahrtrichtung getrennt geführt.

Gemäß der letzten Analyse zum Radverkehrsaufkommen im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzepts 2017 liegt die Radverkehrsmenge im Umfeld des Entwicklungsgebiets bei ca. 100 bis 200 Radfahrenden pro Tag. In Richtung Süden nimmt die Radverkehrsmenge ab dem Ortsteil Neu Fahrland auf ca. 600 Radfahrende pro Tag zu und erhöht sich zunehmend in Richtung des Potsdamer Stadtzentrums (siehe Abbildung 1).

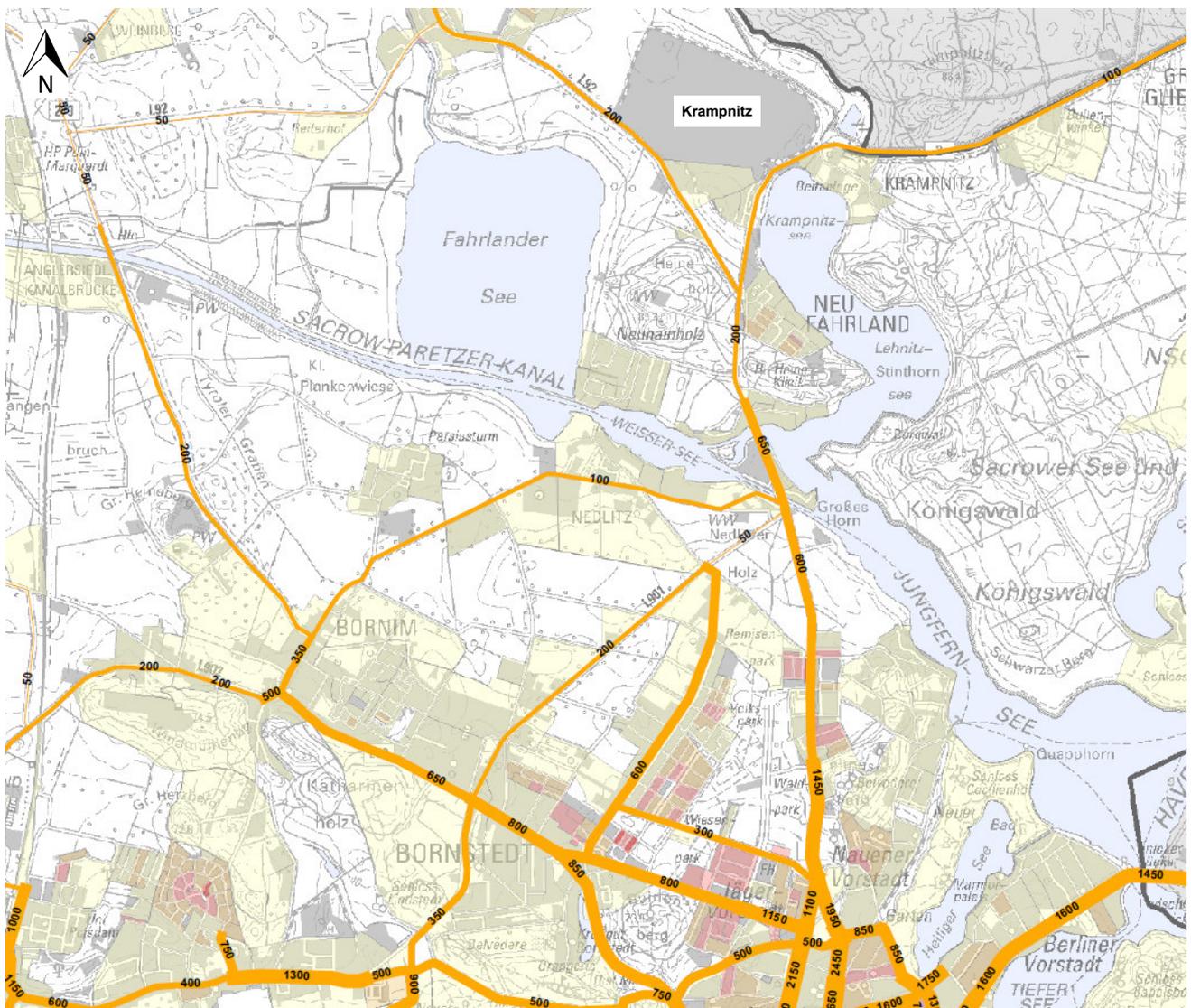


ABBILDUNG 1: TÄGLICHE RADVERKEHRSMENGEN GEMÄß RADVERKEHRSKONZEPT 2017 DER LH POTSDAM

3. Erwartete Radverkehrsmenge

Die Nachfrage im Radverkehr wird parallel zur Entwicklung von Krampnitz wachsen. Dabei entsteht ein zusätzliches Verkehrsaufkommen einerseits durch die zukünftige Bevölkerung in Krampnitz (Quellverkehr) und andererseits durch die geplanten Nutzungen in Krampnitz (Zielverkehr). Als Grundlage für die Planung dienen die vom Entwicklungsträger Potsdam festgelegten Entwicklungsstufen (siehe Tabelle 1).

TABELLE 1: SCHLÜSSELGRÖßEN FÜR DIE ENTWICKLUNGSSTUFEN KRAMPNITZ

	Wohnen	Kitas	Schulen	Nahversorger	Gewerbe / Gewerbefelder	Sondernutzung
	EW	Anzahl/ Plätze	Anzahl	Verkaufsfläche [m ²]	Bruttogeschoss- fläche [m ²]	Bruttogeschoss- fläche [m ²]
Entwicklungs- stufe 1	3.800	3 / 380	1	1.000	19.744 / 26.000	44.000
Entwicklungs- stufe 2	5.000	3 / 380	1	1.000	35.040 / 56.000	44.000
Entwicklungs- stufe 3	10.000	7 / 880	3	5.000	56.970 / 81.000	44.000

Auf der Grundlage der geplanten Nutzungen in Krampnitz, den unter Punkt 1 dargelegten Mobilitätsansätzen für die Entwicklung von Krampnitz sowie der Betrachtung der Strukturgrößen im Umfeld des Entwicklungsgebiets werden die in Tabelle 2 dargestellten zusätzlichen Radverkehrsmengen angenommen. Die tatsächlich zu erwartende Menge der Radverkehrsnachfrage hängt von vielen Faktoren wie der generellen Verfügbarkeit von Radverkehrsverbindungen, der Attraktivität von Abstellanlagen innerhalb von Krampnitz aber auch den Einschränkungen in Bezug auf die Kfz-Erschließung ab. Daher muss zunächst mit einer Spanne in der zu erwartenden Nachfrage gerechnet werden.

TABELLE 2: ZUSÄTZLICH ERWARTETES RADVERKEHRSAUFKOMMEN DURCH KRAMPNITZ IM ZIEL- UND QUELLVERKEHR

	Radverkehrsmenge im Ziel- und Quellverkehr von Krampnitz (Fahrräder/24h)		
	von/nach West (Fahrland/Satzkorn/ Marquardt)	von/nach Süd (Neu Fahrland/ Potsdam Zentrum)	von/nach Ost (Groß Glienicke/ Berlin-Spandau)
Entwicklungs- stufe 1	400-900	1400-1900	200-700
Entwicklungs- stufe 2	900-1.400	2.400-2.900	500-1000
Entwicklungs- stufe 3	2.300-2.800	4.700-5.200	1.200-1.700

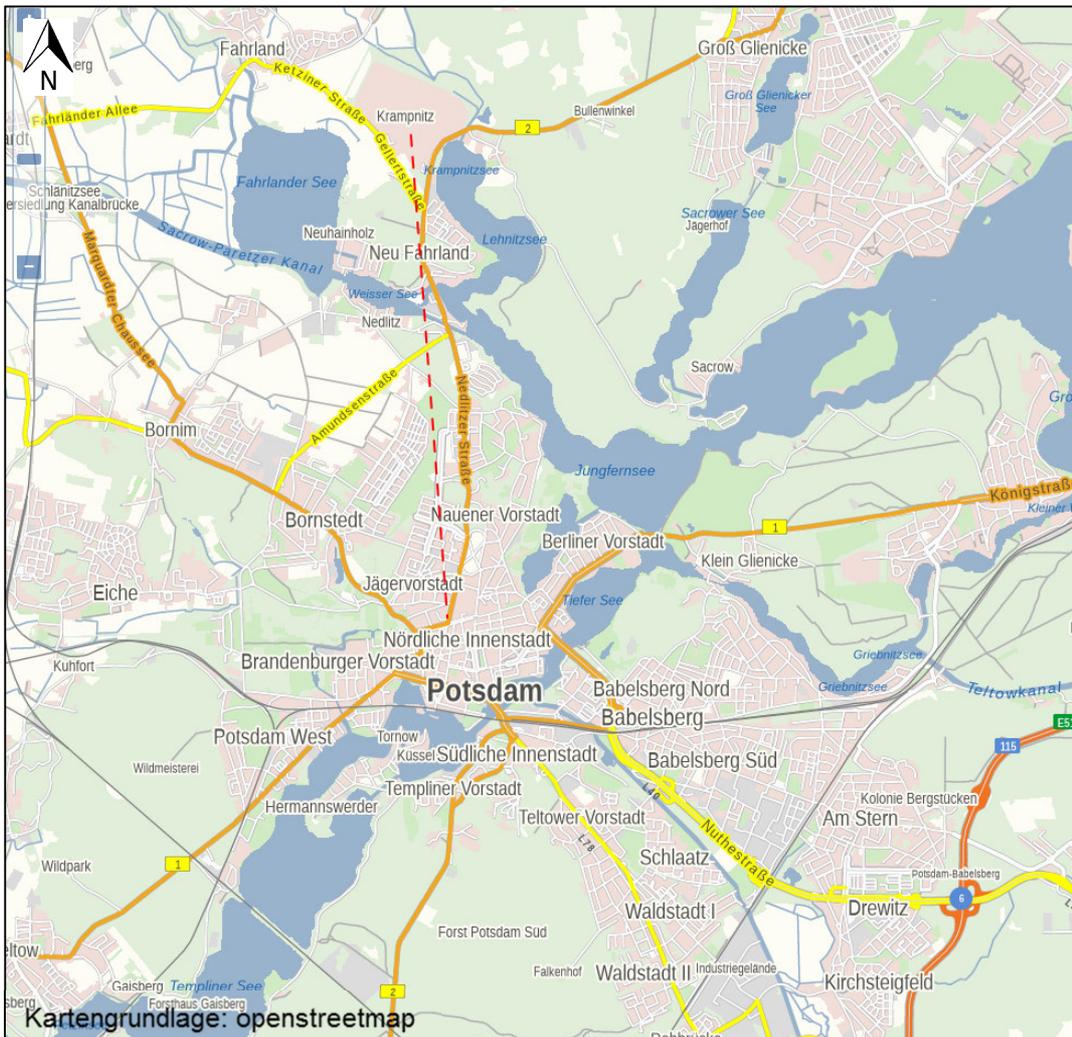
4. Attraktivität des Radverkehrsangebots

Zur Beurteilung der Attraktivität der vorhandenen Radverkehrsverbindungen werden die folgenden Qualitätskriterien herangezogen:

- **Direktheit der Radverkehrsführung**
Die Direktheit bestimmt sich durch eine kurze Streckendistanz zwischen Krampnitz und der Potsdamer Innenstadt. Direktheit bedeutet auch möglichst keine Umwege zu fahren oder einen zusätzlichen Kraftaufwand zu benötigen, sei es durch vermeidbare Steigungen, durch eine Trassenführung mit vielen Kurven oder das mehrmalige Queren von Straßen, wenn keine durchgängigen Radverkehrsanlagen auf beiden Seiten der Straße vorhanden sind.
- **Geeignete Führungsform**
Dieses Kriterium wird durch die jeweils geeigneten Führungsformen des Radverkehrs für den entsprechenden Belastungsbereich der Straße nach der Empfehlung für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) bestimmt. Die Belastungsbereiche werden nach der Kraftfahrzeugstärke in der Spitzenstunde und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Bild 7 der ERA 2010 ermittelt und die jeweiligen empfohlenen Führungsformen aus der Tabelle 8 der ERA 2010 abgelesen.
- **Ausreichende Breite**
Grundsätzlich gilt es, sowohl an bestehenden Radverkehrsanlagen (Handlungsfeld 1) als auch im Zuge von generellen Baumaßnahmen (Handlungsfeld 2) regelkonforme Breiten gemäß der ERA 2010 bereitzustellen.
- **Unterhaltungszustand**
Die Radverkehrsanlagen sollen sich in einem guten Unterhaltungszustand befinden und nur geringe Schäden aufweisen, die den Fahrkomfort nicht oder nur gering beeinflussen.
- **Wartezeit an Kreuzungen**
Die Wartezeit an signalisierten Kreuzungen sollte möglichst gering sein, um einen zügigen Radverkehr zu gewährleisten.
- **Sicherheit**
Auf der Verbindung dürfen keine Unfallschwerpunkte mit Radfahrenden bestehen. Auch unfallauffällige Bereiche mit mehreren gleichartigen Radverkehrsunfällen an einem Ort über mehrere Kalenderjahre sind ebenfalls auszuschließen. Als Grundlage dienen hierzu jeweils die polizeilich gemeldeten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung.
An Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten müssen die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und dem Kraftfahrzeugverkehr gegeben sein.
Die soziale Sicherheit muss durch die Einsehbarkeit der Radverkehrsanlage von der Fahrbahn gewährleistet und die Radverkehrsanlage bei Dunkelheit gut ausgeleuchtet sein.

In Bezug auf die genannten Qualitätskriterien, wird die Attraktivität der vorhandenen Radverkehrsanlagen an der Bundesstraße 2 wie folgt bewertet:

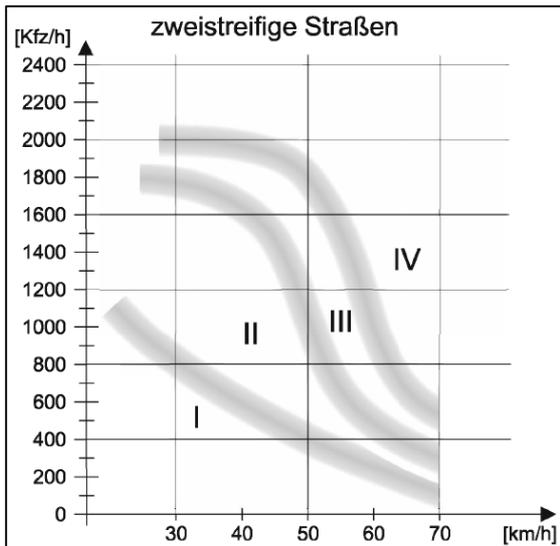
Direktheit



**ABBILDUNG 2: ÜBERSICHT DER VERBINDUNG KRAMPNITZ - INNENSTADT POTSDAM
(KARTENGRUNDLAGE: BRANDENBURG VIEWER)**

Die Bundesstraße 2 verbindet Krampnitz auf dem direkten Weg mit der Potsdamer Innenstadt (siehe Abbildung 1). Die Luftliniendistanz zwischen dem Jägerstor und der Kreuzung der Planstraßen 2 und 3 in Krampnitz beträgt ca. 6.250 m, über die B2 sowie die Erschließungsstraßen von Krampnitz ca. 6.700 m. Die Bundesstraße hat nur geringe Steigungen und verläuft fast gradlinig. Radverkehrsanlagen sind jedoch nicht durchgängig auf beiden Fahrbahnseiten der B 2 vorhanden. Lücken bestehen zwischen der Hannoversche Straße und der L 92 - Gellertstraße auf der Westseite der B 2. Diese Lücken sollen mit der Umsetzung des Radverkehrskonzepts für die Landeshauptstadt Potsdam geschlossen werden (vgl. Kapitel 5).

Geeignete Führungsform



AUSSCHLAGGEBEND FÜR DIE GEEIGNETE FÜHRUNGSFORM IST GEMÄß DER ERA 2010 DIE WERTTÄGLICHE KFZ-VERKEHRSBELASTUNG IN DER SPITZENSTUNDE SOWIE DIE ZULÄSSIGE HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT DER BETRACHTETEN STRAßE (SIEHE ABBILDUNG 3). AUFGRUND DER HOHEN VERKEHRSBELASTUNG BEFINDET SICH DIE B 2 BEREITS HEUTE IM BELASTUNGSBEREICH III / IV GEMÄß ERA 2010. IN DIESEM BELASTUNGSBEREICH WERDEN ALS GEEIGNETE FÜHRUNGSFORMEN RADFAHRSTREIFEN, RADWEGE UND GEMEINSAMER GEH- UND RADWEGE EMPFOHLEN (VGL. Tabelle 3).

ABBILDUNG 3: BELASTUNGSBEREICHE ZUR VORAUSWAHL VON RADVERKEHRSFÜHRUNGEN GEMÄß ERA 2010

Durch die prognostizierte Zunahme des Kfz-Verkehrs auf der B 2 ergibt sich daher keine Änderung in Bezug auf vorgegebene Führungsform, da bereits für den Bestand die sicherste Führungsform mit einer Separation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr empfohlen wird. Im Bestand steht weitestgehend die mit der ERA 2010 empfohlenen Radverkehrsführungen zur Verfügung. Für weitere Teilbereichen ist ein Ausbau vorgesehen. Die derzeitigen und die empfohlenen Führungsformen entlang der B 2 werden in Tabelle 5 für die einzelnen Streckenabschnitte dargestellt.

TABELLE 3: ZUORDNUNG DER FÜHRUNGSFORMEN ZU DEN BELASTUNGSBEREICHEN BEI STRAßEN GEMÄß ERA 2010

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	– Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	– bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden – bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein – bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	– Schutzstreifen – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht – Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ – Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4	– bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrassen über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein – bei starkem Schwerverkehr, unübersichtlicher Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	– Radfahrstreifen – Radweg – gemeinsamer Geh- und Radweg	3.3 3.4 3.6	– bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden

Ausreichende Breite

TABELLE 4: BREITENMAßE VON RADVERKEHRSANLAGEN UND SICHERHEITSSTREIFEN GEMÄß ERA 2010

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)	
	Schutzstreifen	Regelmaß
Mindestmaß		1,25 m
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m
Einrichtungsr adweg	Regelmaß	2,00 m
	(bei geringer Rad- verkehrsstärke)	(1,60 m)
beidseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß	2,50 m
	(bei geringer Rad- verkehrsstärke)	(2,00 m)
einseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß	3,00 m
	(bei geringer Rad- verkehrsstärke)	(2,50 m)
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen entlang der B 2 haben nicht durchgängig die erforderliche Mindestbreite. Daher gilt es, in einem ersten Schritt durch kleinteilige Maßnahmen regelkonforme Breiten an bestehenden Radverkehrsanlagen entlang der B 2 herzustellen (Handlungsfeld 1).

Im zweiten Schritt sollen im Zuge von generellen Baumaßnahmen an betreffenden Straßenabschnitten, wie zum Beispiel im Rahmen der Baumaßnahmen zur Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden, regelkonforme Breiten hergestellt werden (Handlungsfeld 2).

Die einzelnen Maßnahmen sind der Tabelle 5 zu entnehmen.

Unterhaltungszustand

Der Zustand der Radverkehrsanlagen variiert mitunter stark zwischen den einzelnen Streckenabschnitten. Maßnahmen zur Verbesserung des Zustands werden in der Tabelle 5 erfasst.

Wartezeit an Kreuzungen

Aufgrund der Führung des Radverkehrs entlang der B 2 profitiert dieser generell von den längeren Grünzeiten der Hauptrichtung des Kfz-Verkehrs. Die mittlere Wartezeit in der Hauptrichtung liegt bei ca. 25 Sekunden.

Nennenswerte Wartezeiten bestehen lediglich an Knotenpunkten in Abschnitten ohne eine durchgängige Radverkehrsanlage auf beiden Fahrbahnseiten der B 2, an denen der Radverkehr die B 2 queren muss. Diese Einschränkungen werden mit dem Bau eines Radwegs westlich der B 2 zwischen der Hannoversche Straße und Gellertstraße sowie südlich der Amundsenstraße zukünftig behoben. Es ist davon auszugehen, dass sich die Reisezeit durch die Maßnahmen um mindestens drei Minuten reduziert. Gleichzeitig werden damit ausreichende Aufstellflächen an Kreuzungen geschaffen, die der steigenden Nachfrage gerecht werden.

Ein weiterer Bedarf zur Optimierung des Verkehrsablaufs wird an der Kreuzung Am Schragen/Kiepenheuerallee gesehen, da hier ein Teil des Radverkehrs in Richtung Friedrich-Ebert-Straße bzw. Alleestraße abbiegt. Durch die Aufweitung der Aufstellflächen für den Radverkehr soll hier eine gegenseitige Behinderung von Verkehrsteilnehmern vermieden werden.

Sicherheit

Die Radverkehrsanlagen Potsdams werden regelmäßig auf Schäden geprüft, turnusmäßig gereinigt sowie winterdienstlich betreut und dadurch in einem guten Betriebszustand gehalten. Zudem erfolgt eine regelmäßige Analyse des Unfallgeschehens mit Beteiligung von Radfahrenden.

Im Verlauf der B 2 zwischen Krampnitz und dem Potsdamer Zentrum befinden sich keine Unfallschwerpunkte oder unfallauffällige Bereiche mit Beteiligung von Radfahrenden. An Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten sind die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und dem Kraftfahrzeugverkehr gegeben.

An der Haltestelle Bassewitz stadtauswärts bestehen Konflikte zwischen den ein- und aussteigenden bzw. wartenden Fahrgästen und dem Radverkehr aufgrund der beengten Nebenanlage. Diese Einschränkungen sollen im Zuge des Ausbaus der Radverkehrsanlagen entlang der B 2 behoben werden.

Im Abschnitt zwischen der Amundsenstraße und Viereckremise wird der Radverkehr im Bestand auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Diese Führungsform entspricht zwar den geltenden Regelwerken, stellt in seiner Attraktivität aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung auf der B 2 trotzdem eine Einschränkung der Verkehrssicherheit dar. Daher ist mit dem Bau eines Radwegs im Seitenbereich auch hier eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr vorgesehen.

Große Teile der bestehenden Radverkehrsanlagen sind bereits beleuchtet. Für die übrigen Abschnitte ist eine Beleuchtung im Zuge der Tramverlängerung bzw. beim Bau von den Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Zusammenfassung zur Attraktivität des vorhandenen Radverkehrsangebotes

Krampnitz wird sowohl entlang der B 2 als auch entlang der L 92 durch einen straßenbegleitenden Zwei-Richtungs-Radweg erschlossen. Die bestehenden Radverkehrsmengen entlang der B2 liegen auf Höhe Krampnitz bei ca. 100 Fahrrädern/24h und steigen bis zum Campus Jungferensee auf ca. 600 Fahrräder/24h an.

Aufgrund der direkten Verbindung stellt die Führung entlang der B 2 eine geeignete Route in die Potsdamer Innenstadt dar. Durch das zukünftige Vermeiden von unnötigen Querungen der Bundesstraße 2 wird einerseits die Reisezeit in stadteinwärtige Richtung um mindestens drei Minuten reduziert. Andererseits können mit der durchgehenden Führung des Radverkehrs zwischen Krampnitz und dem Potsdamer Zentrum auf Einrichtungsradwegen gleichzeitig ausreichende Aufstellflächen an Kreuzungen geschaffen, die der steigenden Nachfrage gerecht werden.

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen weisen keine Auffälligkeiten im Unfallgeschehen auf. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA 2010) sind die Breiten der vorhandenen Radverkehrsanlagen aber nicht durchgängig regelkonform.

In Bezug auf die Kapazitätsgrenzen von Radverkehrsanlagen existieren bislang keine dokumentierten Bemessungsgrundlagen, die für eine Beurteilung herangezogen werden können. Der Vergleich mit Streckenabschnitten mit einer vergleichbaren Radinfrastruktur allein auf dem Stadtgebiet Potsdam zeigt jedoch, dass auf vergleichbaren Streckenabschnitten sogar höhere Radverkehrsbelastung abgewickelt werden, als für die B 2 bei 5.000 Einwohnenden in Krampnitz zu erwarten sind. Beispiele hierfür sind unter anderem:

- Zeppelinstraße zwischen Luisenplatz und Kastanienallee (3.500 – 4.000 Radfahrer/Tag)
- Friedrich-Engels-Straße zwischen Leipziger Dreieck und Zufahrt L 40 (2.500 – 3.800 Radfahrer/Tag)

Der Vergleich beruht hierbei auf der Analyse zum Radverkehrsaufkommen im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzepts 2017 (siehe Anlage). Im Ergebnis ist festzuhalten, dass auch eine Zunahme des Radverkehrs bei einer Besiedlung von Krampnitz sicher auf den vorhandenen Radverkehrsanlagen abgewickelt werden kann. Der vorgesehene Ausbau der Radverkehrsanlagen entlang der B 2 wird die Attraktivität des Angebots weiter erhöhen.

5. Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrsangebots

Unter Berücksichtigung der in Tabelle 2 angegebenen Radverkehrsmengen gilt es, für die zukünftige Nachfrage im Radverkehr attraktive Verkehrsanlagen bereitzustellen, sodass der Radverkehr sein hohes Potenzial als Alternative zum PKW entfalten kann. Die Analyse der bestehenden Radverkehrsanlagen unter Berücksichtigung der einschlägigen Regelwerke (ERA 2010) zeigt, dass sich durch die prognostizierte Verkehrszunahme auf der B 2 keine Änderung in Bezug auf vorgegebene Führungsform ergibt, da bereits für den Bestand die sicherste Führungsform mit einer Separation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr empfohlen wird.

Entlang der B 2 steht die Herstellung regelkonformer Breiten der bestehenden Radverkehrsanlagen im Vordergrund. Dies erfolgt kurz- und mittelfristig durch kleinteilige Maßnahmen sowie langfristig im Zuge von generellen Baumaßnahmen in betreffenden Straßenabschnitten.

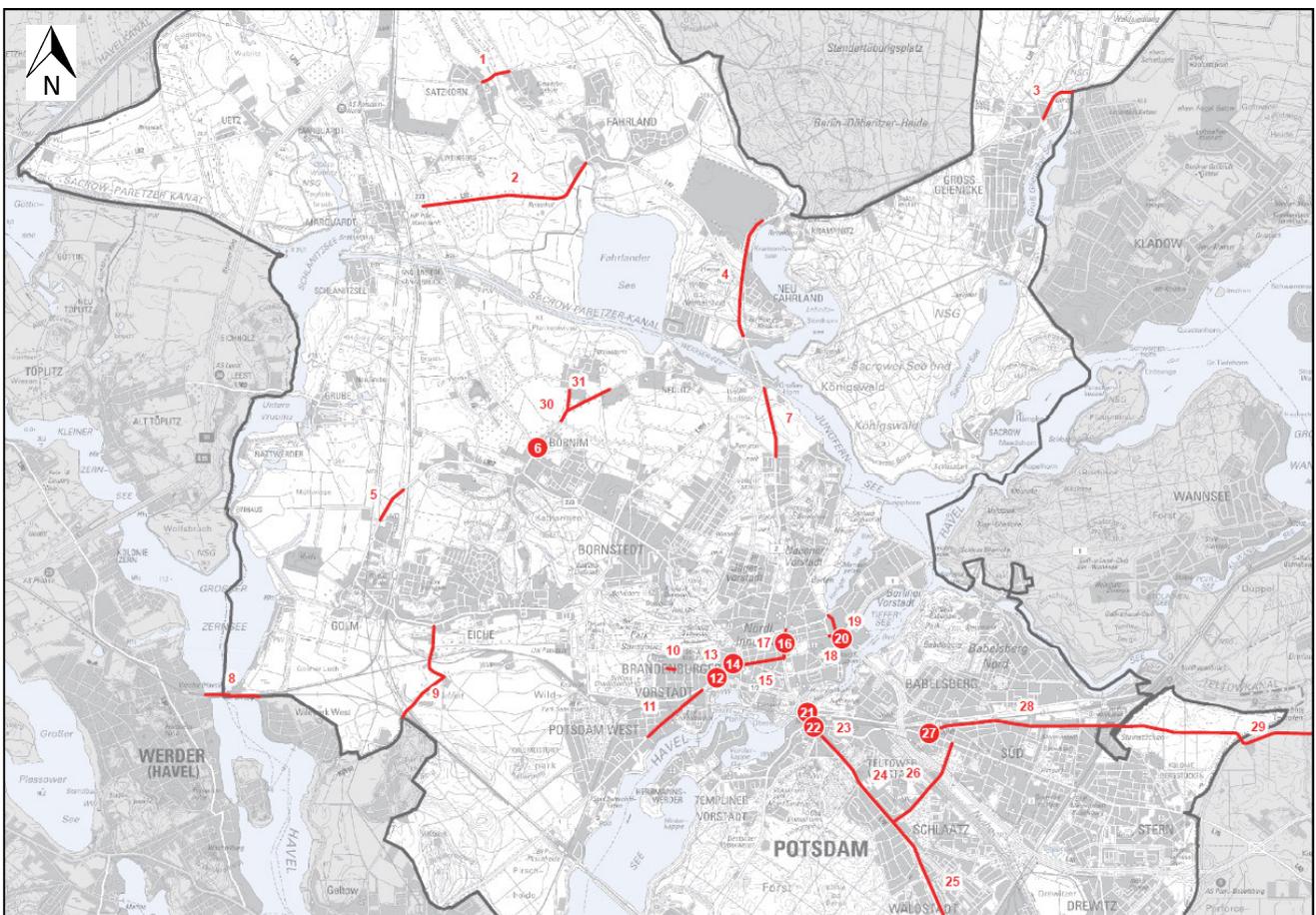


ABBILDUNG 4: PRIORITÄRE MAßNAHMEN ZUM AUSBAU DES RADWEGENETZES GEMÄß RADVERKEHRSKONZEPT DER LANDESHAUPTSTADT POTSDAM

Mit Beschluss des Radverkehrskonzept im Jahr 2017 durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam wurde bereits ein Fokus auf den Ausbau des Radwegenetzes im Potsdamer Norden gelegt (vgl. Abbildung 4). Insbesondere die benannten Lückenschlüsse entlang der B 2 sind dabei als Maßnahmen der obersten Priorität 1 berücksichtigt.

Darüber hinaus sieht das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam auch die Herstellung eines Radschnellwegs zwischen Krampnitz und der Potsdamer Innenstadt entlang des Fahrländer Sees vor. Die Umsetzung des Radschnellwegs erfolgt stufenweise, wobei im ersten Schritt der nördliche Abschnitt entlang des Fahrländer Sees zwischen Neu Fahrland und der L 92 umgesetzt wird.

In Bezug auf den jeweiligen Umsetzungshorizont der einzelnen Maßnahmen zur Qualifizierung des Radverkehrsangebots erfolgt die folgende Unterteilung:

- Laufend: Schadstellenbeseitigung
- Kurzfristig: Deckensanierungen
- Mittelfristig: Umsetzung Priorität 1 Maßnahmen gemäß Radverkehrskonzept der LH Potsdam sowie Verbreiterung von Radwegen
- Langfristig: Grundhafte Erneuerungen (erfolgt teilweise mit Tramverlängerung)

Darauf aufbauend erfolgt die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen gemäß der zeitlichen Einordnung in der Abbildung 5. Eine ausführliche Darstellung der einzelnen Maßnahmen zum Ausbau und zur Qualifizierung der Radverkehrsanlagen entlang der Bundesstraße 2 erfolgt in Tabelle 5.

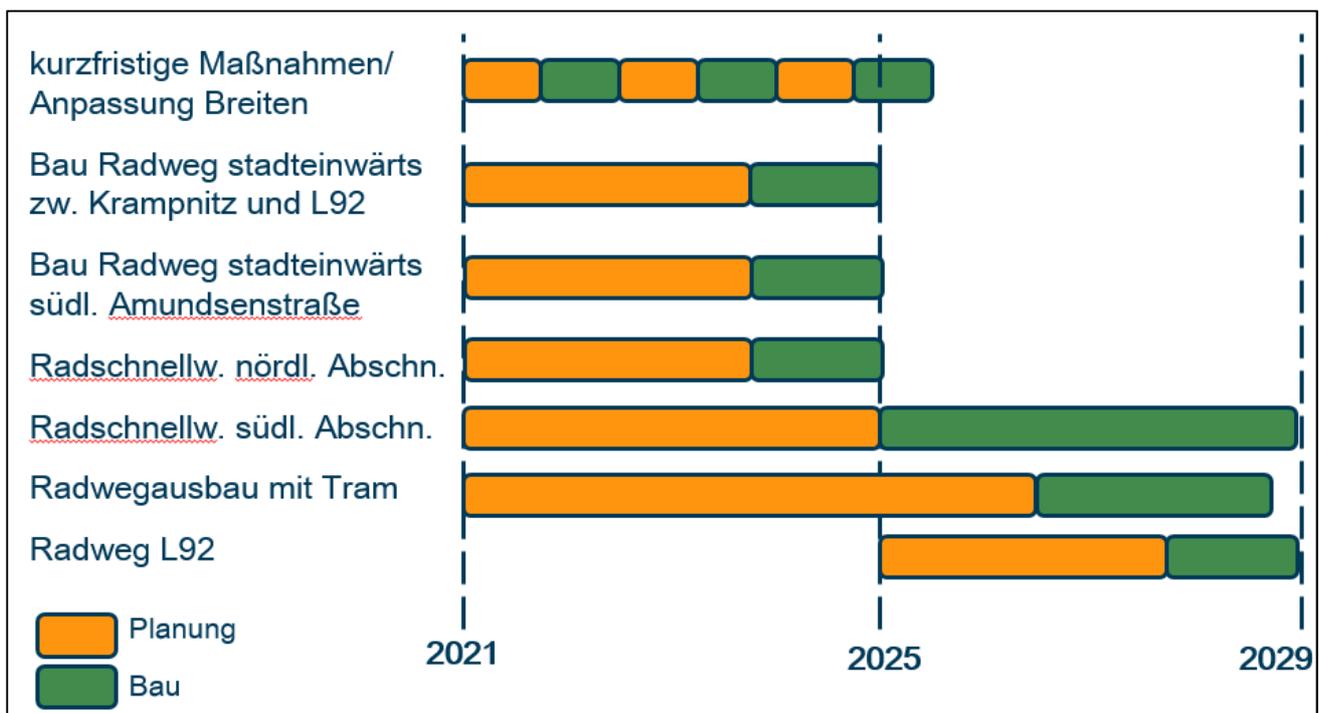


ABBILDUNG 5: MAßNAHMENÜBERBLICK ZUR QUALIFIZIERUNG DER RADVERKEHRSANLAGEN IM POTSDAMER NORDEN

TABELLE 5: MAßNAHMEN ZUM AUSBAU UND ZUR QUALIFIZIERUNG DER RADVERKEHRSANLAGEN ENTLANG DER BUNDESSTRAßE 2

Straßenname	Abschnitt von / bis	Führungsform		Mindestbreite Vgl. Ist- mit Sollbreite	Unterhaltungszustand	Maßnahmenempfehlungen
		vorhanden	empfohlen			
Am Wiesenrand	Rotkelchenweg und Gellertstraße	gemein. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Bei Entwicklung von Kramprnitz ist ein gemein. Geh-Radweg auf der Straßenwestseite nötig	gemein. Geh- und Radweg nördlich der Ganghöfer Straße auf einer Länge von ca. 120 m mit zu schmal (2,0 m)	Decke erneuerungsbedürftig und Kantenabbrüche bzw. fehlendes Bankett	Neubau eines Radwegs stadteinwärts auf der Westseite (RVK) Stadtauswärts Deckenerneuerung & partielle Verbreiterung
Am Wiesenrand	Gellertstraße und Rehweg	Radfahrstreifen/ gemein. Geh-Radweg im Bereich zw. Am Stinthorn und Ganghöfer Str.	Radfahrstreifen/ gemein. Geh-Radweg	Radfahrstreifen 1,8 – 1,9 m in Regelbreite gemein. Geh- und Radweg mit 1,6 m zu schmal (untermaßig).	Fahrbahn gut, Nebenlagen mittelmäßig	Fahrbahnverbreiterung und Radfahrstreifen stadtauswärts zw. Am Stinthorn und Ganghöfer Str. Mit Tramverlängerung gemein. Geh- Radweg in Regelbreite stadtauswärts
Am Wiesenrand / Tschudistraße	Rehweg und Amundsenstraße	Gehweg, Rad frei stadteinwärts gemein. Geh-Radweg stadtauswärts	gemein. Geh- Radweg oder Radfahrstreifen auf beiden Fahrbahnseiten	gemein. Geh- Radweg mit 2,5 zu schmal aufgrund Innerortsabschnitt	Stadteinwärts Mulden im Bereich Zufahrt Färgut und Am Durchstich Stadtauswärts Stufe im Bereich der Fuß-LSA	Neupflastern der schadhaften Gehwegbereiche und Beseitigung der Stufe Mit Tramverlängerung gemein. Geh- Radweg sowie Radfahrstreifen in Regelbreite

Nedlitzer Straße	Amundsenstraße und Viereckremise	Schutzstreifen stadteinwärts gemein. Geh- und Radweg stadtauswärts mit Rad frei	Radweg stadteinwärts Gemein. Geh- Radweg stadtauswärts	Schutzstreifen stadteinwärts 1,5 m gemein. Geh- Radweg 3,1 m	Fahrbahn stadteinwärts gut Kleinteilige Schäden im Geh- Radweg	Bau eines Radwegs stadteinwärts (RVK) Kleinteilige Schäden beheben
Nedlitzer Straße	Viereckremise und Georg-Hermann-Allee	Schutzstreifen stadteinwärts gemein. Geh- und Radweg stadtauswärts	Radfahrstreifen oder getrennter Geh- und Radweg	Schutzstreifen stadteinwärts 1,5 m gemein. Geh- Radweg stadtauswärts 2,8 m	Fahrbahn gut, Nebenlagen mittelmäßig	Mit Tramverlängerung Straßenumbau mit Radfahrstreifen stadteinwärts
Nedlitzer Straße	Esplanade und Kiepenheuerallee	Radweg stadteinwärts gem. Geh- und Radweg stadtauswärts	Radweg stadteinwärts gem. Geh- und Radweg stadtauswärts	Radweg stadteinwärts 1,4 – 1,6m. gemein. Geh- und Radweg stadtauswärts 2,50 m Mindestbreite	Stadteinwärts: Kanten- und Wurzelabbrüche Stadtauswärts: Längsrisse	Stadteinwärts: Radweg auf Regelbreite ausbauen Stadtauswärts: Fugen verfüllen
Kreuzung Nedlitzer Str./ Kiepenheuerallee/ Russische Kolonie						Verbreiterung des Aufstellbereichs an der Südwestseite des Knotens. Anpassung LSA-Programm um den querenden Radverkehr häufiger grün zu geben.

Gesamtdarstellung

zur Erfüllung der Auflage 3a des Zielabweichungsbescheides vom 29.04.2013

Aufgrund des Bevölkerungswachstums in Potsdam hatte die Landeshauptstadt im Jahr 2012 einen **Antrag auf Zulassung einer Abweichung vom Ziel der Raumordnung 4.5 (Z) Abs. 1 Nr. 4 LEP-BB** für die ehemalige Kasernenanlage Krampnitz gestellt. Im Zielabweichungsbescheid vom April 2013 wurde für 97 ha Wohnsiedlungsfläche eine Abweichung unter Auflagen zugelassen. Unter anderem wurde beauftragt, dass die Landeshauptstadt in Vorbereitung weiterer Planungsschritte (insbesondere Bauleitplanung) eine detaillierte Verkehrswirkungsanalyse durchführt und in Abstimmung mit der Abteilung 4 des MIL sowie weiteren betroffenen Stellen ein belastbares Konzept für die individuelle und öffentliche Verkehrsanbindung des Standortes im Raum Potsdam – Berlin-Spandau erstellt.

Um den weiterhin hohen Bedarf an Wohnraum zu decken und modernen Ansprüchen integrierter Stadtentwicklung zu entsprechen wurde von der Stadtverordnetenversammlung im April 2019 ein **Masterplan** für das Entwicklungsgebiet beschlossen, der bis zu 10.000 Einwohnerinnen und Einwohner und bis zu 3.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen vorsieht. Daher musste die ursprünglich im Jahr 2015 bereits abgeschlossene Bearbeitung der Auflagenerfüllung aus dem Zielabweichungsbescheid für die nun geltenden Entwicklungsziele für 10.000 Einwohnerinnen und Einwohner neu begonnen werden.

Mit dem Masterplan hat die Landeshauptstadt **Grundsätze des Mobilitätskonzeptes** für Krampnitz festgelegt. Ziel ist ein integrierter Stadtteil, der durch eine autoarme Quartiersgestaltung mit kurzen Wegen und attraktiven Fuß- und Radverbindungen sowie Maßnahmen zum Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur im Bereich des Umweltverbundes einen MIV-Anteil von nur 30 Prozent im Gebiet erreicht. Diese MIV-reduzierte Verkehrsmittelwahl ist im Hinblick auf den in Potsdam durchschnittlich erreichten MIV-Anteil von 32 Prozent auch im Potsdamer Norden umsetzbar, da durch Maßnahmen des Verkehrsmanagements in einem völlig neuen Quartier besondere Anreize geschaffen werden können. Der Großteil der zusätzlichen Wege soll zum einen innerhalb des Quartiers mit einer Fokussierung auf den Fußverkehr verbleiben und in Bezug auf das umliegende Verkehrsnetz mit dem ÖPNV und dem Rad zurückgelegt werden. Um diesen Modal Split zu erreichen, sind **spezifische Maßnahmen der äußeren und inneren Erschließung** vorgesehen:

Für die äußere Erschließung setzt das Mobilitätskonzept u.a. auf folgende Maßnahmen:

- Bau einer neuen Tram-Verbindung vom Campus Jungfernsee über Krampnitz bis nach Fahrland mit Umstiegs- und Einstiegspunkten an den wichtigen beiden Quartiersplätzen in Krampnitz
- Ergänzung und Ausbau des Bus-Angebotes zur Erschließung von Krampnitz, zur Verknüpfung der Linien im Potsdamer Norden und nach Berlin-Spandau und zur Regionalbahn am Bahnhof Marquardt
- Ausbau der Radverkehrsanlagen entlang der Bundesstraße 2 sowie Neubau eines Radschnellweges zur schnellen und direkten Verbindung von Fahrland und Krampnitz für Radfahrer in die Innenstadt

Diese Maßnahmen werden im Rahmen der Umsetzung des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr, des Radverkehrskonzeptes und des Nahverkehrsplans als Infrastrukturmaßnahmen der Landeshauptstadt realisiert.

Für die innere Erschließung setzt das Mobilitätskonzept zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs u.a. auf folgende Maßnahmen:

- Verzicht auf straßenbegleitende Stellplätze, Schlüssel von 0,5 Stellplätzen pro Wohneinheit und reduzierter Stellplatzschlüssel für gewerbliche Nutzungen im Entwicklungsgebiet
- Konzentration der Stellplätze in Quartiersgaragen mit der Möglichkeit der Verknüpfung von Mobilitätsangeboten
- Förderung der „Walkability“ durch breite Gehwege, direkte Fußwegeverbindungen, Straßenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität und Verteilung der Angebote der sozialen und gewerblichen Infrastruktur im Quartier
- Förderung des Radverkehrs durch ein ausgebautes Radwegenetz auch innerhalb des Quartiers
- Berücksichtigung von Mobilitätskonzepten bei der Konzeptausschreibung der Grundstücke

Diese Maßnahmen werden in der weiteren Masterplanung, der Bauleitplanung und der Grundstücksvergabe durch den Entwicklungsträger berücksichtigt.

Das Mobilitätskonzept wurde den **Nachbargemeinden Falkensee, Wustermark, Dallgow / Döberitz und dem Bezirk Spandau / Senatsverwaltung Berlin** im Rahmen des interkommunalen Abstimmungsprozesses am 14.02.2019 und 15.05.2020 vorgestellt. Die Verflechtung des Angebots im ÖPNV wird als gemeinsame, regionale Aufgabe erkannt, die gute Voraussetzungen für die nachhaltige Regionalentwicklung in einem gemeinsamen Verkehrsraum bietet. Es wurde vereinbart, Kommunikation und Austausch regionaler Aspekte der Verkehrsentwicklung fortzuführen bzw. im Rahmen des bestehenden kommunalen Nachbarschaftsforums zu intensivieren. Ausgangspunkt soll das durch den Landkreis Havelland initiierte Projekt „Verkehrliche Grundlagen, zukünftige Herausforderungen und umweltverträgliche Lösungsansätze im Raum Spandau – Osthavelland – Potsdam“ bilden. Damit entsteht eine geeignete Plattform für die Formulierung einer gemeinsamen Strategie zu Mobilitätsfragen und verschiedenen Maßnahmen zur Verkehrsbewältigung in einer wachsenden Region.

Ausgehend von den neuen Einwohnerzahlen im Entwicklungsgebiet Krampnitz, den Grundsätzen des Mobilitätskonzeptes und des angestrebten Modal Splits wurde eine neue **Verkehrswirkungsanalyse** für den Entwicklungsbereich erstellt und im Juni 2020 beim MIL eingereicht. Die Verkehrswirkungsanalyse untersucht die verkehrlichen Auswirkungen des Entwicklungsgebietes Krampnitz auf das vorhandene Verkehrsnetz in drei Entwicklungsstufen (3.800 EW, 5.000 EW, 10.000 EW einschließlich unterschiedlicher Nutzungen der Infrastruktur). Berücksichtigt werden die Quell- und Zielverkehre aus und in das Entwicklungsgebiet. Die erwartete Zunahme des Kfz-Verkehrs im Straßennetz wurde detailliert errechnet und dokumentiert. Anschließend konnten Aussagen über die daraus resultierende Qualität des Verkehrsablaufs auf den einzelnen Straßen getroffen werden. Besondere Aufmerksamkeit wurde dabei auf die verkehrliche Auswirkung auf der Bundesstraße 2 und ihren acht Knotenpunkten vom Stadtrand von Berlin bis in die Potsdamer Innenstadt gelegt.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass die Kfz-Verkehrsbelastung im Potsdamer Stadtgebiet bereits im Bestand hoch belastet ist und teilweise Leistungsfähigkeitsdefizite aufweist. Mit der zunehmenden Entwicklung von Krampnitz steigt daher die Herausforderung einer leistungsfähigen Abwicklung des Verkehrs. Für alle betrachteten Knotenpunkte konnten mögliche Maßnahmen zur Erhöhung der einzelnen Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden. Da für den innerstädtischen Verkehrsablauf die gegenseitige Abhängigkeit einzelner Verkehrsanlagen zu beachten ist, ist die Betrachtung einzelner Knotenpunkte im Innenstadtbereich für die weitere Verkehrsentwicklung nur eingeschränkt dienlich. Folglich kann nur für Knotenpunkte im ländlichen Raum ein Umbau zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit zielführend sein. Für das Stadtzentrum ist es dagegen angebracht, die Verlagerung des MIV zum Umweltverbund weiter zu fördern. Die Verkehrswirkungsanalyse bestätigt daher die Grundsätze des Mobilitätskonzeptes, durch den Ausbau der ÖPNV-Verbindung und des Radverkehrsnetzes grundsätzlich Kfz-Verkehr zu vermeiden. Darüber hinaus bietet die Entwicklungsmaßnahme Krampnitz die Chance, durch die Etablierung entsprechender Angebote an Arbeitsplätzen, Einzelhandelseinrichtungen und sozialer Infrastruktur für den Potsdamer Norden derzeit belastete Korridore in die Potsdamer Innenstadt zu entlasten und Verkehre im Potsdamer Norden zu bündeln.

Ausgehend von der eingereichten detaillierten Verkehrswirkungsanalyse wurden im zweiten Halbjahr 2020 entsprechend der Auflage aus dem Zielabweichungsbescheid die Abstimmungen mit der Abteilung 4 des MIL zur Konkretisierung des Konzeptes für die individuelle und öffentliche Verkehrsanbindung fortgesetzt. Dazu fand am 13. August 2020 ein gemeinsamer Vor-Ort-Termin in Krampnitz statt sowie die Thematisierung der Verkehrserschließung bei einem gemeinsamen Gespräch des Staatssekretärs mit dem Oberbürgermeister am 30.11.2020.

Im Ergebnis beider Termine präzisierte die Landeshauptstadt die konkreten verkehrlichen Maßnahmen zu den jeweiligen Entwicklungsabschritten des Entwicklungsgebietes. Ministerium und Landeshauptstadt waren sich im Hinblick auf die Ergebnisse der Verkehrswirkungsanalyse darin einig, dass die Entwicklung von Krampnitz ab einer Einwohnerschwelle von 5.000 nur mithilfe der Straßenbahn verkehrsverträglich darstellbar ist. Die bisher dargelegten Vorstellungen der Landeshauptstadt für die Erschließung des Gebietes wurden vom Ministerium als grundsätzlich geeignet angesehen. Das Entwicklungstempo, welches durch die Schaffung von Baurechten über die Bauleitplanung maßgeblich mitbestimmt wird, soll nun stufenabhängig erfolgen. Der Planfeststellungsbeschluss für die Straßenbahnerweiterung gilt dabei als Gewissheit, dass diese Maßnahme realisiert wird, um den bauplanungsrechtlichen Vorlauf für eine Entwicklung über 5.000 Einwohner durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung zu ermöglichen. Damit wird das Tempo der Entwicklung von Krampnitz den Möglichkeiten des Fortschritts bei der Verkehrserschließung – vor allem der Angebotssteigerung im ÖPNV durch die Straßenbahn – angepasst.

Ausgehend von dieser Verständigung wurde die Landeshauptstadt von der Abteilung 4 des MIL gebeten auszuführen, wie die Verkehrsträger Bus und Rad über bedarfsgerechte und leistungsfähige Verkehrsanlagen verfügen können, um bis zu einer Einwohnerzahl von 5.000 in Krampnitz das Ihnen zugedachte Attraktivitätspotential als Alternative zum PKW tatsächlich entfalten zu können. Vor allem sollte der Nachweis erbracht werden, dass die Busse auch bei einer Einwohnerzahl von 5.000 zeitlich zuverlässig bis zum Campus Jungfernsee verkehren können und die erwarteten Radverkehrsmengen bei einer Einwohnerzahl von 5.000 auch ohne einen Radschnellweg abgewickelt werden können.

Zur Bearbeitung dieser Fragestellungen hat die Landeshauptstadt zwei Dokumente erstellt:

- **Geplante Erschließung des Entwicklungsgebietes Krampnitz im Busvorlauf** (Anlage A) und
- **Geplante Erschließung des Entwicklungsgebietes Krampnitz durch den Radverkehr** (Anlage B)

Gemäß des ÖPNV-Angebotskonzeptes für den Bus-Vorlauf bis zum Erreichen von 5.000 Einwohnern in Krampnitz (Anlage C) erfolgt eine **bedarfsabhängige Steigerung des ÖPNV-Angebotes** durch den Busverkehr parallel zur Einwohnerzahl und zur Schaffung von Arbeitsplätzen in Krampnitz. Eine Attraktivitätssteigerung erfolgt vom Anfang der Besiedlung des Gebietes an. Die Kapazitäten werden schrittweise erhöht, das Entwicklungsgebiet direkt mit den entsprechenden Linien angebunden und die Verknüpfung im Potsdamer Norden, zum Beispiel zum Bahnhof Marquardt, hergestellt.

Außerdem wird die optimale **Anbindung des Busverkehrs aus dem Norden an die Tram-Linie 96** am Umsteigepunkt Campus Jungfernsee sichergestellt durch:

- Verstärkerfahrten auf der Linie 96
- einen abgestimmten Fahrplan von Bus und Tram
- den Umbau der Umsteigehaltestelle zur Abwicklung höherer Kapazitäten

Durch eine zusätzliche Untersuchung in Ergänzung der Verkehrswirkungsanalyse (Anlage D) konnte außerdem nachgewiesen werden, dass es **keine nennenswerte Reisezeiterhöhung** für die Busse von Krampnitz zum Campus Jungfernsee bis zu einer Einwohnerzahl von 5.000 im Entwicklungsgebiet gibt. Auch bei auftretenden kurzfristigen Störungen kann weiterhin die vorgeschriebene Anschlusssicherung der Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH im Übergang zwischen Tram und Bus am Campus Jungfernsee gewährleistet werden (Anlage E). Eine Erhöhung der Gesamtreisezeit aus dem Potsdamer Norden in die Innenstadt ergibt sich dadurch nicht, da die

Tram ab Campus Jungferensee weitgehend auf eigenem Gleiskörper verkehrt und damit geringe Fahrplanabweichungen durch Geschwindigkeit aufholen kann.

Auch während der Bauphase der Tram ist der Verkehr der Busse in beide Fahrtrichtungen auf der Bundesstraße 2 durch entsprechende provisorische Lichtsignalsteuerungen in den Bauabschnitten gesichert. Außerdem können zusätzliche Reisezeitpotentiale durch Busbevorrechtigungen in der Signalsteuerung gehoben werden.

Es ist daher insgesamt festzustellen, dass bis zu einer Einwohnerzahl von 5.000 in Krampnitz auch ohne Straßenbahn ein **leistungsfähiger und zuverlässiger ÖPNV-Betrieb** im Potsdamer Norden und eine zuverlässige ÖPNV-Verkehrsanbindung in die Potsdamer Innenstadt gewährleistet werden kann.

Für den **Radverkehr**, der bis zu einer Einwohnerzahl von 5.000 in Krampnitz auch ohne Radschnellweg bedarfsgerecht abzuwickeln ist, wurde eine Analyse des Radverkehrsaufkommens sowie der Attraktivität der heute vorhandenen Radverkehrsanlagen anhand der anerkannten Kriterien Direktheit der Verbindung, geeignete Führungsform, ausreichende Breite, Unterhaltungszustand, Wartezeit an Kreuzungen und Sicherheit durchgeführt.

Der Vergleich der vorhandenen Radverkehrsanlagen an der Bundesstraße 2 mit anderen Streckenabschnitten in Potsdam mit vergleichbarer Radinfrastruktur ergibt, dass dort sogar höhere Radverkehrsmengen abgewickelt werden als durch die Bedarfserhöhung mit einer Einwohnerzahl von 5.000 in Krampnitz erwartet werden. Daraus folgt, dass alle Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen eine tatsächliche Attraktivitätssteigerung darstellen, denn die Zunahme des Radverkehrs bei der Besiedlung von Krampnitz könnte auch auf den vorhandenen Anlagen abgewickelt werden.

Es wurde festgestellt, dass einige Streckenabschnitte den fachlich anerkannten Empfehlungen noch nicht entsprechen. Es wurden daher kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen definiert, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Zu den Maßnahmen während des Zeitraums bis zum Erreichen von 5.000 Einwohnern in Krampnitz zählen:

- kleinteilige und kurzfristige Maßnahmen zur Anpassung von Radwegbreiten, Schadstellenbeseitigung und Deckensanierung,
- der Bau des 1. Teilabschnitts des Radschnellweges zwischen der L92 und Neu Fahrland entlang des Fahrländer Sees,
- der Bau eines Radweges stadteinwärts zwischen Krampnitz und der L92 und
- der Bau eines Radweges stadteinwärts südlich der Amundsenstraße.

Mit dem Bau der Straßenbahnerweiterung und dem damit verbundenen Umbau der B2 erfolgen dann:

- die Herstellung der normgerechten Radwegbreiten in betroffenen Abschnitten,
- die Vervollständigung der Beleuchtung,
- die Anpassung von Aufstellflächen an Kreuzungen und
- die Berücksichtigung des Radverkehrs bei Ampelschaltungen.

Durch das zukünftige Vermeiden von unnötigen Querungen der Bundesstraße 2 wird damit einerseits die Reisezeit in stadteinwärtige Richtung um mindestens drei Minuten reduziert. Andererseits können mit der durchgehenden Führung des Radverkehrs zwischen Krampnitz und dem Potsdamer Zentrum auf Einrichtungsradwegen gleichzeitig ausreichende Aufstellflächen an Kreuzungen geschaffen, die der steigenden Nachfrage gerecht werden.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass im Laufe der Besiedlung von Krampnitz bis zu einer Einwohnerzahl von 5.000 in den nächsten Jahren eine bedarfsgerechte Radinfrastruktur vorhanden ist, die durch die geplanten **zusätzlichen Maßnahmen eine weitere Beschleunigung, Kapazitätserweiterung und damit Attraktivierung** erfährt.

Die Landeshauptstadt geht davon aus, dass die dargestellten Maßnahmen ein **belastbares Konzept für die individuelle und öffentliche Verkehrsanbindung des Standortes** darstellen, sodass die Auflage 3a des Zielabweichungsbescheides für das Entwicklungsgebiet Kramnitz bis zu 5.000 Einwohnerinnen und Einwohner erfüllt ist. Damit kann in der Flächennutzungsplanung und der Bauleitplanung die Entwicklung bis zu dieser Größenordnung erfolgen.

Mit dem erfolgten Planfeststellungsbeschluss der Straßenbahnerweiterung würden dann die Auflagen für eine Größenordnung bis zu 10.000 Einwohnerinnen und Einwohner in Kramnitz erfüllt, sodass mit dem Planfeststellungsbeschluss die entsprechende Flächennutzungsplanung und Bauleitplanung erfolgen könnte.

Anlagen:

- Anlage A Geplante Erschließung des Entwicklungsgebietes Kramnitz im Busvorlauf
- Anlage B Geplante Erschließung des Entwicklungsgebietes Kramnitz durch den Radverkehr
- Anlage C ÖPNV-Angebotskonzeptes für den Bus-Vorlauf
- Anlage D Kramnitz – Busvorlaufbetrieb: Leistungsfähigkeitsbetrachtung Straßennetz
- Anlage E Sicherstellung einer attraktiven Anbindung des Entwicklungsgebietes Kramnitz im Rahmen des Busvorlaufbetriebs