



öffentlich

**Betreff:**

Beteiligung am Auslegungsverfahren zum Beteiligungsverfahren zum Bebauungsplanentwurfs Nr. 141-7A "Entwicklungsbereich Krampnitz - Südliches Zentrum West"

Erstellungsdatum 31.05.2022

Eingang 502: 30.05.2022

**Einreicher:** Ortsbeirat Groß Glienicke, Andreas Menzel

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
14.06.2022	Ortsbeirat Groß Glienicke		X

**Beschlussvorschlag:**

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Ortsvorsteher wird beauftragt, im Zuge des Beteiligungsverfahrens **Bebauungsplanentwurfs Nr. 141-7A "Entwicklungsbereich Krampnitz – Südliches Zentrum West"** für den Ortsteil Groß Glienicke Stellung zu nehmen.

Die Stellungnahme ist im Namen des Ortsteils Groß Glienicke fristgerecht bis zum 17.06.2022 gemäß der beigefügten Anlage vorzunehmen.

gez.  
Andreas Menzel

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:

Durch die Ausweisung der Bebaubarkeit im **Bebauungsplanentwurf Nr. 141-7A "Entwicklungsbereich Krampnitz – Südliches Zentrum West"** wird der MIV und ÖPNV auf der einzigen übergeordneten Bundesstraße 2 nach Berlin-Spandau erheblich zunehmen. Die Verkehrswirkungsuntersuchungen der LH Potsdam gehen von unrealistischen viel zu günstigen Annahmen zur PKW Dichte im 5 km außerhalb Potsdams liegenden Entwicklungsgebiet Krampnitz (1 Stellplatz für 2 Wohnungen) aus. Der Ortsbeirat befürchtet, dass deutlich mehr Menschen aus dem Entwicklungsgebiet zur täglichen Arbeitsstelle nach Berlin fahren werden, als Potsdam in seiner Best Case Untersuchung dargestellt hat. Die LH Potsdam weigerte sich, anders als bei der 1. Verkehrswirkungsuntersuchung, eine Real Case und Worst Case Verkehrsuntersuchung zum Verkehr durchzuführen. Mangels einer vorhandenen (oder geplanten) leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV Anbindung von Krampnitz nach Berlin, wird es zu einer Anhäufung und Verlängerung der schon heute zu verzeichnenden ständigen Staus auf der B2 in der Ortslage Groß Glienicke kommen. Potsdam hat eine vom OBR beantragte und der Bauleitplanung vorgesehene Umgehungsstraße, über die L20 um die Waldsiedlung, aufgegeben. Die zu erwartenden Belastungen durch Lärm und Schadstoffen sowie der Situation im ländlichen Raum um Groß Glienicke bis zur Spandauer Heerstraße ist den hier lebenden Menschen nicht zuzumuten.

Hinzu kommt, dass Nachweise zur Belastung im heute schon überlasteten naheliegenden Naturschutzgebiet Sacrower See und Königswald nicht vorliegen. Es ist zu befürchten, dass die dortige Natur über ein verträgliches Maß beeinträchtigt werden wird, die insbesondere das Risiko einer Zerstörung der sensiblen Uferzonen des im NSG liegenden Sacrower Sees bergen.

**Anlage zu DS 22/SVV/0518 - Beteiligung Bebauungsplanentwurfs Nr. 141-7A  
"Entwicklungsbereich Krampnitz – Südliches Zentrum West"**

**Beteiligung am Auslegungsverfahren zum Teilnahmeverfahren zum  
Bebauungsplanentwurf Nr. 141-7A "Entwicklungsbereich Krampnitz – Südliches  
Zentrum West"**

Die von der LH Potsdam vorgelegten Verkehrsuntersuchungen für das Entwicklungsgebiet Krampnitz beruhen auf veralteten Zählungen und unrealistischen Annahmen, die sich nicht erfüllen werden. Als Folge ist eine unerträgliche und nicht zu tolerierende Überlastung des Verkehrs im Westraum Berlin Brandenburgs (Wustermark, Dallgow-Döberitz, Berlin-Spandau) zu erwarten. Die durch den Ortsteil Groß Glienicke führende Bundesstraße B2 ist die einzige Erschließungsstraße zwischen Krampnitz und Berlin-Spandau. Es ist daher mit Dauerstaus in der Ortslage Groß Glienicke bei einer vorbehaltlosen Ausweisung des Entwicklungsgebietes Krampnitz als Siedlungsgebiet im Regionalplan 3.0 zu rechnen.

Die Verkehrswirkungsuntersuchung beruht darüber hinaus auf Annahmen die einem Wunschdenken entsprechen und fern jeder Realität sind. Trabantenstädte ca. 5 km auf dem flachen Land unter der Annahme errichten zu wollen, dass nur jede 2. Wohnung ein PKW nutzen wird, ist fern jeder Realität. Auch sind die Annahmen für die Rechtfertigung einer Tram nach Potsdam unrealistisch. Es werden deutlich mehr Zielverkehre über die B2 Richtung Berlin-Spandau erfolgen als angenommen. Die Verkehrswirkungsuntersuchung geht von interessenbeeinflussten Annahmen aus, die als Best Case Betrachtung zu bewerten sind. Im Gegensatz zur ersten Verkehrswirkungsuntersuchung verzichtet die LH Potsdam in der im Jahr 2020 erstellten Fassung vorsätzlich auf Real Case und Worst Case Betrachtungen. Im Worst Case Fall sind nicht tolerierbare Dauerstaus und Verkehrskollapse im Westraum Berlins (Wustermark, Dallgow-Döberitz, Berlin-Spandau) als Folge einer Ausweisung als Siedlungsgebiet zu erwarten.

Die Ausweisung im FNP Entwurf würde eine Verschlechterung der Lebenssituation der bestehenden Ortsteile Groß Glienicke verursachen. Die Durchgangsverkehre werden massiv zunehmen. Krampnitz wäre eine Verkehr produzierende Exklave, d. h. einer für Brandenburg größeren Kleinstadt, jenseits des ländlichen Raums um Potsdam, dessen eigener MIV durch die stark zunehmende Behinderung an der Zufahrt zur B2 geradezu blockiert würde. Die geplante Tram nach Potsdam löst dieses Problem für die B2 durch Groß

Glienicke nicht. Ein Angebot über den Bhf. Marquardt über Wustermark ist unattraktiv. Geplante X-Busse nach Spandau werden ebenso im Stau der B2 festhängen.

Die finanzielle Belastung eines Trambaus von mehr als 50 Mio€ (ohne Berücksichtigung von Teuerungsraten) ist durch die Haushaltssituation der LH Potsdam ebenso nicht leistbar.

**Begründung:**

Die Folgen einer Ausweisung des Kasernengebietes Krampnitz im FNP Entwurf als Siedlungsgebiet würde zu desaströsen Verkehrsverhältnissen im Ortsteil Groß Glienicke der LH Potsdam führen. Aus diesem Grund ist eine Ablehnung als Stellungnahme im Auslegungsverfahren zum Schutz der in Groß Glienicke lebenden Bevölkerung erforderlich.

**Fazit:** Eine Siedlungsentwicklung muss auf bestehende örtliche Gegebenheiten Rücksicht nehmen und darf außerhalb des sog. „Siedlungssterns“ keine neuen urbanen Zentren entwickeln, die zum Kollaps der Infrastruktur der vorhandenen Siedlungsgebiete führt.

**Anlage zu DS 22/SVV/0518 - Beteiligung Bebauungsplanentwurfs Nr. 141-7A  
"Entwicklungsbereich Krampnitz – Südliches Zentrum West"**

**Beteiligung am Auslegungsverfahren zum Teilnahmeverfahren zum  
Bebauungsplanentwurf Nr. 141-7A "Entwicklungsbereich Krampnitz – Südliches  
Zentrum West"**

Die von der LH Potsdam vorgelegten Verkehrsuntersuchungen für das Entwicklungsgebiet Krampnitz beruhen auf veralteten Zählungen und unrealistischen Annahmen, die sich nicht erfüllen werden. Als Folge ist eine unerträgliche und nicht zu tolerierende Überlastung des Verkehrs im Westraum Berlin Brandenburgs (Wustermark, Dallgow-Döberitz, Berlin-Spandau) zu erwarten. Die durch den Ortsteil Groß Glienicke führende Bundesstraße B2 ist die einzige Erschließungsstraße zwischen Krampnitz und Berlin-Spandau. Es ist daher mit Dauerstaus in der Ortslage Groß Glienicke bei einer vorbehaltlosen Ausweisung des Entwicklungsgebietes Krampnitz als Siedlungsgebiet im Regionalplan 3.0 zu rechnen.

Die Verkehrswirkungsuntersuchung beruht darüber hinaus auf Annahmen die einem Wunschdenken entsprechen und fern jeder Realität sind. Trabantenstädte ca. 5 km auf dem flachen Land unter der Annahme errichten zu wollen, dass nur jede 2. Wohnung ein PKW nutzen wird, ist fern jeder Realität. Auch sind die Annahmen für die Rechtfertigung einer Tram nach Potsdam unrealistisch. Es werden deutlich mehr Zielverkehre über die B2 Richtung Berlin-Spandau erfolgen als angenommen. Die Verkehrswirkungsuntersuchung geht von interessenbeeinflussten Annahmen aus, die als Best Case Betrachtung zu bewerten sind. Im Gegensatz zur ersten Verkehrswirkungsuntersuchung verzichtet die LH Potsdam in der im Jahr 2020 erstellten Fassung vorsätzlich auf Real Case und Worst Case Betrachtungen. Im Worst Case Fall sind nicht tolerierbare Dauerstaus und Verkehrskollapse im Westraum Berlins (Wustermark, Dallgow-Döberitz, Berlin-Spandau) als Folge einer Ausweisung als Siedlungsgebiet zu erwarten.

Die Ausweisung im FNP Entwurf würde eine Verschlechterung der Lebenssituation der bestehenden Ortsteile Groß Glienicke verursachen. Die Durchgangsverkehre werden massiv zunehmen. Krampnitz wäre eine verkehr produzierende Exklave, d. h. einer für Brandenburg größeren Kleinstadt, jenseits des ländlichen Raums um Potsdam, dessen eigener MIV durch die stark zunehmende Behinderung an der Zufahrt zur B2 geradezu blockiert würde. Die geplante Tram nach Potsdam löst dieses Problem für die B2 durch Groß

Glienicke nicht. Ein Angebot über den Bhf. Marquardt über Wustermark ist unattraktiv. Geplante X-Busse nach Spandau werden ebenso im Stau der B2 festhängen.

Die finanzielle Belastung eines Trambaus von mehr als 50 Mio€ (ohne Berücksichtigung von Teuerungsraten) ist durch die Haushaltssituation der LH Potsdam ebenso nicht leistbar.

**Begründung:**

Die Folgen einer Ausweisung des Kasernengebietes Krampnitz im FNP Entwurf als Siedlungsgebiet würde zu desaströsen Verkehrsverhältnissen im Ortsteil Groß Glienicke der LH Potsdam führen. Aus diesem Grund ist eine Ablehnung als Stellungnahme im Auslegungsverfahren zum Schutz der in Groß Glienicke lebenden Bevölkerung erforderlich.

**Fazit:** Eine Siedlungsentwicklung muss auf bestehende örtliche Gegebenheiten Rücksicht nehmen und darf außerhalb des sog. „Siedlungssterns“ keine neuen urbanen Zentren entwickeln, die zum Kollaps der Infrastruktur der vorhandenen Siedlungsgebiete führt.