



---

### 30. öffentliche Sitzung des Ortsbeirates Neu Fahrland

**Gremium:** Ortsbeirat Neu Fahrland  
**Sitzungstermin:** Dienstag, 11.01.2022, 17:00 Uhr  
**Ort, Raum:** Videokonferenz  
**Link:** <https://rathaus-potsdam.webex.com/rathaus-potsdam/j.php?MTID=m77d4a58b8dfc73b1afb74d49e14a3728>

---

## Tagesordnung

### Öffentlicher Teil

- 1 **Eröffnung der Sitzung**
- 2 **Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung/ Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 29.10.2021 und vom 14.12.2021**
- 3 **Bürgerfragen**
- 4 **Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung**
  - 4.1 **Bebauungsplan Nr. 143 "Westliche Insel Neu Fahrland" (OT Fahrland) und Flächennutzungsplan-Änderung Leitentscheidung zum weiteren Verfahren und Änderung des Flächennutzungsplans**  
**21/SVV/1078** Oberbürgermeister, Fachbereich Stadtplanung
  - 4.2 **Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung, hier: Prioritätenfestlegung 2022-2023**  
**21/SVV/1121** Oberbürgermeister, FB Stadtplanung
  - 4.3 **5. Statusbericht zur Stadtteilentwicklung Krampnitz**  
**21/SVV/1274** Oberbürgermeister, Geschäftsstelle Bauen und Projekte  
-Mitteilungsvorlage-
- 5 **Anträge des Ortsbeirates**
  - 5.1 **Bürgerhaus Neu Fahrland**  
**21/SVV/1368** Ortsbeirat Neu Fahrland, Dr. Carmen Klockow, Ortsvorsteherin

**6 Informationen der Ortsvorsteherin**

**7 Sonstiges**



Landeshauptstadt  
Potsdam

Der Oberbürgermeister

## Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**21/SVV/1078**

**Betreff:**

öffentlich

**Bebauungsplan Nr. 143 "Westliche Insel Neu Fahrland" (OT Fahrland) und  
Flächennutzungsplan-Änderung  
Leitentscheidung zum weiteren Verfahren und Änderung des Flächennutzungsplans**

Einreicher: Fachbereich Stadtplanung

Erstellungsdatum: 07.10.2021

Freigabedatum: \_\_\_\_\_

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
03.11.2021	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Das städtebauliche Konzept mit Stand vom August 2021 ist dem weiteren Bebauungsplanverfahren Nr. 143 „Westliche Insel Neu Fahrland“ zugrunde zu legen (Anlage 2).
2. Das Bebauungsplanverfahren ist auf Grundlage der auf der Planungswerkstatt „Westliche Insel Neu Fahrland“ aus dem Frühsommer 2021 erarbeiteten Planungsziele fortzuführen (Anlage 3).
3. Die Planungsziele des Aufstellungsbeschlusses vom 07.05.2014 (14/SVV/0251) bestehen fort. Ausgenommen hiervon ist das Ziel der Sicherung der im Flächennutzungsplan dargestellten Dichtewerte der Bebauung (GFZ 0,2 bis 0,5). Der Flächennutzungsplan ist daher im Parallelverfahren nach § 8 Abs. 3 BauGB zu ändern.
4. Im weiteren Verfahren ist die Richtlinie zur sozialgerechten Baulandentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam“ (kurz: „Potsdamer Baulandmodell“) in der Fortschreibung von 2019 (20/SVV/0081) anzuwenden (Anlage 4).
5. Der Entwurf des Bebauungsplans ist vor der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB im Fachausschuss vorzustellen und während der Öffentlichkeitsbeteiligung im Ortsbeirat Neu Fahrland zu präsentieren.

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

Ja, in folgende OBR:

Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf

zur Information



**Berechnungstabelle Demografieprüfung:**

(Doppelklick auf die Tabelle und 2. Zeile je Spalte 0 Punkte (keine) bis 3 Punkte (sehr hohe Wirkung) vergeben.)

Wirtschaftswachstum fördern, Arbeitsplatzangebot erhalten bzw. ausbauen Gewichtung: 30	Ein Klima von Toleranz und Offenheit in der Stadt fördern Gewichtung: 10	Gute Wohnbedingungen für junge Menschen und Familien ermöglichen Gewichtung: 20	Bedarfsgerechtes und qualitativ hochwertiges Betreuungs- und Bildungsangebot für Kinder u. Jugendl. anbieten Gewichtung: 20	Selbstbestimmtes Wohnen und Leben bis ins hohe Alter ermöglichen Gewichtung: 20	<b>Wirkungsindex Demografie</b>	<b>Bewertung Demografie-relevanz</b>
2		3			<b>120</b>	<b>große</b>

**Klimacheck/Klimaauswirkungen:**

<b>x</b>	<b>positiv</b>	Begründung:
	negativ	Maßnahme/Projekt setzt städtisches Klimakonzept um.
	keine	

**Begründung:**

Aus aktuellem Anlass besteht das Erfordernis, für das laufende Bebauungsplanverfahren Nr. 143 „Westliche Insel Neu Fahrland“ eine Leitentscheidung zur Fortführung des Verfahrens zu treffen und den Flächennutzungsplan im Parallelverfahren zu ändern.

Die nähere Erläuterung zur Erforderlichkeit der Beschlussvorlage ergibt sich aus den folgenden Anlagen zu dieser Beschlussvorlage:

Anlage 1	Begründung	(4 Seiten)
Anlage 2	Städtebauliches Konzept (Stand: August 2021)	(1 Seite)
Anlage 3	Planungsziele	(2 Seiten)
Anlage 4	Planungsrechtliche Situation, Stichtag 06.05.2014	(1 Seite)

## **Begründung**

### **Bebauungsplan Nr. 143 „Westliche Insel Neu Fahrland“ (OT Neu Fahrland) Leitentscheidung zum weiteren Verfahren und Änderung des Flächennutzungsplans**

#### **1. Anlass für die vorliegende Beschlussvorlage**

Zur Entwicklung der Insel Neu Fahrland wurde durch die Stadtverordnetenversammlung am 07.05.2014 der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 143 „Westliche Insel Neu Fahrland“ (OT Neu Fahrland) gefasst.

Im Zeitraum von Mai bis Juli 2015 wurde ein städtebauliches Gutachterverfahren durchgeführt. Der städtebauliche Entwurf des Berliner Büros SMAQ ist durch das Auswahlgremium favorisiert worden. Auf seiner Grundlage wurde der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 143 „Westliche Insel Neu Fahrland“ entwickelt.

Die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung wurde dementsprechend im Jahr 2018 durchgeführt.

Parallel zur Erarbeitung des Bebauungsplan-Entwurfs wurde am 08.05.2019 durch die Stadtverordnetenversammlung der Beschluss (19/SVV/0520) gefasst, dass der Bebauungsplan-Entwurf entsprechend der Planungsziele des Aufstellungsbeschlusses zu überarbeiten und hinsichtlich der Dichtewerte zu reduzieren ist.

Im Verfahren wurde sowohl vom Ortsbeirat Neu Fahrland als auch dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes Kritik am städtebaulichen Konzept geäußert und eine Überarbeitung gefordert.

Im Frühsommer 2021 wurde daraufhin eine Planungswerkstatt für den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 143 „Westliche Insel Neu Fahrland“ (OT Neu Fahrland) durchgeführt. Gemeinsam mit Vertreter\*innen des Ortsbeirates, der im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes vertretenden Fraktionen, des Gestaltungsrates und des Investors wurden Planungsziele konkretisiert und städtebauliche Ideen für den westlichen Bereich der Insel Neu Fahrland als Alternative zum Siegerentwurf aus dem städtebaulichen Gutachterverfahrens aus dem Jahr 2015 entwickelt.

Im Ergebnis verständigte man sich auf eine grundsätzliche städtebauliche Figur. Zudem konnten die Planungsziele des Aufstellungsbeschlusses konkretisiert werden. Das Bebauungsplanverfahren Nr. 143 soll nun auf dieser Grundlage fortgeführt werden.

#### **2. Städtebauliches Konzept**

Die auf der Planungswerkstatt entwickelten Planungsziele sind in ein städtebauliches Konzept eingeflossen, welches die Grundlage für das weitere Bebauungsplanverfahren bilden soll (s. Anlage 2 zur Beschlussvorlage). Dieses Konzept berücksichtigt die in Anlage 3 zur Beschlussvorlage dargelegten Planungsziele und setzt sie städtebaulich um.

#### **Leitidee**

- Wertschätzung des historischen Fahrgutensembles und der ländlichen Geschichte des Ortes,
- öffentliche Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Insel,
- Berücksichtigung der geplanten Straßenbahnplanung und
- klare Adressbildung (keine „zweite Reihe“).

### **Städtebauliches Konzept**

Der Entwurf orientiert sich an der grundsätzlichen städtebaulichen Struktur des SMAQ-Entwurfes; insbesondere hinsichtlich der Baufelder, der Erschließungs- und Freifächensituation. Die abwechslungsreichen und räumlich spannend gestalteten Raumtypen bleiben grundsätzlich erhalten:

- kompakte, überwiegend 3-geschossige Bebauung an der Tschudistraße (Geschosswohnungsbau mit gewerblichen Nutzungen),
- lockere 3-geschossige, gegliederte Bebauung entlang des Sacrow-Paretzer Kanals (Reihenhäuser mit Blicken auf das Wasser und die Grünfläche) und einer Höhendominante als baulichen Abschluss im Westen,
- 3-geschossige Bebauung mit Staffelgeschossen zur räumlichen Fassung der zentralen öffentlichen Grünfläche, die den baumbestandenen Landschaftsraum der Bucht in das Plangebiet hineinzieht und so zum Zentrum des Quartiers wird.

Im weiteren Verfahren sind die verschiedenen Raumtypen, Wohnformen und Freiräume weiter zu qualifizieren und die Adressbildung klar zu definieren.

Der Straßenraum der Tschudistraße/B2 wird nochmals verbreitert und so durch zusätzliche Baumpflanzungen und attraktive Geh- und Aufenthaltsbereiche auf der Westseite aufgewertet. Hierfür ist die nachgeordnete Bebauung weiter nach Westen versetzt. Damit rückt die Bebauung hinter die Bauflucht des ehemaligen Wirtschaftsgebäudes des Fährguts und damit auch weiter von der Lärmquelle ab.

Zum Schutz des gesetzlich geschützten Uferbiotops werden punktuelle Zugänge zum Wasser ermöglicht. Auf einen durchgängigen Uferweg wird verzichtet.

### **Gebäude-/Nutzungskonzept**

Entlang der Tschudistraße ist ein Nutzungsmix aus Wohnen, kleinteiligem Gewerbe (Nahversorgung, Praxen, Dienstleistungen) und öffentlichen Funktionen vorgesehen.

Die durchschnittliche Bebauungshöhe ist dreigeschossig. Vis à vis des Wirtschaftsgebäudes des Fährgutes steht ein zweigeschossiger Baukörper in ähnlicher Kubatur. Der Turm der Villa mit 51,80 m über NHN verbleibt als höchster Punkt der Insel. Alle anderen Gebäude ordnen sich, auch auf Grund der vorherrschenden topografischen Situation, unter.

Es sind Wohneinheiten in verschiedenen Größen und Typologien im Miet- und Eigentumssegment geplant.

Der städtebauliche Entwurf ermöglicht insgesamt etwa 29.200 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche.

### **Erschließung**

Das Quartier wird von der Tschudistraße aus erschlossen. Eine ringförmig verlaufende Quartiersstraße erschließt das Plangebiet. Die nötigen Stellplätze sollen in Tiefgaragen nachgewiesen werden.

## **3. Planungsziele**

Das übergeordnete Ziel des Bebauungsplans besteht in der Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für den westlichen Teil der Insel Neu Fahrland (zwischen der Tschudistraße/B2, dem Sacrow-Paretzer Kanal, dem Weißen See und der Robinson-Bucht) durch die Schaffung eines attraktiven, begrünten Wohnstandortes sowie die Sicherung der für die Straßenbahnverlängerung erforderlichen Verkehrsflächen. Der geplante Wohnstandort soll durch Geschäfts- und Bürogebäude sowie Einzelhandelsbetriebe und Grünbereiche ergänzt und ein Ort der Begegnungen werden. Die öffentliche Zugänglichkeit ist hierfür zu gewährleisten.

**Anlage 1**

Die Planungsziele des Aufstellungsbeschlusses vom 07.05.2014 (14/SVV/0251) bestehen weiterhin fort. Ausgenommen hiervon sind:

- das Ziel der Sicherung der im Flächennutzungsplan dargestellten Dichtewerte der Bebauung (GFZ 0,2 bis 0,5).  
Analog des städtebaulichen Konzeptes (Anlage 2 zur BV) ist der Flächennutzungsplan parallel zum Bebauungsplan zu ändern. Es ist hierfür parallel zur Tschudistraße/B2 die gemischte Baufläche M1 (GFZ 0,8 – 1,6) und westlich daran anschließend die Wohnbaufläche W2 (GFZ 0,5 – 0,8) darzustellen. Damit wird der prognostizierten baulichen Dichte des städtebaulichen Entwurfs entsprochen.
- ein durchgängiger Uferweg, der auf Grund des gesetzlich geschützten Uferbiotops nicht umsetzbar ist.  
Im Bebauungsplan-Entwurf sind stattdessen punktuelle Zugänge zum Wasser zu sichern.
- eine großräumige Umfahrung des Ortsteils Neu Fahrland im Norden (sogen. „Nordumfahrung“), die wegen der prognostizierten Zuwächse des Kfz-Verkehrs im Rahmen des künftigen Wohnstandortes nicht verhältnismäßig ist und daher nicht weiterverfolgt wird.

Die konkreten Planungsziele sind in Anlage 3 zur Beschlussvorlage dargestellt.

Es ist jedoch hervorzuheben, dass diese Planungsziele auf der Planungswerkstatt nicht im Konsens vereinbart wurden. Es gab eine Minderheitenmeinung, die eine deutlich niedrigere und lockerere Bebauung zum Schutz des ländlichen Charakters favorisierte (Einfamilienhäuser und Villen mit maximal 2 Vollgeschossen). Dieser Planungsgedanke entspricht nicht der Meinung der Mehrheit.

#### **4. Baulandmodell/Planungsrechtliche Situation**

Für die künftige städtebauliche Konzeption des Bebauungsplans Nr. 143 „Westliche Insel Neu Fahrland“ hat die Abgrenzung nach Innenbereich (§ 34 BauGB) und Außenbereich (§ 35 BauGB) zum Zeitpunkt der Verfahrenseinleitung oder zum heutigen Zeitpunkt keine Relevanz. Von Bedeutung ist die Abgrenzung jedoch für die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sowie die Anwendung des Potsdamer Baulandmodells.

Im bisherigen Verfahren fand das Potsdamer Baulandmodell in der Beschlussfassung von 2017 Anwendung. Doch noch bevor der Entwurf des Bebauungsplans erstmalig in die Stadtverordnetenversammlung eingebracht wurde, wurde die aktuelle Fortschreibung 2019 des Baulandmodells (20/SVV/0081) beschlossen. Entsprechend der Überleitungsvorschriften des o.g. Beschlusses ist damit die Fortschreibung des Baulandmodells auf den Bebauungsplan Nr. 143 anzuwenden und damit verbunden die veränderte Stichtagsregelung in der Wertermittlung.

Als Qualitätsstichtag zur Ermittlung des Anfangswertes gilt jedoch weiterhin der Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses, konkret ein Tag vor dem Aufstellungsbeschluss (06.05.2014).

In Anlage 4 zur Beschlussvorlage ist die baurechtliche Situation (Abgrenzung von Innen- und Außenbereich nach § 34 f BauGB) zum Stichtag 06.05.2014 dargestellt. Der Innenbereich verläuft parallel zur Tschudistraße/B2 in Fortführung des historischen Fährgutensembles nach Süden, einschließlich MEAB-Gelände. Der Abstand zur heutigen Traktorenhalle begründet sich dadurch, dass zum Stichtag 2014 die westlichen Anbauten der Traktorenhalle die letzte vorhandene Bebauung kennzeichneten. Die dargestellte Leichtbauhalle im Südwesten am Sacrow-Paretzer Kanal begründet keinen Innenbereich, da 2013 bereits Abrissanzeigen gestellt waren und die Halle zu diesem Zeitpunkt ohne baulichen Eingriff nicht wieder nutzbar gewesen wäre.

Hinsichtlich der Nutzungsart wäre für das Areal südlich des Fährguts eine einfache Gewerbenutzung für Lager- und Büronutzungen möglich gewesen; aber keine Wohnnutzung

**Anlage 1**

(Stichtag: 06.05.2014). Heute wäre die baurechtliche Einschätzung vermutlich eine andere. Die heutige Situation ist aber für die Anwendung des Baulandmodells nicht relevant.

Die o.g. baurechtliche Einschätzung wird die Grundlage für die Berechnungen im Rahmen der „Richtlinie zur sozialgerechten Baulandentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam“ bilden.

**5. Empfehlung der Verwaltung**

Die Verwaltung hält das städtebauliche Konzept für geeignet und umsetzbar, insbesondere vor dem Hintergrund des anhaltenden Bevölkerungswachstums in der Landeshauptstadt Potsdam.

Sofern die Stadtverordnetenversammlung den Beschlusspunkten zustimmt, kann die Erstellung des Entwurfs des Bebauungsplans Nr. 143 „Westliche Insel Neu Fahrland“ (OT Neu Fahrland) sowie des Entwurfs der Flächennutzungsplan-Änderung „Westliche Insel Neu Fahrland“ zügig fortgeführt werden.



## **Bebauungsplan Nr. 143 „Westliche Insel Neu Fahrland“ Planungsziele**

### **Städtebauliche Grundstruktur**

- Orientierung an der städtebaulichen Grundstruktur des Siegerentwurfs aus dem Gutachterverfahren 2015 (SMAQ-Entwurf) in Bezug auf Baufelder, Freiraum- und Erschließungsstruktur,
- Differenzierung der Freiräume ist im weiteren Verfahren zu qualifizieren (öffentliche – halböffentliche - private Räume),
- Optimierung verkehrlicher Flächen (auch Stellplätze) im Hinblick auf Flächenverbrauch,
- Gewährleistung einer durchgängigen öffentlichen Zugänglichkeit der westlichen Insel,

### **Bebauung entlang der Tschudistraße**

- Aufwertung der Tschudistraße/B2 durch Baumreihen sowie attraktive Geh- und Aufenthaltsbereiche entlang der westlichen Neubebauung, hierfür Versatz der Baukörper nach Westen,
- Herstellung einer lärmabschirmenden Gebäudestruktur mit dem Ziel die Wohn- und Arbeitsqualität in den rückwertigen Bereichen zu erhöhen,
- Respektierung des Fährgutensembles durch die städtebauliche und stadträumliche Unterordnung der angrenzenden Neubebauung,
- Maßvolle Anpassung der Gebäudekante vis-à-vis des Wirtschaftsgebäudes des Fährgutes (2-geschossige Bebauung),
- Maximale 3-geschossige Bebauung an der Tschudistraße mit Durchblicken zum Innenbereich,
- Formulierung eines städtebaulich zurückhaltenden südlichen Entrees (Eingangssituation) und Sicherung der Sichtachse zum historischen Fährgut,
- Nutzungsmix aus Wohnen und kleinteiligem Gewerbe (Nahversorgung, Praxen, Dienstleistungen) und öffentlichen Funktionen.

### **Bebauung Innere Zone zur öffentlichen Grünfläche**

- Erhalt der zentralen öffentlichen Grünfläche an der Robinsonbucht mit Zugang zum Wasser (Schaffung von Orten der Begegnung),
- Räumliche Fassung des öffentlichen Parks durch eine 3-geschossige Bebauung mit zusätzlichen Staffelgeschossen.

### **Bebauung entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals**

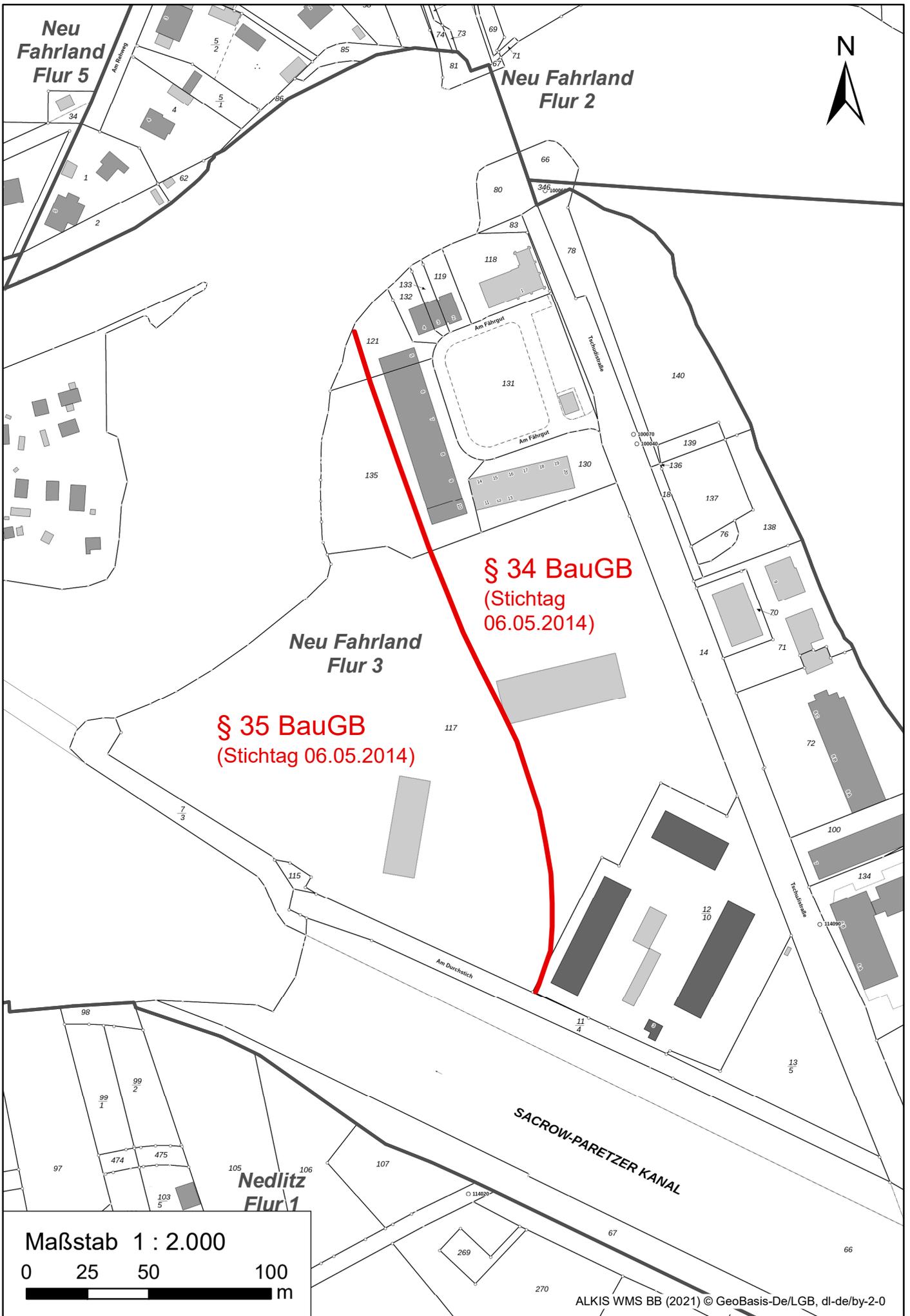
- 3-geschossige, gegliederte Bebauung entlang des Kanals,
- Schaffen von Durchblicken zum Wasser/zur Grünfläche,
- Errichtung einer Höhendominante mit max. 5 Geschossen als baulichen Abschluss an der Robinsonbucht.

### **Architektursprache**

- Verwendung von ortstypischen Materialien wie Ziegel, Putz und Holz (Regelung im städtebaulichen Vertrag).

**Allgemeines**

- Planung muss der „Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Potsdam-Nedlitz“ vom 19. August 2003 (WSG-VO) entsprechen.
- Berücksichtigung der Ziele zur Stärkung des Umweltverbundes, um Menschen dazu zu bewegen, auf das Auto zu verzichten.
- Abweichend vom Aufstellungsbeschluss ist:
  - der Flächennutzungsplan entsprechend der o.g. Planungsziele parallel zum Bebauungsplanverfahren zu ändern,
  - zum Erhalt des gesetzlich geschützten Uferbiotops gemäß § 30 BNatSchG auf einen durchgängigen Uferweg zu verzichten und
  - auf die Möglichkeit einer Nordumfahrung im Zusammenhang mit der Entwicklung der westlichen Insel Neu Fahrland zu verzichten.



Baurechtliche Situation, Stichtag: 06.05.2014 (ein Tag vor Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 143 "Westliche Insel Neu Fahrland) Anlage 4



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag**  
 **Ergänzungsantrag**  
 **Neue Fassung**

zur Drucksache Nr.

21/SVV/1078

 öffentlich**Einreicher:** Fraktion Die Linke**Betreff:** B-Plan Nr. 143 Westliche Insel Neu Fahrland

Erstellungsdatum 24.11.2021

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
18.01.2022	SBWL	X	
26.01.2022	SVV		X

**Änderungsvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung mögen beschließen:

Punkt 3. der BV ist zu streichen und durch folgende Neufassung zu ersetzen:

Die Planungsziele des Aufstellungsbeschlusses vom 07.05.2014 (14/SVV/0251) bestehen fort. Ausgehend vom Beschluß 19/SVV/0520 der Stadtverordnetenversammlung vom 08.05.2019 sind die Dichtewerte der geplanten Bebauung an den im Flächennutzungsplan dargestellten Dichtewerten (GFZ 0,2 bis 0,5) zu orientieren. Es ist der Planvorschlag so zu überarbeiten, dass bezogen auf das Gesamtgebiet eine GFZ von 0,6 nicht überschritten wird.

**Begründung:**

Im zurückliegenden Werkstattverfahren wurden, z. B. in der Arbeitsgruppe 3, Vorschläge entwickelt die diesem SVV Beschluß nahe kommen. Ausgehend von diesem Entwurf kann eine Überarbeitung gelingen, die städtebaulich für diese Insellage der ländlichen Ortsteile verträglich ist.

gez. Dr. Sigrid Müller, Stefan Wollenberg

---

 Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag  
 Ergänzungsantrag  
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

21/SVV/1078

 öffentlichEinreicher: **Andreas Menzel (BvB-FW)**

**Betreff: Bebauungsplan Nr. 143 "Westliche Insel Neu Fahrland" (OT Fahrland) und  
Flächennutzungsplan-Änderung  
Leitentscheidung zum weiteren Verfahren und Änderung des  
Flächennutzungsplans**

Erstellungsdatum 07.12.2021

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
	Alle Ausschüsse und Ortsbeiräte		
	SVV		x

**Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:**

Ergänzend möge die STVV zur DS 21/SVV/1078 folgendes beschließen:

6. Der in diesem Planungsgebiet gemäß der Bruttogeschossfläche von 292.000 m<sup>2</sup> zu erwartende Zuwachs um ca. 290 Wohnungen mit bis zu ca. 550 Einwohnern, ist gemäß Genehmigung der Gemeinsame Landesplanungsabteilung dem „Einwohnerkontingent“ von Krampnitz 5000 anzurechnen. Die Planung für das Entwicklungsgebiet Krampnitz ist für die weitere Bauleitplanung dies Entwicklungsgebietes Krampnitz entsprechend zu reduzieren.

**Begründung:**

Das neue Baugebiet des B-Plan 143 wird allein durch die Bundesstraße 2 erschlossen. Wegen der schon Heute zeitweise zu beobachtende Überlastung der Bundesstraße 2, hat die Gemeinsame Landesplanungsabteilung gemäß der von der LH Potsdam erstellten Verkehrswirkungsanalyse den Zuwachs des Entwicklungsgebietes auf 5.000 Personen festgelegt. Da die zukünftig im B-Plan 143 zu erwartenden Einwohner die gleiche Erschließungsstraße nutzen müssen, wie die Einwohner des Entwicklungsgebietes Krampnitz, ist deren Anzahl im B-Plan 143 für die Entwicklung Krampnitz anzurechnen. Ansonsten wäre eine Überlastung der B2 durch die Bauleitplanung zu erwarten.

gez. Andreas Menzel

\_\_\_\_\_  
Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

**Änderungsantrag**

zur Drucksache Nr.

**Ergänzungsantrag**

DS 21/SVV/1078

**Neue Fassung**

öffentlich

**Einreicher: Fraktion CDU**

**Betreff:** Bebauungsplan Nr. 143 "Westliche Insel Neu Fahrland" (OT Fahrland) und Flächennutzungsplan-Änderung Leitentscheidung zum weiteren Verfahren und Änderung des Flächennutzungsplans

Erstellungsdatum 17.01.2022

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
26.01.2022	Stadtverordnetenversammlung		x

#### **Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

- In der Überschrift/Betreffzeile ist OT Fahrland durch OT Neufahrland zu ersetzen
- die ersten beiden Punkte werden ersatzlos gestrichen
- Punkt 3. der BV ist zu streichen und durch folgende Neufassung zu ersetzen:  
Die Planungsziele des Aufstellungsbeschlusses vom 07.05.2014 (14/SVV/0251) bestehen fort. Ausgehend vom Beschluss 19/SVV/0520 der Stadtverordnetenversammlung vom 08.05.2019 sind die Dichtewerte der geplanten Bebauung an den im Flächennutzungsplan dargestellten Dichtewerten (GFZ 0,2 bis 0,5) nicht zu überschreiten.
- die Vorlage ist gemäß den Vorschlägen zu verändern, die von der Arbeitsgruppe 3 des Werkstattverfahrens im Sommer 2021 ausgegangen sind.
- die Architektur - besonders die Dachgestaltung und die Bauhöhen - sind klar am Ortsbild von Neufahrland zu orientieren, das wesentlich durch Bauten mit zwei Geschossen charakterisiert ist.

Begründung:

Die Begrenzung der Dichtewerte der Bebauung entspricht nicht nur den Vorgaben der Stadtverordneten, die in den bindenden Beschlüssen von 2014 und 2019 ihren Niederschlag gefunden haben. Sie entspricht auch den Vorschlägen und Beschlüssen des Ortsbeirates von Neufahrland, die bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind. Insgesamt ist darauf zu achten, dass in dem sensiblen, ländlich geprägten Landschaftsbereich zwischen dem Lehnitz- und dem Weißen See sowie am Rande der Lenne'schen Feldflur der typische Charakter Potsdams nicht empfindlich gestört wird.

\_\_\_\_\_  
Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag  
 Ergänzungsantrag  
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

21/SVV/1078

 öffentlich**Einreicher:** Fraktion Bürgerbündnis

**Betreff:** Bebauungsplan Nr. 143 "Westliche Insel Neu Fahrland" (OT Fahrland) und  
Flächennutzungsplan-Änderung  
Leitentscheidung zum weiteren Verfahren und Änderung des Flächennutzungsplans

Erstellungsdatum 25.01.2022

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
26.01.2022	Stadtverordnetenversammlung		X

**Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:**

1. Aus der Beschlussvorlage 21/SVV/1078 soll in der Betreffzeile „(OT Fahrland)“ gestrichen und durch „(OT Neu Fahrland)“ ersetzt werden.
2. Die Absätze 1 und 2 sind vollständig zu streichen.
3. Bei Absatz 3 bleibt der erste Satz erhalten („Die Planungsziele des Aufstellungsbeschlusses vom 07.05.2014 (14/SVV/0251) bestehen fort.“), alle weiteren werden komplett gestrichen.
4. Absatz 4 und Absatz 5 bleiben erhalten

**Begründung:**

Zu 1: Die westliche Insel Neu Fahrland befindet sich - wie der Name schon sagt - im Ortsteil Neu Fahrland und nicht im Ortsteil Fahrland.

Zu 2:

a) Widersprüche zu den geltenden Planungszielen

Das sog. „städtebauliche Konzept mit Stand vom August 2021“ (Anlage 2) stellt einen Kniefall vor dem Investor, die Deutsche Wohnen bzw. deren Tochterunternehmen „Quarterback“, dar. Es verfolgt nicht die im Aufstellungsbeschluss (14/SVV/0251) gefassten Planungsziele, sondern eine maximale, gewinnorientierte Verwertung des Areals.

So bleibt das Planungsziel des Aufstellungsbeschlusses, dass eine Identifikation für den Ortsteil geschaffen werden solle, völlig unberücksichtigt. Neu Fahrland weist eine lockere Bebauung auf mit einer Bebauungsdichte, die überwiegend weit unter der GFZ 0,5 liegt.

b) Missachtung übergeordneter Planungsziele der LHP

Auch andere übergeordnete Planungsziele der LHP werden völlig außer Acht gelassen. So wird beispielsweise im Landschaftsplan der LHP vom [19.09.2012](#) zu einer „Wiederherstellung gestörter, geschädigter und ausgeräumter Landschaftsteile“ geraten (Seite 8). Für die Insel Neu Fahrland wird dies konkretisiert: eine „naturschutzfachliche Aufwertung brachgefallener Bauflächen auch im Bereich der Insel Neu Fahrland“ (Seite 112 des Landschaftsplans).

Die Empfehlung des Rats für Landespflege (vgl. Gutachterliche Stellungnahme und Ergebnisse eines Wissenschaftlichen Kolloquiums zum Thema „Pflege und Entwicklung der Potsdamer Kulturlandschaft“ vom 17.-[18.10.1994](#) in Potsdam), „das Unesco-Weltkulturerbegebiet und die umgebende historische Kulturlandschaft zu schützen“, wird ignoriert, indem ein fünf stöckiges

Gebäude auf die südwestliche Spitze der Insel gesetzt werden soll.

Der Appell, die Potsdamer Kulturlandschaft mit ihren Sichtachsen und Sichtfenstern (Veduten) zu schützen und weiter zu entwickeln, der sich auch im gültigen Landschaftsplan findet, wird vollständig ignoriert: „Naturschutz und Landschaftspflege sollen im gesamten Stadtgebiet auf die nachhaltige Entwicklung der Potsdamer Kulturlandschaft ausgerichtet werden. Dabei sind die hervorragenden landschaftsräumlichen Potentiale der Stadt konsequent zu nutzen. Die Forderung der Nachhaltigkeit weist darauf hin, dass auch künftigen Generationen ermöglicht werden soll, Natur und Landschaft in gleicher Weise wie die heutige Bevölkerung zu nutzen und zu genießen.“ (Seite 8, vgl. auch Seiten 68/69, 90 ff.).

#### c) Verstoß gegen Landesgesetz

Besonders eklatant ist der Rechtsverstoß gegen ein Landesgesetz, das eine Erhöhung der Bebauungsdichte untersagt: Laut Trinkwasserschutzverordnung befindet sich das Gebiet der Insel Neu Fahrland in der Trinkwasserschutzzone III.

Im Landschaftsplan heißt es: „Angesichts der begrenzten Grundwasserreserven in der expandierenden Region Berlin erhält der Trinkwasserschutz (=Grundwasserschutz) zunehmende Bedeutung. Zur nachhaltigen Sicherung der Trinkwasserversorgung sind ausgedehnte Bereiche als Trinkwasserschutzgebiete, jeweils gegliedert in den Fassungsbereich der Trinkwasserbrunnen, sowie die engere und weitere Schutzzone (Trinkwasserschutzzonen I, II und III), auf der Grundlage des Wasserhaushaltsgesetzes, des Brandenburgischen Wassergesetzes sowie durch Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung förmlich festgesetzt worden“ (Seite 30/31)“.

Daraus folgt zwingend laut Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Potsdam-Nedlitz

vom 19. August 2003, dass in der weiteren Schutzzone untersagt sind „...die Ausweisung neuer Baugebiete im Rahmen der Bauleitplanung, sofern sich dadurch das im Flächennutzungsplan der Stadt Potsdam in der am 31. August 2001 durch das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr genehmigten Fassung für die Zone III vorgesehene Maß der Nutzung insgesamt erhöht“ (siehe § 4 Schutz der Zone III).

#### d) Fragwürdiges Ergebnis des Werkstattverfahrens

Das Ergebnis des Werkstattverfahrens war wegen der unausgewogenen Zusammensetzung des Gremiums fragwürdig. Das Ergebnis stand von Anfang an fest, da die Mehrheit beim Investor und der Verwaltung bzw. deren Mitarbeitern lag: Von den sechzehn Teilnehmern der Planungswerkstatt waren nur sieben Teilnehmer aus dem politischen Raum (sechs Stadtverordnete und die stellvertretende Ortsvorsteherin), die übrigen kamen vom Investor bzw. aus der Verwaltung.

Insbesondere ist das daraus hervorgegangene städtebauliche Konzept als solches zu kritisieren. Zwar wird erklärt, die Planungsziele des Aufstellungsbeschlusses vom [07.05.2014](#), mit Ausnahme der zu ändernden Bebauungsdichte, bestünden weiterhin fort. Letztlich werden dessen Planungsziele aber nahezu völlig übergangen.

Aspekte des Denkmalschutzes werden nicht gewürdigt: Danach sollten die Villa Persius als Solitär der künftigen Bebauung erkennbar sein, ebenso sollten aber auch landschaftliche Potentiale der Insel gestärkt und entwickelt werden.

---

Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag**  
 **Ergänzungsantrag**  
 **Neue Fassung**

zur Drucksache Nr.

21/SVV/1078

 öffentlich**Einreicher:** Fraktion DIE LINKE

**Betreff:** Bebauungsplan Nr. 143 "Westliche Insel Neu Fahrland" (OT Fahrland) und  
Flächennutzungsplan-Änderung Leitentscheidung zum weiteren Verfahren  
und Änderung des Flächennutzungsplans

Erstellungsdatum 25.01.2022

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
26.01.2022	Stadtverordnetenversammlung		X

**Änderungsvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung mögen beschließen:

Punkt 4. des Änderungsantrages von SPD und Bündnis90/Die Grünen ist durch folgende Neufassung zu ersetzen:

Über die Verpflichtung aus dem Baulandmodell hinaus werden weitere 6 Wohnungseinheiten **mit 500 m<sup>2</sup> Wohnfläche** für einen Mietpreis von unter 10 €/m<sup>2</sup> **auf 20 Jahre** begrenzt angeboten.

gez. Dr. Sigrid Müller, Stefan Wollenberg

\_\_\_\_\_  
Unterschrift



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

## Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**21/SVV/1121**

**Betreff:**

öffentlich

**Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung,  
hier: Prioritätenfestlegung 2022-2023**

Einreicher: Fachbereich Stadtplanung

Erstellungsdatum: 15.10.2021

Freigabedatum: \_\_\_\_\_

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
03.11.2021	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Prioritäten im Bereich Verbindliche Bauleitplanung für die Jahre 2022 bis 2023 gemäß der in Anlage 3 dargestellten Kurzübersicht auf Grundlage der im Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 07.03.2001 zur Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung (DS 01/SVV/059/2) getroffenen Festlegungen und dazu nachfolgender Beschlüsse.

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

Ja, in folgende OBR:

Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf

zur Information

**Finanzielle Auswirkungen?** Nein Ja

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

**Fazit Finanzielle Auswirkungen:**

Die vorgeschlagene Entscheidung entfaltet keine negativen Auswirkungen auf den Haushalt der Landeshauptstadt Potsdam.

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Geschäftsbereich 5

**Berechnungstabelle Demografieprüfung:**

Wirtschaftswachstum fördern, Arbeitsplatzangebot erhalten bzw. ausbauen Gewichtung: 30	Ein Klima von Toleranz und Offenheit in der Stadt fördern Gewichtung: 10	Gute Wohnbedingungen für junge Menschen und Familien ermöglichen Gewichtung: 20	Bedarfsgerechtes und qualitativ hochwertiges Betreuungs- und Bildungsangebot für Kinder u. Jugendl. anbieten Gewichtung: 20	Selbstbestimmtes Wohnen und Leben bis ins hohe Alter ermöglichen Gewichtung: 20	<b>Wirkungsindex Demografie</b>	<b>Bewertung Demografie-relevanz</b>
0	0	0	0	0	0	keine

**Klimacheck/Klimaauswirkungen:**

<b>x</b>	<b>positiv</b>	Begründung: Maßnahme/Projekt setzt städtisches Klimakonzept um.
	negativ	
	keine	

**Begründung:****Hinweis zur Gliederung der Beschlussvorlage**

Begründung zur Beschlussvorlage	(Anlage 1, 21 Seiten)
Bebauungspläne der Prioritäten 1 I und 2 I, sortiert nach zentralen Handlungsfeldern der Stadtentwicklung	(Anlage 2, 3 Seiten)
Kurzübersicht: Festlegung der Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung, Prioritätenfestlegung 2022/2023	(Anlage 3, 4 Seiten)
Bewertung der in Priorität 1 I und 2 I verwaltungsseitig vorgeschlagenen Planverfahren anhand zentraler Handlungsfelder der Stadtentwicklung	(Anlage 4, 8 Seiten)

**Anlage 1****Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung,  
hier: Prioritätenfestlegung 2022/2023****Begründung****Anlass für die vorliegende Beschlussvorlage**

Seit 2001 wird durch Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung regelmäßig eine Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung mit der Verwaltung getroffen. Die darin verankerte Festlegung der Dringlichkeiten der bisher im Bereich Verbindliche Bauleitplanung durchzuführenden Bebauungsplanverfahren hat dazu beigetragen, dass Planungen von besonders hohem politischen Stellenwert zügig durchgeführt werden können.

In den zurückliegenden Jahren stützte sich die Entscheidung auf eine inhaltliche Schwerpunktsetzung, die auf zentrale Handlungsfelder der Stadtentwicklung gerichtet war (wie soziale Infrastruktur, Wohnungsbau, Gewerbe, technische Infrastruktur und zentrale stadtentwicklungsrelevante Sonderprojekte). Aufgrund der positiven Erfahrungen, die mit dieser Schwerpunktsetzung gewonnen werden konnten, soll dies auch im Rahmen der Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung für die Jahre 2022/2023 beibehalten werden.

Zugleich soll in der aktuellen Beschlussvorlage dargestellt werden, welche darüber hinaus gehenden Schwerpunkte für die Jahre 2022/2023 im Fachbereich Stadtplanung, insbesondere bei den Aufgaben der Stadterneuerung gesetzt werden (etwa städtebauliche Entwicklungs- und Sanierungsmaßnahmen, Erhaltungs- und Gestaltungssatzungen sowie informelle Planungen).

## **Anlass für die vorliegende Beschlussvorlage im Aufgabengebiet Verbindliche Bauleitplanung**

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 18.02.2021 den Beschluss zur Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung, hier Prioritätenfestlegung 2021/2022 gefasst (DS 20/SVV/1201). Darin hat sie insgesamt 34 Planverfahren für die Aufnahme in die Priorität 1 I (Aktuelles Arbeitsprogramm/Pläne und Satzungen zur Investitionsvorbereitung) und 6 Planverfahren zur Einstufung in die Priorität 1 Q (Aktuelles Arbeitsprogramm/Pläne und Satzungen zur städtebaulichen Qualitätssicherung) bestimmt.

Eine Einstufung in Priorität 2 I und 2 Q haben insgesamt 20 Plan-, Planänderungs- und sonstige Satzungsverfahren erhalten.

Als Nachrücker von Priorität 2 in Priorität 1 wurden insgesamt 4 Planverfahren benannt, zwei davon aus der Priorität 2 I und zwei aus der Priorität 2 Q.

Seit der letzten Beschlussfassung über die Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung konnten bereits die folgenden Bebauungsplanverfahren einem rechtlichen Abschluss zugeführt werden:

- Bebauungsplan Nr. 36-2 „Leipziger Straße/Brauhausberg“, 2. Änderung, Teilbereich Max-Planck-Straße 14 – 16A“
- Bebauungsplan Nr. 88 „Südflanke Park Sanssouci/Geschwister-Scholl-Straße“, 1. Änderung, Teilbereich Geschwister-Scholl-Straße 51
- Bebauungsplan Nr. 132 „Am Friedhof“ (OT Fahrland)
- Bebauungsplan Nr. 145 „Am Humboldtring“.

Voraussichtlich in Kürze abgeschlossen werden können die Aufstellungsverfahren zu den Bebauungsplänen Nr. 78 „Französische Straße“, 1. Änderung, Teilbereich Am Kanal/ Französische Straße und Nr. 162 „Kleingartenanlage Angergrund“ sowie der Vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 36 „Neue Halle/östliches RAW-Gelänge“, zu denen verwaltungsseitig die Einholung des Satzungsbeschlusses in der Stadtverordnetenversammlung im Januar 2022 angestrebt wird.

Für folgende neue, seit der Beschlussfassung vom 18.02.2021 über die Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung noch nicht aufgeführten Planverfahren ist inzwischen ein Aufstellungsbeschluss gefasst worden:

- Bebauungsplan Nr. 34-5 „Kleingartenanlage An der Katharinenholzstraße“
- Bebauungsplan Nr. 174 „Griebnitzsee-Ufer“
- Bebauungsplan Nr. 175 „Marquardter Chaussee/Am Kanal“
- Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 41 „Wohnmobilstellplatz Marquardt-Süd“.

Außerdem ist in diesem Zeitraum auch zum Bebauungsplan Nr. 157 „Neue Mitte Golm“ eine Beschlussfassung zur Teilung in die Bebauungspläne Nr. 157 „Neue Mitte Golm (Süd-Ost)“ und Nr. 157 „Neue Mitte Golm (Nord-West)“ erfolgt.

Begleitet von einem Votum des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes konnten verwaltungsseitig die nachfolgenden, ebenfalls noch nicht in der letzten Beschlussfassung über die Vereinbarung von Prioritäten enthaltenen Planverfahren eingeleitet werden:

- Bebauungsplan Nr. 129 „Nördlich In der Feldmark“ (OT Golm), 2. Änderung, Teilbereich An der Clara-Immerwahr-Straße/Am Marie-Curie-Ring
- Bebauungsplan Nr. 172 „Uferbereich Bertinistraße/Jungfernsee“
- Bebauungsplan Nr. 176 „Hermannswerder“ (einfacher Bebauungsplan).

Die Stadtverordnetenversammlung erteilte darüber hinaus mit Beschlussfassung vom 25.08.2021 der Verwaltung den Auftrag zur Sicherung der erhaltenswerten Strukturen des Musikerviertels ein geeignetes Planungsinstrumentarium zu prüfen.

Voraussichtlich zum November 2021 wird auch eine Beschlussvorlage zur Teilung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 156 „Gewerbeflächen Friedrichspark“ in die Bebauungspläne Nr. 156-1 „Gewerbeflächen Friedrichspark (Süd)“ und 156-2 „Gewerbeflächen Friedrichspark (Mitte-Nord)“ der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Angesichts des anhaltenden und prognostizierten Wachstums der Stadt ist es weiterhin erforderlich, auf der Ebene der Verbindlichen Bauleitplanung zügig Baurechte für die Errichtung neuer Schul- und anderer Infrastrukturstandorte zu schaffen, und dem dringenden Bedarf an – vorrangig auch mietpreis- und belegungsgebundenem – Wohnungsbau Rechnung zu tragen sowie darüber hinaus auch die Entwicklung für die Stadtentwicklung bedeutender gewerblicher Standorte voranzubringen.

Hohe fachliche Anforderungen ergeben sich weiterhin auch an den Umweltbericht zu einem Bebauungsplan.

Ein großer Regelungsbedarf für die kommunale Bauleitplanung besteht darüber hinaus auch aufgrund der gewachsenen Anforderungen an den Klimaschutz und an die Klimaanpassung.

Gegenüber dem Stand der letzten Beschlussfassung stehen im Bereich Verbindliche Bauleitplanung aktuell personelle Kapazitäten im Umfang von 8,9 (statt zuletzt 9,9) Planstellen zur Verfügung. Diese Veränderung begründet sich durch nötige organisatorische Anpassungen, die mit der beabsichtigten Umverteilung von Planungsaufgaben mit dem Ziel einer stärkeren stadträumlichen Verantwortung verknüpft sind. Der Umfang der hier in Priorität 1 zu bearbeitenden Bebauungspläne erstreckt sich daher auf 35 (statt zuletzt auf 40) Planverfahren.

Aus den dargestellten Gründen soll daher mit der aktuellen Beschlussvorlage die Neufestlegung der Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung zu den im Zeitraum 2022/2023 zu erarbeitenden Bauleitplänen und Satzungen nach BauGB erfolgen. Dabei wird für Planverfahren, die zuletzt von der Stadtverordnetenversammlung als vorrangige und als weitere Nachrücker festgelegt wurden, verwaltungsseitig zunächst ein Vorschlag zur Einstufung in Priorität 1 oder in Priorität 2 unterbreitet. Allein der Stadtverordnetenversammlung soll es vorbehalten bleiben, eine aktuelle Festlegung über Nachrücker in die Priorität 1 zu treffen.

Für eine erste Orientierung der Bebauungspläne, die zur Einstufung in die Prioritäten 1 I und 2 I vorgeschlagen werden, und deren Zuordnung zu den in der Beschlussvorlage beschriebenen zentralen Handlungsfeldern der Stadtentwicklung, kann die **Anlage 2** verwendet werden.

**Anlage 3** enthält die Kurzübersicht mit der Festlegung der Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung für die Jahre 2022/2023.

Ergänzend ist in **Anlage 4** eine Bewertung der verwaltungsseitig in Priorität 1 I und 2 I anhand der o.g. zentralen Handlungsfelder der Stadtentwicklung vorgeschlagenen Planverfahren dargestellt.

## **Gegenstand der Beschlussvorlage**

### **Neufestlegung der Prioritäten für die Jahre 2022/2023**

Auch in dieser Beschlussvorlage sollen die Kriterien für die Festlegung der Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung, die seit der Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung vom 30.01.2019 (DS 18/SVV/0721) angewandt werden, weiterverwendet werden.

In der Prioritätenliste (Anlage 3) nach wie vor beibehalten und mit einem \* gekennzeichnet sind die Planverfahren, mit denen wichtige fiskalische Aspekte, wie die Vermögensaktivierung für den „Konzern“ Stadt (Werteentwicklung für die Landeshauptstadt Potsdam oder ihre Tochtergesellschaften) verknüpft werden.

Mit der letzten Beschlussfassung über die Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung ist lediglich ein solches Verfahren zur Aufnahme in Priorität 1 festgelegt worden (Bebauungsplan Nr. 112 „Campingpark Gaisberg“). Aktuell wird kein weiteres Verfahren im fiskalischen Interesse der Stadt zur Aufnahme in Priorität 1 vorgeschlagen.

Aus den dargestellten Gründen soll die Neufestlegung der in Priorität 1 I und in Priorität 2 I einzustufenden Bauleitplanverfahren weiterhin auf die zuletzt entwickelte Schwerpunktsetzung gestützt werden, die sich an zentralen Handlungsfeldern der Stadtentwicklung orientiert. Als diese zentralen Handlungsfelder der Stadtentwicklung werden benannt

#### **A Soziale Infrastruktur**

1. Entwicklung von Schulstandorten
2. Entwicklung von Sportstandorten und von Standorten für weitere Einrichtungen der sozialen Infrastruktur

#### **B Wohnungsbau**

1. Sozialer Wohnungsbau der ProPotsdam
2. Schwerpunktprojekte der Genossenschaften
3. weiterer Wohnungsbau (Geschosswohnungsbau) ab 100 Wohneinheiten

#### **C Gewerbe**

1. Entwicklung von P 20/30- Flächen
2. Schwerpunktbranchen/Cluster des RWK
3. Bestandssicherung und –entwicklung vorhandener Unternehmen
4. Strategische Standortentwicklung
5. Weiteres Gewerbe ab 30.000 m<sup>2</sup> BGF

#### **D Technische Infrastruktur**

Gesamtstädtisch bedeutsame Erschließungsmaßnahmen

#### **E Stadtentwicklungsrelevante Sonderprojekte**

1. Behörden- o. a. Standorte des Bundes oder des Landes
2. Planerisch relevante Einzelprojekte von gesamtstädtischer Bedeutung
3. Einzelprojekte von Bedeutung für die Ortsteile.

Danach können die zur Verankerung in Priorität 1 I und 2 I verwaltungsseitig vorgeschlagenen Planverfahren in diese zentralen Handlungsfelder der Stadtentwicklung eingestuft werden.

In den Fällen, in denen mit einem konkreten Bebauungsplan mehrere der Handlungsfelder der Stadtentwicklung angesprochen werden, soll im Interesse der Klarheit der

Entscheidungsfindung auf das mit dem jeweiligen Planverfahren vorrangig zu verfolgende Planungsziel abgestellt werden.

Die vorgenommene Einstufung ist ergänzt um Angaben zu inhaltlichen Schwerpunkten bzw. zum Flächenumfang, soweit dies nach dem Stand der jeweiligen Planung möglich ist.

Dabei erfolgen die Flächenangaben losgelöst von der Frage, ob im Geltungsbereich des jeweiligen Bebauungsplans bereits Baurechte aus einem rechtsverbindlichen Bebauungsplan vorliegen, die durch das jeweilige Planverfahren geändert werden sollen.

Lediglich zu Informationszwecken ist zu jedem Planverfahren auf der rechten Seite ergänzt, welche Prioritäteneinstufung verwaltungsseitig hierzu vorgeschlagen wird.

## A Soziale Infrastruktur

### A 1 Entwicklung von Schulstandorten

<u>Planverfahren</u>	<u>Prioritäteneinstufung</u>
Bebauungsplan Nr. 18 „Kirchsteigfeld“, 7. Änderung (in Vorbereitung) - Erweiterung der Grundschule an der Lise-Meitner-Straße	1I
Bebauungsplan Nr. 113 „Pappelallee/Reiherweg“ - weiterführende Schule im Nordraum der Stadt (außerdem: A 2 Sport, E 1 Entwicklung des Justizzentrums II (Sozial- und Landessozialgericht, Arbeitsgericht))	1I
Bebauungsplan Nr. 142 „Schulstandort Waldstadt-Süd“ - Förderschule und weiterführende Schule im Süden der Stadt (außerdem: A 2 Sport)	1I
Bebauungsplan Nr. 155 „Schulstandort Sandscholle“ - Grundschule in Babelsberg (Alternative: Bebauungsplan Nr. 119 „Medienstadt“)	1I
Bebauungsplan Nr. 163 „Erich-Weinert-Straße/Wetzlarer Bahn“ - Grundschule oder. Förderschule im Süden der Stadt (außerdem: A 2 Sport)	1I
Bebauungsplan Nr. 167 „Schulstandort Ketziner Straße“ (OT Fahrland) - Erweiterung der vorhandenen Grundschule im Ortsteil Fahrland	1I

### A 2 Entwicklung von Sportstandorten und von Standorten für weitere Einrichtungen der sozialen Infrastruktur

<u>Planverfahren</u>	<u>Prioritäteneinstufung</u>
Bebauungsplan „Kirschallee/Habichtweg“ (zuletzt verwendeter Titel: Bebauungsplan Nr. 81 „Park im Bornstedter Feld“, 1. Änderung, TB Remisenpark) - Sportflächen im Nordraum Potsdams	2I
Bebauungsplan Nr. 164 „Sportanlagen Kuhfortdamm“ (OT Golm) - Kunstrasenplatz, Tennisplätze, Hundesportverein u.a.m.	1I
Bebauungsplan Nr. 19 „Ehemaliger Schießplatz“ (OT Groß Glienicke) - Motorsport- und Vereinsnutzungen (außerdem Gemeinbedarfseinrichtung und C 1 Entwicklung von P 20/30-Flächen)	1I
Bebauungsplan Nr. 8 „Sport- und Freizeitanlage“ (OT Neu Fahrland), 1. Änderung (i.Vorb.) - Erweiterung der Sportnutzungen.	2I

(Ergänzende Hinweise:

Weitere sportbezogene Planungen der Prioritätenstufe 1 I und 2 I sind bereits Gegenstand anderer u.a. der in A 1 aufgeführten Planverfahren Nr. 113 „Pappelallee/Reiherweg“ und Nr. 142 „Schulstandort Waldstadt-Süd“).

Ein weiteres Planverfahren, das vorrangig der Sicherung einer Kindertagesstätte dienen soll, ist in Priorität **1 Q** enthalten (Bebauungsplan „Am Königsweg“, 15. Änderung (OT Fahrland), in Aufstellung).

Ebenfalls Gegenstand einer sportbezogenen Planung ist das in Priorität **1 Q** eingestufte Verfahren zur 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 7 „Berliner Straße/Uferseite“, Teilbereich Sportplatz.)

**B Wohnungsbau****B 1 Sozialer Wohnungsbau der ProPotsdam**

<u>Planverfahren</u>	<u>Prioritäteneinstufung</u>
----------------------	------------------------------

-

(Hinweis:

Aktuell wird kein neues Planverfahren vorgeschlagen, dessen vorrangiges Planungsziel die Entwicklung von sozialem Wohnungsbau durch die ProPotsdam ist. Neben dem bereits rechtsverbindlich abgeschlossenen Bebauungsplan Nr. 104 „Heinrich-Mann-Allee/Kolonie Daheim“ sind jedoch Grundstücke der ProPotsdam, die zugunsten des Wohnungsbaus entwickelt werden sollen, Gegenstand anderer Planverfahren, wie etwa des Bebauungsplans „Pirschheide“ (s. D Technische Infrastruktur).

**B 2 Schwerpunktprojekte der Genossenschaften**

<u>Planverfahren</u>	<u>Prioritäteneinstufung</u>
----------------------	------------------------------

-

**B 3 Weiterer Wohnungsbau (Geschosswohnungsbau) ab 100 Wohneinheiten**

<u>Planverfahren</u>	<u>Prioritäteneinstufung</u>
----------------------	------------------------------

Bebauungsplan Nr. 150 „Am Bisamkiez“ - ca. 170 Wohnungen	2I
---	----

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 39 „Wohnen am Stern“ - ca. 900 Wohnungen	1I
---	----

**B 4 Sonstiger Wohnungsbau:**

<u>Planverfahren</u>	<u>Prioritäteneinstufung</u>
----------------------	------------------------------

Bebauungsplan Nr. 35-2 „Südliche Berliner Vorstadt“, 1. Änderung, Teilbereich WA 2 - ca. 30 Wohnungen	2I
--	----

## C Gewerbe

Für die Beurteilung von Bebauungsplänen sollen die bereits im Rahmen der letzten Beschlussfassung über die Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung verwendeten Kriterien weiterhin angewandt werden.

### C 1 Entwicklung von P 20/30- Flächen

Hier handelt es sich um Bebauungspläne mit einem Gewerbeflächenpotenzial mit besonders hoher Relevanz für die Landeshauptstadt Potsdam (P 20/30-Flächen nach STEK Gewerbe)

<u>Planverfahren</u>	<u>Prioritäteneinstufung</u>
Bebauungsplan Nr. 18 „Kirchsteigfeld“, 5. Änderung - ca. 140.000 m <sup>2</sup> BGF Gewerbe (außerdem: D Umbau Knotenpunkt Trebbiner Straße/L 79 zur Anbindung auch an BAB und B 3 550 Wohnungen)	1I
Bebauungsplan Nr. 124 „Heinrich-Mann-Allee/Wetzlarer Bahn“, 1. Änderung - geringfügige Erhöhung der Ausnutzbarkeit	1I
Bebauungsplan Nr. 149 „Michendorfer Chaussee/ehemaliger Poststandort“ - ca. 63.000 m <sup>2</sup> BGF Gewerbe in einer der unter C 2 aufgeführten Schwerpunktbereichen	1I
Bebauungsplan Nr. 169 „Gewerbegebiet Trebbiner Straße“ - ca. 50.000 m <sup>2</sup> Gewerbefläche	2I
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 37 „Nahversorgung Potsdamer Straße“ - Entwicklung des vorhandenen Discounters ermöglicht Aktivierung der nördlich angrenzenden P 20/30- Flächen Am Raubfang.	1I

### C 2 Schwerpunktbereichen/Cluster des RWK

Mit diesem Kriterium sollen Bebauungspläne bewertet werden, mit denen die Standortentwicklung für eine Schwerpunktbereich oder ein Cluster des Regionalen Wachstumskerns (RWK) befördert wird. Die relevanten Schwerpunktbereichen bzw. Cluster erstrecken sich auf die Bereiche Medien/IKT, Biotechnologie/Life Sciences, Geoinformationswirtschaft und Gesundheitswirtschaft).

<u>Planverfahren</u>	<u>Prioritäteneinstufung</u>
Bebauungsplan Nr. 119 „Medienstadt“ - ca. 126.000 m <sup>2</sup> BGF medienbezogenes Gewerbe (außerdem: A 1 Grundschule (Alternative: Bebauungsplan Nr. 155 „Schulstandort Sandscholle“) sowie B 3 Weiterer Wohnungsbau mit 520 Wohneinheiten im freifinanzierten Wohnungsbau)	1I

### C 3 Bestandssicherung und –entwicklung vorhandener Unternehmen

Dieses Kriterium soll Bebauungspläne erfassen, mit denen die Sicherung, die Entwicklung oder Verlagerung eines oder mehrerer Bestandsunternehmen gewährleistet werden soll.

<u>Planverfahren</u>	<u>Prioritäteneinstufung</u>
Bebauungsplan Nr.2,„Horstweg-Süd“, 6. Änd., TB Horstweg/Schlaatzweg-Nuthewiesen - Sicherung, Entwicklung bzw. Verlagerung eines oder mehrerer Bestandsunternehmen	1I

Bebauungsplan Nr. 171 „Michendorfer Chaussee/Am Schießplatz“ 21  
 - Festlegung der Rahmenbedingungen für eine verträgliche Nutzung und Weiterentwicklung

#### **C 4 Strategische Standortentwicklung**

Mit diesem Kriterium sollen Bebauungspläne bewertet werden, mit denen eine strategische Standortentwicklung für Gewerbe eingeleitet werden soll.

Aktuell kann keines der in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne diesem Kriterium zugeordnet werden. Für eine zielgerichtete strategische gewerbliche Standortentwicklung spielt dieses Kriterium dennoch eine große Rolle.

#### **C 5 Weiteres Gewerbe ab 30.000 m<sup>2</sup> BGF**

<u>Planverfahren</u>	<u>Prioritäteneinstufung</u>
Bebauungsplan Nr. 156-1 „Gewerbeflächen Friedrichspark (Süd)“ - ca. 600.000 m <sup>2</sup> BGF Gewerbe, außerdem Standort mit besonders hoher Einzelrelevanz (außerdem: E 3 Einzelprojekt von Bedeutung für die Ortsteile Marquardt, Satzkorn und Uetz-Paaren)	11
Bebauungsplan Nr. 156-2 „Gewerbeflächen Friedrichspark (Mitte/Nord)“ - ca. 1.400.000 m <sup>2</sup> BGF Gewerbe, außerdem Standort mit besonders hoher Einzelrelevanz (außerdem: E 3 Einzelprojekt von Bedeutung für die Ortsteile	21

## **D Technische Infrastruktur**

### **Gesamtstädtisch bedeutende Erschließungsanlagen**

<u>Planverfahren</u>	<u>Prioritäteneinstufung</u>
Bebauungsplan Nr. 147 „Anbindung Golm/Golmer Chaussee“ - Verbindung des Science Parks zur L 902 und Erschließung der potenziellen Norderweiterung (außerdem: E 3 Einzelprojekt von Bedeutung für den Ortsteil Golm)	2I
Bebauungsplan Nr. 159 „Pirschheide“ - Ausbau und Optimierung des Verkehrsknotenpunkts incl. Anbindung an den ÖPNV (außerdem: A 1 weiterführende Schule, B 1 Sozialer Wohnungsbau der ProPotsdam und C 2 Gewerbe ab 50.000 m <sup>2</sup> sowie Entwicklung des Bereichs um den Seekrug)	2I
Bebauungsplan Nr. 11A „Waldsiedlung“ (OT Groß Glienicke), 1. Änderung/Ergänzung - Herstellung der äußeren Erschließung der Waldsiedlung in Groß Glienicke	2I
Bebauungsplan Nr. 173 „Freiflächensolaranlagen Marquardt/Satzkorn“ - Realisierung mehrerer Freiflächensolaranlagen in Marquardt und Satzkorn zur Energieversorgung für über 1.000 Haushalte	1I

**E Stadtentwicklungsrelevante Sonderprojekte****E 1 Behörden- o.a. Standorte des Bundes oder des Landes**

<u>Planverfahren</u>	<u>Prioritäteneinstufung</u>
Bebauungsplan Nr. 2 „Horstweg-Süd“, 5. Änderung, Gelände Landesverwaltung - umfassende Weiterentwicklung des Standortes der Bundespolizei	11
Bebauungsplan Nr. 129 „Nördlich In der Feldmark“, 1.Änderung, TB Am Marie-Curie-Ring - Erweiterung der Universität Potsdam am Standort Golm	11
Bebauungsplan Nr. 160 „Westlicher Universitätscampus Griebnitzsee“ - Erweiterung des HPI und der Universität Potsdam am Standort Griebnitzsee	11

**E 2 Planerisch relevante Einzelprojekte von gesamtstädtischer Bedeutung**

<u>Planverfahren</u>	<u>Prioritäteneinstufung</u>
Bebauungsplan Nr. 27 „Türkstraße“, 3. Änderung - Nahversorgung im Bereich der Innenstadt	21
Bebauungsplan Nr. 112 „Campingpark Gaisberg“ - Entwicklung des Campingplatzes aufgrund gewachsener touristischer Anforderungen	11
Bebauungsplan Nr. 176 „Hermannswerder“ (einfacher Bebauungsplan) - Festlegung der Entwicklungspotenziale auf der Insel Hermannswerder	11
Bebauungsplan Nr. 166 „Glasmeisterstraße“ - Weiterentwicklung und Ergänzung des Oberlinhauses sowie Wohnungsbau (außerdem A 2 Gemeinbedarfsstandort in Prüfung sowie B 3 Weiterer Wohnungsbau (Geschosswohnungsbau) ab 100 Wohneinheiten)	11
Bebauungsplan Nr. 170 „Klinik Bayrisches Haus“ - Nutzungsänderung und bauliche Erweiterung des bisherigen Hotels	11
Bebauungsplan Nr. 175 „Marquardter Chaussee/Am Kanal“ - zentrales Verwaltungsdepot mit ergänzenden gewerblichen Nutzungen (außerdem C 3 Bestandssicherung und –entwicklung vorhandener Unternehmen)	11
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 38 „Villa Francke“ - Einrichtung eines Sammlermuseums	21

**E 3 Einzelprojekte von Bedeutung für die Ortsteile**

<u>Planverfahren</u>	<u>Prioritäteneinstufung</u>
Bebauungsplan Nr. 129 „Nördlich In der Feldmark“ (OT Golm), 2. Änderung - Anpassung von Festsetzungen zu Naturschutz- und anderen Fragen	21
Bebauungsplan Nr. 143 „Westliche Insel Neu Fahrland“ - ergänzender Wohnungsbau im Ortsteil	11
Bebauungsplan Nr. 157-1 „Neue Mitte Golm (Nord-West)“ - Entwicklung der Mitte des Ortsteils westlich der Bahnquerung	11
Bebauungsplan Nr. 157-2 „Neue Mitte Golm (Süd-Ost)“ - Entwicklung der Mitte des Ortsteils südöstlich der Bahnquerung	21
Bebauungsplan Nr. 161 „Seniorenwohnanlage Ketziner Straße“ (OT Fahrland) - Senioreneinrichtung	11

Bebauungsplan „Feuerwehrstandort westliches Potsdam/Eiche“ (in Vorbereitung) - Berufsfeuerwehr am Standort Eiche/Golm (nach Prüfung der Standorteignung)	21
Bebauungsplan Nr. 8 „Seepromenade/Dorfstraße (Gr. Glienicke), 1.Ä., A.Friedhof/Triftweg Erweiterung des hier gelegenen Friedhofs	21
Bebauungsplan Nr. 11A „Waldsiedlung“ (OT Groß Glienicke), 1. Änderung, TB Nordwest - Nutzungsänderung des Trafohauses in ein Café	11
Bebauungsplan Nr. 22 „Am Weinberg“ (OT Groß Glienicke) - städtebauliche Ordnung im Ortsteil unter Einbindung von Haus Alexander	21
Bebauungsplan „Schatullgut Uetz“ (OT Uetz-Paaren) - Arrondierung des Ortskerns von Uetz auf Basis einer Rahmenplanung	21
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 41 „Wohnmobilstellplatz Marquardt-Süd“ - Stellplatzanlage für Wohnmobile auf Basis einer städtebaulichen Rahmenplanung	11

Zu diesen zentralen Handlungsfeldern der Stadtentwicklung zugeordneten 48 Verfahren soll nun eine Auswahl der dringlichsten Planverfahren vorgenommen werden, die die Festlegung der **35** in Priorität 1I aufzunehmenden Planungen untersetzt. Dieser Auswahl soll eine Bewertung anhand von Punkten zugrunde gelegt werden, für die der folgende Schlüssel verwendet werden soll. Dieser Schlüssel und die darin vorgenommene Punkte-Bewertung wurde bereits bei der letzten Beschlussfassung zur Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung angewandt und soll aufgrund der guten Erfahrungen hier wiederverwendet werden.

A 1 Entwicklung von Schulstandorten	10 Punkte
A 2 Entwicklung von Sportstandorten u. weit. Standorten für die soziale Infrastruktur	9 Punkte
B 1 Sozialer Wohnungsbau der ProPotsdam	8 Punkte
B 2 Schwerpunktprojekte der Genossenschaften	7 Punkte
B 3 Weiterer Wohnungsbau (Geschosswohnungsbau) ab 100 Wohneinheiten	6 Punkte
B 4 Sonstiger Wohnungsbau	5 Punkte
C 1 Entwicklung von P 20/30- Flächen	7,5 Punkte
C 2 Schwerpunktbranchen/Cluster des RWK	7 Punkte
C 3 Bestandssicherung und –entwicklung vorhandener Unternehmen	6.5 Punkte
C 4 Strategische Standortentwicklung	6 Punkte
C 5 Weiteres Gewerbe ab 30.000 m <sup>2</sup> BGF	5,5 Punkte
D Technische Infrastruktur	6 Punkte
E 1 Behörden- o.a. Standorte des Bundes oder des Landes	8 Punkte
E 2 Planerisch relevante Einzelprojekte von gesamtstädtischer Bedeutung	7 Punkte
E 3 Einzelprojekte von besonderer Bedeutung für die Ortsteile	6 Punkte

Aus der hier ausgewählten Schlüssel ergibt sich die in **Anlage 4** enthaltene Bewertung der in Priorität 1I und 2I verwaltungsseitig vorgeschlagenen Planverfahren (sortiert nach der Nummer bzw. Reihenfolge des jeweiligen Verfahrens).

Unter den dort aufgeführten 48 Bebauungsplänen können mit dem **bestehenden Kapazitätsrahmen 35 Planverfahren** eine Einstufung in Priorität 1I erfahren. Dies macht

eine Auswahlentscheidung über die in Priorität 1 I aufzunehmenden Planverfahren erforderlich.

Nachfolgende tabellarische Übersicht soll einen entsprechenden Überblick verschaffen und die Entscheidung über die Auswahl der in Priorität 1 I zu verankernden Planverfahren erleichtern.

Die erste Spalte dieser Tabelle enthält die Nummer und den Titel des jeweiligen Bebauungsplanverfahrens. In der zweiten Spalte ist eine Information zum derzeitigen Verfahrensstand ergänzt worden. Danach bedeuten die Symbole

- o in Vorbereitung
- + Aufstellungsbeschluss wurde gefasst bzw. Beschlussvorlage dazu liegt aktuell vor/  
Aufstellungsvotum wurde im SBWL-Ausschuss abschließend behandelt
- ++ frühzeitige Beteiligungsschritte wurden durchgeführt
- +++ Auslegungsbeschluss wurde gefasst bzw. Beschlussvorlage dazu liegt aktuell vor/  
Auslegungsvotum wurde im SBWL-Ausschuss abschließend behandelt  
Öffentlichkeitsbeteiligung bereits durchgeführt
- ++++ Beschlussvorlage zum Satzungsbeschluss liegt aktuell vor

Der dritten Spalte ist die aktuelle Bewertung der Verwaltung aufgrund der zuvor genannten Kriterien zu entnehmen.

In der letzten Spalte ist nachrichtlich die bisherige Prioritäteneinstufung dargestellt. Die bislang mit Priorität 1 I eingestufteten Verfahren sind darin hellgrau hinterlegt.

Zur Orientierung sind In dieser Tabelle grau hinterlegt diejenigen Verfahren, die nach dem aktuellen Verfahrensstand mindestens 2x mit „+“ und die nach der aktuellen Bewertung mit mindestens 7 Punkten bewertet sind.

<b>Bebauungsplan Nr. Titel</b>	<b>Verfahrensstand</b>	<b>aktuelle Bewertung</b>	<b>bisherige Priorität</b>
2 Horstweg-Süd, 5. Änderung	o	8 Punkte	2I
2 Horstweg-Süd, 6. Änderung	+	6,5 Punkte	1I
18 Kirchsteigfeld, 5. Änderung	++	7,5 Punkte	1I
18 Kirchsteigfeld, 7. Änderung	o	10 Punkte	1I
27 Türkstraße, 3. Änderung	o	7 Punkte	2I
35-2 Südliche Berliner Vorstadt, 1. Änderung	o	5 Punkte	2I
Kirschallee/Habichtweg	o	9 Punkte	vorrangiger Nachrücker
112 Campingpark Gaisberg	+	7 Punkte	1I
113 Pappelallee/Reiherweg	+++	10 Punkte	1I
119 Medienstadt	+++	7 Punkte	1I
124 Heinrich-Mann-Allee/Wetzlarer Bahn, 1.Änd.	+++	7 Punkte	1I
129 Nördlich In der Feldmark, 1. Änderung	+++	8 Punkte	1I
129 Nördlich In der Feldmark, 2. Änderung	+	6 Punkte	1I
142 Schulstandort Waldstadt-Süd	+++	10 Punkte	1I
143 Westliche Insel Neu Fahrland	++	6 Punkte	1I
147 Anbindung Golm/Golmer Chaussee	+	6 Punkte	2I
149 Michendorfer Chaussee	++	7,5 Punkte	2I
150 Am Bisamkiez	+	6 Punkte	3
155 Schulstandort Sandscholle	+++	10 Punkte	1I
156-1 Gewerbeflächen Friedrichspark (Süd)	++	5,5 Punkte	1I
156-2 Gewerbeflächen Friedrichspark (Mitte/Nord)	++	5,5 Punkte	1I
157-1 Neue Mitte Golm (Nord-West)	++	6 Punkte	1I
157-2 Neue Mitte Golm (Süd-Ost)	++	6 Punkte	1I
159 Pirschheide	+	6 Punkte	2I
160 Westlicher Universitätscampus Griebnitzsee	+++	8 Punkte	1I

161	Seniorenwohnanl. Ketziner Str. (Fahrland)	++	6 Punkte	1I
163	Erich-Weinert-Straße/Wetzlarer Bahn	+	10 Punkte	1I
164	Sportanlagen Kuhfordamm (Golm)	+	9 Punkte	1I
166	Glasmeisterstraße	+	7 Punkte	1I
167	Schulstandort Ketziner Straße (Fahrland)	+	10 Punkte	1I
169	Gewerbegebiet Trebbiner Straße	+	7,5 Punkte	2I
170	Klinik Bayrisches Haus	+	7 Punkte	1I
171	Michendorfer Chaussee/Am Schießplatz	+	6,5 Punkte	-
173	Freiflächensolaranlagen Marquardt/Satzkorn	+	6 Punkte	1I
175	Marquardter Chaussee/Am Kanale	+	7 Punkte	1I
176	Hermannswerder	+	7 Punkte	1I
	Feuerwehrstandort westl. Potsdam/Eiche	o	7 Punkte	1I
8	Seepromenade/Dorfstraße, 1. Ä., A.Friedhof	o	6 Punkte	2I
11 A	Waldsiedlung (Gr. Glienicke), 1. Änderung	++	6 Punkte	1I
11 A	Waldsiedlung (Gr. Glienicke), 1. Änd./Erg.	o	6 Punkte	2I
19	Ehemaliger Schießplatz (Gr. Glienicke)	++	6 Punkte	1I
22	Am Weinberg (Gr. Glienicke)	++	6 Punkte	2I
8	Sport- u.Freizeitanlage (N.Fahrland), 1. Änd	o	9 Punkte	2I
VBP	Schatullgut Uetz	o	6 Punkte	weiterer Nachrücker
VBP 37	Nahversorgung Potsdamer Straße	++	7,5 Punkte	1I
VBP 38	Vila Francke	++	7 Punkte	1I
VBP 39	Wohnen am Stern, TB A und TB B	++	6 Punkte	1I
VBP 41	Wohnmobilstellplatz Marquardt-Süd	+	6 Punkte	2I

Mit einem Balken auf der linken Seite gekennzeichnet sind die **30 Planverfahren**, bei denen mindestens 2 von 3 der rechten Felder in einem Grauton hinterlegt sind.

Nach dem Vorschlag der Verwaltung sollen diese 30 mit einem Balken gekennzeichneten Planverfahren in **Priorität 1 I** mit folgenden **Änderungen** verankert werden.

Zusätzlich in **Priorität 1 I** aufgenommen werden sollen die folgenden 3 Verfahren:

- **Bebauungsplan Nr. 2 „Horstweg-Süd“, 5. Änderung, Gelände Landesverwaltung (in Vorbereitung)**  
(zur Aktivierung der beabsichtigten Erweiterung des Standorts des Bundespolizeipräsidiums)
- **Bebauungsplan Nr. 2 „Horstweg-Süd“, 6. Änderung, Teilbereich Horstweg-Schlaatzweg-Nuthewiesen**  
(zur Bestandssicherung und Erweiterung eines vor Ort ansässigen gewerblichen Betriebs/Beibehaltung der bisherigen Einstufung in Priorität 1I)
- **Bebauungsplan Nr. 173 „Freiflächensolaranlagen Marquardt/Satzkorn“**  
(zur Entwicklung eines wichtigen Beitrags im Rahmen der Klimaschutzstrategie/Beibehaltung der bisherigen Einstufung in Priorität 1I)
- **Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 41 „Wohnmobilstellplatz Marquardt-Süd“**  
zur Ergänzung einer Wohnmobil-Stellplatzanlage am südlichen Rand des Ortsteils Marquardt.

Demgegenüber in **Priorität 2 I** eingestuft werden sollen die folgenden insgesamt 4 Verfahren:

- **Bebauungsplan Nr. 156-2 „Gewerbeflächen Friedrichspark (Mitte/Nord)“**  
(zur Aktivierung der hier vorhandenen gewerblichen Potenziale nach Klärung noch offener Fragen mit der Eigentümerseite; siehe hierzu den entsprechenden Vorschlag in der in den politischen Gremien befindlichen Beschlussvorlage zur Teilung und Erweiterung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 156 „Gewerbeflächen Friedrichspark“)
- **Bebauungsplan Nr. 157-2 „Neue Mitte Golm (Süd-Ost)“**  
(zur Entwicklung der hier gelegenen Flächen im Kontext der hier zurzeit durchgeführten städtebaulichen Rahmenplanung; Beibehaltung der mit dem Beschluss zur Teilung des Geltungsbereichs getroffenen Einstufung in Priorität 2I mit den dort getroffenen Festlegungen zur zügigen Wiederaufnahme nach Abschluss der Rahmenplanung)
- **Bebauungsplan „Feuerwehrstandort westliches Potsdam/Eiche“**  
(zur Entwicklung eines Standorts für die Berufsfeuerwehr im Raum Eiche/Golm, für den zunächst noch weitere Klärungen erforderlich sind)
- **Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 38 „Villa Franke“**  
(zur Entwicklung eines Sammlermuseums im Abgleich mit den aktuellen Entwicklungsabsichten der Vorhabenträgerin, zu deren Konkretisierung noch weiterer Klärungsbedarf auf Seiten der Vorhabenträgerin besteht)

In **Priorität 2 I** soll außerdem das Verfahren zum **Bebauungsplan Nr. 150 „Am Bisamkiez“** verankert werden, das der Entwicklung eines größeren Wohnungsbauvorhabens am Rande des Schlaatz über ein Wettbewerbsverfahren dienen soll und zuletzt in Priorität 3 eingestuft war.

Ebenfalls in Priorität 2 I eingestuft werden soll das zuletzt in Priorität 3 verankerte Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 34-3 „**Nördlich Katharinenholzstraße**“, zu dem sich eine Entwicklungsperspektive für kleinteiligen Wohnungsbau unter Integration einer kulturellen Nutzung abzeichnet.

Unter diesen Rahmenbedingungen könnten daher insgesamt **30 Planverfahren** zur Aufnahme in **Priorität 1 I** festgelegt werden. Damit wäre dann eine dem bestehenden Kapazitätsrahmen entsprechende Festlegung der in Priorität 1 zu verankernden Planverfahren möglich.

### **Planverfahren zur städtebaulichen Qualitätssicherung**

Die hier anhand zentraler Handlungsfelder der Stadtentwicklung vorgenommene Bewertung zu den der Investitionsvorbereitung dienenden Planverfahren (Priorität 1 I und 2 I) ist nicht übertragbar auf die Planverfahren, die der Sicherung städtebaulicher Qualitäten dienen (Priorität 1 Q und 2 Q).

Denn diese Planverfahren verfolgen grundsätzlich andere planerische Ziele. Sie sind auf eine gegenüber dem derzeitigen baurechtlichen Status deutlich behutsamere Entwicklung, auf die (Wieder-) Herstellung von städtebaulichen und landschaftsplanerischen Qualitäten oder aber auf die Begrenzung städtebaulich unverträglicher Nutzungen ausgerichtet.

Eine umfangreiche Veränderung der in Priorität 1 Q zu verankernden Planverfahren ist mit der aktuellen Beschlussvorlage ohnehin nicht vorgesehen. Aktuell werden **5** Planverfahren zur Einstufung in Priorität 1Q vorgeschlagen, zuletzt waren es 6 Verfahren. Planverfahren, die neu in Priorität 1Q eingestuft werden, werden aktuell durch die Verwaltung nicht vorgeschlagen. Gegenüber dem Beschluss zur Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung vom 18.02.2021 ist der Bebauungsplan Nr. 34-5 „Kleingartenanlage an der Katharinenholzstraße“ entsprechend der Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung vom 02.06.2021 in Priorität 2 Q aufgenommen worden (DS 21/SVV0691).

### **Veränderungen im Rahmen der Prioritätenfestlegung**

Im Ergebnis der hier vorgenommenen Bewertungen sollen die Planungen und Verfahren, für die eine gegenüber der bisherigen Prioritätenfestlegung geänderte Einstufung vorgeschlagen werden, hier kurz vorgestellt werden.

Zur **Neueinstufung in die Prioritätenstufe 1 I** wird verwaltungsseitig kein Verfahren vorgeschlagen.

Eine **Höherstufung in die Prioritätenstufe 1 I** wird aktuell für folgende 3 Planverfahren vorgeschlagen.

- das noch in Vorbereitung befindliche 5. Änderungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 2 „Horstweg-Süd“ für große Teile des Geländes der bisherigen Landesverwaltung, mit dem unter teilweiser Aufhebung bisher bestehender Baurechte die Anpassung der Rahmenbedingungen für die beabsichtigte Erweiterung des Präsidiums der Bundespolizei vorbereitet werden soll
- das Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 149 „Michendorfer Chaussee (ehemaliger Poststandort)“, das der Aktivierung der hier vorhandenen Gewerbeflächenpotenziale dienen soll und zuletzt aufgrund der Dringlichkeit eines anderen Planverfahrens vorübergehend in Priorität 2I eingestuft worden ist
- das Vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren Nr. 41 „Wohnmobilstellplatz Marquardt-Süd“, das der planungsrechtlichen Sicherung einer Stellplatzanlage für Wohnmobile am südlichen Rand des Ortsteils Marquardt dienen soll.

Das Aufstellungsverfahren zum bisherigen Bebauungsplan Nr. 161 „Wohnanlage Ketziner Straße“ (OT Fahrland) soll auf der Grundlage der jüngsten Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung zur Änderung der Planungsziele und zum Titel des Verfahrens als Bebauungsplan Nr. 161 „Seniorenwohnanlage Ketziner Straße“ (OT Fahrland) weiterhin in Priorität 1 I fortgeführt werden.

Zur **Neueinstufung in die Prioritätenstufe 1 Q** schlägt die Verwaltung kein neues Planverfahren vor.

Eine **Höherstufung** in die **Prioritätenstufe 1 Q** wird aktuell ebenfalls verwaltungsseitig nicht vorgeschlagen.

Insgesamt **35 Planverfahren** können somit eine Zuordnung in **Priorität 1** erhalten.

Zur **Neueinstufung in Priorität 2 I** wird derzeit kein Vorschlag unterbreitet.

Eine **Höherstufung in Priorität 2 I** sollen aus Sicht der Verwaltung die folgenden 2 Planverfahren erhalten:

- das Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 34-3 „Nördlich Katharinenholzstraße“, für das inzwischen ein Konzeptvorschlag für eine in die vorhandene städtebauliche und landschaftliche Struktur sensibel eingebettete Bebauung mit bis zu etwa 90 Wohnungen und einen Kunst- bzw. Kulturstandort vorliegen
- das Bebauungsplanverfahren Nr. 150 „Am Bisamkiez“, das der Entwicklung eines größeren Wohnbauvorhabens am Rande des Schlaatz dienen soll.

Zur **Zurückstufung in Priorität 2 I** werden folgende 3 Planverfahren vorgeschlagen:

- das 2. Änderungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 129 „Nördlich In der Feldmark“, mit dem eine Anpassung der Planung an die zwischenzeitlich geänderten umweltrechtlichen und weiteren Rahmenbedingungen erfolgen soll
- das Vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren Nr. 38 „Villa Franke“, das der planungsrechtlichen Sicherung eines Sammlermuseums dienen soll, zu denen aktuell jedoch noch weitere Klärungen auf Seiten des Vorhabenträgers erforderlich sind
- das zuletzt als weiterer Nachrücker auf der Grundlage einer städtebaulichen Rahmenplanung durchzuführende und in Vorbereitung befindliche Vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren „Schatullgut Uetz“ (OT Uetz-Paaren).

Eine **Neueinstufung in Priorität 2 Q** wird aktuell für die Prüfung eines geeigneten planungs- und bauordnungsrechtlichen Instrumentariums zum Schutz der erhaltenswerten städtebaulichen Strukturen des Musikerviertels vorgeschlagen.

Eine **Höhereinstufung in Priorität 2 Q** wird derzeit nicht vorgeschlagen.

Zur **Zurückstufung in Priorität 2 Q** wird das folgende Planverfahren vorgeschlagen:

- das noch in Vorbereitung befindliche Aufstellungsverfahren „Kaiser-Friedrich-Straße 1-2“ (OT Eiche), das zuletzt als weiterer Nachrücker eingestuft wurde

- das Bebauungsplanverfahren „Am Küssel“ (OT Grube), das zuletzt vorbehaltlich der eigentümergeitigen Finanzierung als vorrangiger Nachrücker festgelegt wurde, zu dem sich jedoch auch im zurückliegenden Jahr kein Anhaltspunkt für eine solche Finanzierung ergeben hatte
- das Verfahren zur 1. Änderung der Werbesatzung „Babelsberg“, das der Aktualisierung der bisherigen Werbesatzung für diesen Teilbereich dienen soll und für dessen Bearbeitung ebenfalls aktuell keine personellen Kapazitäten verfügbar sind.

Damit können insgesamt **30 Verfahren** eine Einstufung in **Priorität 2** erfahren.

Für die **Prioritätenstufe 3** wird keine **Neuaufnahme** vorgeschlagen.

Auch auf eine **Zurückstufung in Priorität 3** für ein anderes Planverfahren wird derzeit verzichtet.

Insgesamt **28 Planverfahren** erhalten damit eine Einstufung in **Priorität 3**.

Mit der Entscheidung zu den in Priorität 1 I durchzuführenden Planverfahren können zugleich zentrale Handlungsfelder der Stadtentwicklung, u.a. im Bereich der sozialen Infrastruktur, des Sozialen bzw. genossenschaftlichen Wohnungsbaus, der gewerblichen Entwicklung, der technischen Infrastruktur sowie stadtentwicklungsrelevante Sonderprojekte abgedeckt werden.

Lediglich eins der in Priorität 1 I eingestuften Planverfahren, nämlich der Bebauungsplan Nr. 112 „Campingpark Gaisberg“, dient der Verbesserung der fiskalischen Situation der Landeshauptstadt Potsdam entsprechend den Zielen des Haushaltskonsolidierungskonzeptes.

Für insgesamt **12 Planverfahren aus den Ortsteilen** der Landeshauptstadt Potsdam wird eine Einstufung in Priorität 1 I oder 1 Q vorgeschlagen (davon jeweils drei für den Ortsteil Golm und für den Ortsteil Fahrland, zwei für den Ortsteil Groß Glienicke, eins für den Ortsteil Marquardt und eins für den Ortsteil Neu Fahrland). Ein Planverfahren erstreckt sich über zwei Ortsteile (Marquardt/Satzkorn), ein weiteres über drei Ortsteile (Marquardt/Satzkorn/Uetz-Paaren).

## **Arbeitsschwerpunkte im Fachbereich Stadtplanung**

Die zur Einstufung in die Prioritäten 1 I und 1 Q vorgeschlagenen Planverfahren sind in die fachlichen und räumlichen Schwerpunkte des Fachbereichs Stadtplanung integriert, die für den Zeitraum 2022/2023 vorgesehen sind.

Wichtige Kernaufgaben des Fachbereichs werden im bevorstehenden Zeitraum im Gebiet der integrierten gesamtstädtischen Planungen bzw. Konzepte und von sektoralen gesamtstädtischen Planungen liegen.

Dazu gehören insbesondere:

- die Steuerung, Organisation und Durchführung von **7 Sanierungsmaßnahmen** (einschließlich der Durchführung von Bebauungsplanverfahren, Wettbewerbsverfahren und Konzeptausschreibungen)
  - Potsdamer Mitte (voraussichtlich 4 Bebauungsplanverfahren)
  - Holländisches Viertel (Abrechnung, Ausgleichsbetragshebung)
  - 2. Barocke Stadterweiterung

- Schiffbauergasse (Abrechnung, Ausgleichsbetragserhebung)
  - Babelsberg Nord
  - Babelsberg Süd
  - Am Findling (Abrechnung)
- die Steuerung, Organisation und Durchführung von **4 Entwicklungsmaßnahmen** (einschließlich der Durchführung von Bebauungsplanverfahren, Wettbewerbsverfahren und Konzeptausschreibungen)
    - Krampnitz (voraussichtlich 9 Bebauungsplanverfahren)
    - Bornstedter Feld (voraussichtlich 1 Bebauungsplanverfahren)
    - Block 27
    - Babelsberg
- die Steuerung, Organisation und Durchführung von **3 städtebaulichen Erneuerungsmaßnahmen**
    - Jägervorstadt Ost (einschließlich Entwicklung Campus LHP)
    - Schlaatz
    - Stern/Drewitz

sowie außerdem

- **die Durchführung von vorbereiteten Untersuchungen / Erstellung städtebaulicher Rahmenpläne, Masterpläne**
  - Rahmenplanung Golm und Vorbereitende Untersuchung Golm-Nord
  - Vorbereitende Untersuchung Pirschheide/Seekrug
  - Rahmenplanung Uetz
  - Rahmenplanung Marquardt
  - Rahmenplanung Satzkorn
  - Rahmenplanung Fahrland/Vorbereitende Untersuchungen Fahrland-West
  - Rahmenplanung Stern
  - Rahmenplanung Bornim
  - Rahmenplanung Bornstedt
  - Rahmenplanung Zeppelinstraße/Kastanienallee
  - Rahmenplanung Telegrafenberg
  - Masterplan Schlaatz
  - Freiraumnutzungsplanung verkehrsberuhigte Innenstadt
  - Entwicklung des Bereichs um den Stadtkanal
  - Werkstatt-/Wettbewerbsverfahren Medienstadt.

Über die genaue Reihenfolge und Zeitplanung der jeweiligen Planung wird im Zeitraum 2022/23 entschieden. Kapazitätsbedingt werden einige Planungen auch erst im Zeitraum 2022/2023 realistisch umsetzbar sein. Die Empfehlung zur Erstellung einer städtebaulichen Rahmenplanung ergibt sich aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept INSEK (Arbeitsstand). Unter den o.g. städtebaulichen Rahmenplanungen genießen die Planungen zu Golm, zu der der Beteiligungsprozess bereits eingeleitet wurde, und zu Marquardt eine vergleichsweise hohe zeitliche Priorität.

Die benannten Arbeitsschwerpunkte bilden unter anderem die Voraussetzung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und für weitere Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung. Neben den benannten Schwerpunkten gilt es, die Entwicklung in den Potsdamer Stadtgebieten durch geeignete Instrumente zu steuern und frühzeitig Fehlentwicklungen zu verhindern. Dazu gehören neben gesamtstädtischen sektoralen

Planungen die Erstellung von Potentialanalysen, Werbesatzungen, Quartierskonzepten und anderen Planungs- und Entscheidungsgrundlagen.

### **Empfehlung der Verwaltung**

Mit der hier vorgeschlagenen Prioritätenfestlegung für die Jahre 2022 und 2023 wird empfohlen, 30 Planverfahren der Verbindlichen Bauleitplanung zur Bearbeitung in Priorität 1 I und 5 Planungen zur Bearbeitung in Priorität 1 Q festzulegen. Insgesamt 35 Planungen werden somit in Aktualisierung der Prioritätenfestlegung für die Einstufung in Priorität 1 I und 1 Q vorgeschlagen. Wichtige Planverfahren, die zentrale Handlungsfelder der Stadtentwicklung berühren, können auf dieser Grundlage zielgerichtet durchgeführt werden. Damit kann auch eine ausgewogene stadträumliche Steuerung der planerischen Aktivitäten im Stadtgebiet ermöglicht werden.

Sofern die Stadtverordnetenversammlung dem Vorschlag der Verwaltung folgt, können die in **Anlage 5** aufgeführten Arbeitsschwerpunkte des Fachbereichs Stadtplanung bestätigt sowie die in **Anlage 3** aufgeführten Planverfahren zur Prioritätenfestlegung für die im Bereich Verbindliche Bauleitplanung durchzuführenden Bauleitplanverfahren in den dort festgelegten Einstufungen für die Jahre 2022 und 2023 beschlossen werden.

**Priorität 1I**

<b>A Soziale Infrastruktur</b>	<b>B Wohnungsbau</b>	<b>C Gewerbe</b>	<b>D Technische Infrastruktur</b>	<b>E Stadtentwicklungsrelevante Sonderprojekte</b>
- 8 Verfahren -	- 1 Verfahren -	- 7 Verfahren -	- 1 Verfahren -	- 13 Verfahren -
<b>Schulstandorte</b>	<b>Sozialer Wohnungsbau</b>	<b>P 30- Flächen</b>	<b>Bedeutende Erschließungs- maßnahmen</b>	<b>Behörden- o. a. Standorte des Bundes oder des Landes</b>
Grundschule Kirchsteigfeld	-	GE-Flächen Kirchsteigfeld	Freifl.solaran MQ/SK	Bundespolizei/Landesverwaltung
Pappelallee/Reiherweg		H.Mann-Allee/Wetzl.Bahn		Nördlich l.d. Feldmark, 1.Änd. (GO)
Waldstadt-Süd		Mich.Chaussee/Poststand.		Universitätscampus Griebnitzsee
Sandscholle		Nahversorgung Potsd. Str.		
E.Weinert-Str./Wetzl.Bahn				
Ketziner Straße (FA)				
<b>Sport und weitere soziale Infrastruktur</b>	<b>Genossenschaftlicher Wohnungsbau</b>	<b>Schwerpunktbranchen/ Cluster des RWK</b>		<b>Gesamtstädtisch bedeutende Einzelprojekte</b>
Kuhforddamm (GO)	-	Medienstadt		Campingpark Gaisberg
Ehem. Schießplatz (GG)				Glasmeisterstraße
				Klinik Bayrisches Haus
				Marquardter Chaussee/Am Kanal
				Hermannswerder
	<b>Geschosswohnungsbau ab 100 WE</b>	<b>Bestandsunternehmen</b>		<b>Einzelprojekte aus den Ortsteilen</b>
	Wohnen am Stern	Horstweg-Süd, Schlaatzw.		Westliche Insel Neu Fahrland
				Seniorenwohnanl. Ketziner Str.(FA)
				Neue Mitte Golm (Nord-West)
				Waldsiedlung (GG), TB Nordwest
				Wohnmobilstellplatz MQ-Süd

**Priorität 1I**

<b>A</b> Soziale Infrastruktur	<b>B</b> Wohnungsbau	<b>C</b> Gewerbe	<b>D</b> Technische Infrastruktur	<b>E</b> Stadtentwicklungsrelevante Sonderprojekte
	Sonstiger Wohnungsbau	Strategische Standortentwicklung		
		-	-	-
		Weiteres Gewerbe ab 30.000 qm BGF		
		Friedrichspark (Süd)		

**Priorität 2 I**

<b>A Soziale Infrastruktur</b>	<b>B Wohnungsbau</b>	<b>C Gewerbe</b>	<b>D Technische Infrastruktur</b>	<b>E Stadtentwicklungsrelevante Sonderprojekte</b>
- 2 Verfahren –	- 3 Verfahren -	- 3 Verfahren -	- 3 Verfahren -	- 8 Verfahren –
<b>Schulstandorte</b>	<b>Sozialer Wohnungsbau</b>	<b>P 30- Flächen</b>	<b>Bedeutende Erschließungs- maßnahmen</b>	<b>Behörden- o. a. Standorte des Bundes oder des Landes</b>
-	-	Trebbiner Straße	Anb.Golm/ G. Ch.	-
			Pirschheide	
			Waldsiedl., Ä.+Erg.	
<b>Sport und weitere soziale Infrastruktur</b>	<b>Genossenschaftlicher Wohnungsbau</b>	<b>Schwerpunktbranchen/ Cluster des RWK</b>		<b>Gesamtstädtisch bedeutende Einzelprojekte</b>
Kirschallee/Habichtweg	-	-		Nahversorgung Türkstraße
Sport- u.Freizeitanlage (NF)				Villa Francke
	<b>Geschosswohnungsbau ab 100 WE</b>	<b>Bestandsunternehmen</b>		<b>Einzelprojekte aus den Ortsteilen</b>
	Am Bisamkiez	Mich.Chaussee/Schießpl.		Feuerwehr Eiche
				Nördlich l.d.Feldmark, 2. Änd. (GO)
				Am Weinberg (GG)
				Seeprom./Dorfstr./Friedhof (GG)
				Neue Mitte Golm (Süd-Ost)
				Schatullgut Uetz (Ue-P)
	<b>Sonstiger Wohnungsbau</b>	<b>Strategische Standortentwicklung</b>		
	Südliche Berliner Vorstadt	-		
	Nördlich Katharinenholzstraße			
		<b>Weiteres Gewerbe ab 30.000 qm BGF</b>		

**Kurzübersicht: Festlegung der Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung****- PRIORITÄTENFESTLEGUNG 2022/2023 -****(Stand: 28.09.2021)**

Hinweis: in Kürze abgeschlossene Verfahren hellgrau hinterlegt

**Neu in die jeweilige Prioritätenstufe aufgenommene Verfahren in Fettdruck**

Verfügbare Personalkapazitäten: 8,90 Planstellen

jeweils max. 4 Planverfahren pro Stelle (Ansatz: max. 35 Planverfahren in Priorität 1I u. 1Q)

**Priorität 1 I – Aktuelles Arbeitsprogramm/**

**Pläne und Satzungen zur Investitionsvorbereitung** 30 Planverfahren,  
davon 16 im öffentlichen Interesse (öff.I.),  
14 im Interesse Privater (priv.I.)

BebauungspläneNr. Titel

<b>2</b>	<b>Horstweg-Süd, 5. Änderung, Gelände Landesverwaltung (in Vorbereitung)</b>	<b>öff.I.</b>
2	Horstweg-Süd, 6. Änderung, TB Horstweg/Schlaatzweg-Nuthewiesen	priv.I.
18	Kirchsteigfeld, 5. Änderung, Teilbereich östlich der Ricarda-Huch-Straße	öff.I.
18	Kirchsteigfeld, 7. Änderung, TB Grundschule Lise-Meitner-Straße (in Vorbereit.)	öff.I.
<b>78</b>	<b>Französische Straße, 1. Änderung, TB Am Kanal/Französische Straße</b>	priv.I.
112	Campingpark Gaisberg*	priv.I.
113	Pappelallee/Reiherweg	öff.I.
119	Medienstadt	priv.I.
124	Heinrich-Mann-Allee/Wetzlarer Bahn, 1. Änd., TB GE Brunnenviertel	priv.I.
129	Nördlich In der Feldmark (OT Golm), 1. Änderung, TB Marie-Curie-Ring	öff.I.
142	Schulstandort Waldstadt-Süd	öff.I.
143	Westliche Insel Neu Fahrland	priv.I.
<b>149</b>	<b>Michendorfer Chaussee (ehemaliger Poststandort)</b>	<b>priv.I.</b>
155	Schulstandort Sandscholle	öff.I.
156-1	Gewerbeflächen Friedrichspark (Süd)	öff.I.
157-1	Neue Mitte Golm (Nord-West)	öff.I.
160	Westlicher Universitätscampus Griebnitzsee (Prof.Dr.Helmert-Straße)	priv.I.
161	Seniorenwohnanlage Ketziner Straße (OT Fahrland)	priv.I.
163	Erich-Weinert-Straße/Wetzlarer Bahn	öff.I.
164	Sportanlagen Kuhfordamm (OT Golm)	öff.I.
166	Glasmeisterstraße	öff.I.
167	Schulstandort Ketziner Straße (OT Fahrland)	öff.I.
170	Klinik Bayrisches Haus	priv.I.
173	Freiflächensolaranlagen Marquardt/Satzkorn	priv.I.
175	Marquardter Chaussee/Am Kanal	öff.I.
176	Hermannswerder (einfacher Bebauungsplan)	priv.I.
11A	Waldsiedlung (OT Groß Glienicke), 1. Änderung, Teilbereich Nordwest	priv.I.
19	Ehemaliger Schießplatz (OT Groß Glienicke)	öff.I.

Vorhabenbezogene Bebauungspläne

<b>36</b>	<b>Neue Halle/östliches RAW-Gelände</b>	priv.I.
37	Nahversorgung Potsdamer Straße	priv.I.
39	Wohnen am Stern, Teilbereich A und Teilbereich B	priv.I.
<b>41</b>	<b>Wohnmobilstellplatz Marquardt-Süd</b>	priv.I.

**Anlage 3****Priorität 1 Q – Aktuelles Arbeitsprogramm/  
Pläne und Satzungen zur städtebaulichen Qualitätssicherung**

5 Planverfahren

BebauungspläneNr. Titel

- 7 Berliner Straße/Uferseite, 2. Änderung, TB Sportplatz
- 34-5 Kleingartenanlage An der Katharinenholzstraße
- 172 Uferbereich Bertinistraße/Jungfersee
- 162 Kleingartenanlage Angergrund**
- 174 Griebnitzsee-Ufer  
(o.Nr.) Am Königsweg, 15. Änderung (OT Fahrland)

## Anlage 3

**Priorität 2 I – zur kurz- und mittelfristigen Wiederaufnahme anstehend  
Pläne und Satzungen zur Investitionsvorbereitung**

19 Planverfahren

BebauungspläneNr. Titel

27	Türkstraße, 3. Änderung (Nahversorgung, in Vorbereitung)	öff.I.
<b>34-3</b>	<b>Nördlich Katharinenholzstraße</b>	<b>priv.I.</b>
35-2	Südliche Berliner Vorstadt, 1. Änderung, TB WA 2 (Wohnungsbau, i, Vorbereit.)	priv.I.
129	Nördlich In der Feldmark (OT Golm), 2. Änderung	öff.I.
147	Anbindung Golm/Golmer Chaussee	öff.I.
<b>150</b>	<b>Am Bisamkiez</b>	<b>priv.I.</b>
156-2	Gewerbeflächen Friedrichspark (Mitte/Nord)	öff.I.
157-2	Neue Mitte Golm (Süd-Ost)	öff.I.
159	Pirschheide	öff.I.
169	Gewerbegebiet Trebbiner Straße	priv.I.
171	Michendorfer Chaussee/Am Schießplatz	priv.I.
	<b>Feuerwehrstandort westliches Potsdam/Eiche (in Vorbereitung)</b>	<b>öff.I.</b>
	<b>Kirschallee/Habichtweg (in Vorbereitung)</b>	<b>öff.I.</b>
8	Seepromenade/Dorfstraße (OT Groß Glienicke), 1. Ä., Am Friedhof/Triftweg	öff.I.
11A	Waldsiedlung, 1. Änderung und Ergänzung (OT Groß Glienicke) (i. Vorb.)	öff.I.
22	Am Weinberg (OT Groß Glienicke)*	öff.I.
8	Sport- und Freizeitanlage (OT Neu Fahrland), 1. Änderung (i. Vorbereitung)	öff.I.

Vorhabenbezogene BebauungspläneNr. Titel

<b>38</b>	<b>Villa Francke</b>	<b>priv.I.</b>
	<b>Schatullgut Uetz (OT Uetz-Paaren) (in Vorbereitung)</b>	<b>priv.I.</b>

**Priorität 2 Q – zur kurz- und mittelfristigen Wiederaufnahme anstehend  
Pläne und Satzungen zur städtebaulichen Qualitätssicherung**

11 Planverfahren

BebauungspläneNr. Titel

11	Bornim-Hügelweg, 3. Änderung, TB Potsdamer Straße/Rückertstraße
11	Bornim-Hügelweg, 4. Änderung
12	Bornim-Gutsstraße, 2. Änderung
114	Potsdamer Straße/Am Raubfang, verbleibende Teilbereiche
153	Karl-Marx-Straße/nördlicher Griebnitzsee
	<b>Kaiser-Friedrich-Straße 1-2 (OT Eiche) (in Vorbereitung)</b>
<b>158</b>	<b>Am Küssel (OT Grube)</b>
168	Erholungsgärten am Horstweg
7	Innenbereich (OT Groß Glienicke), 1. Änder. u. Ergänz., TB An der Sporthalle

Sonstige städtebauliche Planungen und Konzepte**Werbefestsetzung „Babelsberg“, 1. Änderung****Musikerviertel** (zunächst Prüfung des geeigneten Planinstrumentariums)

**Priorität 3 – zur Bearbeitung oder Überprüfung anstehend**

28 Planverfahren

Bebauungspläne

<u>Nr.</u>	<u>Titel</u>
9	Uferzone Schwanenallee
18	Kirchsteigfeld, 6. Änderung, Teilbereich Zentrum-Süd
20	Am Obelisk
25-3	Försteracker
30	Wetzlarer Straße (verbleibende Teilbereiche)
34-4	Eichenallee/Grabenstraße
34	Katharinenholzstraße, verbleibende Teilbereiche
37B	Babelsberger Straße, 3. Änderung, Teilbereich Gewerbegebiet GE 1
74	Amundsenstraße/Kirschallee, verbleibende Teilbereiche
97	Großbeerenstraße/Neuendorfer Straße, 1. Änd., Teilb. An der Großbeerenstraße
100-2	Geiselbergstraße/Kossätenweg (OT Golm)
101	Paul-Neumann-Straße
115	Ullrich-Steinhauer-Straße (OT Groß Glienicke)
116	Interessentenweg (OT Groß Glienicke)
133	Großbeerenstraße
135	Potsdamer Straße
136	Zeppelinstraße
137	Heinrich-Mann-Allee
138	Am Schlaatz
139	Slatan-Dudow-Straße
144	Dortustraße/Hoffbauerstraße (Stadtkanal), 1. Änderung/Ergänz. (in Vorbereit.) Schräger Weg (in Vorbereitung)
154	Ketziner Straße/An der Jubelitz (OT Fahrland)
1A	Großer Plan BA 1 A (OT Golm), 1. Änd.+Ergänz., TBe I.d.Feldmark, Am Herzberg
7	Innenbereich, 1. Änderung, Teilbereich Ernst-Thälmann-Park (OT Groß Glienicke)
8D	Teilbereich südliche Verlängerung Uferweg (OT Groß Glienicke)
9	Am Waldfrieden (OT Groß Glienicke)
11 B	Waldsiedlung, Teilbereich B (OT Groß Glienicke)

Vorhabenbezogene Bebauungspläne

-

Sonstige Satzungen nach BauGB

-

**Anlage 4: Bewertung der in Priorität 1 I und 2 I vorgeschlagenen Planverfahren anhand zentraler Handlungsfelder der Stadtentwicklung**

<b>Bebauungsplan Nr. Titel</b>	<b>A Soziale Infrastruktur</b>	<b>B Wohnungsbau</b>	<b>C Gewerbe</b>	<b>D Technische Infrastruktur</b>	<b>E Stadtentwicklungsrelevante Sonderprojekte</b>	<b>Gesamt Zuordnung</b>
2 Horstweg-Süd, 5. Änderung	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: 8 Punkte E 2: E 3:	8 Punkte  E 1
2 Horstweg-Süd, 6. Änderung	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: 6,5 Pkte C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	6,5 Punkte  C 3
18 Kirchsteigfeld, 5. Änderung	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: 7,5 Pkte C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	7,5 Punkte  C 1
18 Kirchsteigfeld, 7. Änderung	A 1: 10 Punkte A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	10 Punkte  A 1
27 Türkstraße, 3. Änderung	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: 7 Punkte E 3:	7 Punkte  E 2

35-2 Südliche Berliner Vorstadt, 1. Änderung, TB WA 2	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4: 5 Punkte	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	5 Punkte  B 4
Kirschallee/Habichtweg	A 1: A 2: 9 Punkte	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	9 Punkte  A 2
112 Campingpark Gaisberg	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: 7 Punkte E 3:	7 Punkte  E 2
113 Pappelallee/ Reiherweg	A 1: 10 Punkte A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	10 Punkte  A 1
119 Medienstadt	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 2: 7 Punkte C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	7 Punkte  C 2
124 Heinrich-Mann- Allee/Wetzlarer Bahn, 1. Änderung, TB Brunnenviertel	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: 7 Punkte C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	7 Punkte  C 1
129 Nördlich In der Feldmark (OT Golm), 1. Änderung, TB Marie-Curie-Ring	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: 8 Punkte E 2: E 3:	8 Punkte  E 1

129 Nördlich In der Feldmark (OT Golm), 2. Änd., TB Cl.-Immerwahr -Str. /M.Curie-Ring	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3: 6 Punkte	6 Punkte  E 3
142 Schulstandort Waldstadt-Süd	A 1: 10 Punkte A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	10 Punkte  A 1
143 Westliche Insel Neu Fahrland	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3: 6 Punkte	6 Punkte  E 3
147 Anbindung Golm/ Golmer Chaussee	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D: 6 Punkte	E 1: E 2: E 3:	6 Punkte  D
149 Michendorfer Chaussee (ehemaliger Poststandort)	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1:7,5 Pkte C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	7,5 Punkte  C 1
150 Am Bisamkiez	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: 6 Punkte B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	6 Punkte  B 3
155 Schulstandort Sandscholle	A 1: 10 Punkte A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	10 Punkte  A 1

156-1 Gewerbeflächen Friedrichspark (Süd)	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5: 5,5 Pkte	D:	E 1: E 2: E 3:	5,5 Punkte  C 5
156-2 Gewerbeflächen Friedrichspark (Mitte/Nord)	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5: 5,5 Punkte	D:	E 1: E 2: E 3:	5,5 Punkte  C 5
157-1 Neue Mitte Golm (Nord- West)	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3: 6 Punkte	6 Punkte  E 3
157-2 Neue Mitte Golm (Süd- Ost)	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3: 6 Punkte	6 Punkte  E 3
159 Pirschheide	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D: 6 Punkte	E 1: E 2: E 3:	6 Punkte  D
160 Westl. Universitätscampus Griebnitzsee	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: 8 Punkte E 2: E 3:	8 Punkte  E 1
161 Seniorenwohnanlage Ketziner Straße (OT Fahrland)	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4: 5 Punkte	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3: 6 Punkte	6 Punkte  E 3

163 Erich-Weinert-Straße/ Wetzlarer Bahn	A 1: 10 Punkte A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	10 Punkte  A 1
164 Sportanlagen Kuhfortdamm (OT Golm)	A 1: A 2: 9 Punkte	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	9 Punkte  A 2
166 Glasmeisterstraße	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: 7 Punkte E 3:	7 Punkte  E 2
167 Schulstandort Ketziner Straße (OT Fahrland)	A 1: 10 Punkte A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4:	D:	E 1: E 2: E 3:	10 Punkte  A 1
169 Gewerbegebiet Trebbiner Straße	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: 7,5 Pkte C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	7,5 Punkte  C 1
170 Klinik Bayrisches Haus	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: 7 Punkte E 3:	7 Punkte  E 2
171 Michendorfer Chaussee/ Am Schießplatz	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: 6,5 Pkte C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	6,5 Punkte  C 3

173 Freiflächensolaranlagen Marquardt/ Satzkorn	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D: 6 Punkte	E 1: E 2: E 3:	6 Punkte  D
175 Marquardter Chaussee/ Am Kanal	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: 7 Punkte E 3:	7 Punkte  E 2
176 Hermannswerder (einfacher Bebauungsplan)	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: 7 Punkte E 3:	7 Punkte  E 2
Feuerwehrstandort westliches Potsdam/Eiche	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: 7 Punkte E 3:	7 Punkte  E 2
8 Seepromenade/Dorfstraße (OT Groß Glienicke), 1. Änderung, TB Am Friedhof/Triftweg	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3: 6 Punkte	6 Punkte  E 3
11 A Waldsiedlung (OT Groß Glienicke), 1. Änderung, TB Nordwest	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3: 6 Punkte	6 Punkte  E 3
11 A Waldsiedlung (OT Groß Glienicke), 1. Änderung/Ergänzung	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D: 6 Punkte	E 1: E 2: E 3: 6 Punkte	6 Punkte  D

19 Ehem. Schießplatz (OT Groß Glienicke)	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3: 6 Punkte	6 Punkte  E 3
22 Am Weinberg (OT Groß Glienicke)	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3: 6 Punkte	6 Punkte  E 3
8 Sport- und Freizeitanlage (OT Neu Fahrland), 1. Änderung	A 1: A 2: 9 Punkte	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	9 Punkte  A 2
Schatullgut Uetz (OT Uetz-Paaren)	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3: 6 Punkte	6 Punkte  E 3
VBP 37 Nahversorgung Potsdamer Straße	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: 7,5 Pkte C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	7,5 Punkte  C 1
VBP 38 Villa Francke	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: 7 Punkte E 3:	7 Punkte  E 2
VBP 39 Wohnen am Stern, Teilbereich A und Teilbereich B	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: 6 Punkte B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3:	6 Punkte  B 3

VBP 41 Wohnmobilstellplatz Marquardt-Süd	A 1: A 2:	B 1: B 2: B 3: B 4:	C 1: C 2: C 3: C 4: C 5:	D:	E 1: E 2: E 3: 6 Punkte	6 Punkte  E 3
--	--------------	------------------------------	--------------------------------------	----	-------------------------------	---------------------



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag  
 Ergänzungsantrag  
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

21/SVV/1121

 öffentlich**Einreicher:** Andreas Menzel (BVB-Freie Wähler)**Betreff:** Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung,  
hier: Prioritätenfestlegung 2022-2023

Erstellungsdatum 22.11.2021

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
21.12.2021	Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen	x	
26.01.2022	SVV		x

**Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:**

Ergänzend möge die STVV zur DS 21/SVV/1121 folgendes beschließen:

In der Begründung zur Beschlussvorlage 21SVV1121 (Anlage 1) ist unter „E 3 Einzelprojekte von Bedeutung für die Ortsteile“ der Punkt:

Bebauungsplan Nr. 11A „Waldsiedlung“ (OT Groß Glienicke), 1. Änderung, TB Nordwest 11

- Nutzungsänderung des Trafohauses in ein Café der Satz ~~Nutzungsänderung des Trafohauses in ein Café~~ zu streichen und durch

- Schaffung neuer Stadtvillen

der Entwicklung gemäß anzupassen wäre.

Eine Ausweisung unter „B4 Sonstiger Wohnungsbau“ sollte geprüft werden.

**Begründung:**

Wie sich im Vorbereitungsprozess der Verwaltung zeigte, geht es nicht, wie anfänglich von Verwaltungsseite und Teilen der Stadtpolitik behauptet, um eine Nutzungsänderung eines Trafohauses, sondern darum, nicht unerhebliche Baurechte für zusätzliche Stadtvillen zu schaffen. Das Trafohaus soll nunmehr nach dem Willen des Planungsbegünstigten wohl abgerissen werden.

Die ursprüngliche Formulierung ist daher dieser Entwicklung anzupassen, um Klarheit für die Potsdamer Öffentlichkeit zu gewährleisten.

gez. Andreas Menzel

\_\_\_\_\_  
Unterschrift



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

## Mitteilungsvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**21/SVV/1274**

**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“.





**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 m<sup>2</sup> 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 Heißgasauskuppung 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 Kramnitz 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 Kramnitz 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 Kramnitz 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 CO<sub>2</sub>-neutral erfolgen. Für die Fossilfreiheit ist ein Entwicklungspfad bis 2040/50 formuliert. Dies erfordert umfangreiche Investitionen der Energie und Wasser Potsdam GmbH in eine eigene Energieversorgung für Krampnitz. Im Weiteren ist zur medientechnischen Erschließung die komplette Neuverlegung von Trinkwasser-, Schmutzwasser- und Regenwassersysteme sowie von Stromkabeln erforderlich. Alle zukünftigen öffentlichen Verkehrsanlagen sind vollständig neu zu errichten.

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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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](http://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](http://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					

<b>Maßnahme A1:</b>	<b>Schaffung neuen Wohnraums</b>
Zielbereich:	Bereitstellung von Wohnraum / Vermarktung
Grundlage:	Grundstücksvergaben/ Grundstückskaufverträge
 <p>Übersicht Wohnen und Entwicklungsbereiche</p>	
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

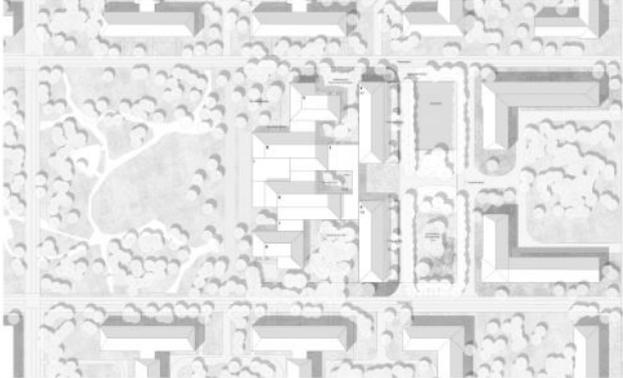
aktueller Zeitplan:	
<u>Vermarktung Wohnbauflächen</u>	
10/2021	Vermarktungsstart L-Gebäude M.K9/ M.K10
2./3. Quartal 2022	Vermarktung weiterer Wohnungsbauten im Entwicklungsbereich
<u>erste Bauvorhaben der DW</u>	
Anfang 2020	Start erster Altlastensanierungsmaßnahmen
2024	Einzug erster Bewohner
Kosten: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

Stand: Statusbericht 01.12..2021

<b>Maßnahme A2:</b>	<b>Gewerbeentwicklung</b>
Zielbereich:	Bereitstellung von Wohnraum und Arbeitsplätzen / Vermarktung
Grundlage:	Grundstücksvergaben/ Grundstückskaufverträge
 <p>Übersicht Gewerbe und Entwicklungsbereiche</p>	
Erläuterung/ Sachstand:	Zu Schaffung von Arbeitsplätzen werden in Kramnitz ca. 156.000 m <sup>2</sup> 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

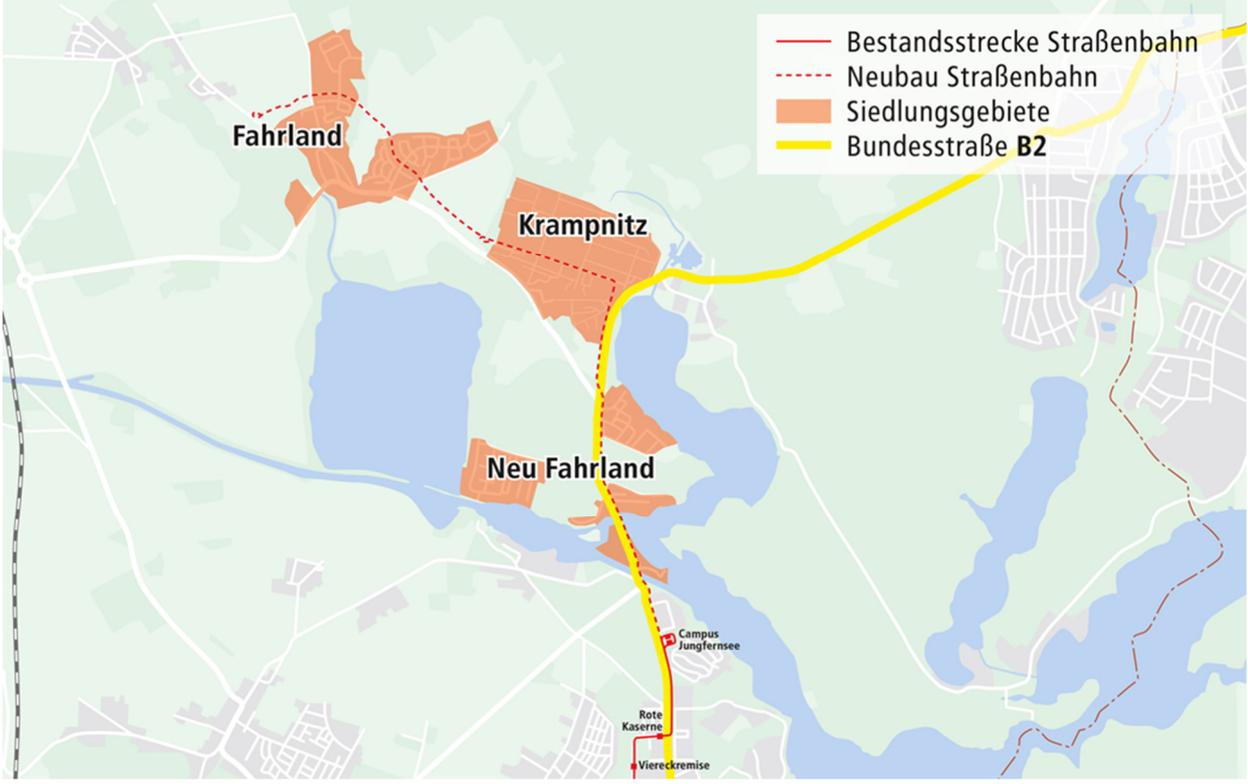
<b>Maßnahme B1:</b>	<b>Erste Grundschule mit Hort und Kita</b>
Zielbereich:	Bereitstellung sozialer und kultureller Infrastruktur
Grundlage:	hochbauliches und freiraumplanerisches Wettbewerbsverfahren
	
Lageplan mit Gebäudeentwurf AFF architekten	Perspektive Eingangsbereich AFF architekten
Erläuterung/ Sachstand:	<p>Unter Einbeziehung von 2 denkmalgeschützten Bestandsgebäuden soll eine 3-zügige Grundschule 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 m<sup>2</sup>, unterteilt in ca. 3.500 m<sup>2</sup> Nutzfläche für die Grundschule, ca. 900 m<sup>2</sup> Nutzfläche für den Hort, ca. 800 m<sup>2</sup> Nutzfläche für die Kindertagesstätte und ca. 1.400 m<sup>2</sup> Nutzfläche für den Neubau einer Zweifach-Sporthalle.</p>
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

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

<b>Maßnahme C2:</b>	<b>Straßenbahnerweiterung Nord TP1 + 2</b>
Zielbereich:	Verkehrerschließung Nord
Grundlage:	SVV-Beschluss 19/SVV/0023 Rahmenvereinbarung LHP/ETP/SWP vom 29.07.2015 Finanzierungsvereinbarung LHP/ViP/ETP vom 18.10.2017/10.11.2017
 <p>The map shows the geographical context of the streetcar extension project. It features several residential areas (Siedlungsgebiete) highlighted in orange: Fahrland, Krampnitz, and Neu Fahrland. A legend in the top right corner identifies the symbols used: a solid red line for 'Bestandsstrecke Straßenbahn' (existing streetcar line), a dashed red line for 'Neubau Straßenbahn' (new streetcar line), orange shading for 'Siedlungsgebiete' (residential areas), and a thick yellow line for 'Bundesstraße B2'. The map also shows the Campus Jungfernssee, Rote Kaserne, and Viereckremise. A blue line represents a water body, and a grey line represents a railway track.</p>	
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 Jungfernssee – 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)	

<p>2022 - 2023: Planfeststellungsverfahren (TP1, BA0)  2023: Ausschreibung der Bauleistungen (TP1, BA0)  2024 - 2025: Bauausführung (TP1, BA0)</p> <p><u>Planung TP1 BA1/2 + TP2:</u></p> <p>2020 - 2022: Fertigstellung Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie Gutachten (TP1, BA1 + TP2)  2022 - 2024: Planfeststellungsverfahren und GVFG-Förderantrag (TP1, BA1 + TP2)</p> <p><u>Bau TP1 (bis Krampnitz West):</u></p> <p>2025: Ausschreibung der Bauleistungen (TP1)  2025 – 2029: Bauausführung (TP1)</p> <p><u>Bau TP2 (bis Fahrland Schule):</u></p> <p>ab 2030: Ausschreibung der Bauleistung (TP2)  2031 – 2033: Bauausführung (TP2)</p>	
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

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

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

Stand: Statusbericht vom 01.12.2021

<b>Maßnahme C4:</b>	<b>Fahrzeugbeschaffung Tram</b>
Zielbereich:	Verkehrerschließung Nord
Grundlage:	Finanzierungsvereinbarungen LHP-SWP/ViP
Erläuterung/ Sachstand:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Optionen von 3 (Busvorlaufbetrieb) und 5 (Tramerweiterung bis Krampnitz West) zusätzlichen Fahrzeugen im Rahmen der aktuellen Fahrzeugbeschaffung von 25 Fahrzeugen</li> <li>- Ausschreibungsverfahren läuft</li> <li>- Finanzierung in Abstimmung</li> </ul>
verantwortlicher Projektpartner:	SWP/ViP
<b>aktueller Zeitplan:</b>  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:	

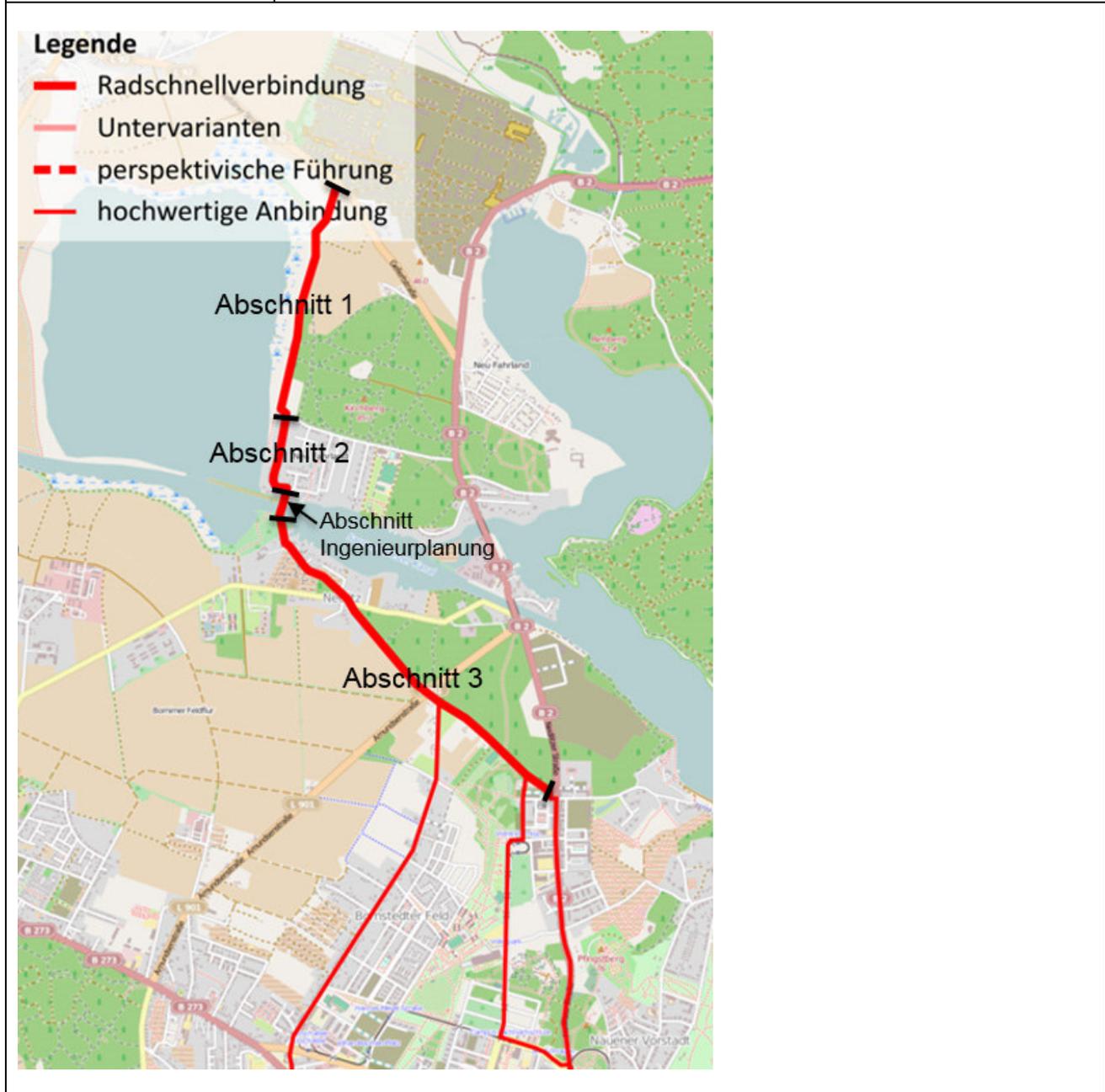
Stand: Statusbericht vom 01.12.2021

<b>Maßnahme C5:</b>	<b>Mobilitätsdrehscheibe Bhf. Marquardt</b>
Zielbereich:	Verkehrerschließung Nord
Grundlage:	P+R Konzept 2015 (15/SVV/0580)
	
Erläuterung/ Sachstand:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 100 KFZ-Stellplätze/ Erweiterungsfläche für weitere 100 Fahrzeuge</li> <li>• 40 Fahrradabstellplätze/ Erweiterungsfläche für weitere 40 Fahrräder</li> <li>• Zufahrten zur B 273</li> <li>• Ladeinfrastruktur E-Mobilität</li> <li>• Bushaltestelle mit 2 Busbahnsteigen + 3 Warte-/Ruhestellen</li> <li>• Begrünung mit Bäumen und Sträuchern</li> <li>• Prüfung erforderliche Ausstattungselemente, wie Toiletten, Bänke, Abfallbehälter, Sonnenschutz</li> </ul>

verantwortlicher Projektpartner:	LHP/4 – mit Kontakt zur DB AG und Grunderwerb	
aktueller Zeitplan:	Ausschreibung Planungsleistungen Juli/August 2019 Beauftragung Planungsleistungen September 2019 Vermessung bis Ende 2019 Vorplanung bis Juni 2020 Grunderwerb/Bauerlaubnisvertrag 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

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



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

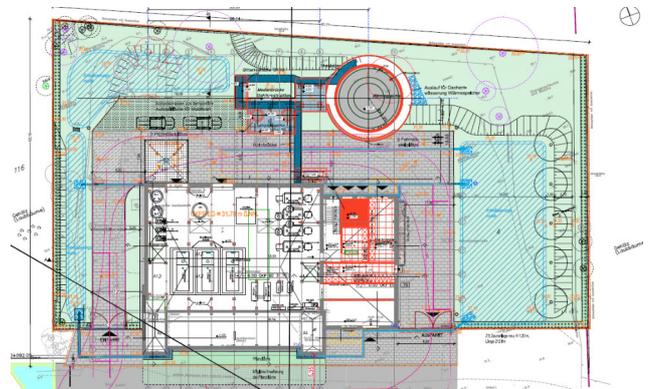
	<p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ingenieurplanung der Brücke über den Sacrow-Paretzer Kanal (in Vorbereitung)</li> <li>- Ingenieurplanung Abschnitt 1 - Am Fahrländer See (in Vorbereitung)</li> <li>- Abschnitt 2 - Ringstraße und Abschnitt 3 - Fahrländer Damm - Am Golfplatz nach Vorlage der ingenieurtechnischen Planungen</li> </ul>
verantwortlicher Projektpartner:	LHP/4
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

<b>Maßnahme D1:</b>	<b>Energiezentrale Heizhaus (Gebäudesanierung und Errichtung BHKW, Spitzenlastkessel, Wärmespeicher)</b>
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
<p>aktueller Zeitplan:</p> <p>04/2021                      Erteilung BImSchG</p> <p>05/2021                      Widerspruchsverfahren BUND gegen BImSchG</p> <p>ab 07/2022                    Prüfung Widerspruchsverfahren durch LfU / Nachreichung naturschutzrechtlicher Gutachten durch die EWP</p> <p>09/2021                      Aussetzen der Sanierungsmaßnahmen wegen des Maßnahmenendes der Hüllensanierung nach dem Ende der Förderperiode NESUR</p>	
Kosten:	<p>Gebäudehülle (ETP): 3,10 Mio. Euro-</p> <p>Ausbau (EWP): 1,46 Euro</p> <p>Ausstattung (EWP): 12,00 Mio. Euro</p>
Finanzierung:	<p>Gebäudehülle (ETP): NESUR-Förderung und Eigenmittel</p> <p>Nutzerspezifischer Ausbau und Ausstattung (EWP): mit anteiliger Förderung EEG, KfW, REN+</p>
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 01.12.2021

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

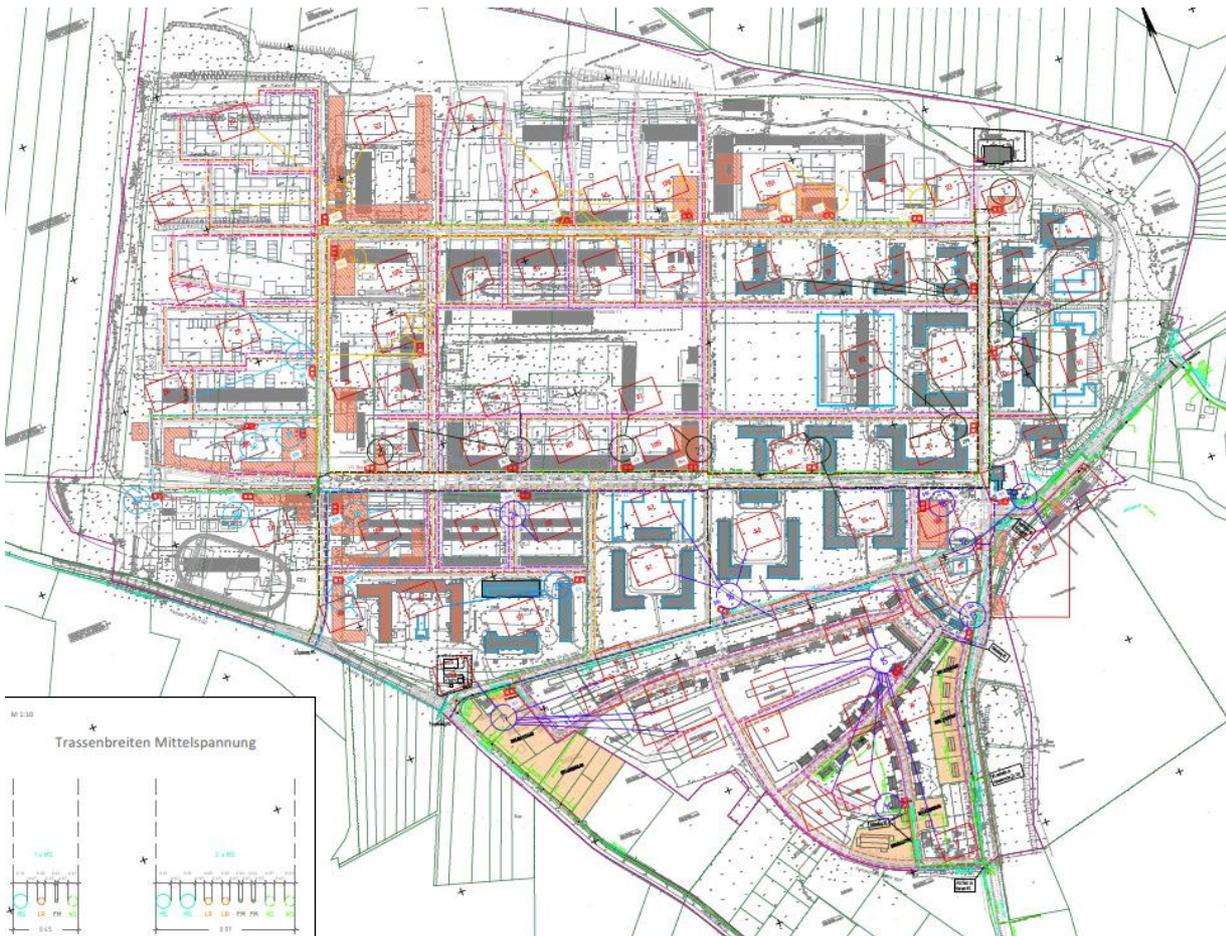

**Bauabschnitte Erschließung**

- 1. Bauabschnitt
- 2. Bauabschnitt
- 3. Bauabschnitt
- 4. bis 13. Bauabschnitt

Übersicht Erschließungsmaßnahmen

Erläuterung/ Sachstand:	<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>
verantwortlicher Projektpartner:	ETP/ EWP
aktueller Zeitplan:	<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>
Kosten:	ca. 125 Mio. €
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme EWP (V+E Vertrag)
Umsetzungsstand:	

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



Übersichtsplan Elt (Stand Vorplanung)



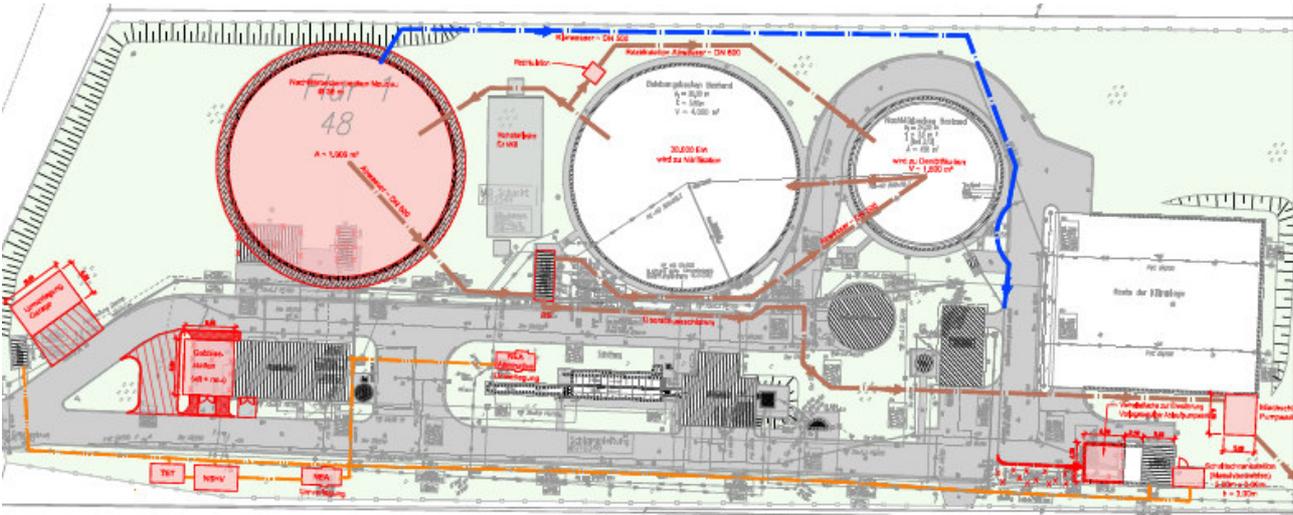
Übersichtsplan Nahwärme (Stand Vorplanung)



Übersichtslageplan Gas

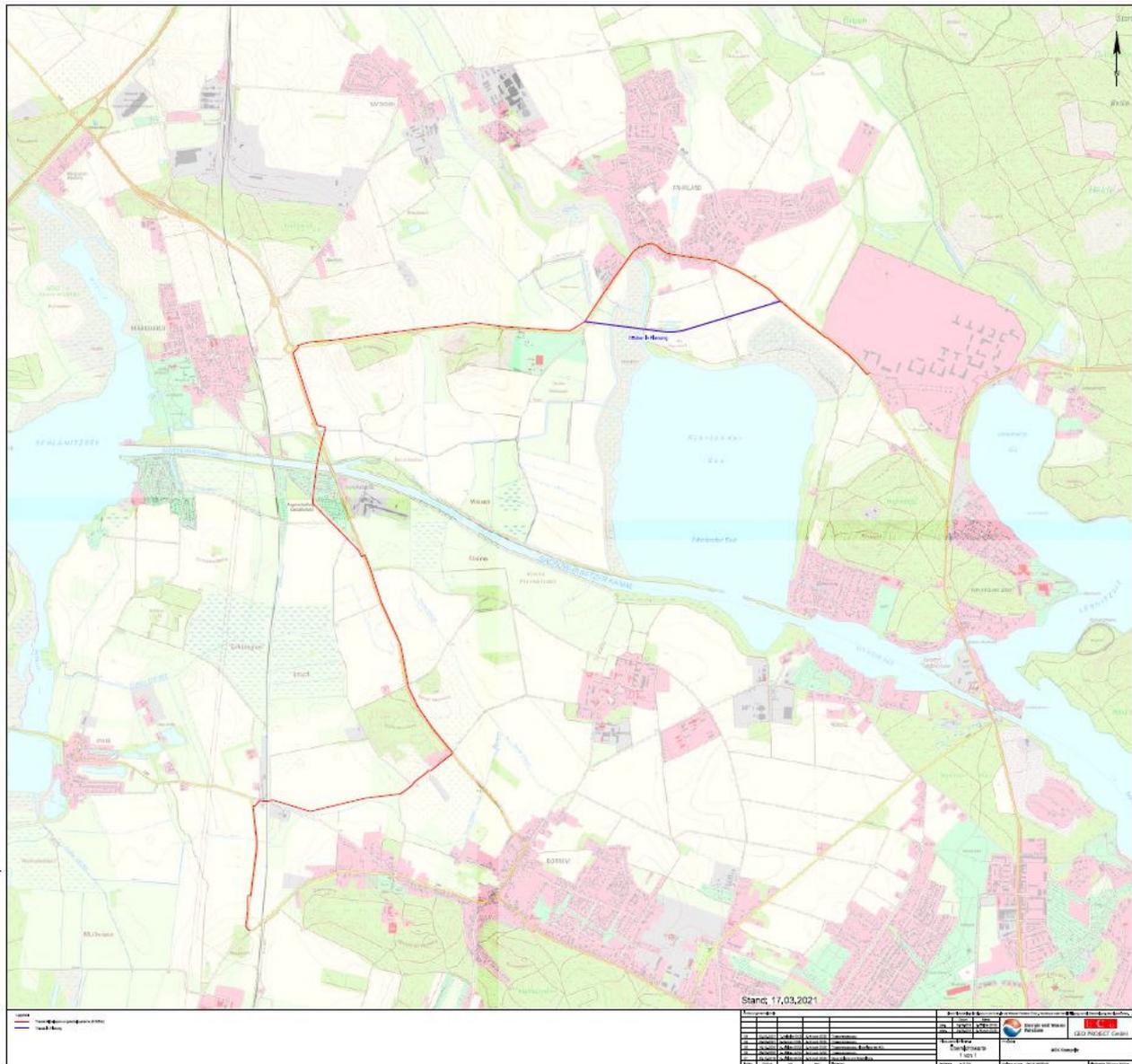
Erläuterung/ Sachstand:	<p>Die Vorplanung für das Gesamtgebiet wurde, mit Ausnahme des 2. BA (Bergviertel), durch die Arge Erschließungsplanung Krampnitz im Mai 2020 abgeschlossen. Die Entwurfsplanung für den 1. BA liegt seit Dezember 2020 vor.</p> <p>Nach Aufstellung und Bestätigung der Masterplanung 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>																								
verantwortlicher Projektpartner:	für Gas und Eit: NGP dienstleistend vertreten durch SWP/EWP für Nahwärme: SWP/ EWP																								
aktueller Zeitplan:	<table border="0"> <tr> <td><u>1.BA:</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>Entwurfsplanung 1.BA</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>Beginn bodenarchäologische Grabungen</td> </tr> <tr> <td>4. Quartal 2021</td> <td>Baubeginn 1. BA; VE 05 und VE 04</td> </tr> <tr> <td>1. Quartal 2022</td> <td>Baubeginn 1. BA; VE 02</td> </tr> <tr> <td><u>2. BA:</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2. Quartal 2022</td> <td>Vorplanung 2. BA (nach Aufstellung und Bestätigung der Masterplanung Bergviertel)</td> </tr> <tr> <td>ab 2024</td> <td>Baubeginn 2. BA</td> </tr> <tr> <td><u>3. BA:</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>Beginn bodenarchäologische Grabungen</td> </tr> <tr> <td>IV. Quartal 2021</td> <td>Abschluss der Entwurfsplanung</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>Baubeginn 3. BA (nach Umsetzung der beauftragten natur- und artenschutzrechtlichen Maßnahme sowie Abschluss der Abbruchmaßnahmen)</td> </tr> </table>	<u>1.BA:</u>		2020	Entwurfsplanung 1.BA	2021	Beginn bodenarchäologische Grabungen	4. Quartal 2021	Baubeginn 1. BA; VE 05 und VE 04	1. Quartal 2022	Baubeginn 1. BA; VE 02	<u>2. BA:</u>		2. Quartal 2022	Vorplanung 2. BA (nach Aufstellung und Bestätigung der Masterplanung Bergviertel)	ab 2024	Baubeginn 2. BA	<u>3. BA:</u>		2021	Beginn bodenarchäologische Grabungen	IV. Quartal 2021	Abschluss der Entwurfsplanung	2022	Baubeginn 3. BA (nach Umsetzung der beauftragten natur- und artenschutzrechtlichen Maßnahme sowie Abschluss der Abbruchmaßnahmen)
<u>1.BA:</u>																									
2020	Entwurfsplanung 1.BA																								
2021	Beginn bodenarchäologische Grabungen																								
4. Quartal 2021	Baubeginn 1. BA; VE 05 und VE 04																								
1. Quartal 2022	Baubeginn 1. BA; VE 02																								
<u>2. BA:</u>																									
2. Quartal 2022	Vorplanung 2. BA (nach Aufstellung und Bestätigung der Masterplanung Bergviertel)																								
ab 2024	Baubeginn 2. BA																								
<u>3. BA:</u>																									
2021	Beginn bodenarchäologische Grabungen																								
IV. Quartal 2021	Abschluss der Entwurfsplanung																								
2022	Baubeginn 3. BA (nach Umsetzung der beauftragten natur- und artenschutzrechtlichen Maßnahme sowie Abschluss der Abbruchmaßnahmen)																								
Kosten:	Gesamtkosten: 2.140+18.387= 20.527 T€ (Planung + Baukosten nach KS der VP)																								
Finanzierung:	EWP, z. T. aus Zuwendungsprogramm REN+																								
Umsetzungsstand:																									

Stand: Statusbericht 01.12.2021

<b>Maßnahme D4:</b>	<b>Erweiterung Kläranlage Satzkorn</b>
Zielbereich:	Versorgung und Erschließung
Grundlage:	Rahmenvereinbarung vom 29.07.2015 Kooperationsvereinbarung vom 20.07.2018 V+E Vertrag
	
Lageplanauszug Kläranlage Satzkorn	
Erläuterung/ Sachstand:	Zur Entsorgung der im Einzugsgebiet anfallenden Abwässer muss die KA Satzkorn von derzeit 10.000 EW auf 30.000 EW erweitert werden. Das Projekt Erweiterung KA Satzkorn befindet sich derzeit in der Entwurfsplanung. Das Genehmigungsverfahren wird zuständigkeitshalber durch die LHP abgewickelt.
verantwortlicher Projektpartner:	SWP/EWP
aktueller Zeitplan: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2021 Entwurfs- und Genehmigungsplanung</li> <li>- 2021-2022 Genehmigungsverfahren + LP5 und 6</li> <li>- 2023-2024 Baumaßnahme</li> </ul>	
Kosten:	ca. 15 Mio. Euro
Finanzierung:	V+E - Vertrag
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 01.12.2021

<b>Maßnahme D5:</b>	<b>Äußere Elektroversorgung</b>
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"> <li>- NGP MS - Netzerweiterung</li> <li>- Prognoseberechnung / Aktualisierung mit den Ergebnissen des 2. Masterplanes (Bergviertel) eines baufeldspezifischen Baukostenzuschlages (BKZ) auf Basis der Vorplanung im 2-3.Quartal 2021 geplant</li> </ul>
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 01.12.2021

<b>Maßnahme D6:</b>	<b>Regenerative Energieerzeugung (Geothermie, Solarthermie, Abwasserwärmerückgewinnung)</b>
Zielbereich:	Versorgung und Erschließung
Grundlage:	Rahmenvereinbarung vom 29.07.2015 Kooperationsvereinbarung vom 20.07.2018, 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 Solarthermieanlagen 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
<p>aktueller Zeitplan:</p> <p>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+</p>	
Kosten:	<p>Geothermie: 1.777 T€ Solarthermie: noch nicht ermittelt Abwasserwärmerückgewinnung: 650 T€</p>
Finanzierung:	<p>Geothermie: offen Abwasserwärmerückgewinnung: offen Solarthermie: offen</p>
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht vom 01.12.2021

<b>Maßnahme E1:</b>	<b>Masterplanung</b>
Zielbereich:	Bauleitplanung und Städtebau
Grundlage:	Städtebauliche Wettbewerbsverfahren
 <p data-bbox="161 1055 767 1088">Übersicht Masterplanung und Masterplanung Bergviertel</p>	
Erläuterung/ Sachstand:	<p data-bbox="483 1160 1449 1361">Die Masterplanung für das neue Stadtquartier im Entwicklungsbereich Krampnitz beinhaltet Grundlagenplanungen zu Themen wie Städtebau, Freianlagen, Mobilität, sozialer Infrastruktur und dem angestrebten Nutzungsmix von Wohnen und Gewerbe. Dabei ist die Schaffung von dringend benötigtem neuem Wohnraum für Potsdamerinnen und Potsdamer ein grundlegendes Ziel.</p> <p data-bbox="483 1413 1449 1581">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 data-bbox="483 1632 1449 1731">2019 begann das städtebauliches Wettbewerbsverfahren für die Erarbeitung des Masterplans für das Bergviertel, welches mittlerweile abgeschlossen ist.</p>
verantwortlicher Projektpartner:	ETP

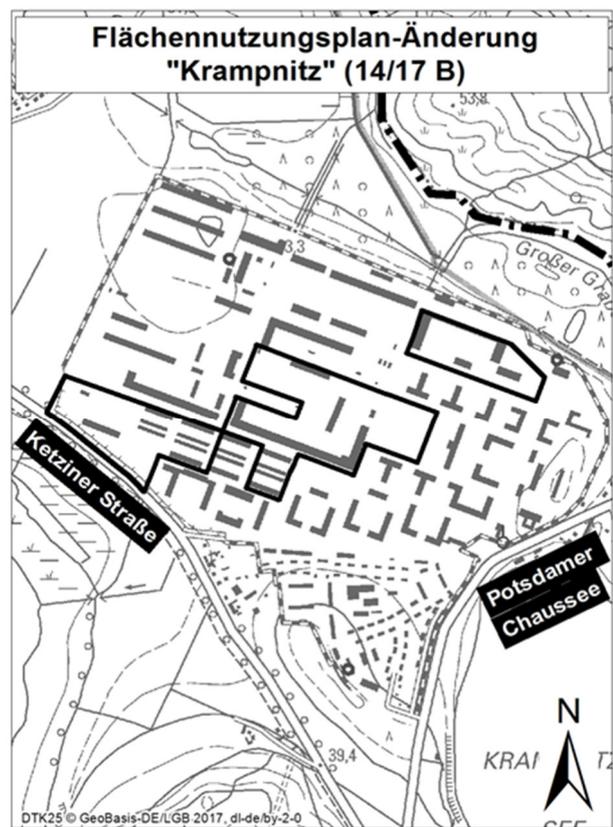
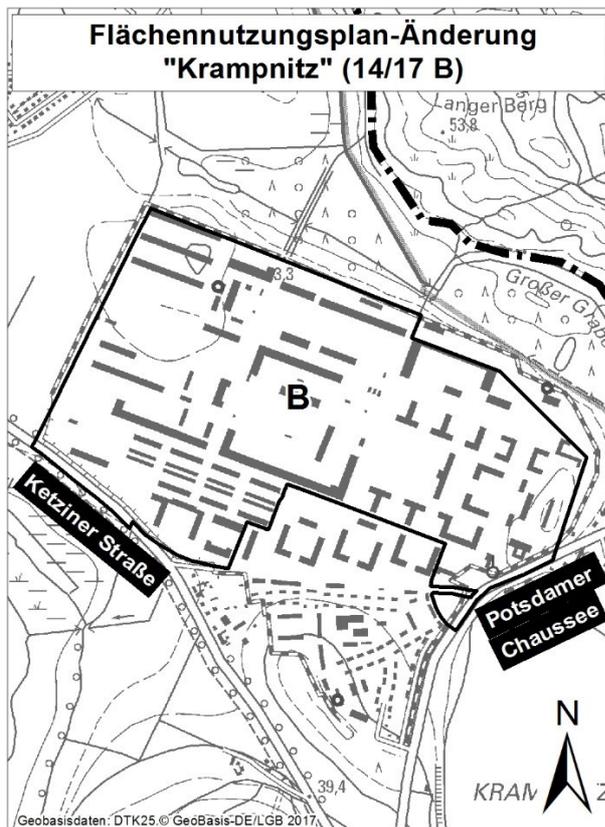
aktueller Zeitplan:	
abgeschlossen	Bearbeitung der Masterplanung Bergviertel
ab 1. Quartal 2022	Einbringung der Masterplanung Bergviertel in die SVV
Kosten:	ca. 200.000 Euro (Masterplanung Bergviertel)
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 01.12.2021

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

Stand: Statusbericht vom 01.12.2021

<b>Maßnahme E3:</b>	<b>FNP-Änderungen „Krampnitz“ (14/17)</b>
Zielbereich:	Bauleitplanung und Städtebau
Grundlage:	Beschluss Entwicklungssatzung (13/SVV/0253) präzisierender 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

<b>Maßnahme E4:</b>	<b>Bauleitplanverfahren</b>
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>

Erläuterung/ Sachstand:	<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"> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-1 „Klinkerhöfe Süd“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-2 „Bergviertel“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-3 „Klinkerhöfe Nord“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-4 „Klinkerhöfe Ost“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-5A „Eingangsbereich an der Bundesstraße 2“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-5B „Uferpark“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-6 „Park/Luch/Feldflur“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-7A „Südliches Zentrum West“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-8 „Schule“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-9 „Heidequartier“</li> </ul> <p>Die Entwicklungsstufe III (Kramnitz_10.000) umfasst zusätzlich folgende Teil-Bebauungspläne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-7B „Zentrum West“</li> <li>- Bebauungsplan Nr. 141-10 „Schau ins Land“</li> </ul> <p>Bauvorhaben können auf der Grundlage des § 33 (1) BauGB vor dem Satzungsbeschluss genehmigt werden, wenn die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung durchgeführt wurde, anzunehmen ist, dass das Vorhaben den künftigen Festsetzungen des Bebauungsplans nicht entgegensteht und die Erschließung gesichert ist.</p> <p>Danach bestehen Baurechte innerhalb der Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 141-5A (Satzungsbeschluss vom 06.03.2019, 19/SVV/0050) sowie Nr. 141-1 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>
verantwortlicher Projektpartner:	ETP

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“<br>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   |

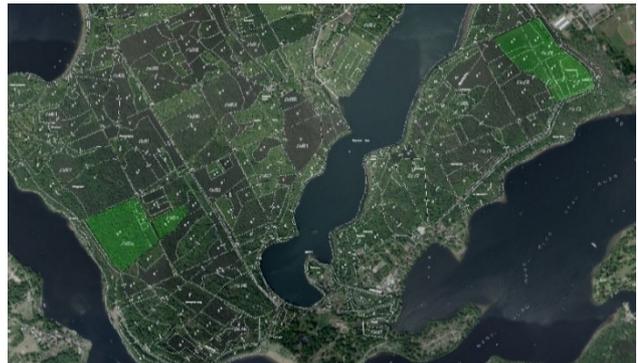
<b>Die Bebauungspläne Nr. 7B „Zentrum West“ und Nr. 141-10 „Schau ins Land“ folgen, sobald der Planfeststellungsbeschluss für die Verlängerung der Straßenbahn-Linie 96 bis nach Krampnitz vorliegt.</b>	
Kosten:	insgesamt ca. 1,3 Mio. € inkl. Gutachten
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 01.12.2021

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



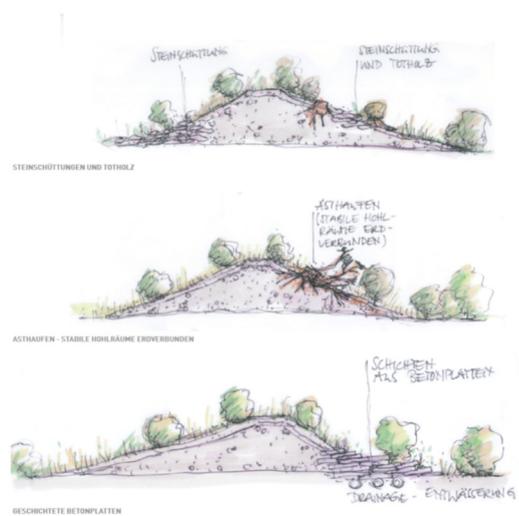
Ehemalige Deponie Golm (Ersatzfläche)



Königswald (Ersatzflächen Waldameise)



Fledermausersatzquartier (bat house)



Prinzipskizze Limes Büro FUGMANN JANOTTA PARTNER



Waldameisen



Zauneidechse



Fledermäuse

<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:	
<b>Waldameisen</b>	
ab II 2021	Umsiedlungsmaßnahmen geschützte Waldameisen in den Königswald
<b>Fledermäuse</b>	
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
<b>Limes</b>	
IV 2021	Beginn VgV-Verfahren/ Wettbewerb
<b>Zauneidechsen</b>	
2021	Umsiedlungsmaßnahmen von Zauneidechsen auf die Deponie Golm
<b>Heidelerche</b>	
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

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

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

Stand: Statusbericht 01.12.2021

<b>Maßnahme E9:</b>	<b>Waldumwandlung</b>
Zielbereich:	Bauleitplanung und Städtebau
Grundlage:	Entwicklungssatzung
 <p><b>Legende</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Entwicklungsbereich Krampnitz</li> <li>— Bestandsgebäude</li> <li>Waldeigenschaft gemäß LWaldG Bbg</li> <li>Jahr der Feststellung</li> <li>2018</li> <li>2019</li> </ul> <p>Übersicht Waldumwandlung</p>	
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

<b>Maßnahme E10:</b>	<b>Rückbau Technikbereiche</b>
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-einrichtungsf lächen errichtet. Anfallende Rückbaumaterialien werden nach Beprobung entsorgt</p>
verantwortlicher Projektpartner:	ETP
aktueller Zeitplan:	
03/2020 – 09/2021	Rückbau Technikbereich 1
01/2021 – 04/2022	Rückbau Technikbereich 2
Kosten:	ca. 15,4 Mio. Euro

Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 01.12.2021

<b>Maßnahme F1:</b>	<b>Forum</b>
Zielbereich:	Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung
Grundlage:	Treuhändervertrag



Ausschnitt Homepage

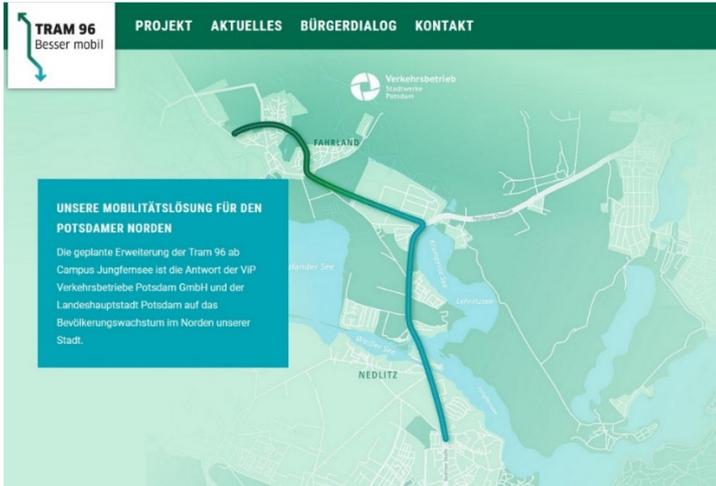
Erläuterung/ Sachstand:	<p>Nach einer längeren pandemiebedingten Pause fanden im Jahr 2021 das 14. Forum am 20.04.2021, das 15. Forum am 16.06.2021 und das 16. Forum am 01.09.2021 statt. Basierend auf den Erfahrungen aus dem Jahr 2021 mit neuen digitalen und hybriden Formaten findet gegenwärtig eine 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>								
verantwortlicher Projektpartner:	ETP								
<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								
Kosten:	Teil der Maßnahme Öffentlichkeitsarbeit								
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme								
Umsetzungsstand:									

Stand: Statusbericht 01.12.2021

<b>Maßnahme F2:</b>	<b>Homepage / Führungen / Veranstaltungen</b>
Zielbereich:	Öffentlichkeitsarbeit
Grundlage:	Treuhändervertrag
 <p>Ausschnitt Homepage</p>	

Erläuterung/ Sachstand:	<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>
verantwortlicher Projektpartner:	ETP
aktueller Zeitplan:	<p>2022</p> <p>Kostenfreie öffentliche Führungen durch den Entwicklungsbereich Krampnitz</p> <p>Die Planung und Umsetzung der Maßnahmen erfolgen fortlaufend.</p>
Kosten:	430.000 Euro in 2022
Finanzierung:	Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme
Umsetzungsstand:	

Stand: Statusbericht 01.12.2021

<b>Maßnahme F3:</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit zur Tram-Trasse</b>
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
<b>aktueller Zeitplan:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Online-Dialog erfolgreich durchgeführt</li> <li>- Vorbereitung Kommunikation eigenes Planfeststellungsverfahren Nedlitzer Str. (TP1, BA0)</li> </ul>	
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.

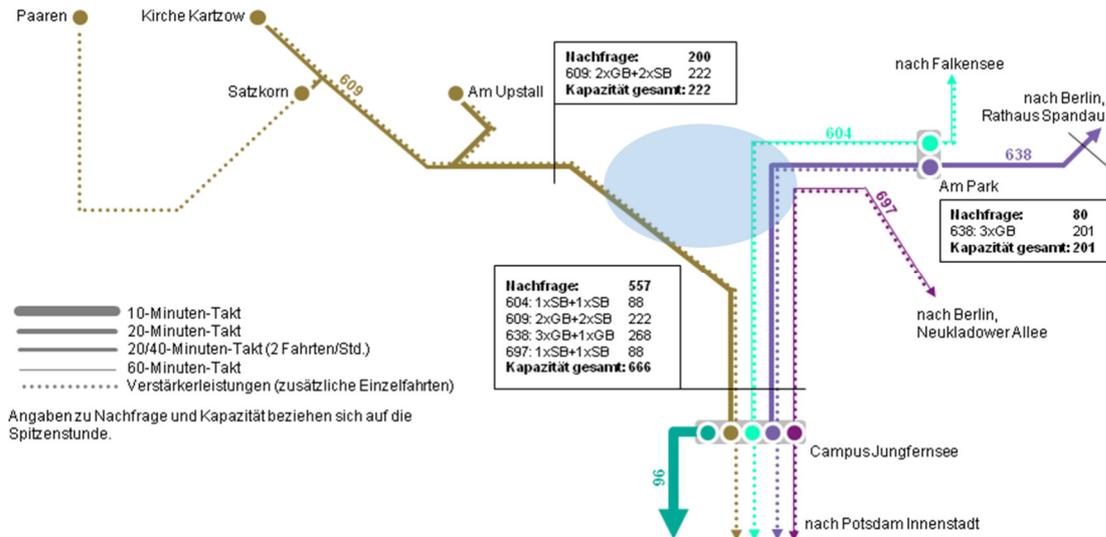
Entsprechend hat die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam in ihrer Sitzung am 05.06.2013 für das Areal der ehemaligen Kaserne Krampnitz eine Entwicklungssatzung auf der Grundlage der Ergebnisse vorbereitender Untersuchungen beschlossen. Im Weiteren wurden die Entwicklungsziele der 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 CO<sub>2</sub>-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
<b>0</b>	560	<b>666</b>	200	<b>222</b>	80	<b>201</b>
<b>1.000</b>	640	<b>913*</b>	200	<b>335</b>	90	<b>268</b>
<b>2.000</b>	720	<b>1.047*</b>	200	<b>335</b>	100	<b>268</b>
<b>3.000</b>	800	<b>1.047*</b>	200	<b>335</b>	110	<b>268</b>
<b>4.000</b>	890	<b>1.047*</b>	200	<b>335</b>	120	<b>268</b>
<b>5.000</b>	970	<b>1.047*</b>	200	<b>335</b>	130	<b>268</b>

\* 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)

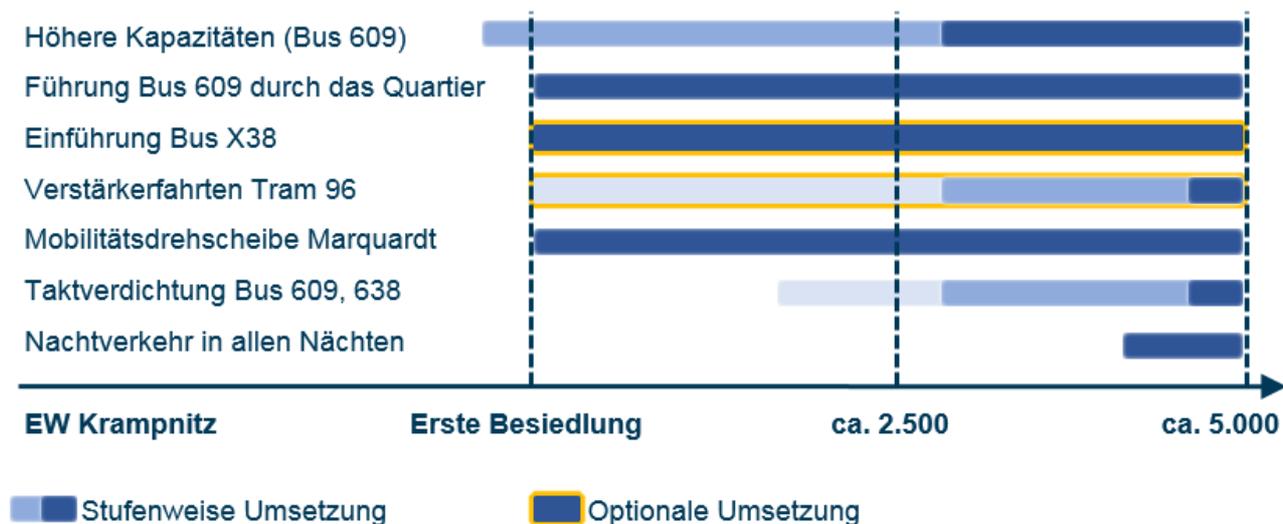
Des Weiteren werden die Kapazitäten auf der Buslinie 609 erhöht, indem sukzessive alle Fahrten auf den Einsatz von Gelenkbussen umgestellt werden.

**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	<b>Erhöhung der Kapazitäten auf den Buslinien 609 und N15</b>	Vermehrter Einsatz von Gelenkbussen auf der Buslinie 609, Ersatz des Linientaxis durch einen Midibus auf der Buslinie N15
Dezember 2022	<b>Inbetriebnahme der Mobilitätsdrehscheibe Marquardt</b>	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)	<b>Einführung einer neuen Buslinie X38 (optional)</b>  (5 Fahrten/h)	Das Angebot der Buslinie 638 zwischen Campus Jungfernsee und Rathaus Spandau wird durch eine stündlich verkehrende Expressbuslinie X38 ergänzt
	<b>Inbetriebnahme der Haltestelle „Krampnitz Ost“</b>  (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.
	<b>Verstärkung Tram 96 (optional)</b>  (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)	<b>Neue Linienführung der Linien 609 und N15</b>  (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)	<b>Taktverdichtung und Verlängerung des Bedienzeitraums auf der Buslinie 609</b>  (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)	<b>Veränderter Fahrzeugeinsatz auf der Buslinie 609</b>	Die Buslinie 609 wird ausschließlich mit Gelenkbussen bedient.
	<b>Weitere Verstärkung der Tramlinie 96</b>	Auf der Tramlinie 96 wird eine weitere Verstärkerfahrt in der Spitzenstunde ab Campus Jungfernsee eingesetzt.
	<b>Angebotsausweitung auf der Buslinie 638</b>	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)	<b>Ausweitung des Nachtverkehrs auf alle Nächte</b>	Die Linie N15 verkehrt in allen Nächten.
4.500 Einwohner (vsl. Dezember 2027)	<b>Weitere Verstärkung der Tramlinie 96</b>	Auf der Tramlinie 96 wird eine weitere Verstärkerfahrt in der Spitzenstunde ab Campus Jungfernsee eingesetzt.
	<b>Taktverdichtung auf den Linien 609 und 638</b>	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 Subunternehmerleistungen, 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:

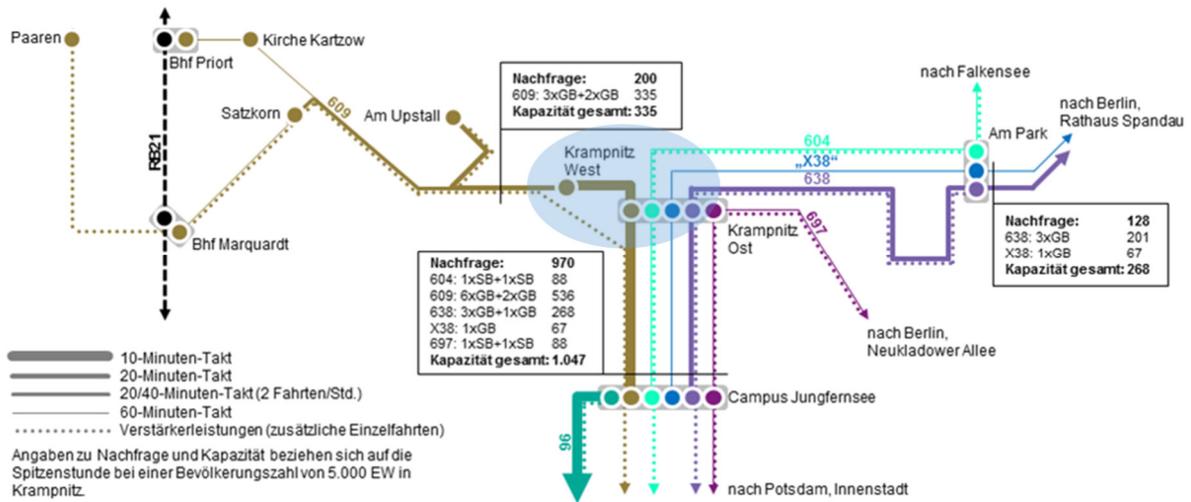
- Taktverdichtung auf den Linien 609 und 638
- Einsatz größerer Fahrzeuge auf der Linie 609
- Inbetriebnahme der Mobilitätsdrehscheibe Marquardt
- Fortführung der Planung einer Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden
- Prüfung weiterer Expressbuslinien
- Durchgehender Nachtverkehr auf der Straßenbahnlinie 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.



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

# 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 CO<sub>2</sub>-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).

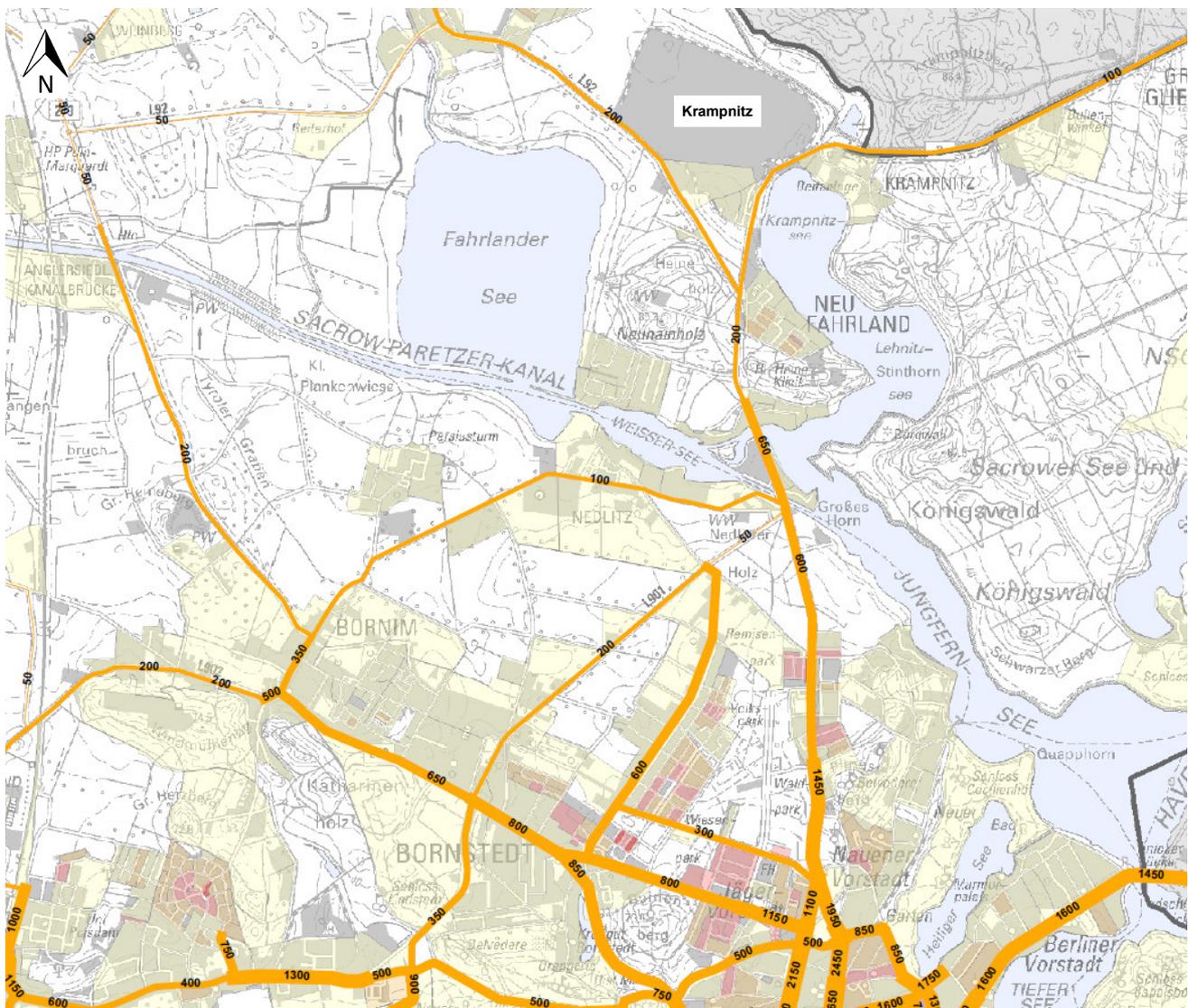


ABBILDUNG 1: TÄGLICHE RADVERKEHRSMENGEN GEMÄß RADVERKEHRSKONZEPT 2017 DER LH POTSDAM

### 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 <sup>2</sup> ]	Bruttogeschoss- fläche [m <sup>2</sup> ]	Bruttogeschoss- fläche [m <sup>2</sup> ]
Entwicklungs- stufe 1	<b>3.800</b>	<b>3 / 380</b>	<b>1</b>	<b>1.000</b>	<b>19.744 / 26.000</b>	<b>44.000</b>
Entwicklungs- stufe 2	<b>5.000</b>	<b>3 / 380</b>	<b>1</b>	<b>1.000</b>	<b>35.040 / 56.000</b>	<b>44.000</b>
Entwicklungs- stufe 3	<b>10.000</b>	<b>7 / 880</b>	<b>3</b>	<b>5.000</b>	<b>56.970 / 81.000</b>	<b>44.000</b>

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	<b>400-900</b>	<b>1400-1900</b>	<b>200-700</b>
Entwicklungs- stufe 2	<b>900-1.400</b>	<b>2.400-2.900</b>	<b>500-1000</b>
Entwicklungs- stufe 3	<b>2.300-2.800</b>	<b>4.700-5.200</b>	<b>1.200-1.700</b>

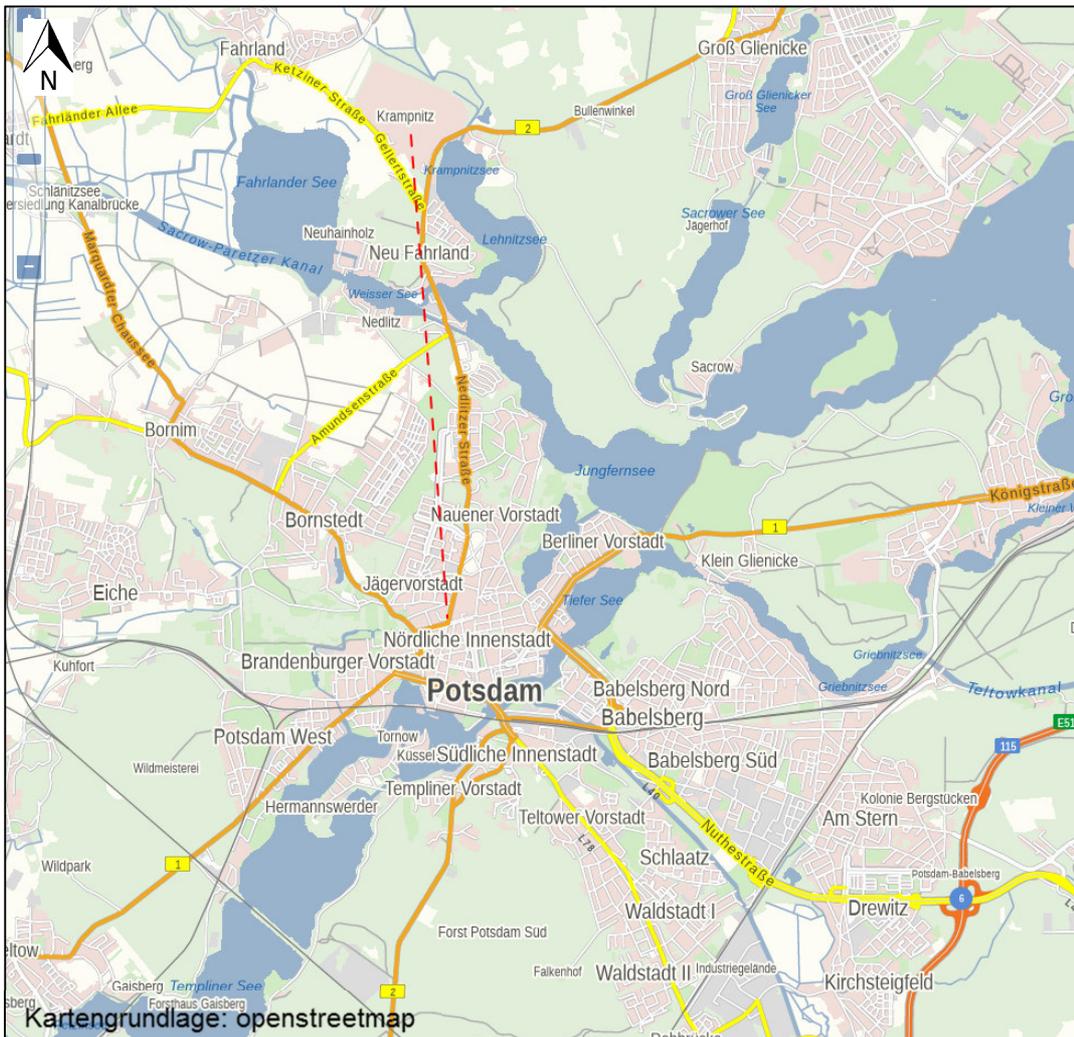
## 4. Attraktivität des Radverkehrsangebots

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:

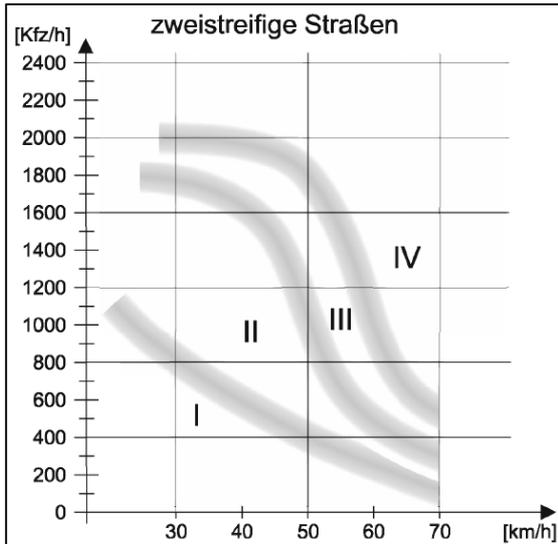
### Direktheit



**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 STRABEN 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
Einrichtungsradweg	Regelmaß	2,00 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(1,60 m)
beidseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	2,50 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,00 m)
einseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	3,00 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,50 m)
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, 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:

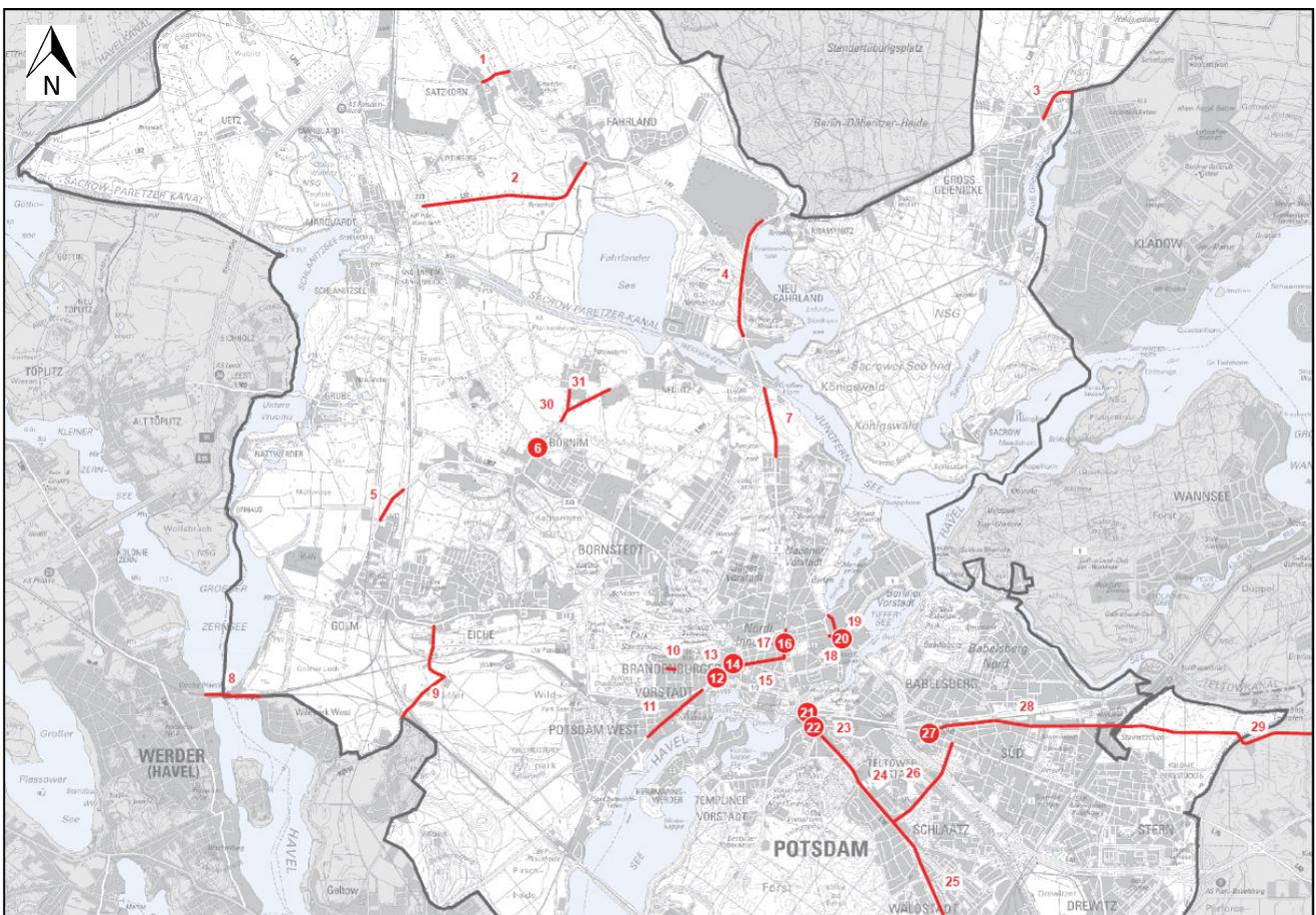
- Zeppelinstraße zwischen Luisenplatz und Kastanienallee (3.500 – 4.000 Radfahrer/Tag)
- Friedrich-Engels-Straße zwischen Leipziger Dreieck und Zufahrt L 40 (2.500 – 3.800 Radfahrer/Tag)

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.

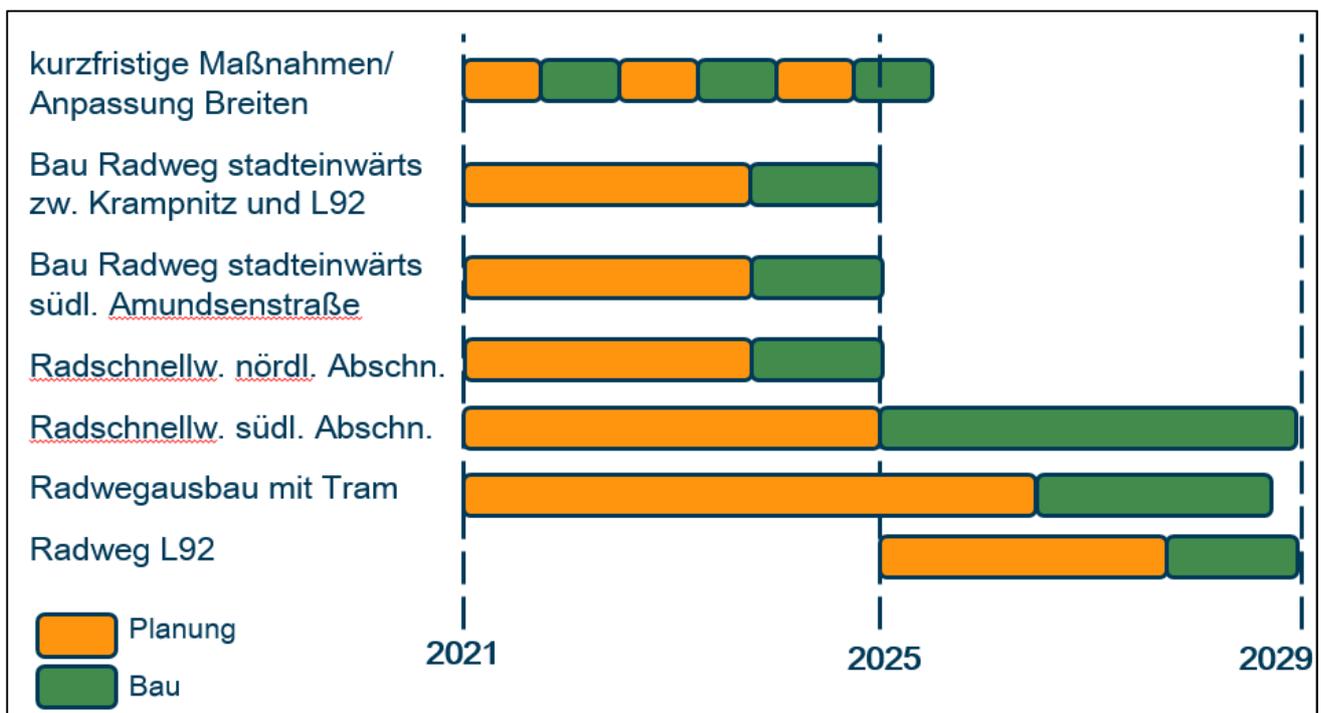


ABBILDUNG 5: MAßNAHMENÜBERBLICK ZUR QUALIFIZIERUNG DER RADVERKEHRSANLAGEN IM POTSDAMER NORDEN

**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 präzierte 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 Krampnitz 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 Krampnitz erfüllt, sodass mit dem Planfeststellungsbeschluss die entsprechende Flächennutzungsplanung und Bauleitplanung erfolgen könnte.

Anlagen:

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



Landeshauptstadt

Potsdam

Der Ortsbeirat

**Antrag**

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**21/SVV/1368**

öffentlich

**Betreff:**

Bürgerhaus Neu Fahrland

Erstellungsdatum 23.12.2021

Eingang 502: 23.12.2021

**Einreicher:** Ortsbeirat Neu Fahrland, Dr. Carmen Klockow,  
Ortsvorsteherin

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
11.01.2022	Ortsbeirat Neu Fahrland		X

**Beschlussvorschlag:**

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird gebeten, eine neue Trägerschaft für das Nachbarschafts- und Begegnungshaus in Neu Fahrland, dem „Bürgertreff“, zu suchen. Geprüft werden soll, unter welchen Bedingungen folgende Optionen realisiert werden könnten:

- a) Träger wird ein freier Sozial-/Wohlfahrtsverband, z.B. AWO, Soziale Stadt gGmbH, Gesellschaft für Kultur, Begegnung und soziale Arbeit in Potsdam gGmbH etc., der die Möglichkeit erhält, einen hauptamtlichen Bürgerhausmanager/in aus Neu Fahrland sozialversicherungspflichtig zu beschäftigen.
- b) LHP selbst
- c) Ortsbeirat

gez. Dr. Carmen Klockow  
Ortsvorsteherin

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

**Finanzielle Auswirkungen?** Ja Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Der bisherige Träger und Betreiber des Bürgerhauses hat erklärt, spätestens ab Ende 2022 nicht mehr zur Verfügung zu stehen. Ein Bewohner Neu Fahrlands hat sich gefunden, der bereit wäre, die Aufgabe eines Bürgerhaus-Managers zu übernehmen, vorzugsweise in Form einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung im Umfang von etwa 8 Arbeitstagen/Monat.

Der künftige Bürgerhausmanager könnte ein breites Aufgabenspektrum übernehmen, wie z.B.:

- Bürgerhaus verwalten (Vermietung, Planung der Belegungs-Termine, Reinigung, Reparaturen, Beantragung und Abrechnung von Fördermitteln)
- Neue Angebote für Neu Fahrland anregen und/oder mit organisieren, inkl. Werbung: Veranstaltungen und Feste aller Art, in Zusammenarbeit mit dem Ortsbeirat sowie mit engagierten Bürgerinnen und Bürgern.
- Bürgerschaftliches Engagement fördern, Bewohner einbinden.



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Ortsbeirat

**BESCHLUSS**  
**der 30. öffentlichen Sitzung des Ortsbeirates Neu Fahrland am**  
**11.01.2022**

Bürgerhaus Neu Fahrland  
Vorlage: 21/SVV/1368

**Der Oberbürgermeister wird gebeten, eine neue Trägerschaft für das Nachbarschafts- und Begegnungshaus in Neu Fahrland, dem „Bürgertreff“, zu suchen. Geprüft werden soll, unter welchen Bedingungen die folgende Option realisiert werden könnte:**

**Träger wird ein freier Sozial-/Wohlfahrtsverband, z.B. AWO, Soziale Stadt gGmbH, Gesellschaft für Kultur, Begegnung und soziale Arbeit in Potsdam gGmbH etc., der die Möglichkeit erhält, einen hauptamtlichen Bürgerhausmanager/in aus Neu Fahrland sozialversicherungspflichtig zu beschäftigen.**

**Abstimmungsergebnis:**  
einstimmig **angenommen**.

Gemäß § 22 Brandenburgische Kommunalverfassung (BbgKVerf) waren keine Mitglieder des Ortsbeirates von der Beratung und Abstimmung ausgeschlossen.

Dem Originalbeschluss wird eine Seite beigelegt.

Potsdam, den 13. Januar 2022

Florian Kämmerzähl  
Schriftführer

Stempel



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Geschäftsbereich/FB: 3/39

Bearbeiter: Herr Kroop Telefon: 1948

**Stadtverwaltung Potsdam**  
Büro der Stadtverordnetenvers.

Eing.: **02. FEB. 2022**

Signum:

Einreicher OBR: Neu Fahrland

Aus der  
Ortsbeiratssitzung am: 11.01.2022

Datum: 26.01.2022

Sachstand / Realisierung

Prüfauftrag  Beschluss - Drucksachen Nr.: 21/SVV/1368

Betreff: **Bürgerhaus Neu Fahrland**

In Bearbeitung o. g. Drucksache teile ich Ihnen Folgendes mit:

Unter Fortführung der bisherigen Trägerschaft werden unter Federführung des Fachbereichs Wohnen, Arbeit und Integration (FB 39), der Einbeziehung des Ortsbeirates und des Neu Fahrländer Kultur- und Sportclub (KSC 2000), als bisheriger Träger, die Möglichkeiten der Überleitung des Bürgertreffs Neu Fahrland in eine neue Trägerschaft und die Entwicklung eines neuen Konzeptes geprüft.

Eine Variante ist bis spätestens 01.01.2023 umzusetzen. Als Zieltermin sollte jedoch der 01.07.2022 angestrebt werden.

Bei der inhaltlich-strukturellen Ausrichtung ist dabei die o.g. Neuausrichtung der Förderung der Arbeit der sozial-kulturellen Arbeit in der Nordregion der LHP und die Neustrukturierung der Arbeit des FB 39 in diesem Bereich perspektivisch einzubeziehen.

Für die zu prüfende Option der Förderung einer hauptamtlichen Personalstelle sind bisher in der Haushaltsplanung bzw. der Mittelfristplanung (Mifi) keine Mittel ausgewiesen. Inwieweit Mittel im Rahmen des Haushaltes 2022 umgeschichtet werden können, muss anhand der aktuellen Entwicklung innerhalb der Projektförderung geprüft werden.

Für die Haushaltsplanung 2023/24 müsste die Planung des Produktes 28 404 entsprechend angepasst werden.

Fortsetzung siehe Rückseite

Beigeordnete/r

**Sachstand:**

Die Entwicklung und Arbeit des Bürgertreffs im Ortsteil Neu Fahrland wird im Rahmen der Förderung und Steuerung von Nachbarschafts- und Begegnungshäusern in der LHP seit 2012 unterstützt.

Träger ist seit Beginn der Neu Fahrländer Kultur- und Sportclub (KSC 2000).

Diese Trägerschaft führte bis 2019 zu einer erfolgreichen Entwicklung auch auf Basis einer produktiven Zusammenarbeit mit der Koordinierungsstelle der LHP und den verschiedenen Gremien des Arbeitsbereiches wie z.B. Trägerversammlungen, Leitungsberatungen, Mitwirken im Arbeitskreis Nachbarschafts- und Begegnungshäuser u.a.m.

Mit einem Vorstands- und Leitungswechsel innerhalb des Trägervereins Anfang 2019 verkomplizierte sich diese produktive Zusammenarbeit.

Mehrere gemeinsame Gespräche auch unter Einbeziehung des Ortsbeirates ergaben, dass die ausschließlich nur ehrenamtlich zu erbringenden Leistungen des Bürgertreffs als ein Hauptgrund für auftretende Kritik und nachlassendes Engagement insbesondere bei der Weiterentwicklung der öffentlichen Wirksamkeit und im Bereich der Vernetzungs- und Kooperationsarbeit ausgemacht werden konnten.

Die Leistungen des Trägers im Bereich der finanziellen Förderung durch die LHP wurden ordnungsgemäß erbracht und sind durch die vorliegenden Verwendungsnachweise im Grundsatz nicht zu beanstanden.

Die in den Jahren 2020/21 coronabedingten Probleme und Schwierigkeiten wurden bei der Gesamtbetrachtung der Situation umfassend berücksichtigt.

Eine Weiterführung der Trägerschaft über das Jahr 2022 hinaus wollte der Träger dennoch nicht in Aussicht stellen.

Dazu ergaben Gespräche mit dem Ortsbeirat, dass dieser im Auftrag der Neu Fahrländer Einwohnerschaft eine deutliche Belebung des Bürgertreffs wünscht.

Notwendig dazu ist auch eine grundlegende Überarbeitung der Konzeption des Bürgertreffs im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Strukturen der sozial-kulturellen Arbeit in den Ortsteilen der Nordregion der LHP insgesamt (Kulturscheune Marquardt, Begegnungshaus Groß Glienicke, Kulturladen Fahrland, Gemeindehaus Satzkorn).

Mit dem Träger und dem Ortsbeirat wurde Ende 2021 deshalb die Möglichkeiten der Schaffung einer neuen Form der Trägerschaft in 2022 erörtert.

Ein zusammenfassendes Gespräch mit Vertreterinnen des Ortsbeirates dazu wurde durch die Fachbereichsleitung 39 am 06.12.2021 geführt.



## **Niederschrift 30. öffentliche Sitzung des Ortsbeirates Neu Fahrland**

---

**Sitzungstermin:** Dienstag, 11.01.2022  
**Sitzungsbeginn:** 17:00 Uhr  
**Sitzungsende:** 18:30 Uhr  
**Ort, Raum:** Videokonferenz

---

**Anwesend sind:**

Frau Dr.med. Carmen Klockow  
Frau Sabine Sütterlin  
Herr Frank Spade

**Nicht anwesend sind:**

Frau Franziska Lüder nicht entschuldigt

**Schriftführer:**

Herr Florian Kämmerzähl, Büro der Stadtverordnetenversammlung

**Tagesordnung:**

**Öffentlicher Teil**

- 1 Eröffnung der Sitzung
  
- 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung /  
Feststellung der öffentlichen Tagesordnung/ Entscheidung über eventuelle  
Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom  
29.10.2021 und vom 14.12.2021
  
- 3 Bürgerfragen
  
- 4 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung
  
- 4.1 Bebauungsplan Nr. 143 "Westliche Insel Neu Fahrland" (OT Fahrland) und  
Flächennutzungsplan-Änderung  
Leitentscheidung zum weiteren Verfahren und Änderung des  
Flächennutzungsplans  
Vorlage: 21/SVV/1078  
Oberbürgermeister, Fachbereich Stadtplanung
  
- 4.2 Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung,

hier: Prioritätenfestlegung 2022-2023  
Vorlage: 21/SVV/1121  
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung

- 4.3 5. Statusbericht zur Stadtteilentwicklung Kramnitz  
Vorlage: 21/SVV/1274  
Oberbürgermeister, Geschäftsstelle Bauen und Projekte  
-Mitteilungsvorlage-
- 5 Anträge des Ortsbeirates
- 5.1 Bürgerhaus Neu Fahrland  
Vorlage: 21/SVV/1368  
Ortsbeirat Neu Fahrland, Dr. Carmen Klockow, Ortsvorsteherin
- 6 Informationen der Ortsvorsteherin
- 7 Sonstiges

## **Niederschrift:**

### **Öffentlicher Teil**

#### **zu 1 Eröffnung der Sitzung**

Die Ortsvorsteherin eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden.

#### **zu 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung/ Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 29.10.2021 und vom 14.12.2021**

Frau Dr. Klockow stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit mit 3 von 4 anwesenden Ortsbeiratsmitgliedern zu Beginn der Sitzung fest.

Zur **Niederschrift** des öffentlichen Teils der Sitzung vom **29.10.2021** gibt es keine Einwände; sie wird einstimmig **bestätigt**.

Zur **Niederschrift** des öffentlichen Teils der Sitzung vom **14.12.2021** gibt es keine Einwände; sie wird einstimmig **bestätigt**.

Zur vorliegenden **Tagesordnung** wird einstimmig **bestätigt**.

#### **zu 3 Bürgerfragen**

Es werden keine Fragen gestellt.

## zu 4 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung

### zu 4.1 **Bebauungsplan Nr. 143 "Westliche Insel Neu Fahrland" (OT Fahrland) und Flächennutzungsplan-Änderung** **Leitentscheidung zum weiteren Verfahren und Änderung des Flächennutzungsplans** **Vorlage: 21/SVV/1078** Oberbürgermeister, Fachbereich Stadtplanung

Die Ortsvorsteherin übergibt das Wort an Frau Holtkamp, Leiterin des Bereiches 462 – Verbindliche Bauleitplanung. Es folgt eine Präsentation zur Vorlage, in der Frau Holtkamp auf folgende Punkte eingeht:

- Der Beschluss mit Drucksachenummer (DS) 19/SVV/0520, einschließlich des letzten Satzes im Beschlussvorschlag („Abweichungen von dem Aufstellungsbeschluss sind dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr darzulegen und ausführlich zu begründen.“);
- die Planungsziele, insbesondere die Dichtewerte;
- die veränderte Baumasse der nach dem gültigen Flächennutzungsplan zulässigen Bruttogeschossflächenzahl (BGF) von 28.400 auf nun 34.400 m<sup>2</sup>;
- die geplante Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes. Hier soll vorgesehen werden, dass die Häuserblöcke in der ersten Reihe zum Wasser größeren Abständen aufweisen, um den Bewohnern in der zweiten Reihe auch einen Seeblick ermöglichen zu können. Der geplante 5-Geschosser auf der westlichen Seite soll zudem auf 3 Geschosse abgestaffelt werden;
- die eingereichten Änderungsanträge des Stadtverordneten Menzel (BVB/Freie Wähler), der Fraktion DIE LINKE und der Fraktion DIE aNDERE;
- die ökologischen Bestimmungen, beispielsweise die flächensparende Bauweise, die Begrenzung der Bodenversiegelung, die Berücksichtigung von klimaregulierenden Grund- und Freiflächen sowie der Biotopschutz. Die zwei geplanten Tiefgaragen mit einer Gesamtkapazität von 275 Stellplätzen werden keine Auswirkungen auf das Grundwasser haben. Dies sei gutachterlich bestätigt worden;
- die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit in der Zeit vom 30.07. bis 29.08.2018;
- einen Presseartikel mit den Vorwürfen (1.) einer widerrechtlichen Bebauung eines Trinkwasserschutzgebietes und (2.) einer Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes sowie der Suggestion (3.) einer großzügigen Uferwegsplanung. Frau Holtkamp stellt dar, wie sich dies aus ihrer Sicht darstellt;
- die Zeitschiene der anschließend beratenden Gremien.

Im Anschluss präsentiert Frau Axthelm von Axthelm Rolvien, Architekten des Investors Quaterback, einen ersten graphisch untermauerten Entwurf zu dem Siedlungsgebiet.

Frau Dr. Klockow reagiert mit Unverständnis darauf, wie die Verwaltung den letzten Satz des Beschlussvorschlags zur DS 19/SVV/0520 auslege. Herr Finken

führt diesbezüglich aus, dass er den Schriftsatz 2019 mitformuliert habe und dass die ursprüngliche Intention dieses Satzes darin gelegen habe, dass die Verwaltung dazu verpflichtet werden sollte, die gewählte Gemeindevertretung sowie die zuständigen Fachausschüsse zu informieren, bevor Planungsänderungen überhaupt in Angriff genommen werden. Dies ist nach Meinung von Frau Dr. Klockow und Herrn Finken hier aber nicht geschehen.

Herr Dr. Niekisch äußert Zweifel an der Verkehrsplanung und der Einkalkulierung der Wohnsiedlung in diese. Allein die künftigen Einwohner aus Krampnitz werden den KfZ-Verkehr auf der B2 vor erhebliche Herausforderungen stellen. Schließlich kündigt er namens seiner Fraktion einen Änderungsantrag an, der der Stadtverordnetenversammlung am 26.01.2022 vorgelegt werde.

Herr Spade möchte wissen, warum verwaltungsseitig unbedingt mit einer zweispurigen Trasse entlang der Tschudistraße geplant werden muss.

Frau Holtkamp erläutert, dass Abweichungen von Leitentscheidungen bei Bauvorhaben keine Seltenheit seien. Frau Holtkamp weist außerdem darauf hin, dass die aktuelle Fassung unter Beteiligung aller relevanten Akteure zustande gekommen sei. Im Werkstattverfahren waren Vertreter der Stadtverordnetenversammlung und des Ortsbeirates vertreten. Das vorgestellte Konzept hält sie für tragfähig.

Die zweigleisige Trassenplanung ist das Ergebnis umfangreicher verkehrstechnischer Untersuchungen und würde im Ergebnis für einen effizienteren Verkehrsfluss sorgen.

Zu dem Betriebsweg des Wasserschiffahrtsamtes entlang des Sacrow-Paretzer Kanals, berichtet Frau Holtkamp, dass sich die Verwaltung im Dialog mit dem Wasserschiffahrtsamt darum bemühen werde, den Uferweg für eine öffentliche Nutzung zu sichern. Hierzu ergänzt Frau Waberski, dass punktuell Zugänge zu den umliegenden Gewässern geplant sind.

Frau Dr. Klockow bringt namens des Ortsbeirates einen Änderungsantrag ein:

#### **Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:**

1. Aus der Beschlussvorlage 21/SVV/1078 soll in der Betreffzeile „(OT Fahrland)“ gestrichen und durch „(OT Neu Fahrland)“ ersetzt werden.
2. Die Absätze 1 und 2 sind vollständig zu streichen.
3. Bei Absatz 3 bleibt der erste Satz erhalten („Die Planungsziele des Aufstellungsbeschlusses vom 07.05.2014 (14/SVV/0251) bestehen fort.“), alle weiteren werden komplett gestrichen.  
Ergänzt wird der 3. Absatz wie folgt:
  - Hinzu kommt eine Senkung der von der Tschudistraße ausgehenden Lärmimmissionen durch Durchfahrverbot für LKW und Schaffung einer Nordumfahrung für LKW. Außerdem ist ein Inselrundweg für Spaziergänger in sicherer Entfernung von geschützten Biotopen anzulegen.

#### **Begründung:**

Zu 1: Die westliche Insel Neu Fahrland befindet sich - wie der Name schon sagt - im Ortsteil Neu Fahrland und nicht im Ortsteil Fahrland.

Zu 2:

a) Widersprüche zu den geltenden Planungszielen

Das sog. „städtebauliche Konzept mit Stand vom August 2021“ (Anlage 2) stellt

einen Kniefall vor dem Investor, die Deutsche Wohnen bzw. deren Tochterunternehmen „Quarterback“, dar. Es verfolgt nicht die im Aufstellungsbeschluss (14/SVV/0251) gefassten Planungsziele, sondern eine maximale, gewinnorientierte Verwertung des Areals.

So bleibt das Planungsziel des Aufstellungsbeschlusses, dass eine Identifikation für den Ortsteil geschaffen werden solle, völlig unberücksichtigt. Neu Fahrland weist eine lockere Bebauung auf mit einer Bebauungsdichte, die überwiegend weit unter der GFZ 0,5 liegt.

#### b) Missachtung übergeordneter Planungsziele der LHP

Auch andere übergeordnete Planungsziele der LHP werden völlig außer Acht gelassen. So wird beispielsweise im Landschaftsplan der LHP vom 19.09.2012 zu einer „Wiederherstellung gestörter, geschädigter und ausgeräumter Landschaftsteile“ geraten (Seite 8). Für die Insel Neu Fahrland wird dies konkretisiert: eine „naturschutzfachliche Aufwertung brachgefallener Bauflächen auch im Bereich der Insel Neu Fahrland“ (Seite 112 des Landschaftsplans).

Die Empfehlung des Rats für Landespflege (vgl. Gutachterliche Stellungnahme und Ergebnisse eines Wissenschaftlichen Kolloquiums zum Thema „Pflege und Entwicklung der Potsdamer Kulturlandschaft“ vom 17.-18.10.1994 in Potsdam), „das Unesco-Weltkulturerbegebiet und die umgebende historische Kulturlandschaft zu schützen“, wird ignoriert, indem ein fünf stöckiges Gebäude auf die südwestliche Spitze der Insel gesetzt werden soll.

Der Appell, die Potsdamer Kulturlandschaft mit ihren Sichtachsen und Sichtfenstern (Veduten) zu schützen und weiter zu entwickeln, der sich auch im gültigen Landschaftsplan findet, wird vollständig ignoriert: „Naturschutz und Landschaftspflege sollen im gesamten Stadtgebiet auf die nachhaltige Entwicklung der Potsdamer Kulturlandschaft ausgerichtet werden. Dabei sind die hervorragenden landschaftsräumlichen Potentiale der Stadt konsequent zu nutzen. Die Forderung der Nachhaltigkeit weist darauf hin, dass auch künftigen Generationen ermöglicht werden soll, Natur und Landschaft in gleicher Weise wie die heutige Bevölkerung zu nutzen und zu genießen.“ (Seite 8, vgl. auch Seiten 68/69, 90 ff.).

#### c) Verstoß gegen Landesgesetz

Besonders eklatant ist der Rechtsverstoß gegen ein Landesgesetz, das eine Erhöhung der Bebauungsdichte untersagt: Laut Trinkwasserschutzverordnung befindet sich das Gebiet der Insel Neu Fahrland in der Trinkwasserschutzzone III. Im Landschaftsplan heißt es: „Angesichts der begrenzten Grundwasserreserven in der expandierenden Region Berlin erhält der Trinkwasserschutz (=Grundwasserschutz) zunehmende Bedeutung. Zur nachhaltigen Sicherung der Trinkwasserversorgung sind ausgedehnte Bereiche als Trinkwasserschutzgebiete, jeweils gegliedert in den Fassungsbereich der Trinkwasserbrunnen, sowie die engere und weitere Schutzzone (Trinkwasserschutzzonen I, II und III), auf der Grundlage des Wasserhaushaltsgesetzes, des Brandenburgischen Wassergesetzes sowie durch Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung förmlich festgesetzt worden“ (Seite 30/31)“.

Daraus folgt zwingend laut Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Potsdam-Nedlitz vom 19. August 2003, dass in der weiteren Schutzzone untersagt sind „...die Ausweisung neuer Baugebiete im Rahmen der Bauleitplanung, sofern sich dadurch das im Flächennutzungsplan der Stadt Potsdam in der am 31. August 2001 durch das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr genehmigten Fassung für die Zone III vorgesehene Maß der Nutzung insgesamt erhöht“ (siehe § 4 Schutz der Zone III).

#### d) Fragwürdiges Ergebnis des Werkstattverfahrens

Das Ergebnis des Werkstattverfahrens war wegen der unausgewogenen Zusammensetzung des Gremiums fragwürdig. Das Ergebnis stand von Anfang an fest, da die Mehrheit beim Investor und der Verwaltung bzw. deren Mitarbeitern lag: Von den sechzehn Teilnehmern der Planungswerkstatt waren nur sieben Teilnehmer aus dem politischen Raum (sechs Stadtverordnete und die stellvertretende Ortsvorsteherin), die übrigen kamen vom Investor bzw. aus der Verwaltung.

Insbesondere ist das daraus hervorgegangene städtebauliche Konzept als solches zu kritisieren. Zwar wird erklärt, die Planungsziele des Aufstellungsbeschlusses vom 07.05.2014, mit Ausnahme der zu ändernden Bebauungsdichte, bestünden weiterhin fort. Letztlich werden dessen Planungsziele aber nahezu völlig übergangen.

Aspekte des Denkmalschutzes werden nicht gewürdigt: Danach sollten die Villa Persius als Solitär der künftigen Bebauung erkennbar sein, ebenso sollten aber auch landschaftliche Potentiale der Insel gestärkt und entwickelt werden.

#### Zu 3:

Um dem Planungsziel des Aufstellungsbeschlusses gerecht zu werden, dass auf der Insel Neu Fahrland eine „Identifikation für den Ortsteil Neu Fahrland“ zu schaffen sei, darf die darin festgelegte Bebauungsdichte von maximal GFZ 0,5 nicht überschritten werden.

Die Bürgerschaft in Neu Fahrland lehnt eine Riegelbebauung entlang der Bundesstraße 2 ab, wie sie die Verwaltung als Lärmschutz favorisiert. Zur Senkung des Verkehrslärms soll stattdessen das Fahren von LKW entlang der Tschudistraße verboten und für sie eine Nordumfahrung geschaffen und vorgeschrieben werden.

Ein Planungsziel des Aufstellungsbeschlusses lautet: „Erschließung der Uferlandschaft durch Schaffung einer öffentlich nutzbaren Wegeverbindung aus dem Zentrum des Baugebietes zum Sacrow-Paretzer-Kanal/Nedlitzer Durchstich und Anbindung an den dort verlaufenden, zur Bundeswasserstraße gehörenden Betriebsweg“. Um diesem Planungsziel gerecht zu werden und um den Blick auf das Wasser und die umgebende Landschaft von den unterschiedlichsten Stellen der Insel einer breiten Bevölkerung zu ermöglichen, soll ein Inselrundweg für Spaziergänger in sicherer Entfernung von geschützten Biotopen geschaffen werden.

Der im Entwurf des Investors gezeigte Weg entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals ist irreführend, da es sich um einen Betriebsweg des Bundeswasserstraßenamtes handelt, dessen Betreten verboten ist. Auch die zwischen zwei Biotopstreifen ausgewiesene Badestelle weckt unrealistische Hoffnungen, da das Schwimmen wegen der geringen Wassertiefe (Schlick) nahezu unmöglich ist.

Der o. g. Änderungsantrag wird zur Abstimmung gestellt:

#### **Abstimmungsergebnis:**

einstimmig angenommen.

Die so geänderte Vorlage wird zur Abstimmung gestellt:

Der Ortsbeirat empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, wie folgt zu beschließen:

1. ~~Das städtebauliche Konzept mit Stand vom August 2021 ist dem weiteren Bebauungsplanverfahren Nr. 143 „Westliche Insel Neu Fahrland“~~

zugrunde zu legen (Anlage 2).

2. ~~Das Bebauungsplanverfahren ist auf Grundlage der auf der Planungswerkstatt „Westliche Insel Neu Fahrland“ aus dem Frühsommer 2021 erarbeiteten Planungsziele fortzuführen (Anlage 3).~~
3. Die Planungsziele des Aufstellungsbeschlusses vom 07.05.2014 (14/SVV/0251) bestehen fort. Hinzu kommt eine Senkung der von der Tschudistraße ausgehenden Lärmimmissionen durch Durchfahrverbot für LKW und Schaffung einer Nordumfahrung für LKW. Außerdem ist ein Inselrundweg für Spaziergänger in sicherer Entfernung von geschützten Biotopen anzulegen.
4. Im weiteren Verfahren ist die Richtlinie zur sozialgerechten Baulandentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam“ (kurz: „Potsdamer Baulandmodell“) in der Fortschreibung von 2019 (20/SVV/0081) anzuwenden (Anlage 4).
5. Der Entwurf des Bebauungsplans ist vor der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB im Fachausschuss vorzustellen und während der Öffentlichkeitsbeteiligung im Ortsbeirat Neu Fahrland zu präsentieren.

**Abstimmungsergebnis:**  
einstimmig **angenommen**.

**zu 4.2 Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung, hier: Prioritätenfestlegung 2022-2023**  
**Vorlage: 21/SVV/1121**  
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung

Die Ortsvorsteherin stellt die Vorlage vor.

Nachdem Frau Holtkamp erklärt hat, warum sich der Bebauungsplan Nr. 8 nach wie vor in der Priorität 2 befindet, wird die Vorlage zur Abstimmung gestellt:

Der Ortsbeirat empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, wie folgt zu beschließen:

Prioritäten im Bereich Verbindliche Bauleitplanung für die Jahre 2022 bis 2023 gemäß der in Anlage 3 dargestellten Kurzübersicht auf Grundlage der im Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 07.03.2001 zur Vereinbarung von Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung (DS 01/SVV/059/2) getroffenen Festlegungen und dazu nachfolgender Beschlüsse.

**Abstimmungsergebnis:**  
einstimmig **angenommen**.

**zu 4.3 5. Statusbericht zur Stadtteilentwicklung Krampnitz**  
**Vorlage: 21/SVV/1274**  
Oberbürgermeister, Geschäftsstelle Bauen und Projekte  
-Mitteilungsvorlage-

Die Vorlage wird **zur Kenntnis genommen**.



## zu 5 Anträge des Ortsbeirates

### zu 5.1 Bürgerhaus Neu Fahrland

**Vorlage: 21/SVV/1368**

Ortsbeirat Neu Fahrland, Dr. Carmen Klockow, Ortsvorsteherin

Die Ortsvorsteherin bringt den Antrag ein.

Frau Sütterlin regt an, die Optionen b) (LHP selbst) und c) (Ortsbeirat), aus dem Beschlussvorschlag zu streichen.

Dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

Der so geänderte Antrag wird zur Abstimmung gestellt:

**Der Ortsbeirat beschließt:**

**Der Oberbürgermeister wird gebeten, eine neue Trägerschaft für das Nachbarschafts- und Begegnungshaus in Neu Fahrland, dem „Bürgertreff“, zu suchen. Geprüft werden soll, unter welchen Bedingungen die folgende Option realisiert werden könnte:**

**Träger wird ein freier Sozial-/Wohlfahrtsverband, z.B. AWO, Soziale Stadt gGmbH, Gesellschaft für Kultur, Begegnung und soziale Arbeit in Potsdam gGmbH etc., der die Möglichkeit erhält, einen hauptamtlichen Bürgerhausmanager/in aus Neu Fahrland sozialversicherungspflichtig zu beschäftigen.**

**Abstimmungsergebnis:**

einstimmig angenommen.

## zu 6 Informationen der Ortsvorsteherin

Die Ortsvorsteherin informiert über folgende Themen:

- Aufgrund der positiven Rückmeldungen, soll das Weihnachtsbaumschmücken zu einer Standradmaßnahme des Ortsbeirates für die Verwendung der Mittel des Sachaufwandes des Ortsteiles werden.
- In einem offenen Brief hat sich die Bürgerinitiative „Rettet die Nedlitzinsel“ an den Vorsitzenden der Stadtverordnetenversammlung, Herrn Heuer, und an den Vorsitzenden des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes, Herrn Dr. Niekisch, gewandt. Mit Verweis auf die Inhalte des Eingliederungsvertrages von Neu Fahrland, wird zur Ablehnung der Beschlussvorlage der Verwaltung aufgerufen. Frau Dr. Klockow ist von der breiten Unterstützung der Neu Fahrländer Bürger überwältigt und sieht den Einsatz des Ortsbeirates bestätigt.

## zu 7 Sonstiges

Zu diesem Tagesordnungspunkt gibt es keinen Redebedarf.



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Ortsbeirat

**BESCHLUSS**  
**der 30. öffentlichen Sitzung des Ortsbeirates Neu Fahrland am**  
**11.01.2022**

Bürgerhaus Neu Fahrland  
Vorlage: 21/SVV/1368

**Der Oberbürgermeister wird gebeten, eine neue Trägerschaft für das Nachbarschafts- und Begegnungshaus in Neu Fahrland, dem „Bürgertreff“, zu suchen. Geprüft werden soll, unter welchen Bedingungen die folgende Option realisiert werden könnte:**

**Träger wird ein freier Sozial-/Wohlfahrtsverband, z.B. AWO, Soziale Stadt gGmbH, Gesellschaft für Kultur, Begegnung und soziale Arbeit in Potsdam gGmbH etc., der die Möglichkeit erhält, einen hauptamtlichen Bürgerhausmanager/in aus Neu Fahrland sozialversicherungspflichtig zu beschäftigen.**

**Abstimmungsergebnis:**  
einstimmig **angenommen**.

Gemäß § 22 Brandenburgische Kommunalverfassung (BbgKVerf) waren keine Mitglieder des Ortsbeirates von der Beratung und Abstimmung ausgeschlossen.

Dem Originalbeschluss wird eine Seite beigefügt.

Potsdam, den 13. Januar 2022

Florian Kämmerzähl  
Schriftführer

Stempel