



65. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bauen
Gremium: Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen
Sitzungstermin: Dienstag, 08.05.2012, 18:00 Uhr
Ort, Raum: Raum 405, Hegelallee, Haus 1

Tagesordnung

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung

- 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 17.04.2012 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung

- 3 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung (teilweise vorbehaltlich der Überweisung aus der STVV 2. Mai 2012)
 - 3.1 Spielplatz im Karree Yorckstraße (Wiedervorlage) Fraktion SPD
11/SVV/0866

 - 3.2 Stadtentwicklungskonzept Verkehr (StEK Verkehr) - Verfasser: Oberbürgermeister, FB
(Wiedervorlage) Stadtplanung und Stadterneuerung
FB Stadtplanung und Bauordnung
(ff)
alle OBR
12/SVV/0033

 - 3.3 Planungsworkshop Verkehrssituation in Eiche und Fraktion SPD
Golm (Wiedervorlage) auch OBR Eiche
(Behandlung im Zusammenhang
mit dem StEK Verkehr)
11/SVV/0802

 - 3.4 Verkehrslösung 2020 (Wiedervorlage) Fraktionen SPD, CDU/ANW
(Behandlung im Zusammenhang
mit dem StEK Verkehr)
12/SVV/0098

3.5	Stadtbildpflege (Wiedervorlage) 12/SVV/0028	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
3.6	Ökologische Baubegleitung bei Straßenbaumaßnahmen (Wiedervorlage) 12/SVV/0086	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen KOUL (ff)
3.7	Tourismusbuskonzept (Wiedervorlage) 12/SVV/0132	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
3.8	Billigung der Abwägung und Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 65 "Ruinenbergkaserne" (Wiedervorlage) 12/SVV/0217	Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung
3.9	Bebauungsplan Nr. 5 "Gewerbegebiet an der Marquardter Straße", OT Fahrland Aufstellungsbeschluss zur 1. Änderung 12/SVV/0196	Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung auch OBR Fahrland
3.10	Auslobung städtebaulicher Wettbewerbe 12/SVV/0211	Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD KOUL (ff)
3.11	Lärmaktionsplan umsetzen 12/SVV/0212	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen KOUL (ff)
3.12	Erschließungsbeiträge für Grünanlagen 12/SVV/0213	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (+ ÄÄ Fraktion FDP)
3.13	Tempo 30 in schadstoffbelasteten Stadtgebieten 12/SVV/0214	Fraktion Die Andere ÄÄ Fraktion FDP
3.14	Fortschreibung der Grundsätze der KMU-Förderung in der Landeshauptstadt Potsdam in Umsetzung der Richtlinie zur nachhaltigen Stadtentwicklung vom 14. Juni 2010 12/SVV/0224	Oberbürgermeister, Wirtschaftsförderung
3.15	Qualifizierung des Vorentwurfes des Bebauungsplans 129 "Nördlich In der Feldmark"	Fraktion SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU/ANW auch in OBR Golm zusammen mit DS 11/SVV/0993

12/SVV/0241

- 3.16 Masterplan für den Wissenschaftsstandort Golm (Rücküberweisung aus STVV 4.4.2012) Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU/ANW auch OBR Golm gemeinsam mit DS 12/SVV/0241

11/SVV/0993

- 3.17 Satzungsbeschluss Bebauungsplan Nr. 55 "Angermannsiedlung/Nedlitzer Straße", 1. Änderung "Teilbereich Nahversorgungszentrum Erich-Arendt-Straße" und Billigung der Abwägungsergebnisse Vorlage: 12/SVV/0277

- 3.18 Grundsätze für differenzierten Umgang mit DDR-Architektur **12/SVV/0227** Oberbürgermeister, FB Bauaufsicht und Denkmalpflege

- 4 Mitteilungen der Verwaltung

- 4.1 Verständigung zur Liste der Vorbescheidsanträge/Bauanträge vom 05.04.2012 bis 25.04.2012 Bereich Bauordnung

- 5 Sonstiges



öffentlich

Betreff:

Spielplatz im Karree Yorckstraße

Einreicher: Fraktion SPD

Erstellungsdatum 11.11.2011

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		X
07.12.2011	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Im Karree Yorck-, Dortu-, Charlotten-, Wilhelm-Staabstr. ist mit dem Investor die für die Stadt kostenfreie Errichtung eines öffentlichen Spielplatzes einschließlich dessen weiterer unbefristeter Unterhaltung rechtssicher zu vereinbaren.

gez.: M. Schubert
Fraktionsvorsitzender
SPD

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

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

Im Karree Yorck-, Dortu-, Charlotten-, Wilhelm-Staabstr. soll in den nächsten Jahren ein weiteres großes innerstädtische Bauvorhaben durchgeführt werden. Mit dem Einzug von Familien mit Kindern ist zu rechnen. Die Größe des zu bebauenden Areals macht es erforderlich, als wichtiges Element sozialer Infrastruktur die Errichtung eines ausreichend großen Spielplatzes vorzusehen.



Betreff:

öffentlich

Stadtentwicklungskonzept Verkehr (StEK Verkehr)

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Erstellungsdatum 10.01.2012

Eingang 902: 10.01.2012

4/461

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
25.01.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

- Orientierung für die zukünftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt sollen die mit dem Szenario „Nachhaltige Mobilität“ des Stadtentwicklungskonzeptes (StEK) Verkehr (Anlage 2) verfolgten Ziele und Maßnahmen sein.
- Wegen der umfassenden Auswirkungen auf die zukünftige Entwicklung des Verkehrs und der Bedeutung einer breiten Verankerung dieser Ziele sollen Konzept und Szenario vor der abschließenden politischen Entscheidung intensiv öffentlich diskutiert werden. Die Verwaltung wird beauftragt, diesen Prozess entsprechend Anlage 1 zu organisieren und das Konzept mit Auswertung der Beteiligungsergebnisse zur abschließenden Beratung erneut vorzulegen.

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

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.)

Der Beschluss des StEK Verkehr hat keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen. Er setzt lediglich einen Rahmen für die Prioritätensetzung zukünftiger Maßnahmen.

Maßnahmen, die auf Grund ihres besonderen Charakters hinsichtlich der finanziellen Aufwendungen und/oder der Eingriffe in andere Belange nicht im laufenden Geschäft der Verwaltung umgesetzt werden können, werden zum gegebenen Zeitpunkt als gesonderte Beschlussvorlagen in die SVV eingebracht.

Eine Kostenschätzung zu den Einzelmaßnahmen ist im StEK Verkehr, Anhang 4 aufgeführt.

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Begründung:

Konzept und Szenario „Nachhaltige Mobilität“

Mit dem vorliegenden StEK Verkehr wird der Weg zu einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrs in der Landeshauptstadt Potsdam aufgezeigt. Nur die im Szenario „Nachhaltige Mobilität“ zusammengefassten Maßnahmen ermöglichen trotz des Anstieges der Bevölkerungszahl eine Vermeidung der Überlastung der Verkehrswege, die Einhaltung der Klimaziele und die Vorgaben aus der Lärm- und Luftreinhalteplanung.

Dabei wird durch die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) ein weiterer Anstieg des motorisierten Individualverkehrs vermieden, trotz weiter zunehmender Bevölkerungszahlen in Potsdam. Daher wird künftig nur in sehr begrenztem Umfang Straßenneubau erforderlich. Auf eine zusätzliche Havelbrücke wird gänzlich verzichtet.

Das vorliegende StEK Verkehr ist zusammen und in Abstimmung mit dem Lärm- und Luftreinhalteplan erarbeitet worden. An der Bearbeitung war ein Lenkungskreis aus städtischen Fachbereichen und externen Einrichtungen beteiligt. Das Konzept wurde während der Erarbeitung in zwei Veranstaltungen öffentlich diskutiert.

Klimatische Auswirkungen

Der Potsdamer Verkehr leistet einen wesentlichen Beitrag an der Emission von Klimagasen in der Stadt. Das vorliegende Konzept enthält daher u.a. Maßnahmen, die auch Bestandteil des Klimaschutzkonzeptes der Landeshauptstadt Potsdam sind.

Demografische Wirkung

Mit der Zielrichtung den motorisierten Individualverkehr insbesondere im städtischen Binnenverkehr zu reduzieren, wird ein wichtiger Beitrag zur Entwicklung des Wohnens in der Stadt geleistet. Ausweisung von Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigten Bereichen tragen ebenso zu einem lebenswerten Wohnumfeld für alle Altersgruppen bei, wie eine gute Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr. Dieser ermöglicht auch älteren Bürgern durch sein Mobilitätsangebot am öffentlichen Leben teilzuhaben. Die weitere Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur ermöglicht ebenfalls eine generationenübergreifende, unabhängige Mobilität.

Die Vermeidung der Überlastung der vorhandenen Straßen dient auch dem nötigen Wirtschaftsverkehr.

Demografietabelle

Anlage 1: Vorschlag zum weiteren Verfahren

Anlage 2: Das StEK Verkehr besteht aus zwei Teilen, dem Textteil mit Anhang und dem Kartenteil.

Teil 1: Text + Anhang 1-6, 130 Seiten

Teil 2: Kartenanhang, 37 Seiten

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	Wirkungsindex Demografie	Bewertung Demografierelevanz
1	0	1	0	1	70	mittlere

Anlage 1:

Vorschlag zum öffentlichen Diskussionsprozess Stadtentwicklungskonzept Verkehr

März – Mai 2012	Drei Öffentliche Veranstaltungen zum StEK Verkehr - Potsdamer Norden - Potsdam-West, Innenstadt, Nördliche Vorstädte - Schlaatz, Waldstädte, Babelsberg, Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld Organisation: Verwaltung, FB 46 Beteiligung: Bürgerschaft, Fraktionen der StVV, Mitglieder des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bauen, Ortsbeiräte, Fachdienststellen der Verwaltung, Verkehrsbetriebe, beauftragter Gutachter.
Juni, Juli 2012	Auswertung des Diskussionsprozesses und der Anregungen aus den Veranstaltungen
Voraussichtlich September 2012	Beschlussvorlage StEK Verkehr mit Auswertung der Anregungen
Oktober 2012	Diskussion in den Ausschüssen
November 2012	Beschluss Stadtverordnetenversammlung

Alle Unterlagen werden im Internet zur Verfügung gestellt.



Stadtentwicklungskonzept Verkehr

für die Landeshauptstadt Potsdam

Fortschreibung

des Verkehrsentwicklungsplans bis 2025

Dezember 2011



Landeshauptstadt
Potsdam

Stadtentwicklungskonzept Verkehr

für die Landeshauptstadt Potsdam

Fortschreibung

des Verkehrsentwicklungsplans bis 2025



Projektbearbeitung:

VMZ BERLIN BETREIBERGESELLSCHAFT MBH

Geschäftsführer: Dr.-Ing. Reinhard Giehler

Tempelhofer Damm 1-7, 12101 Berlin



IVU UMWELT GMBH

Geschäftsführer: Dipl.-Phys. Volker Diegmann

Emmy-Noether-Straße 2, 79110 Freiburg



LK ARGUS GMBH

Geschäftsführer: Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs

Novalisstraße 10, 10115 Berlin



Ansprechpartner der Stadt Potsdam:

BEREICH STADTENTWICKLUNG UND VERKEHRSENTWICKLUNG

Bernd Kahle

Tel. 0331 289-2516

Friedrich-Ebert-Straße 79 – 81, 14461 Potsdam

E-Mail: Stadtentwicklung@Rathaus.Potsdam.de

Inhalt

1	Einführung _____	11
1.1	Veranlassung und Rahmenbedingungen	11
1.2	Ziele für die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam	13
1.3	Vorgehensweise	14
2	Analyse des Verkehrssystems _____	17
2.1	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes.....	17
2.2	Entwicklung der verkehrsrelevanten Strukturdaten bis 2008	17
2.2.1	Einwohnerentwicklung.....	18
2.2.2	Erwerbstätigkeit	20
2.2.3	Ausbildung.....	21
2.2.4	Fahrzeugbestand	22
2.2.5	Weitere verkehrsrelevante Strukturdaten.....	24
2.3	Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebotes	24
2.3.1	Öffentlicher Personennahverkehr	25
2.3.2	Straßenverkehr.....	25
2.3.3	Rad- und Fußverkehr.....	26
2.3.4	Wirtschafts- und Tourismusverkehr	28
2.4	Verkehrsnachfrage im Personenverkehr	28
2.5	Verkehrsbelastungen	31
2.5.1	Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz	31
2.5.2	Verkehrsbelastung im Netz des ÖPNV	32
2.6	Wirkungsanalysen	33
2.6.1	Erreichbarkeiten im ÖPNV und Straßenverkehr	33
2.6.2	Lärmbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz	34
2.6.3	Luftschadstoffbelastung.....	36
2.6.4	CO ₂ -Emissionen	39
2.7	Zusammenfassung der Analyseergebnisse	41
3	Entwicklung der Mobilität und des Verkehrssystems bis 2025 _____	43
3.1	Grundlagen der Prognosen bis 2025.....	43
3.1.1	Flächennutzungsplan	43
3.1.2	Einwohner	43
3.1.3	Erwerbstätigkeit	44

3.1.4	Weitere verkehrsrelevante Strukturdaten.....	44
3.2	Untersuchung verschiedener Entwicklungsszenarien	45
3.3	Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr bis 2025	50
3.4	Entwicklung der Verkehrsbelastungen bis 2025.....	54
3.4.1	Verkehrsbelastung im Hauptstraßennetz	54
3.4.2	Verkehrsbelastung im ÖPNV-Netz	56
3.5	Wirkungsanalysen	59
3.5.1	Verkehrliche Erreichbarkeit	59
3.5.2	Lärmbelastung.....	60
3.5.3	Luftschadstoffbelastung.....	61
3.5.4	CO ₂ -Emissionen	63
4	Handlungsfelder Szenario Nachhaltige Mobilität 2025 _____	65
4.1	Verkehrsreduzierende Raumstrukturen (RS).....	65
4.2	Öffentlicher Personenverkehr (ÖV)	66
4.3	Radverkehr (RV)	69
4.4	Fußgängerverkehr (FV).....	69
4.5	Straßenverkehr (SV)	69
4.6	Mobilitätsmanagement (MB).....	73
4.7	Wirtschaftsverkehr (WV).....	78
5	Einschätzung zu einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) ____	80
6	Finanzierung_____	83
7	Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse und Fazit_____	85
8	Exkurs: Umgestaltung des Straßenraumes in Potsdam _____	89
8.1	Grundlagen für ein Kreisverkehrskonzept (Screening)	89
8.1.1	Bewertungskriterien.....	90
8.1.2	Auswahl der grundsätzlich geeigneten Knoten	94
8.1.3	Möglicher Anwendungsfall	96
8.2	Grundlagen für ein Konzept zur städtebaulichen Integration von Straßenräumen (Screening)	98
8.2.1	Überblick zu den vorhandenen Möglichkeiten	101
8.3	Bewertungskriterien.....	105
8.3.1	Vorgehensweise und Kriterien.....	105
8.3.2	Bewertung der vorhandenen Straßenräume.....	108
8.3.3	Möglicher Anwendungsfall	110

Anhang

- Anhang 1: Übersicht der untersuchten Knotenpunkte
- Anhang 2: Übersicht der bewerteten Straßenräume
- Anhang 3: Methodische Erläuterungen zum Bericht
- Anhang 4: Kostentabelle des Szenarios Nachhaltige Mobilität
- Anhang 5: Übersicht der verkehrsberuhigten Bereiche im Stadtgebiet von
Potsdam
- Anhang 6: An der Lenkungsgruppe beteiligte Institutionen/Einrichtungen

Abbildungen

- | | | |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abb. 1 | Zeiträume für die Analyse und (Langfrist-)Prognose des StEK Verkehr | 15 |
| Abb. 2 | Einwohnerentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam | 18 |
| Abb. 3 | Entwicklung der Altersstruktur nach Hauptaltersgruppen..... | 19 |
| Abb. 4 | Verteilung der Potsdamer Bevölkerung nach Stadtgebieten..... | 20 |
| Abb. 5 | Erwerbstätige in Potsdam nach Wirtschaftsbereichen | 20 |
| Abb. 6 | Verteilung der Schüler nach Schulart in der Landeshauptstadt Potsdam 2008 | 22 |
| Abb. 7 | Entwicklung der Studentenzahlen bis 2008..... | 22 |
| Abb. 8 | Kfz-Bestand nach Fahrzeugarten 2008 | 23 |
| Abb. 9 | Durchschnittsalter der in Potsdam gemeldeten Fahrzeuge..... | 24 |
| Abb. 10 | Parkraumbewirtschaftungszonen in Potsdam (Zielausdehnung) | 26 |
| Abb. 11 | Radroutennetz in Potsdam (Zielnetz) | 27 |

Abb. 12	Entwicklung des Modal Split in Potsdam im Gesamtverkehr (ohne Fußwege <5 min)	29
Abb. 13	Modal Split 2008 in Potsdam im Binnenverkehr (Quelle: SrV 2008)	30
Abb. 14	Prinzip der räumlichen Verkehrsarten.....	31
Abb. 15	Fahrleistung des Potsdamer ÖPNV im Jahr 2010 (Pkm/Werktag).....	33
Abb. 16	Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen 2010 (Tag)	35
Abb. 17	Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen 2010 (Nacht)	35
Abb. 18	CO ₂ -Emissionen aus fossilen Brennstoffen des Potsdamer Straßenverkehrs im Jahr 2008 in t/a und Prozent	40
Abb. 19	Einwohnerentwicklung bis 2025 nach Stadtbezirken in Potsdam	44
Abb. 20	Übersicht über die verschiedenen Entwicklungsszenarien (mit Maßnahmenbeispielen).....	46
Abb. 21	Vergleich der Fahrten und Wege pro Werktag im Potsdamer Binnenverkehr	51
Abb. 22	Vergleich der Verkehrsmittelanteile (Binnenverkehr) in den Entwicklungsszenarien für 2025	52
Abb. 23	Fahrten des Kfz-Verkehrs und im ÖV differenziert nach Binnen-, Quell-Ziel- und Durchgangsverkehr (inkl. Wirtschaftsverkehr)	53
Abb. 24	Fahrleistungen im Hauptverkehrsstraßennetz (Fzgkm/Tag)	56
Abb. 25	Entwicklung der Verkehrsleistung im ÖPNV, Analyse 2010 bis 2025 (Pkm/Werktag)	58
Abb. 26	Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen je Szenario 2025 (Tag)	61
Abb. 27	Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen je Szenario 2025 (Nacht)	61

Abb. 28	CO ₂ -Emissionen aus fossilen Brennstoffen des Potsdamer Straßenverkehrs im Jahr 2008 und je Szenario 2025.....	64
Abb. 29	Parkzonen (Zielausdehnung) und Stellplatzanlagen (Planung und Bestand) im Potsdamer Innenstadtbereich.....	71
Abb. 30	Zuzüge nach Potsdam 2008 nach Statistischen Bezirken (Quelle: Stadtverwaltung Potsdam 2010)	76
Abb. 31	Knotenpunkte mit Nummer.....	90
Abb. 32	Lage der 13 geeigneten bzw. bedingt geeigneten Knotenpunkte	95
Abb. 33	Für Kreisverkehre geeignete Knotenpunkte (links: Großbeerenstraße/ Jagdhausstraße, rechts: Zum Kirchsteigfeld/ Sternstraße).....	96
Abb. 34	Lageplanskizze des Knotenpunktes Zum Kirchsteigfeld/Sternstraße mit einem kleinen Kreisverkehr	97
Abb. 35	Verkehrsbelastung in der werktäglichen Spitzenstunde 15.30 bis 16.30 Uhr am Knotenpunkt Zum Kirchsteigfeld/Sternstraße	97
Abb. 36	Lage der Untersuchungsbereiche	100
Abb. 37	Brandenburger Straße (links: Blickrichtung West, rechts: Blickrichtung Ost).....	110
Abb. 38	Friedrich-Ebert-Straße Blickrichtung Süd und entsprechender Straßenquerschnitt (Bestand).....	110
Abb. 39	Lageplanskizze des Gestaltungsbereiches für den Straßenraum Friedrich-Ebert-Straße, Brandenburger Straße, Am Bassin	111

Tabellen

Tab. 1	Entwicklung der Motorisierung der Bevölkerung	23
Tab. 2	Grenzwerte der Luftschadstoffbelastung (PM10 und NO ₂) gemäß der 39. BImSchV	37
Tab. 3	Jahresmittelwerte der Belastungsschwerpunkte im Jahr 2010.....	38

Tab. 4	Abschätzung der Betroffenheiten in den Belastungsschwerpunkten.....	39
Tab. 5	Szenarien mit zugeordneten Maßnahmen	49
Tab. 6	Anzahl der Überschreitungstage PM10 in den Belastungsschwerpunkten je Szenario (Grenzwert liegt bei 35 Überschreitungstagen).....	62
Tab. 7	NO ₂ -Belastungen in den Belastungsschwerpunkten je Szenario (Grenzwert liegt bei 40µg/m ³)	63
Tab. 8	Vorläufiger Finanzierungs- und Investitionsplan	84
Tab. 9	Qualität des Verkehrsablaufes für den Knotenpunkt Zum Kirchsteigfeld/ Sternstraße (kleiner Kreisverkehr)	98
Tab. 10	Vergleich der Gestaltungsinstrumente.....	105

Karten

Untersuchungsgebiet und Strukturdaten

Karte 1	Untersuchungsgebiet
Karte 2	Pendler zwischen Potsdam und den Gemeinden Brandenburgs
Karte 3	Anzahl der zugelassenen Privat-Pkw nach Statistischen Bezirken 2008
Karte 4	Motorisierungsgrad nach Statistischen Bezirken 2008
Karte 5	Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche und Lichtsignalanlagen (Bestand und Planung)

Verkehrsbelastungen 2010

Karte 6	Kfz-Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz 2010
Karte 7	Kfz-Verkehrsbelastung nach räumlichen Verkehrsarten 2010
Karte 8	Verkehrsbelastung im ÖPNV-Netz 2010
Karte 9	ÖPNV-Belastung nach räumlichen Verkehrsarten 2010

Wirkungsanalysen 2010

Karte 10	Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im Hauptverkehrsstraßennetz 2010
----------	--------------------------------------------------------------------------

- Karte 11 Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im ÖPNV-Netz 2010
- Karte 12 Lärmbelastung Tag im Hauptverkehrsstraßennetz 2010, Kfz- und Straßenbahnverkehr
- Karte 13 Lärmbelastung Nacht im Hauptverkehrsstraßennetz 2010, Kfz- und Straßenbahnverkehr
- Karte 14 Zahl der Tage mit Grenzwertüberschreitung für Feinstaub (PM10) im Hauptverkehrsstraßennetz 2010
- Karte 15 Luftschadstoffimmission Stickstoffdioxid (NO₂) im Hauptverkehrsstraßennetz in der Stadt Potsdam (Analyse)

Strukturdatenentwicklung bis 2025

- Karte 16 Einwohnerentwicklung nach Statistischen Bezirken 2008 bis 2025
- Karte 17 Erwerbstätigenentwicklung am Arbeitsplatz nach Statistischen Bezirken 2009 bis 2025
- Karte 18 Entwicklung der Einzelhandelsflächen nach Statistischen Bezirken 2008 bis 2025

Verkehrsbelastungen der Szenarien 2025

- Karte 19 Kfz-Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Basisszenario
- Karte 20 Kfz-Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Szenario Fortschreibung VEP 2001
- Karte 21 Kfz-Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität
- Karte 22 Änderung der Kfz-Belastung im Hauptverkehrsstraßennetz, Basisszenario 2025 gegenüber 2010
- Karte 23 Änderung der Kfz-Belastung im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Szenario Fortschreibung VEP 2001 gegenüber Basisszenario
- Karte 24 Änderung der Kfz-Belastung im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität gegenüber Basisszenario
- Karte 25 Belastung im ÖPNV-Netz 2025, Basisszenario

- Karte 26 Belastung im ÖPNV-Netz 2025, Szenario Fortschreibung VEP 2001
- Karte 27 Belastung im ÖPNV-Netz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität
- Karte 28 Belastungsänderung im ÖPNV-Netz, Basisszenario 2025 gegenüber 2010
- Karte 29 Belastungsänderung im ÖPNV-Netz 2025, Szenario Fortschreibung VEP 2001 gegenüber Basisszenario
- Karte 30 Belastungsänderung im ÖPNV-Netz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität gegenüber Basisszenario

Wirkungsanalysen des Szenarios Nachhaltige Mobilität 2025

- Karte 31 Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im HV-Straßennetz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität
- Karte 32 Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im ÖPNV-Netz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität
- Karte 33 Lärmbelastung Tag im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität, Kfz und Straßenbahn
- Karte 34 Lärmbelastung Nacht im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität, Kfz und Straßenbahn
- Karte 35 Zahl der Tage mit Grenzwertüberschreitung für Feinstaub (PM10) im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität
- Karte 36 Luftschadstoffimmission Stickstoffdioxid (NO₂) im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität
- Karte 37 Szenario Nachhaltige Mobilität 2025 – Zielnetz ÖPNV
- Karte 38 Szenario Nachhaltige Mobilität 2025 – Zielnetz MIV

1 Einführung

1.1 Veranlassung und Rahmenbedingungen

Im Juli 2001 hat die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadt für den Zeithorizont bis 2015 beschlossen. Dieser Plan bildete in den folgenden Jahren eine wichtige Grundlage für die weitere Stadt- und Verkehrsentwicklung und die Investitionsplanung.

Seit 2001 wurden darüber hinaus wichtige Entscheidungen über die Entwicklung der Stadt Potsdam getroffen, die Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklungsplanung haben und teilweise im VEP 2001 noch keine Berücksichtigung fanden. Dazu gehören unter anderem:

- die Eingemeindungen der Gemeinden Golm, Marquardt, Uetz-Paaren, Satzkorn, Fahrland, Neu Fahrland und Groß Glienicke im Rahmen der Gemeindegebietsreform 2003,
- der Beschluss des Nahverkehrsplans 2007 – 2011 für die Stadt Potsdam vom 10. Oktober 2007,
- der Beschluss über die Auslegung des Entwurfs des Flächennutzungsplanes für die Landeshauptstadt vom 05.03.2008 (FNP-Entwurf gilt damit als Grundlage für weitere Planungen),
- der Beschluss des VEP 2015 des Landkreises Potsdam-Mittelmark (2003)
- der Beschluss der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Integriertes Verkehrskonzept Potsdam – Potsdam-Mittelmark (DS Nr. 7 vom 8. Febr. 2007),
- die Einstellung des Raumordnungsverfahrens zur Netzverknüpfung der Bundesstraßen im Raum Potsdam,
- der Beschluss des Landesnahverkehrsplanes vom 14. Febr. 2008 mit der Regionalbahnverbindung Potsdam – Flughafen BER in Schönefeld,
- der Beschluss des Luftreinhalteplanes der Stadt Potsdam und seine Fortschreibung,
- die Sanierung der Humboldtbrücke mit ergänzenden Umbaumaßnahmen an der L40 (Nuthestraße)
- der Beschluss der Lärmaktionsplanung 2008 für Straßen mit mehr als 16.400 Kfz/Tag und seine Fortschreibung für Straßen mit 8.200 – 16.400 Kfz/Tag, Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/a, Straßenbahn.

Darüber hinaus wurden in den letzten Jahren Planungen weitergeführt und Konzepte entwickelt bzw. geändert, die im Verkehrsentwicklungsplan 2001 nicht oder nur teilweise enthalten waren. Hierzu zählen insbesondere das

Radverkehrskonzept 2008¹ und das im Jahr 2010 erstellte Klimaschutzkonzept².

Auch auf Länderebene liegen inzwischen aktuelle Prognosen zur Verkehrsentwicklung vor. So wurde in den Jahren 2007 bis 2009 von den Ländern Berlin und Brandenburg eine Gesamtverkehrsprognose bis 2025 erarbeitet. Diese ist mit den Zielen und Ansätzen für die Potsdamer Verkehrsentwicklung zu überlagern und eine Prognose für die Landeshauptstadt abzuleiten. Darüber hinaus liegen mit der SrV 2008³ aktuelle Daten zum Mobilitätsverhalten der Potsdamer Bevölkerung vor.

Insoweit ist es erforderlich eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans vorzunehmen und die neuen Entwicklungen bzw. die aktuellen Planungen und Konzepte zu berücksichtigen. Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat mit ihren Beschlüssen die wesentlichen Ziele und Prüfaufträge formuliert⁴:

- Oberstes Ziel des Verkehrsentwicklungsplans ist die Optimierung des Systems aller Verkehrsarten in Potsdam und die Verringerung der Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr. Deshalb müssen alle Planungsmodelle im Sinne der weiteren und konsequenten Stärkung des Umweltverbundes erarbeitet und zur Entscheidung vorgelegt werden.
- Mit den Umlandgemeinden ist ein gemeinsames Verkehrskonzept zu entwickeln, in dem die verschiedenen Verkehrsträger integrativ berücksichtigt werden. Es ist darauf hinzuwirken, abgestimmte VEP-Entwürfe auf vergleichbarer Datengrundlage zu entwickeln.
- Dazu ist die Abstimmung mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) zu suchen. Gleichzeitig ist zu prüfen, wie die Inanspruchnahme von Fördermitteln für die Planung und Umsetzung eines gestärkten Umweltverbundes verbessert werden kann.

Darüber hinaus wurde durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam der Auftrag⁵ erteilt, im Rahmen der Bearbeitung eines Stadtentwicklungskonzeptes (StEK) Verkehr, eine Reihe konkreter Maßnahmen zur Verbesserung und Optimierung des Verkehrssystems zu prüfen.

¹Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2008): Radverkehrskonzept Potsdam, Potsdam.

²Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2010): Gutachten zum integrierten Klimaschutzkonzept 2010, Potsdam.

³Technische Universität Dresden, Hrsg. (2009): Endbericht zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ in Potsdam, Dresden.

⁴DS-Nr. 07/SVV/0345.

⁵DS-Nr. 09/SVV/0135.

Dies sind insbesondere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Erweiterung des Park-&-Ride-Systems und seine effektive Verknüpfung mit dem ÖPNV, die Entlastung dicht bewohnter Straßenzüge, die Erweiterung der Tempo-30-Zonen und die weitere Einführung von Kreisverkehren. Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ist auch die Wirksamkeit der ISES und der Bundesstraßenverknüpfung auf der Grundlage der zukünftigen Entwicklung des Verkehrs bis 2025 zu prüfen.

1.2 Ziele für die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam

Die Diskussionen über Maßnahmen zur Stadt- und Verkehrsentwicklung in der Öffentlichkeit und im politischen Raum der Landeshauptstadt Potsdam sind geprägt vom Wunsch nach Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Potsdamer Stadtgebiet, insbesondere in hoch belasteten Straßenabschnitten. Gleichzeitig wächst der Widerstand gegenüber dem Bau von Entlastungsstraßen (ISES, Havelspange), die einerseits unter bestimmten Voraussetzungen eine solche Verkehrsentslastung bewirken können, andererseits aber neue Belastungen mit sich bringen. So wurde im Rahmen der Erarbeitung des Flächennutzungsplanes (FNP) der Beschluss gefasst, die ISES nur bis zur Dortustraße zu bauen. Zur Havelspange gab es keine Einigung über die Notwendigkeit und Verträglichkeit zwischen verschiedenen Interessengruppen aus Potsdam und den Umlandgemeinden. Vom Land als Baulastträger wurde das 1998 begonnene Raumordnungsverfahren (ROV) 2006 eingestellt. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan ist die Verbindung zwischen B1 und B2 über den Templiner See (Havelspange) noch als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs enthalten.

Somit wird die zukünftige Verkehrsentwicklung der Stadt Potsdam im Wesentlichen von einer Änderung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) gekennzeichnet sein. Ein Ziel ist es, den motorisierten Individualverkehr (MIV) bis 2025 so zu reduzieren, dass die Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe (Feinstaub ab 2005, NO₂ ab 2010 bzw. ab 2015 bei Fristverlängerung), die Vorsorge beim Lärmschutz und die Einhaltung des Klimazieles von 20 % CO₂-Reduzierung⁶ gewährleistet wird. Vorrang hat dabei die Reduzierung des Pkw-Anteils, da dieser mit Abstand die größten Probleme verursacht und am ehesten beeinflussbar ist.

⁶ Das Klimaschutzziel, die CO₂-Emissionen um 20 % zu reduzieren, bezieht sich auf alle Emissionsquellen im Zeitraum 2005 – 2020.

Die Reduzierung beim MIV deckt sich mit den Zielen zur Erhöhung des Anteils des ÖPNV im Nahverkehrsplan⁷ (3 %-Punkte) und des Radverkehrs in der Radverkehrsstrategie⁸ (7 %-Punkte). Um diese Zuwächse nicht zulasten jeweils anderer Verkehrsarten des Umweltverbundes zu realisieren, sind Investitionen hauptsächlich für den ÖPNV und den Radverkehr erforderlich und in gleichem Maße Restriktionen beim MIV, wie z. B. die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung vorzunehmen. Neben den restriktiven Maßnahmen müssen die Alternativen gestärkt werden und Schnittstellen insbesondere für Berufspendler aus dem vom ÖPNV unzureichend erschlossenen Umland geschaffen werden. Nur durch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen gewährleistet.

Obwohl das Potsdamer Straßennetz auf einzelnen, wichtigen Streckenabschnitten und Knotenpunkten in den Verkehrsspitzenzeiten die Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht hat, wird Straßenneubau nach Abschluss der beiden laufenden Um- und Ausbaumaßnahmen in der Potsdamer Mitte und an der Humboldtbrücke (Berliner Straße bis Rudolf-Breitscheid-Straße) nur noch begrenzt durchgeführt werden.

In Planung und Vorbereitung sind z. B. der Bau der Wetzlarer Straße mit Anschluss des Industriegebietes Potsdam-Süd, die Abfahrtsrampe von der Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße und die Umgestaltungen des Leipziger Dreiecks und der Behlerstraße. Ein Investitionsschwerpunkt wird künftig verstärkt die Straßeninstandsetzung und -qualifizierung bilden.

1.3 Vorgehensweise

Die besondere Herausforderung der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans besteht darin, ein Stadtentwicklungskonzept Verkehr zu entwickeln, das einerseits eine geordnete langfristige Entwicklung des Verkehrs bis 2025 in der Landeshauptstadt Potsdam sichert und andererseits die Anforderungen der Luftreinhaltung in den kommenden Jahren bis 2015 umfassend berücksichtigt. Die Untersuchungen umfassen dabei folgende Arbeitsschritte und Zeiträume:

- Bewertung der bisherigen Entwicklung im Rahmen einer Daten- und Sachstandsanalyse für das Analysejahr 2008 und einer Fortschreibung der Verkehrsentwicklung und Wirkungsanalysen für das Jahr 2010.

⁷ Beschluss des Nahverkehrsplans 2007 – 2011 für die Stadt Potsdam vom 10. Oktober 2007

⁸ http://www.potsdam.de/cms/dokumente/10049295_1005526/c76f418d/Radverkehrsstrategie_Potsdam.pdf

- Prognose der langfristigen Verkehrsentwicklung bis 2025 und Wirkungsanalysen insbesondere zu den verkehrsbedingten Umweltbelastungen in verschiedenen Maßnahmenszenarien
- Ableitung einer Mittelfristprognose für den Zeitraum 2015 auf Basis abgestimmter Maßnahmen zur Luftreinhaltung

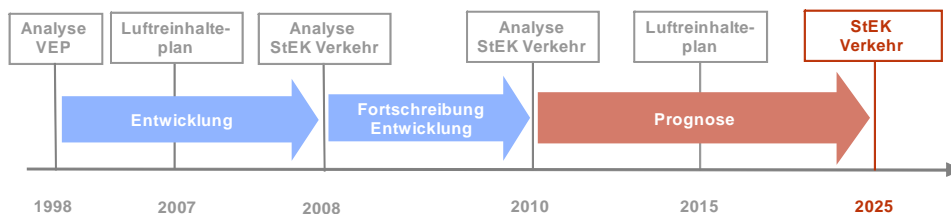


Abb. 1 Zeiträume für die Analyse und (Langfrist-)Prognose des StEK Verkehr

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse aus der Bestandsanalyse bzw. Bewertung der bisherigen Entwicklung seit 2001 und der Szenarienbetrachtung für eine langfristige Entwicklung der Mobilität und der Verkehrssysteme in der Landeshauptstadt Potsdam bis 2025 zusammen.

Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Verkehrs für den Prognosehorizont 2015 bildet die Grundlage für die Fortschreibung des Luftreinhalte- und Qualitätsplans für die Landeshauptstadt Potsdam⁹. Dessen Wirkungsanalysen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Berichts. Gleichwohl fließen die verkehrlichen Maßnahmen des Luftreinhalte- und Qualitätsplanes mit dem Realisierungszeitraum 2015 auch in das Stadtentwicklungskonzept Verkehr mit ein.

Darüber hinaus bestand die Aufgabe, im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr an ausgewählten Beispielen die Maßnahmenplanung weiter zu konkretisieren. Dies betrifft folgende Maßnahmen:

- Grundlagen für ein Kreisverkehrskonzept: Die Knotenpunkte im Hauptstraßennetz der Stadt werden einem Grobscreening hinsichtlich der Eignung und Sinnfälligkeit von Kreisverkehren unterzogen. Für ausgewählte Knoten wird die Machbarkeit durch eine Lageplanskizze und/oder durch überschlägige Kapazitätsbetrachtungen näher beleuchtet.
- Beispielhafte Straßenraumgestaltung: Für zwei bis drei typische Querschnitte werden mögliche Lösungen zur Straßenraumgestaltung skizziert. Die Auswirkungen auf Verkehrsfluss, Luftschadstoff- und Lärmbelastung werden qualitativ beschrieben.

⁹Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2011): Luftreinhalte- und Qualitätsplan für die Landeshauptstadt Potsdam (Fortschreibung 2010-2015), Potsdam. Bereitgestellt durch Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, einsehbar unter: <http://www.mugv.brandenburg.de/cms/detail.php/lbm1.c.384614.de>

Neben der engen Zusammenarbeit mit den Abteilungen der Stadtverwaltung Potsdam, dem Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg und dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg wurden die Ergebnisse der einzelnen Arbeitsschritte in einer das Projekt begleitenden Lenkungsgruppe vorgestellt und diskutiert (siehe Anhang 6).

2 Analyse des Verkehrssystems

2.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Im Rahmen des StEK Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam wurden neben dem Stadtgebiet auch die angrenzenden Gemeinden des Landkreises Potsdam-Mittelmark in die Betrachtung einbezogen.

Die Karte 1 zeigt die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes. Es entspricht der Katasterfläche der Landeshauptstadt Potsdam. Neben dem eigentlichen Untersuchungsgebiet werden in einem erweiterten Untersuchungsbereich auch die für Potsdam relevanten Entwicklungen in den Umlandgemeinden in die Untersuchungen einbezogen. Dies betrifft hauptsächlich Entwicklungen, die einen verkehrlichen Einfluss auf die Landeshauptstadt Potsdam haben. Dazu zählen insbesondere neue Wohn- und Gewerbeansiedlungen, große Industrie- und Einzelhandelsstandorte, aber auch Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsbereich.

Für die Analyse und Bewertung der bisherigen und zukünftigen Entwicklung wurden, auf Basis der offiziellen Raumeinteilung nach Statistischen Bezirken, die erforderlichen Datengrundlagen und Verkehrsnetze räumlich aufbereitet.

Danach teilt sich das Stadtgebiet aktuell in 82 Statistische Bezirke. Die Abgrenzung der Statistischen Bezirke orientiert sich an der Flächennutzung und den vorhandenen natürlichen und baulichen Zäsuren, vor allem Gewässern, vorhandenen Bebauungsgrenzen, Anlagen des Schienenverkehrs und wichtigen Straßenzügen.

Auf Grundlage der Statistischen Bezirke erfolgt der Aufbau einer Struktur- und Verkehrsdatenbank. In ihr werden sowohl die Analysedaten als auch Prognose- und Planungsdaten nach einheitlichen Kriterien und mit Bezug zu den digitalen amtlichen Grenzen aufbereitet.

2.2 Entwicklung der verkehrsrelevanten Strukturdaten bis 2008

Durch die Fahrt zur Arbeit, den Schulbesuch oder den Einkauf im Supermarkt wird Verkehr erzeugt. Dabei haben unterschiedliche Bevölkerungsgruppen auch ein unterschiedliches Mobilitätsverhalten, z. B. legen jüngere Menschen im berufsfähigen Alter in der Regel am Tag mehr Wege zurück als Senioren.

Daher kann die Kenntnis dieser Strukturdaten, z. B. in Form von Einwohnerzahlen, Motorisierungsgrad oder Lage von Einkaufsmöglichkeiten in der Stadt, wichtige Kenntnisse über das Verkehrsaufkommen und die Verteilung der Verkehre im Stadtgebiet geben.

In diesem Kapitel wird die Entwicklung der wesentlichen Strukturdaten bis zum Jahr 2008 in Potsdam dargestellt. Die aus den Prognosen abgeleitete zukünftige Entwicklung bis zum Jahr 2025 kann dem Punkt 3.1 entnommen werden.

2.2.1 Einwohnerentwicklung

Nach einem spürbaren Rückgang der Einwohnerzahlen in den neunziger Jahren in Potsdam hat sich die Situation nachhaltig geändert. So ist seit 2000 eine kontinuierliche Zunahme der Einwohnerzahl der Landeshauptstadt festzustellen.

Eine Besonderheit dabei bildet die Eingemeindung von 7 Gemeinden im Jahre 2003, die zu einem deutlichen Anstieg der Potsdamer Bevölkerung von rd. 13.600 Einwohnern führte (vgl. Abb. 2). Im Jahr 2008 waren in der Landeshauptstadt Potsdam rd. 153.000 Einwohner gemeldet.

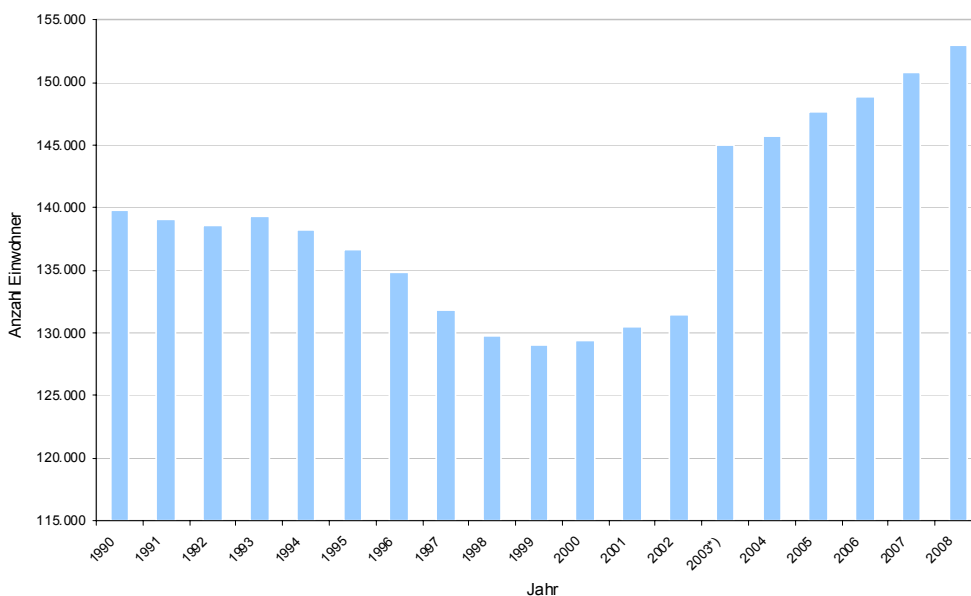


Abb. 2 Einwohnerentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam^{10 11}

¹⁰ Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (1999): Statistischer Jahresbericht 1998, Potsdam.

¹¹ Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2009): Statistischer Jahresbericht 2008, Potsdam.

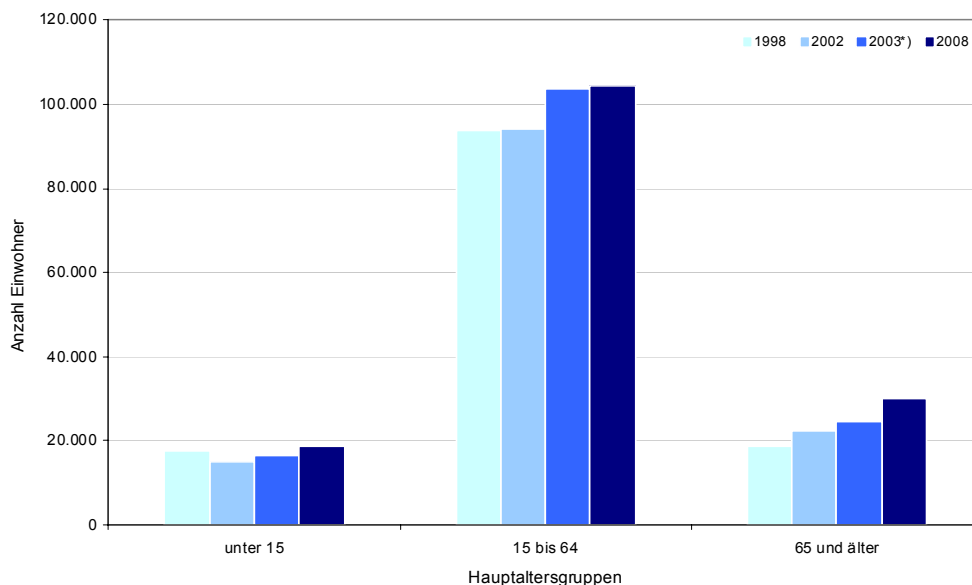


Abb. 3 Entwicklung der Altersstruktur nach Hauptaltersgruppen¹²

Im Hinblick auf die Altersstruktur nach Hauptaltersgruppen zeigen sich ebenfalls positive Entwicklungen. So nimmt die Zahl der Einwohner unter 15 Jahren in den letzten Jahren wieder leicht zu. Der Anteil der Einwohner im arbeitsfähigen Alter bleibt weitgehend stabil. Deutliche Veränderungen verzeichnet die Altersgruppe über 65 Jahre mit einem Zuwachs. Aus heutiger Sicht wird sich diese Entwicklung auch in den kommenden Jahren fortsetzen.

Hinsichtlich der Verteilung der Potsdamer Bevölkerung nach Stadtgebieten zeigen sich deutliche Unterschiede. Der überwiegende Teil lebt in der Potsdamer Innenstadt und den großen Wohngebieten im Südosten. In den westlichen und nördlichen Stadtgebieten ist die Zahl deutlich geringer. Hinsichtlich der Entwicklung in den letzten Jahren verzeichnen insbesondere Potsdam Nord, die Potsdamer Innenstadt und Babelsberg einen Zuwachs. Dagegen verloren die Wohngebiete in Potsdam Süd in den neunziger Jahren viele Einwohner. Seit 2000 sind diese Gebiete nur noch von einem geringen Bevölkerungsrückgang betroffen.

Die Abb. 4 zeigt die Verteilung der Einwohner im nach Stadtgebieten.

¹² Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2009): Statistischer Jahresbericht 2008, Potsdam.

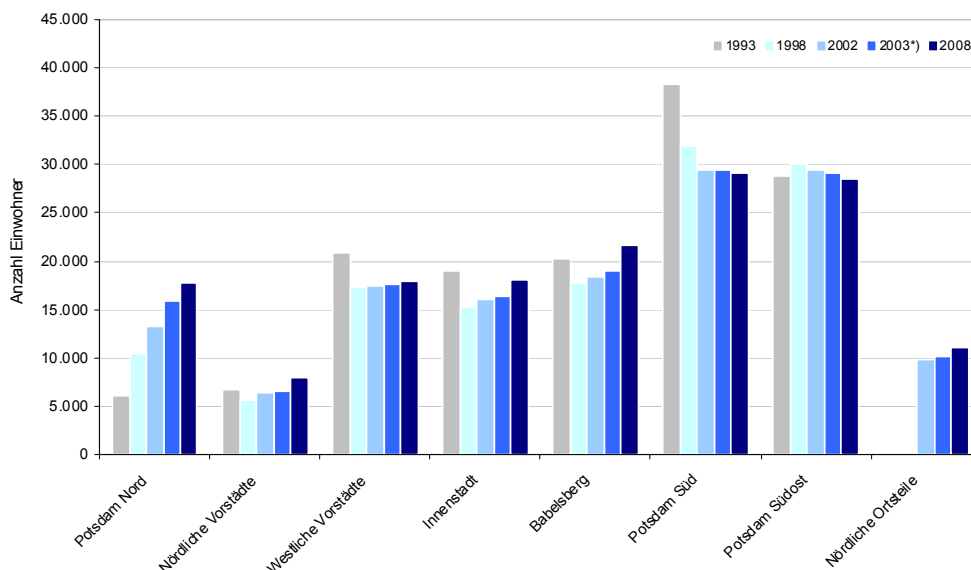


Abb. 4 Verteilung der Potsdamer Bevölkerung nach Stadtgebieten

2.2.2 Erwerbstätigkeit

Hinsichtlich der Zahl der Erwerbstätigen in Potsdam ist, nach zunächst leichtem Rückgang, seit 2003 wieder ein Zuwachs zu verzeichnen. In den Wirtschaftsbereichen hat der Anteil der Erwerbstätigen im Dienstleistungsgewerbe deutlich zugenommen, beim produzierenden Gewerbe zeigt sich kein weiterer Rückgang.

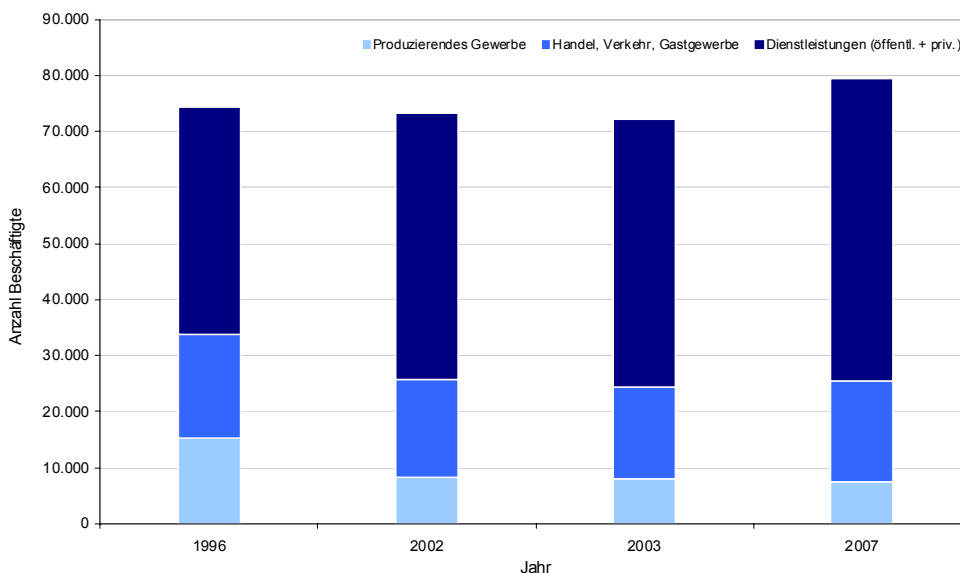


Abb. 5 Erwerbstätige in Potsdam nach Wirtschaftsbereichen^{13 14}

¹³ Statistische Berichte vom Amt für Statistik Berlin-Brandenburg.

¹⁴ Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2009): Statistischer Jahresbericht 2008, Potsdam.

Bei der Verteilung der Erwerbstätigen am Arbeitsort zeigt sich eine deutliche Konzentration in der Potsdamer Innenstadt und in Babelsberg. Die Beschäftigtenverteilung ist von besonderer Bedeutung für das Fahrtenaufkommen im Berufsverkehr, da dieser einen Hauptanteil der werktäglichen Personenfahrten im Stadtgebiet und zwischen Kernstadt und Umland bildet.

Die Karte 2 gibt eine Übersicht über den Umfang und die Verteilung der werktäglichen Pendlerströme zwischen der Landeshauptstadt und den Umlandgemeinden. Den Schwerpunkt bildet hier der Pendlerstrom von und nach Berlin mit rd. 26.000 Ein- und Auspendlern. Die Zahl der Pendler nach Brandenburg beträgt 36.700. Einen Schwerpunkt bilden die umliegenden großen Gemeinden des Landkreises Potsdam-Mittelmark. Hier liegt die Anzahl bei ca. 19.700 Ein- und Auspendlern, wobei der Anteil aus den nördlich gelegenen Gemeinden deutlich geringer ist.

2.2.3 Ausbildung

Die Anzahl der Schüler in der Landeshauptstadt Potsdam betrug im Jahr 2008 rd. 13.000. Hinsichtlich der Verteilung auf die einzelnen Schularten weisen die Grund- und Gesamtschulen die höchsten Anteile aus (s. Abb. 6). Bei der Verteilung im Stadtgebiet ist bemerkenswert, dass insbesondere in den westlichen und nördlichen Stadtgebieten wegen der geringeren Bevölkerungsdichte nur wenige Grundschulstandorte und keine weiterführenden Schulen vorhanden sind. Daraus ergeben sich für Schüler der weiterführenden Schulen entsprechend weitere Schulwege, die überwiegend mit dem ÖPNV und dem Rad zurückgelegt werden.

Die Zahl der in Potsdam Studierenden ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen (s. Abb. 7). So betrug im Jahr 2008 die Zahl der immatrikulierten Studierenden rd. 20.000, was gegenüber 1996 eine Verdopplung bedeutet.

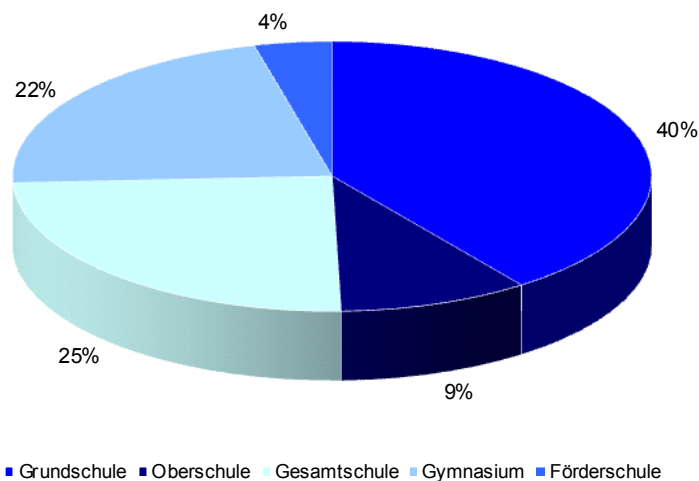


Abb. 6 Verteilung der Schüler nach Schulart in der Landeshauptstadt Potsdam 2008¹⁵

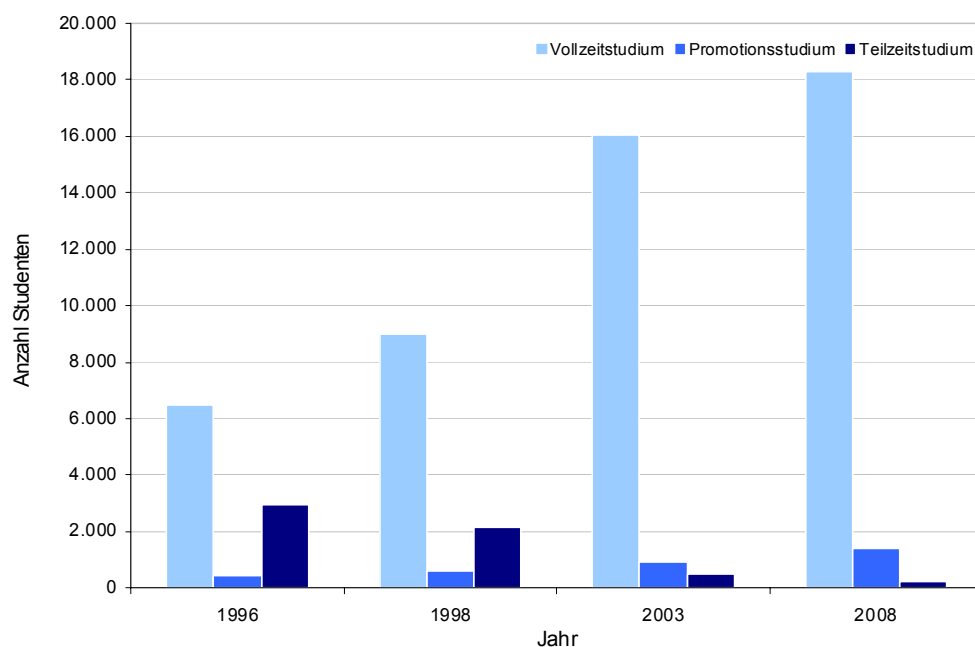


Abb. 7 Entwicklung der Studentenzahlen bis 2008¹⁶

2.2.4 Fahrzeugbestand

Eine der wesentlichen Einflussgrößen auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung bildet die Verfügbarkeit eines Kfz. Diese Verfügbarkeit bestimmt zu einem wesentlichen Teil die Zahl der täglichen Fahrten und vor allem, mit welchem Verkehrsmittel diese durchgeführt werden. Der Bestand und die

¹⁵ Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2009): Statistischer Jahresbericht 2008, Potsdam.

¹⁶ Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2009): Statistischer Jahresbericht 2008, Potsdam.

Verteilung der Kraftfahrzeuge in der Stadt Potsdam bilden somit eine wesentliche Grundlage der Analyse und Prognose der Verkehrsnachfrage.

Zum 31.12.2008 waren im Stadtgebiet insgesamt 82.000 Kraftfahrzeuge gemeldet. Den Hauptanteil mit rd. 80 % bildeten die Personenkraftwagen.

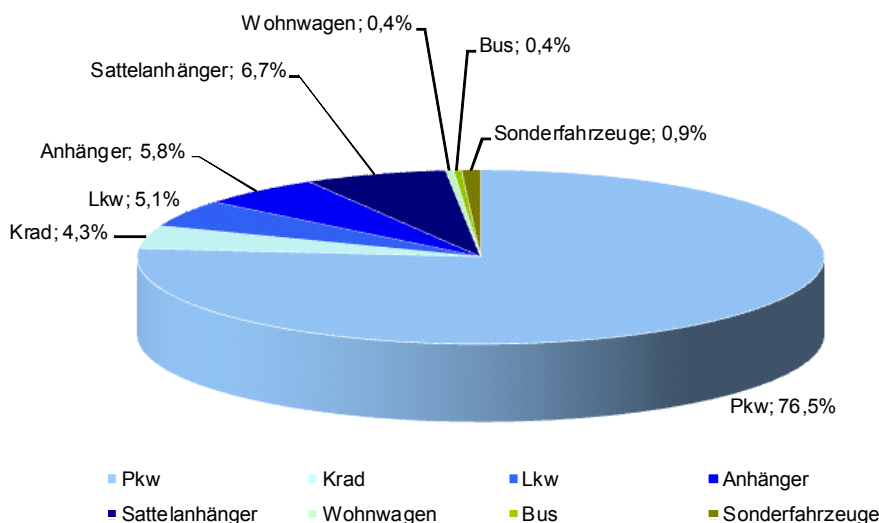


Abb. 8 Kfz-Bestand nach Fahrzeugarten 2008¹⁷

Dabei konzentrierte sich der Pkw-Bestand in den bevölkerungsreichen Stadtbezirken im Südosten des Stadtgebietes und in der erweiterten Potsdamer Innenstadt (vgl. Karte 3).

Die übrigen Kfz, insbesondere des Güter- und Wirtschaftsverkehrs, waren überwiegend in den Industrie- und Gewerbestandorten in Babelsberg und in Potsdam-Süd registriert.

	1993	1998	2003	2007	2008
Einwohner	139.954	128.113	143.811	149.687	151.725
Pkw	61.536	58.788	60.790	60.800	62.720
Pkw/1.000 Einwohner	440	459	454	406	410

Tab. 1 Entwicklung der Motorisierung der Bevölkerung^{18 19 20}

Im Jahr 2008 betrug die Anzahl der Pkw pro 1.000 Einwohner rd. 410. Karte 4 zeigt den Motorisierungsgrad in Pkw pro 1.000 Einwohner in den Statisti-

¹⁷ Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2009): Statistischer Jahresbericht 2008, Potsdam.

¹⁸ Mit der seit 1.3.2007 gültigen neuen Straßenverkehrszulassungsordnung sind die Bestandszahlen bei den Kraftfahrzeugen und Personenkraftwagen zurückgegangen. So wurden Stilllegungen und endgültige Stilllegungen zu Außerbetriebssetzungen zusammengefasst und erscheinen nicht mehr im Bestand.

¹⁹ Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (1999): Statistischer Jahresbericht 1998, Potsdam.

²⁰ Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2009): Statistischer Jahresbericht 2008, Potsdam.

schen Gebieten. Bemerkenswert ist, dass in den Stadtgebieten mit einer hohen Einwohnerdichte und einem entsprechend eingeschränkten Stellplatzangebot die Motorisierung unter dem Stadtdurchschnitt liegt.

In Bezug auf das Alter der Fahrzeugflotte ist festzustellen, dass in den letzten Jahren das Durchschnittsalter der privat genutzten Fahrzeuge kontinuierlich zugenommen hat, während das Durchschnittsalter der dienstlich genutzten Fahrzeuge seit 2004 deutlich zurückgegangen ist.

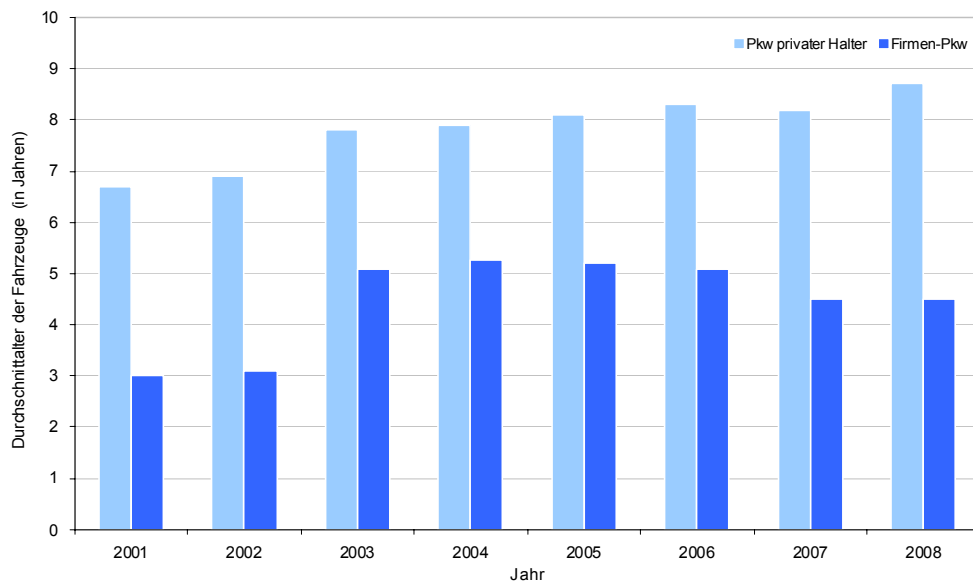


Abb. 9 Durchschnittsalter der in Potsdam gemeldeten Fahrzeuge²¹

2.2.5 Weitere verkehrsrelevante Strukturdaten

Für die Ermittlung der Verkehrsnachfrage im Personen- und Wirtschaftsverkehr sind weitere verkehrsrelevante Strukturdaten erforderlich. Dazu zählen insbesondere Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten, die sowohl für die Analyse als auch die Prognose in entsprechender Form für die Analyse und Prognose aufbereitet wurden.

2.3 Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebotes

Auf Grundlage des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam zum Verkehrsentwicklungsplan 2001²² wurden

²¹ Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2009): Statistischer Jahresbericht 2008, Potsdam.

²² Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2001): Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für die Landeshauptstadt Potsdam, Kurzfassung, S. 54, Tabelle 3, Potsdam.

in den letzten Jahren eine Reihe wichtiger Maßnahmen umgesetzt. Dabei handelt es sich insbesondere um Um- und Ausbaumaßnahmen im Straßen- und Radwegenetz, Veränderungen im Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs und der Parkraumbewirtschaftung.

2.3.1 Öffentlicher Personennahverkehr

Folgende ÖPNV-Maßnahmen wurden seit dem Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans Verkehr 2001 umgesetzt:

- ÖV 2²³: Optimierung des Verkehrsangebotes im Stadt- und Regionalverkehr (Anpassung des Angebotes im Bereich neuer Wohn- und Gewerbegebiete und Anpassung des Nachtnetzes)
- ÖV 3: Anschlusssicherung und Beschleunigung bzw. LSA-Bevorrechtigung des ÖPNV
- ÖV 4: Einführung des VBB-Seniorentickets

Darüber hinaus wurden seit 2001 weitere Maßnahmen im System des Öffentlichen Nahverkehrs durch die Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP) und der Stadt umgesetzt. Dabei handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- Fortführung des behindertengerechten Haltestellenausbaus
- Ausgestaltung des ÖPNV-Verknüpfungspunktes Bhf. Rehbrücke (Bus-Tram-Rendezvous)
- umweltfreundliche Umrüstung der Busflotte und Neuerwerb von Fahrzeugen mit EURO-5-Norm
- Beteiligung der ViP am Ticket-Test „Touch and Travel“
- Einbeziehung der eingemeindeten Ortsteile in den Tarifbereich B der Landeshauptstadt Potsdam
- Verschwenkung der Tramtrasse nach Babelsberg in die südliche Seitenlage der Nuthestraße im Zuge der Sanierung der Humboldtbrücke

2.3.2 Straßenverkehr

Seit 2001 wurde im Straßennetz der Landeshauptstadt Potsdam eine Reihe von wichtigen Maßnahmen vor allem in der Potsdamer Innenstadt fertiggestellt:

- SV 1²⁴: Umbau Breite Straße (1. Teilabschnitt), Rückbau Friedrich-Ebert-Straße im Bereich Am Kanal – Alter Markt, direkter Anschluss der Fried-

²³Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2001): Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für die Landeshauptstadt Potsdam, Kurzfassung, S. 54, Tabelle 3, Potsdam.

rich-List-Straße an die Nuthestraße durch Nordrampen (bisher nur Abfahrt), Fertigstellung der Ortsumfahrung Drewitz

- SV 2: Realisierung der P+R-Anlagen Bhf. Rehbrücke und Griebnitzsee (Südseite)
- SV 3: Erweiterung der LSA-Makrosteuerung und des dynamischen Parkleitsystems
- SV 4: Fortführung der Verkehrsberuhigung und Einrichtung von Tempo-30-Zonen (vgl. Karte 5 und Anhang 5)
- SV 5: Errichtung zentraler Stellplatzanlagen im Innenstadtbereich, Fertigstellung der Stellplatzanlagen Parkhaus Hegelallee und Gutenbergstraße/Hebbelstraße

Darüber hinaus wurde im April 2010 die schrittweise Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Potsdam beschlossen. Hierbei wird der Innenstadtbereich in zwei preislich differenzierte Bewirtschaftungszonen gegliedert (vgl. Abb. 10).²⁵



Abb. 10 Parkraumbewirtschaftungszonen in Potsdam (Zielausdehnung)

2.3.3 Rad- und Fußverkehr

Mit Beschluss des Radverkehrskonzeptes im Jahr 2008 erfolgt kontinuierlich die Umsetzung einer Reihe von Maßnahmen zur Förderung und Verbesserung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Potsdam. Folgende Maßnahmen sind bereits fertiggestellt bzw. befinden sich derzeit in Umsetzung:

²⁴ Kurzbezeichnung in der Maßnahmenliste des Verkehrsentwicklungsplans 2001.

²⁵ <http://www.mobil-potsdam.de/parkinformatioenen.htm>.

- RV 1: Fertigstellung der Routen 1, B und D sowie teilweise der Route A und der Innenstadtroute, u. a. durch Markierung von Schutzstreifen (z. B. Jägerallee, Behlerstraße und Forststraße), Erneuerung der Mittelpromenade Schoppenhauer Straße/Hegelallee und Neuorganisation von Knotenpunkten (z. B. Nauener Tor)
- RV 2: Erarbeitung eines neuen Radwegweisungskonzeptes
- RV 3: Errichtung weiterer Abstellanlagen
- RV 4: Weiterführung der Verknüpfung von Rad- und Öffentlichem Verkehr
- RV 5: Kommunales Fahrrad

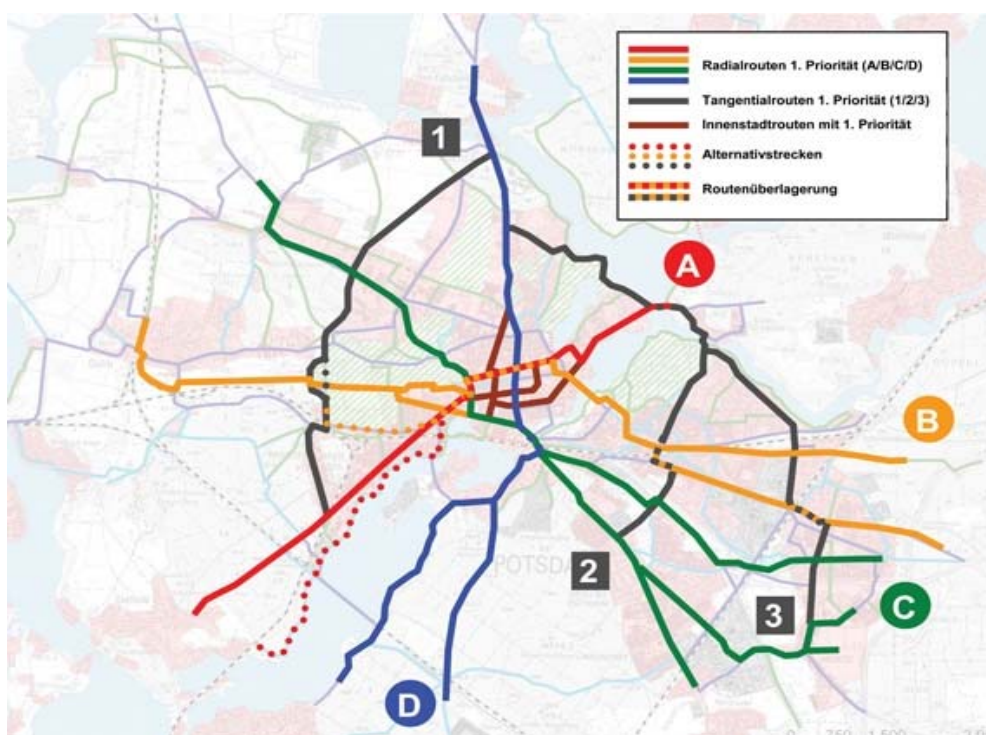


Abb. 11 Radroutennetz in Potsdam (Zielnetz)

Zur Verbesserung des Angebotes im Radverkehr wurde im Sommer 2010 durch die Stadtverwaltung und in Kooperation mit dem Verkehrsbetrieb in Potsdam das öffentliche Fahrradverleihsystem „PotsdamRad“ von nextbike etabliert (Maßnahme RV 5). Zunächst werden an zehn Stationen 60 Fahrräder zur Verfügung stehen, die dort rund um die Uhr ausgeliehen werden können.

Zusätzlich wird unter dem Motto "FahrRad in Potsdam" eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt.

Für den Fußgängerverkehr wurden teilweise die im VEP 2001 benannten Maßnahmen im Zusammenhang mit Vorhaben des Straßenausbaus umge-

setzt bzw. befinden sich derzeit in der Umsetzung. Hierzu gehören insbesondere die fußgängerfreundliche Umgestaltung bzw. der Umbau der Straßenräume (FV 1) und die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen (FV 2).

2.3.4 Wirtschafts- und Tourismusverkehr

Im VEP 2001 wurde die Einrichtung von Ladezonen für den Versorgungs- und Lieferverkehr im Innenstadtbereich und in Wohngebietszentren beschlossen (WV 2). Die Realisierung der einzelnen Zonen erfolgte bzw. erfolgt sowohl hinsichtlich ihrer Ausdehnung als auch ihrer zeitlichen Gültigkeit, orientiert am Bedarf. Dazu werden entsprechende Abstimmungen mit den Einrichtungen des Handels- und Dienstleistungsgewerbes durchgeführt.

Bereits im Jahr 1999 wurde im Hinblick auf die Bundesgartenschau 2001 eine Touristenbuskonzeption erstellt. Diese wurde im VEP 2001 (Maßnahme TV 1) aufgegriffen und weiter verfeinert, bzw. wurden weitere räumliche Untersuchungsschwerpunkte definiert. Nach Umsetzung (z. B. Umsetzung des Park- und des Terminalkonzeptes im Innenstadtbereich) wurde im Jahr 2010 eine vertiefende Untersuchung zum Touristenbusverkehr in der Landeshauptstadt durchgeführt. Folgende räumliche Schwerpunkte wurden dabei betrachtet:

- Hauptbahnhof (Nordseite Stadtrundfahrthaltestellen)
- Neuer Garten (Cecilienhof)
- Park Sanssouci Bereich Historische Mühle
- Park Sanssouci Bereich Neues Palais
- Lustgarten/Hafen
- Krongut
- Schiffbauergasse
- Neuer Markt
- Park Babelsberg und Filmpark Babelsberg

Für diese Bereiche wurden Schwachstellenanalysen durchgeführt und Maßnahmen benannt.

2.4 Verkehrsnachfrage im Personenverkehr

Eine wesentliche Grundlage für die Verkehrsplanung bilden aktuelle Informationen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Seit 1977 wird in der Landeshauptstadt Potsdam in regelmäßigen Abständen eine repräsentative

Verkehrsbefragung durchgeführt. Die letzte Befragung fand im Jahr 2008 statt und ermöglicht eine detaillierte Analyse zu den Entwicklungen im Personenverkehr bis 2008 (vgl. SrV 2008)²⁶.

Insgesamt werden durch die Potsdamer Bevölkerung an einem durchschnittlichen Werktag rd. 460.000 Ortsveränderungen²⁷ durchgeführt. Die Zahl der Ortsveränderungen hat sich aufgrund der zunehmenden Einwohnerzahl seit 2003 um rd. 3 % erhöht.

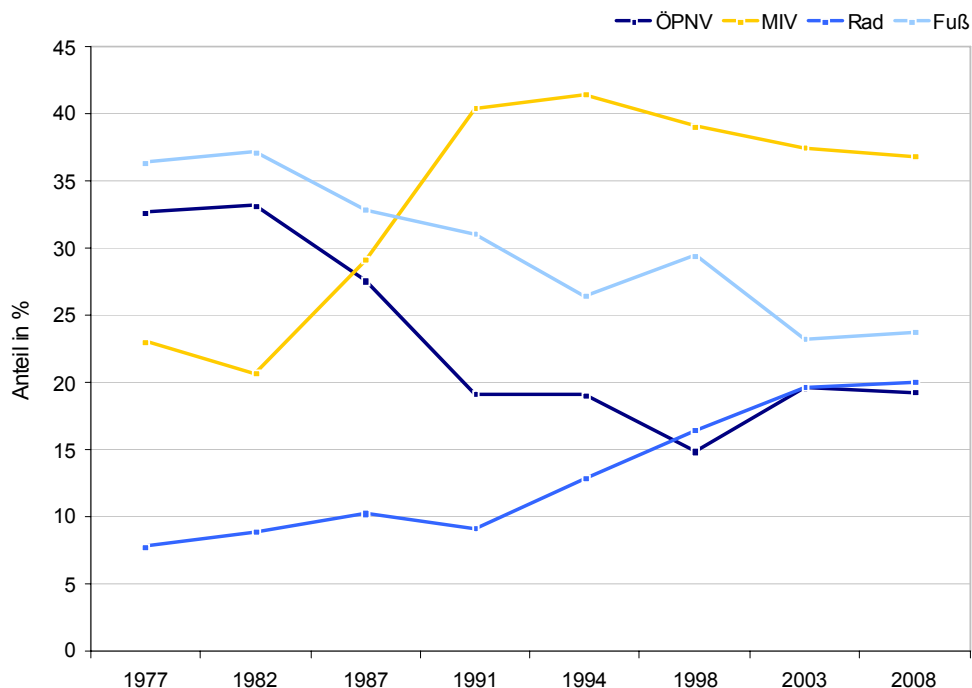


Abb. 12 Entwicklung des Modal Split in Potsdam im Gesamtverkehr (ohne Fußwege <5 min)²⁸

Die Abb. 12 zeigt die Veränderung des Potsdamer Modal Split von 1977 bis 2008 im Gesamtverkehr²⁹.

Die Aufteilung des werktäglichen Personenverkehrs auf die einzelnen Verkehrsmittel zeigt, dass im Jahr 2008 rd. 37 % der Fahrten im motorisierten Individualverkehr und rd. 63 % der Fahrten und Wege mit dem Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) durchgeführt wurden.

²⁶ Technische Universität Dresden, Hrsg. (2009): Endbericht zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008“ in Potsdam, Dresden.

²⁷ Bei 3,0 Wegen pro Tag und 152.966 Einwohnern im Jahr 2008.

²⁸ http://www.potsdam.de/cms/dokumente/10040047_668167/eb0a52fb/SRV08vergleich.pdf.

²⁹ Der Gesamtverkehr setzt sich gemäß SrV aus dem Potsdamer Binnenverkehr (Quelle- und Ziel der Ortsveränderung liegen innerhalb der Stadtgrenzen) und dem aus- und einströmenden Quell-Ziel-Verkehr (Wohnbevölkerung Potsdams, deren Ziel außerhalb der Stadtgebietsfläche liegt) zusammen.

Neben der deutlichen Zunahme der Fahrten im motorisierten Individualverkehr zu Beginn der neunziger Jahre ist gleichzeitig ein deutlicher Zuwachs an Fahrten mit dem Fahrrad festzustellen. Der Fahrradanteil am Gesamtverkehr betrug 2008 rd. 20 %.

Bei der Betrachtung der Potsdamer Verkehrsmittelanteile im Binnenverkehr³⁰ (vgl. Abb. 13) zeigt sich gegenüber dem Gesamtverkehr ein hoher Anteil des Umweltverbundes (68 % gegenüber 32 % MIV). Dies ist u. a. darauf zurückzuführen, dass im Binnenverkehr, insbesondere auf kürzeren Wegen, verstärkt das Fahrrad genutzt wird oder die Wege zu Fuß zurückgelegt werden und innerhalb der Stadt eine gute ÖPNV-Erschließung besteht.

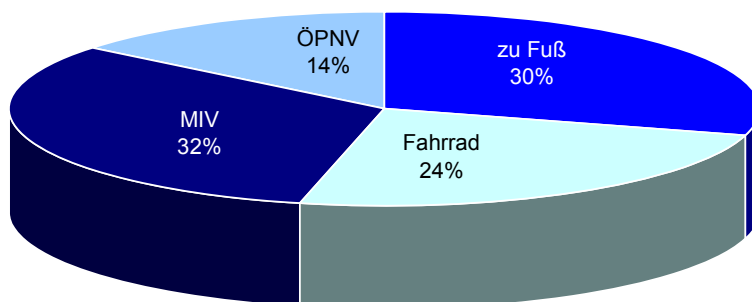


Abb. 13 Modal Split 2008 in Potsdam im Binnenverkehr (Quelle: SrV 2008)

³⁰ Verkehr, der nur innerhalb der Stadtgrenzen durch die Potsdamer Bevölkerung durchgeführt wird.

2.5 Verkehrsbelastungen

2.5.1 Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz

Die Karte 6 zeigt die Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz an einem durchschnittlichen Werktag im Jahr 2010. Besonders hoch sind die Kfz-Belastungen auf den Potsdamer Verbindungsstraßen ins Umland und nach Berlin. Eine Besonderheit des Potsdamer Straßennetzes ist die Konzentration der Kfz-Verkehrströme auf der Humboldtbrücke und der Langen Brücke mit entsprechend hohen Verkehrsbelastungen auch auf den zuführenden Hauptnetzstraßen.

Die Karte 7 zeigt die Kfz-Verkehrsbelastung aufgeteilt nach räumlichen Verkehrsarten. In grüner Farbe sind die Verkehrsrelationen im Binnenverkehr, d.h. Relationen, deren Quelle und Ziel innerhalb Potsdams liegen. Der Verkehr ins Umland und nach Berlin ist in der Farbe Orange dargestellt und der Durchgangsverkehr in Rot (vgl. Abb. 14).

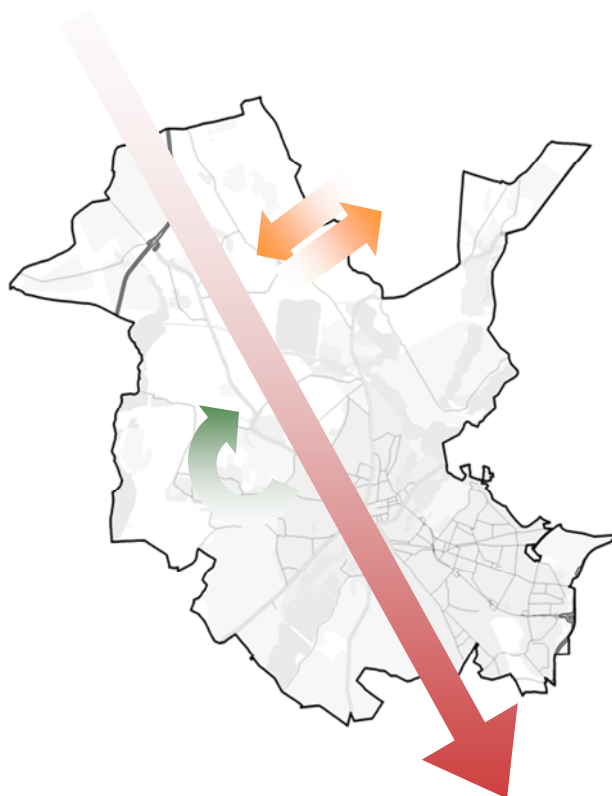


Abb. 14 Prinzip der räumlichen Verkehrsarten

Der Anteil des Durchgangsverkehrs im Stadtstraßensystem der Landeshauptstadt ist gering. Eine Ausnahme bilden die Autobahnabschnitte, welche die Stadtgebietsfläche tangieren. Dies betrifft die BAB A10 westlicher Berliner Ring im Nordosten und die BAB A115 im Südwesten. Hier zeigt sich

ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr insbesondere auf der BAB A115 von und nach Berlin.³¹

Die Fahrleistung im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Potsdam betrug im Jahr 2010 rd. 2.241.000 Fzgkm/Tag. Davon entfallen auf die Autobahnabschnitte der BAB A115 und der BAB A10 täglich rd. 12 % der Fahrleistung³². Die Fahrleistung auf dem Potsdamer Straßennetz ohne Autobahnen beträgt ca. 1,9 Mio. Fzgkm/Tag.

2.5.2 Verkehrsbelastung im Netz des ÖPNV

Die Karte 8 zeigt die Verkehrsbelastung im ÖPNV-Netz an einem durchschnittlichen Werktag im Jahr 2010, getrennt nach Verkehrsmitteln. Die höchsten Verkehrsbelastungen werden im Straßenbahnnetz erreicht. Deutlich zeigt sich die Bündelung der Verkehre im Bereich der Innenstadt, vor allem am Hauptbahnhof, dem wichtigsten Verkehrsknotenpunkt in Potsdam.

Die Karte 9 zeigt die Belastung des ÖPNV-Netzes nach räumlichen Verkehrsarten. Dabei ist festzustellen, dass das Straßenbahn- und Bussystem überwiegend im Binnenverkehr genutzt wird. Die S- und die Regionalbahn dienen vornehmlich dem Quell-Ziel-Verkehr in Richtung Berlin. Die Bahn- und Regionalbusverbindungen ins Potsdamer Umland sind gering belastet und auch der Anteil des Durchgangsverkehrs ist niedrig.

Die Abb. 15 zeigt die Aufteilung der werktäglichen Verkehrsleistung auf die verschiedenen Verkehrsmittel des ÖV für das Jahr 2010. Die höchsten Werte werden im Busverkehr und im Straßenbahnverkehr erreicht.

³¹Die Durchgangsverkehre auf den Autobahnabschnitten schneiden die Grenzgebiete der Landeshauptstadt und sind somit faktisch nicht dem stadtquerenden Durchgangsverkehr zuzurechnen.

³²Die Angaben der Fahrleistung beziehen sich hierbei auf den Durchschnittlich Täglichen Verkehr (DTV) der Stadt Potsdam.

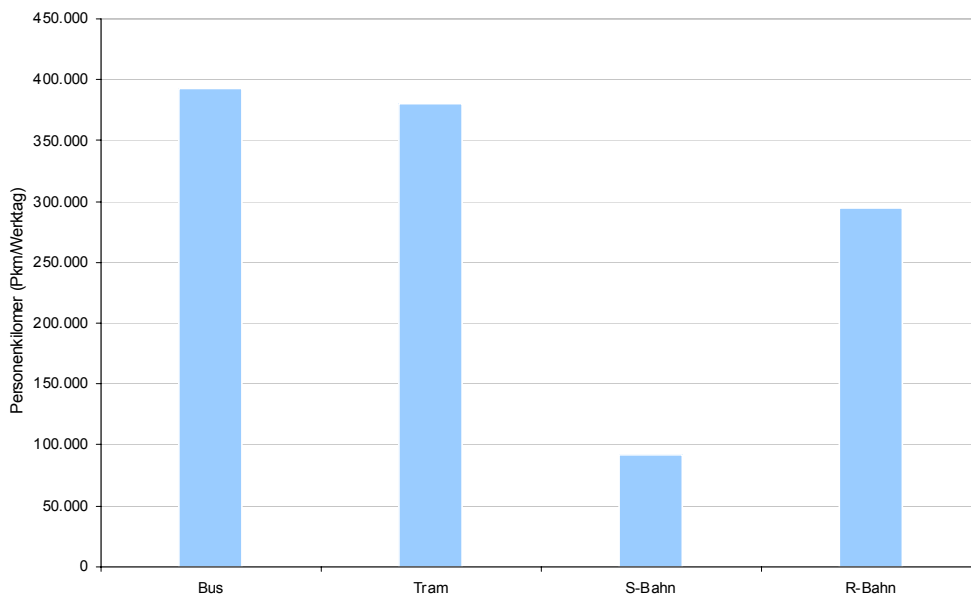


Abb. 15 Fahrleistung des Potsdamer ÖPNV im Jahr 2010 (Pkm/Werktag)

2.6 Wirkungsanalysen

2.6.1 Erreichbarkeiten im ÖPNV und Straßenverkehr

Für die Ableitung von Kennwerten zur Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt werden Reisezeitmatrizen herangezogen. Die Aufbereitung der Reisezeiten erfolgte zwischen allen Statistischen Bezirken (einschließlich der Anbindungen über das Nebenstraßennetz) und der Potsdamer Innenstadt.

Für den Straßenverkehr werden die Reisezeiten aus belasteten Netzen ermittelt, d. h., die auf den einzelnen Straßenabschnitten erreichbaren durchschnittlichen Fahrzeiten sind abhängig vom jeweiligen Auslastungsgrad. Darüber hinaus werden stadträumlich differenzierte mittlere Zu- und Abgangszeit zum Fahrzeug bei Beginn und am Ende der Fahrt sowie eine Parksuchzeit im Zielgebiet berücksichtigt (vgl. Anhang 3).

Für den Öffentlichen Personennahverkehr werden, neben den Zu- und Abgangszeiten zur Haltestelle, die mittleren Fahrzeiten je Verkehrsmittel und die Umsteige- und Umsteigewartezeiten in die Ermittlung der durchschnittlichen Reisezeiten einbezogen.

Die Karte 10 zeigt die Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im Hauptverkehrsstraßennetz. Die benötigte Reisezeit, um die Innenstadt aus den verschiedenen Stadtgebieten zu erreichen, beträgt höchstens 35 Minuten.

Die Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zeigt die Karte 11. Aufgrund der längeren Zugangszeiten sowie der

notwendigen Haltezeiten für den Fahrgastwechsel, vor allem bei dichter Haltestellenfolge, ergeben sich längere Fahrzeiten.

Mit zunehmender Entfernung von der Innenstadt nimmt die benötigte Reisezeit zu. In einigen Stadtrandlagen (z. B. Drewitzer Nuthewiesen, Kartzow oder Paaren) werden für die Fahrt in die Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln 35 Minuten und mehr benötigt.

2.6.2 Lärmbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz

Für das Hauptverkehrsstraßennetz und das Schienennetz der Straßenbahn im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Potsdam werden die Lärmimmissionen berechnet, in eine Datenbank mit allen Berechnungsergebnissen übernommen, die Ergebnisse kartografisch aufbereitet und in Lärmimmissionskarten dargestellt.

Die durch den Kfz- und Straßenbahnverkehr verursachte Lärmbelastung kann der Karte 12 und der Karte 13 entnommen werden. Hier sind die Lärmmittelungspegel an der Straßenrandbebauung für den Tag (6-22 Uhr) und für die Nacht (22-6 Uhr) dargestellt. Von der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wurde im Rahmen der Umgebungslärmkartierung die Einführung von Ziel- und Prüfwerten gefordert. Das Land Brandenburg hat in seiner Lärmbekämpfungsstrategie die Richtwerte für den Nachtzeitraum von 55 dB(A) und für den Tageszeitraum von 65 dB(A) definiert³³.

Insbesondere an Straßenabschnitten mit enger und geschlossener Bebauung sowie hoher Verkehrsbelastung sind hohe Lärmwerte zu verzeichnen. Werte über 70 dB(A) am Tag werden in der Zeppelinstraße, der Breiten Straße bzw. der Großbeerenstraße erreicht. In den Nachtstunden liegt die Lärmbelastung im überwiegenden Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes über 55 dB(A)

Die Abb. 16 zeigt die Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen. Der überwiegende Teil ist am Tag Lärmbelastungen zwischen 55-65 dB(A) ausgesetzt.

In den Nachtstunden sind rd. 20.000 Potsdamer von der Zielwertüberschreitung (>55 dB(A)) betroffen.

³³ http://www.mugv.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.2328.de/strat_ap.pdf

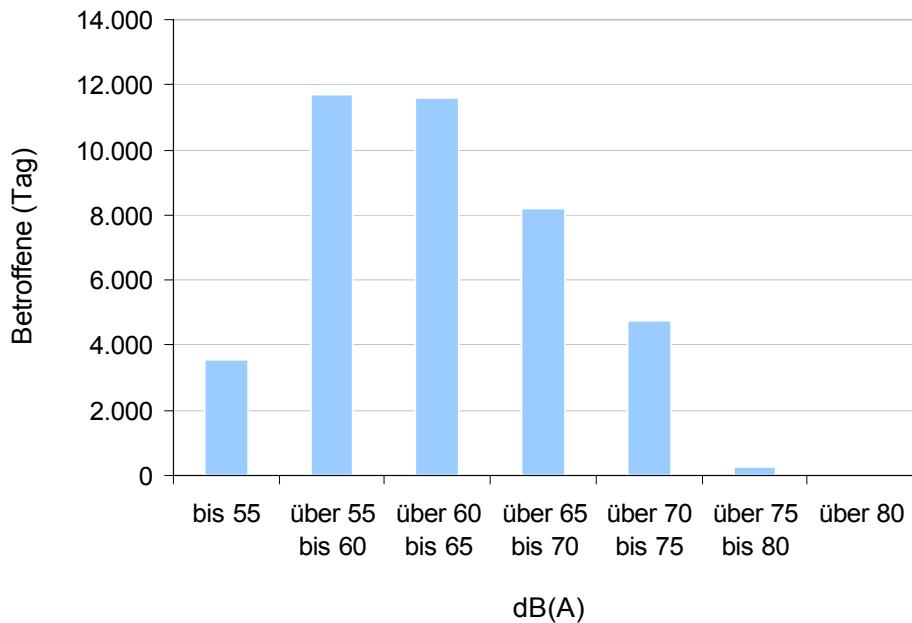


Abb. 16 Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen 2010 (Tag)

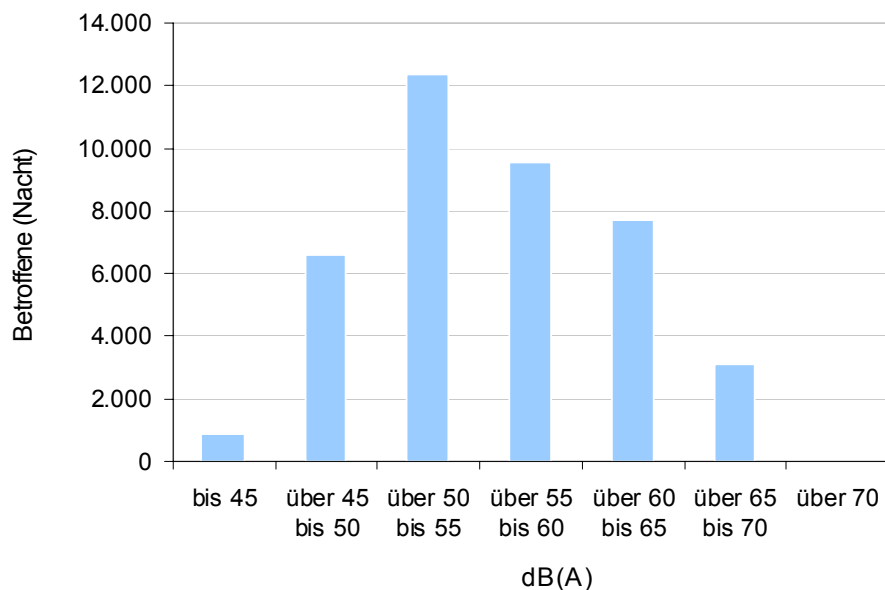


Abb. 17 Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen 2010 (Nacht)

Detaillierte Untersuchungen zum Verkehrslärm und zu Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen sind im Rahmen der Lärmaktionspläne der Stadt Potsdam von 2008 und 2011 geführt worden.

2.6.3 Luftschadstoffbelastung

Feinstaub (PM₁₀) bezeichnet die Masse aller im Gesamtstaub enthaltenen Partikel, deren aerodynamischer Durchmesser kleiner als 10 µm ist. Er kann natürlichen Ursprungs sein (beispielsweise als Folge von Bodenerosion) oder durch menschliches Handeln hervorgerufen werden. Feinstaub entsteht aus Energieversorgungs- und Industrieanlagen, bei der Metall- und Stahlerzeugung und beim Umschlagen von Schüttgütern. In Potsdam stellen der Straßenverkehr mit seinen Auspuff- und Nichtauspuffemissionen (Aufwirbelung, Reifen- bzw. Bremsabrieb) sowie die Kleinf Feuerungsanlagen die größten Emittenten dar.³⁴

Untersuchungen der Weltgesundheitsorganisation haben das verstärkte Auftreten von Atemwegs- und Herz-Kreislaufkrankungen bei hoher Feinstaubkonzentration nachgewiesen. Personen mit bereits bestehenden Erkrankungen sind besonders anfällig (z. B. Asthma-Erkrankungen). Studien ergaben eine messbare Verringerung der Lebenserwartung bei hohen Feinstaubkonzentrationen.

Hauptquelle des Schadstoffs Stickstoffdioxid (NO₂) sind Verbrennungsvorgänge in Industrie- und Energieerzeugungsanlagen sowie der Straßenverkehr. In Potsdam stellt Letzterer sogar den Hauptemittenten dar. Dabei wird Stickstoffdioxid entweder direkt z. B. über den Auspuff emittiert oder durch Oxidationsprozesse aus dem ausgestoßenen Stickstoffmonoxid (NO) in NO₂ umgewandelt. Stickstoffdioxid greift die Atemschleimhäute an und beeinträchtigt die Atemwegsfunktionen. Zusammen mit Kohlenwasserstoffen sind Stickstoffoxide für die sommerliche Ozonbildung (O₃) verantwortlich. Außerdem sind sie an der Überdüngung (Versauerung) von Böden und Gewässern beteiligt. Ebenfalls unter Beteiligung von Stickstoffoxiden entstehen im Winterhalbjahr Ammoniumnitratpartikel (NH₄NO₃), die auch zur Feinstaubbelastung beitragen.

Aus diesem Grund wurden durch die EU Richtlinien zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung erlassen, welche durch die Bundesimmissionschutzverordnung (BImSchV) und das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt wurden.

³⁴Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2011): Luftreinhalte- und Qualitätsplan für die Landeshauptstadt Potsdam (Fortschreibung 2010-2015), Entwurf, Seite 37-38, Potsdam.

Schadstoff	Schutzgut	Grenzwert [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Mittelungs- zeitraum	Überschreitungs- häufigkeit	Grenzwert einzuhalten ab
NO ₂	Gesundheit	200	Stundenmit- telwert	18 Stunden / Kalen- derjahr	01.01.2010
		40	Jahresmit- telwert		
Partikel (PM10)		50	Tagesmittel- wert	35 Tage / Kalender- jahr	01.01.2005
		40	Jahresmit- telwert		

Tab. 2 Grenzwerte der Luftschadstoffbelastung (PM10 und NO₂) gemäß der 39. BImSchV

Die Tab. 2 zeigt die Grenzwerte für PM10 und NO₂. Die Belastung durch Luftschadstoffe im Hauptverkehrsstraßennetz 2010 wurde im Rahmen der Erstellung des Luftreinhalte- und Qualitätsplans für Potsdam³⁵ ermittelt und ist in der Karte 14 und der Karte 15 dargestellt. Berechnet werden der Jahresmittelwert für NO₂ und die Überschreitungstage für PM10.

Belastungsschwerpunkte bilden Abschnitte der Behlertstraße, der Breite Straße, der Zeppelinstraße und der Großbeerenstraße (vgl. Tab. 3). Die im Luftreinhalte- und Aktionsplan 2007 ermittelten Überschreitungen der Jahresmittelwerte für PM10 und NO₂ bzw. die Gefahr der PM10-Tagesmittelüberschreitung an 35 Tagen im Jahr sind in der Leipziger Straße und der Kurfürstenstraße nicht mehr zu verzeichnen. Grund hierfür ist vor allem die in der Leipziger Straße eingerichtete Einbahnstraßenführung, welche zu einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsmenge führte. Die innerstädtische Kurfürstenstraße profitiert ebenfalls von einer Verkehrsabnahme.

Hinsichtlich der PM10-Belastung ist in Potsdam generell keine Überschreitung des Grenzwertes von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel mehr zu verzeichnen. An fünf Abschnitten wird aber eine Tagesgrenzwertüberschreitung an mehr als 35 Tagen im Kalenderjahr erreicht (vgl. Tab. 3).

³⁵ Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2011): Luftreinhalte- und Qualitätsplan für die Landeshauptstadt Potsdam (Fortbeschreibung 2010-2015), Potsdam.

Nr.	Straße	Überschreitungs- tage 2010	Jahresmittelwert 2010	
		PM10 >50 µg/m ³ am Tag	PM10 (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)
1	Zeppelinstraße (zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Nansenstraße)	45	32,4	45,5
2	Zeppelinstraße (Höhe Schillerplatz)	37	30,4	41,7
3	Breite Straße (zwischen Schopenhauerstraße und Dortustraße)	54	34,7	47,0
4	Breite Straße (zwischen Dortustraße und Schloßstraße)	40	31,2	41,7
5	Behlertstraße (zwischen Berliner Straße und Kur- fürstenstraße)	41	31,6	42,4
6	Großbeerenstraße (zwischen Jahnstraße und Horstweg)	28	27,9	40,7

Tab. 3 Jahresmittelwerte der Belastungsschwerpunkte im Jahr 2010

In Abstimmung mit dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg (LUGV) wurden die kritischen Straßenbereiche ausgewählt und einer Betroffenheitsanalyse unterzogen (Abschnitte mit einem Tagesmittelwert für PM10 > 50 µg/m³ an mehr als 35 Tagen oder einem Jahresmittelwert für NO₂ > 40 µg/m³ – Analyse Stand 2010). Die Tab. 4 zeigt die ermittelten Straßenbereiche mit der Zahl der betroffenen Personen (Einwohner, Beschäftigte, Auszubildende), die sich nicht nur vorübergehend, sondern regelmäßig im Bereich der hoch belasteten Straßenabschnitte aufhalten.

Nr.	Straßenabschnitt	Betroffene Personen			
		Einwohner ¹	Beschäftigte ²	Auszubildende ³	Teilsumme
1	Zeppelinstraße (zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Nansenstraße)	170	30	327	527
2	Zeppelinstraße (Höhe Schillerplatz)	90	20	0	110
3	Breite Straße (zwischen Schopenhauerstraße und Dortustraße)	130	100	0	230
4	Breite Straße (zwischen Dortustraße und Schloßstraße)	30	180	16	226
5	Behlertstraße (zwischen Berliner Straße und Kurfürstenstraße)	160	150	122	432
6	Großbeerenstraße (zwischen Jahnstraße und Horstweg)	130	40	0	170
Summe der Betroffenen im Überschreitungsgebiet		710	520	465	1.695
¹ Abschätzung der Einwohnerzahl aus der zur Straße gerichteten Wohnungsanzahl durch Vor-Ort-Begehung und unter Zuhilfenahme der mittleren Haushaltsgröße des jeweiligen Stadtteils 2010 (vgl. Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2011): Stadtteile im Blick 2010, Statistischer Informationsdienst 4/2011, Potsdam.					
² Abschätzung der Zahl der Beschäftigten anhand der Nutzungsstruktur der zur Straße gerichteten Gebäudeseiten					
³ Anzahl der Schüler und Berufsschüler (Stand: 2009)					

Tab. 4 Abschätzung der Betroffenheiten in den Belastungsschwerpunkten

2.6.4 CO₂-Emissionen

Im Rahmen der Erstellung des Potsdamer Klimaschutzkonzeptes³⁶ wurde eine aktuelle CO₂-Bilanz für den Verkehrsbereich erarbeitet. Dabei wurde

³⁶ Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2010): Gutachten zum integrierten Klimaschutzkonzept 2010, Potsdam.

das Hauptaugenmerk auf den Straßenverkehr gelegt, da dieser in den Städten der Hauptverursacher der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor ist.³⁷

Die Bilanzierung des Klimagas-Ausstoßes des Straßenverkehrs erfolgte dabei nach dem Territorialprinzip. Somit sind alle im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Potsdam anfallenden CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs mit erfasst.

Die Abb. 18 zeigt die Aufteilung der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs in Potsdam des Jahres 2008 nach Fahrzeugarten. Dargestellt sind die Anteile der Emissionen aus fossilen Brennstoffen. Insgesamt wurden 2008 im Straßenverkehr rd. 151.500 Tonnen CO₂ emittiert. Der größte Anteil entfällt dabei auf den Pkw-Verkehr mit rd. 80 %.

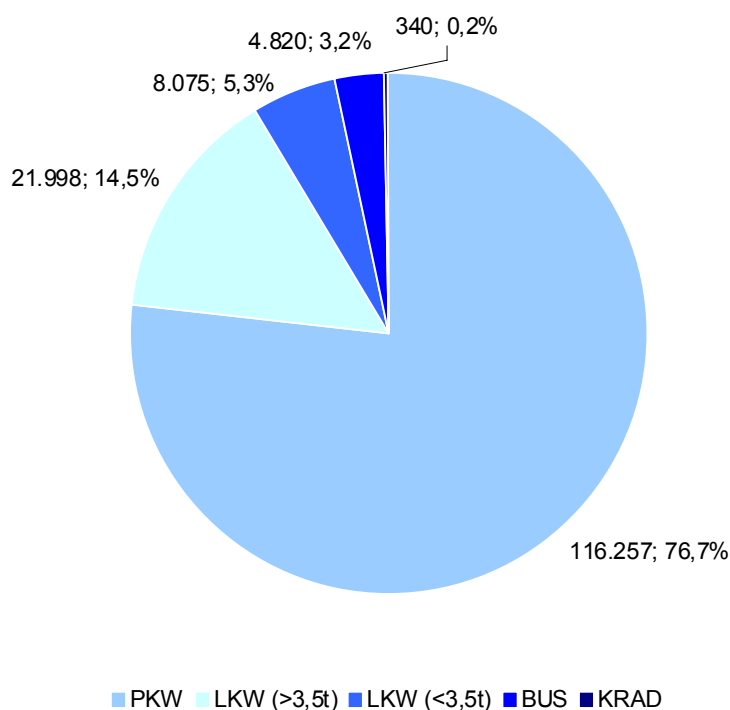


Abb. 18 CO₂-Emissionen aus fossilen Brennstoffen des Potsdamer Straßenverkehrs im Jahr 2008 in t/a und Prozent³⁸

³⁷Rd. 80 % der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen wird in Deutschland durch den Straßenverkehr erzeugt (vgl. http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2009_energy_transport_figures.pdf, S.212 f.).

³⁸Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2010): Gutachten zum integrierten Klimaschutzkonzept 2010, S.119, Potsdam.

2.7 Zusammenfassung der Analyseergebnisse

Seit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans im Jahre 2001 wurde eine Reihe wichtiger Maßnahmen in der Landeshauptstadt Potsdam umgesetzt. Dazu zählen insbesondere die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes.

Die Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs hat zu einer weiteren Zunahme des Radverkehrsanteils insbesondere im Potsdamer Binnenverkehr geführt. Rund ein Viertel aller Fahrten und Wege werden heute im Binnenverkehr der Stadt Potsdam mit dem Fahrrad durchgeführt. Auch der Anteil des ÖPNV konnte nach einem Rückgang in den neunziger Jahren wieder gesteigert und stabilisiert werden (vgl. Punkt 2.4).

Aufgrund des Anstiegs der Einwohner- und Beschäftigtenzahl und der Eingemeindung von 7 Gemeinden hat die Zahl der Personenfahrten und -wege im Stadtgebiet zwar zugenommen, der Anteil der Fahrten mit dem Kfz ist jedoch seit 2001 leicht rückläufig. Ein Grund für diese Entwicklung ist die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Stadtgebiet, die insbesondere im Berufsverkehr die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes begünstigt.

Hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung durch den Straßenverkehr ist in den letzten Jahren keine spürbare Verbesserung festzustellen. In den bekannten Belastungsschwerpunkten, wie Behlertstraße, Breite Straße, Zepelinstraße und Großbeerenstraße werden nach wie vor hohe Werte erreicht und die Grenzwerte teilweise nicht eingehalten.

Die im Luftreinhalte- und Aktionsplan 2007 ermittelten Überschreitungen der Jahresmittelwerte für PM₁₀ und NO₂ bzw. die Gefahr der PM₁₀-Tagesmittelüberschreitung an 35 Tagen im Jahr sind in der Leipziger Straße und der Kurfürstenstraße nicht mehr zu verzeichnen. Hinsichtlich der PM₁₀-Belastung wurde in den letzten Jahren keine Überschreitung des Grenzwertes von 40 µg/m³ im Jahresmittel festgestellt.

An fünf Abschnitten wird aber eine Tagesgrenzwertüberschreitung an mehr als 35 Tagen im Kalenderjahr erreicht. Die im Luftreinhalte- und Aktionsplan 2007 ermittelten Überschreitungen der Jahresmittelwerte für PM₁₀ und NO₂, bzw. die Gefahr der PM₁₀-Tagesmittelüberschreitung an 35 Tagen im Jahr, traten in der Leipziger Straße und der Kurfürstenstraße nicht mehr auf.

Grund hierfür sind die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen in der Leipziger Straße mit der Einbahnstraßenführung, welche zu einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsbelastung führte.

Die CO₂-Emissionen wurden bereits im Klimaschutzkonzept für die Landeshauptstadt für das Jahr 2008 ausgewiesen. Hier zeigt sich, dass der Großteil der fossilen CO₂-Emissionen im Straßennetz durch den Pkw-Verkehr erzeugt wird.

3 Entwicklung der Mobilität und des Verkehrssystems bis 2025

3.1 Grundlagen der Prognosen bis 2025

3.1.1 Flächennutzungsplan

Eine wesentliche Grundlage der Verkehrsentwicklungsplanung bildet der aktuelle Flächennutzungsplanentwurf der Landeshauptstadt Potsdam. Die im Flächennutzungsplan bzw. seinen Änderungen und Ergänzungen beschlossenen Leitsätze und einzelnen Planungsmaßnahmen für die Entwicklung des Verkehrs finden ihre Berücksichtigung im Stadtentwicklungskonzept Verkehr. Sie sind Bestandteil der Sockelmaßnahmen bzw. der Szenarien für den Zeitraum bis 2025.³⁹

3.1.2 Einwohner

Die Grundlage der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 bildet die aktuelle Potsdamer Bevölkerungsprognose⁴⁰. Für das Potsdamer Umland und Berlin liegen aktuelle Daten aus der gemeinsamen Verkehrsprognose der Länder Berlin und Brandenburg vor.

Für Potsdam wird bis zum Jahr Prognosejahr 2025 ein weiteres Bevölkerungswachstum, insbesondere durch Wanderungsbewegungen, erwartet. Insgesamt wird ein Bevölkerungsanstieg um rd. 10 % gegenüber dem Jahr 2008 auf ca. 167.600 Einwohner bis zum Jahr 2025 in Potsdam angenommen. Vor allem der Potsdamer Norden mit seinen Entwicklungs- und Neubaugebieten profitiert durch den Zuzug von Neu-Potsdamern (vgl. Karte 16). Aber auch die südlich gelegenen Stadtbezirke weisen wieder einen Bevölkerungszuwachs auf (vgl. Abb. 19).

³⁹ Landeshauptstadt Potsdam, Flächennutzungsplan, Beschluss über die Auslegung des Entwurfs des Flächennutzungsplanes für die Landeshauptstadt vom 05.03.2008

⁴⁰ Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Statistik und Wahlen, Hrsg. (2010): Bevölkerungsprognose 2009 bis 2030 nach Sozialräumen der Landeshauptstadt Potsdam, Potsdam.

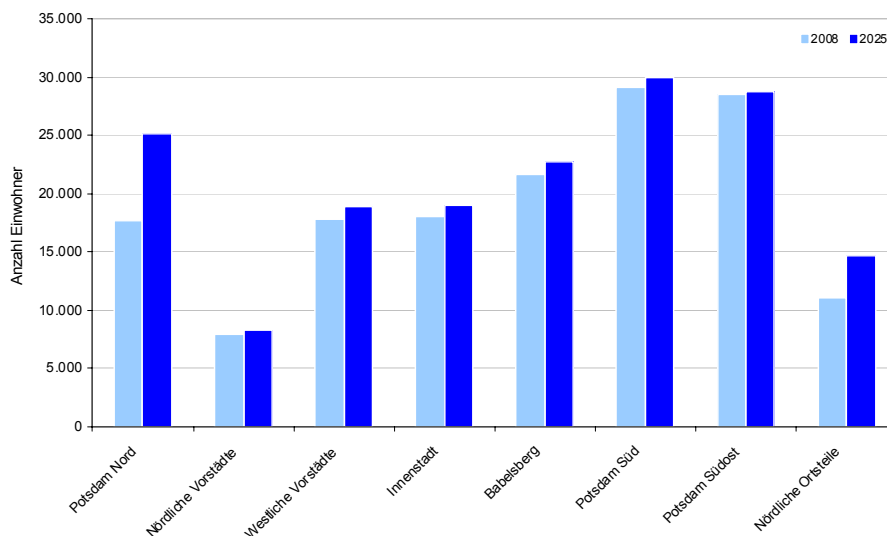


Abb. 19 Einwohnerentwicklung bis 2025 nach Stadtbezirken in Potsdam

3.1.3 Erwerbstätigkeit

Durch den Fachbereich für Statistik und Wahlen der Stadtverwaltung Potsdam wurden aktuelle Daten zur Entwicklung der Erwerbstätigkeit und der Einzelhandelsflächen bis zum Jahr 2025 zur Verfügung gestellt. Die Karte 17 zeigt die zukünftige Verteilung und Entwicklung der Erwerbstätigen am Arbeitsort für das Jahr 2025. Analog zur Einwohnerentwicklung wird eine kontinuierliche Steigerung der Erwerbstätigenzahlen angenommen.

Davon profitieren insbesondere die Gebiete Golm (Potsdam Nord), Brauhausberg Nord (Innenstadt) und Medienzentrum (Babelsberg). Insgesamt wird für die Landeshauptstadt Potsdam eine Steigerung der Erwerbstätigenzahl bis 2025 um rd. 20 % auf ca. 124.600 erwartet.

3.1.4 Weitere verkehrsrelevante Strukturdaten

Wie bereits unter Punkt 2.2.5 erwähnt, beeinflussen auch weitere Strukturdaten das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsverteilung in der Landeshauptstadt Potsdam.

Neben der Entwicklung der Schüler- und Studentenzahlen sind die Verteilung und die Entwicklung von Einzelhandelsflächen von besonderer Bedeutung für das Verkehrsgeschehen. Die Karte 18 zeigt die Entwicklung der Einzelhandelsflächen in Potsdam. Für die Landeshauptstadt Potsdam wird eine Zunahme der Einzelhandelsflächen um rd. 11 % auf 290.000 m² angenommen. Diese Erweiterungen konzentrieren sich im Bereich Zeppelinstraße und in der „Barocken Stadterweiterung“.

3.2 Untersuchung verschiedener Entwicklungsszenarien

Szenarien sollen mögliche Handlungsspielräume für unterschiedliche Ansätze der Verkehrspolitik aufzeigen. Szenarien im Rahmen einer Verkehrsentwicklungsplanung sind als ein Bündel von sich ergänzenden und gegenseitig unterstützenden Maßnahmen unterschiedlicher Art zu verstehen, die auf die künftige Verkehrsentwicklung maßgebliche Wirkungen ausüben.

Die Wirkungen werden mit entsprechenden Modellen berechnet, teilweise aber auch quantitativ und qualitativ abgeschätzt und bewertet. Dabei werden alle verfügbaren und geeigneten Erfahrungen und Untersuchungen einbezogen.

Bestimmte Maßnahmen sind in der kritischen Diskussion, insbesondere die Maßnahmen zur Erweiterung des Straßennetzes. Diese sollen nur noch im begrenzten Maße durchgeführt werden. Im Gegensatz dazu haben geeignete Maßnahmen zur nachhaltigen Reduzierung des Kfz-Verkehrs, insbesondere aus Gründen der Luftreinhaltung und Lärminderung, an Bedeutung gewonnen.

Im Szenario der Fortschreibung des VEP 2001 (nachfolgend Szenario Fortschreibung genannt) werden zunächst die im Verkehrsentwicklungsplan 2001 geplanten, aber noch nicht vollständig realisierten Maßnahmen (z. B. Radverkehrskonzept) bzw. die gegenwärtig diskutierten Maßnahmen (z. B. ISES und Havelspange) unter den neuen Rahmenbedingungen eines Prognosehorizonts 2025 bewertet. In Abhängigkeit von den verkehrlichen Wirkungen aber auch Folgewirkungen hinsichtlich Luftschadstoff- und Lärmbelastung wird dann über die Notwendigkeit der in der Diskussion befindlichen Maßnahmen entschieden.

Das Szenario Nachhaltige Mobilität 2025 konzentriert sich auf Maßnahmen einer nachhaltigen umwelt- und klimaschonenden Mobilität. In diesem Szenario werden vorrangig Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes, z. B. Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV, aber auch dazu notwendige restriktive Maßnahmen in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr berücksichtigt und entsprechende alternative Mobilitätsangebote, hinsichtlich ihrer Wirkungen bewertet. Dabei finden auch die Maßnahmen des Potsdamer Klimaschutzkonzeptes⁴¹ Berücksichtigung.

⁴¹ Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2010): Gutachten zum integrierten Klimaschutzkonzept 2010, Potsdam.

Das sogenannte Basisszenario dient dem Vergleich der Szenarien hinsichtlich ihrer Wirkungen und enthält nur die bereits umgesetzten bzw. derzeit in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen.

Die Entwicklung der verkehrsrelevanten Strukturdaten bis 2025 und der allgemeinen Rahmenbedingungen (z. B. Kostenentwicklung) gehen in allen Szenarien in gleicher Weise ein. Insoweit können die verkehrlichen Wirkungen der einzelnen Maßnahmenzenarien sachgerecht bewertet und miteinander verglichen werden.



Abb. 20 Übersicht über die verschiedenen Entwicklungsszenarien (mit Maßnahmenbeispielen)

Die Tab. 5 zeigt in einer Übersicht die in den verschiedenen Szenarien bewerteten Maßnahmen.

In den Szenarien nicht untersucht und somit nicht in der Tabelle enthalten ist der geplante Umbau der Behlertstraße zu einem 3-streifigen Fahrbahnquerschnitt mit 2-Richtungsverkehr zwischen Berliner Straße und Man-

gerstraße. Dieser Umbau dient der Entlastung der Hans-Thoma-Straße und der östlichen Gutenbergstr. um ca. 50 % mit einer entsprechenden Mehrbelastung der Behlertstraße. Die Wirkung ist örtlich sehr begrenzt, das zurzeit laufende B-Planverfahren wird eine endgültige Entscheidung zu dieser Maßnahme bringen. Ebenso wurde der Rückbau der Konrad-Wolf-Allee im Wohngebiet Drewitz nicht untersucht. Diese Maßnahme entstand erst nach Berechnung der Netze im Rahmen des Projektes Gartenstadt Drewitz. Beide Maßnahmen werden aber Planungsbestandteil bei der weiteren Entwicklung der Straßeninfrastruktur sein.

Maßnahmenpakete	Szenarien 2025			Maßnahmen
	Basisszenario	Fortschreibung	Nachhaltige Mobilität	
S				Verkehrsreduzierende Raumstruktur
		x	x	"Stadt der kurzen Wege" (Stärkung der innerstädtischen Nahversorgung)
ÖV				Öffentlicher Personenverkehr
ÖV 1				Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur
		x	x	- Straßenbahnneubaustrecke Verlängerung Nordast bis Nedlitzer Holz
			x	- Straßenbahnneubaustrecke nach Golm
			x	- Straßenbahnneubaustrecke Babelsberg bis J.-Kepler-Platz
		x	x	- Flächenfreihaltung Straßenbahnneubaustrecke Stern/Drewitz bis Teltow
			x	- Weitere Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung und Bevorrechtigung an LSA
ÖV 2				Optimierung des Verkehrsangebotes im Stadt- und Regionalverkehr
		x	x	- Anpassung Verkehrsangebot im Bereich neuer Wohn- und Gewerbegebiete
		x	x	- lfd. Koordinierung zur Anpassung des Verkehrsangebotes zwischen Stadt- und Regionalverkehr
	x	x	x	- SPNV-Maßnahme Halbstundentakt WS-Golm
	x	x	x	- SPNV-Maßnahme (neue Führung RB 22, neue Linie RB 23)
	x	x	x	- SPNV-Maßnahme Verlängerung RB 21 und RB 22 bis Friedrichstraße
	x	x	x	- Taktverdichtung Buslinie X1 (HVG), ab 2011 bereits realisiert
ÖV 3				Verbesserung der Qualität des ÖPNV
		x	x	- Fahrzeugbeschaffung Straßenbahn
		x	x	- Fahrzeugbeschaffung Bus
RV				Radverkehr
RV 1				Ausbau Fahrradinfrastruktur
	x	x	x	- Umsetzung prioritärer Routen/Radverkehrskonzept
		x	x	- Weiterentwicklung/Verdichtung Radroutennetz
			x	- Beschleunigung/Bevorrechtigung Radverkehr (z. B. grüne Welle)
			x	- Verbesserung Verbindungen Stadt/Umland (z. B. Radschnellverbindungen)
	x	x	x	- Verbesserung Radwegweisung
RV 2				Verknüpfung ÖPNV und Radverkehr
		x	x	- Einrichtung Fahrradstation Hauptbahnhof
		x	x	- Verbesserte Abstellmöglichkeiten an ÖPNV-Haltestellen für B+R
RV 3		x	x	Öffentlichkeitsarbeit
RV 4			x	Service rund ums Radfahren (z. B. Reparaturstationen)
FGV				Fußgängerverkehr
FV 1		x	x	- Fußgängerfreundliche Umgestaltung / Ausbau Straßenräume
FV 2		x	x	- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Hauptstraßen
FV 3		x	x	- Fußverkehrskonzept für Potsdam

Maßnahmenpakete	Szenarien 2025			Maßnahmen
	Basisszenario	Fortschreibung	Nachhaltige Mobilität	
SV				Straßenverkehr
SV 1				Neubau von Straßenverkehrsanlagen
		x		- ISES-Verlängerung bis Dortustraße (1. Bauabschnitt)
		x		- ISES-Verlängerung bis Zeppelinstraße (2. Bauabschnitt)
		x		- Havelspanne zwischen B1 und B2
		x	x	- Abfahrtsrampe Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße
		x	x	- Verkehrslösung Wetzlarer Straße mit Anbindung Industriegebiet
	x	x	x	- Umbau Leipziger Dreieck, mit veränderter Verkehrsführung Leipziger Straße und Brauhausberg
SV 2				Ausbau des Potsdamer P+R-Systems
			x	- Realisierung einer neuen P+R-Anlage Bornstedter Feld
		x	x	- Realisierung einer neuen P+R-Anlage Wetzlarer Straße/Nuthestraße
		x	x	- Ausbau P+R-Anlage Kirschallee
			x	- Intensivierung der P+R-Anlage Pirschheide
			x	- Prüfung weiterer P+R-Anlage an Hauptachsen (ca. 800 Stellplätze)
SV 3				Verkehrssystemmanagement
		x	x	- Straßenraumgestaltung und Umbau Kreisverkehrsplätze
		x	x	- Verkehrsberuhigung/Tempo 30
			x	- Untersuchung zu Tempo30-Abschnitten im Hauptverkehrsstraßennetz
	x	x	x	- Umweltorientiertes Verkehrsmanagement in hoch belasteten Abschnitten
			x	- LSA-Pförtnerung zur Entlastung der Innenstadt
SV 4				Ruhender Verkehr Innenstadt/Babelsberg
	x	x	x	- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung
			x	- Kostensteigerung Parkraumbewirtschaftung (100 % Kostenaufschlag)
SV5				Zentrale Stellplatzanlagen am Innenstadtring
			x	- Parkhaus Friedrich-Ebert Straße/Helene-Lange-Straße
			x	- Parkhaus im Umfeld Berliner Straße/Am Kanal
MB				Mobilitätsmanagement
				Mobilitätsagentur Potsdam
MB 1			x	- Betriebliches Mobilitätsmanagement
MB 2			x	- Mobilitätsberatung in Potsdam (Förderung Neubürger)
MB 3			x	- Förderung Carsharing + E-Fahrzeugen
			x	- Einrichtung eines Mobilitätsbeauftragten der Landeshauptstadt
WV				Wirtschaftsverkehr
WV 1	x	x	x	- Fortschreibung Lkw-Führungskonzept

Tab. 5 Szenarien mit zugeordneten Maßnahmen

3.3 Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr bis 2025

Hinsichtlich der Entwicklung der Verkehrsnachfrage und der Verkehrsmittelbenutzung in den einzelnen Szenarien zeigen sich folgende Entwicklungen.

Im Vergleich zur heutigen Situation ist zunächst im Binnenverkehr (Fahrten und Wege innerhalb des Stadtgebietes) in allen Szenarien ein leichter Anstieg der Zahl der Fußwege zu erwarten. So steigt die Anzahl der Fußwege/Werktag bereits im Basisszenario 2025 auf rd. 131.000. Ein wesentlicher Grund liegt in der Zunahme der Einwohner bis 2025.

Im Szenario Nachhaltige Mobilität steigt das Fußwegeaufkommen auf über 136.000 Wege/Tag. Diese Erhöhung ist die Folge der nahbereichsfördernden Maßnahmen („Stadt der kurzen Wege“) und wirkt insbesondere auf den Einkaufs- und Ausbildungsverkehr.

Hinsichtlich der Anzahl der Fahrten im ÖPNV sind im Vergleich zwischen der heutigen Situation und dem Basisszenario 2025 keine Veränderungen zu verzeichnen. Im Szenario Fortschreibung werden auch verstärkt Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs untersucht. Dies führt zu modalen Verlagerungseffekten und einem Rückgang des Fahrtenaufkommens im ÖPNV.

Demgegenüber steigt im Szenario Nachhaltige Mobilität mit der Umsetzung von ÖPNV-Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen das Fahrtenaufkommen im ÖV auf fast 59.000 Fahrten/Werktag. Dies ist z. T. auch auf die erweiterte Parkraumbewirtschaftung und Erhöhung der Parkgebühren zurückzuführen.

Die im Basisszenario ermittelte Steigerung der Fahrradfahrten im Vergleich zum Analysejahr ist eine Folge der bereits beschlossenen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes und der Parkraumbewirtschaftung. Die Anzahl der Fahrten pro Werktag steigt infolgedessen auf rd. 97.000.

Durch die vollständige Umsetzung des Radverkehrskonzeptes wird das Fahrtenaufkommen weiter gesteigert. Sowohl im Szenario Fortschreibung als auch im Szenario Nachhaltige Mobilität steigt die Zahl der werktäglichen Fahrten mit dem Fahrrad auf jeweils 106.000. Diese Zunahme unterstellt bei der Aufteilung der Fahrten auf die einzelnen Verkehrsmittel (Modal Split) eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf 27 %. Diese Zielgröße ging in die Berechnung der Szenarien Fortschreibung und Nachhaltige Mobilität ein. Bei zielgerichteter Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen über die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes hinaus (Netzverdichtung, Rad-

schnellverbindungen, Grüne Wellen) kann aber durchaus davon ausgegangen werden, dass eine Steigerung des Radverkehrsanteils um weitere 3 % auf 30 % im Binnenverkehr möglich ist. Somit können wesentlich günstigere Effekte zugunsten des Radverkehrs und zulasten des MIV erwartet werden.

Demgegenüber zeigt sich hinsichtlich der Fahrten im motorisierten Individualverkehr (Fahrer und Mitfahrer) ein Rückgang der Fahrtenzahl in allen Szenarien. Hier wirken bereits im Basisszenario insbesondere die Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung.

Im Szenario Nachhaltige Mobilität führen die Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs zu einer weiteren Verlagerung und Reduzierung der Fahrtenzahl im motorisierten Individualverkehr. Darüber hinaus wird mit der weiteren Erhöhung der Parkgebühren im Szenario Nachhaltige Mobilität der Anteil des motorisierten Individualverkehrs in Potsdam weiter reduziert.

Bezüglich des spezifischen Verkehrsaufkommens im Personenverkehr (Fahrten und Wege/Einwohner und Werktag) ist festzuhalten, dass im Binnenverkehr die Zahl der Wege und Fahrten von 3,4 im Jahr 2008 auf 3,36 im Jahr 2025 leicht sinken wird. Grund hierfür ist die Zunahme der älteren Bevölkerung in den betrachteten 15 Jahren.

Abb. 21 zeigt die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Potsdamer Binnenverkehr verteilt auf die einzelnen Verkehrsarten für die Analyse und die untersuchten Szenarien.

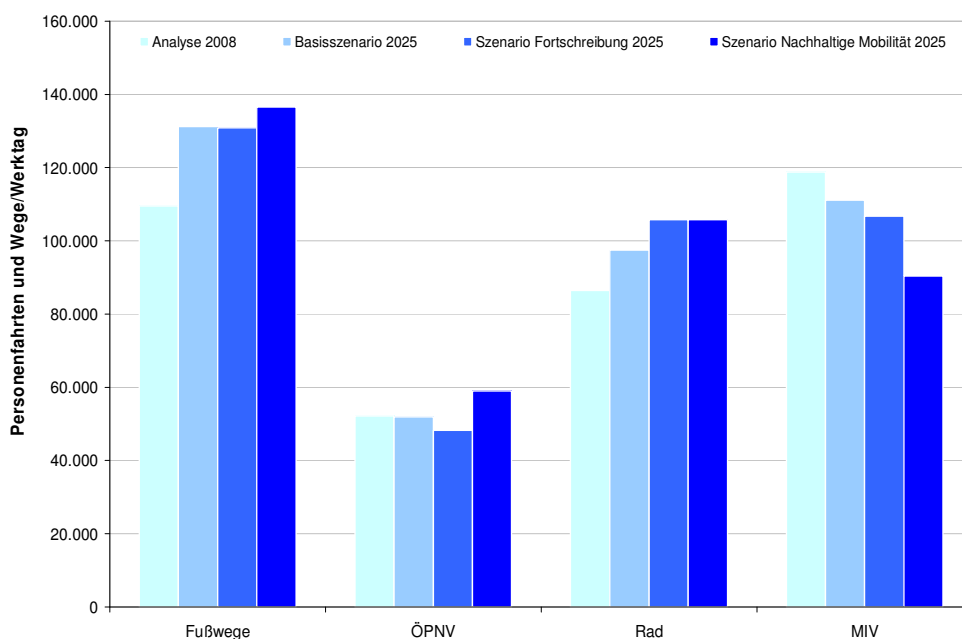


Abb. 21 Vergleich der Fahrten und Wege pro Werktag im Potsdamer Binnenverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr)

Die folgende Abb. 22 zeigt im Vergleich die Verkehrsmittelanteile im Binnenverkehr für die Analyse und die Veränderungen in den Entwicklungsszenarien (vgl. Abb. 22). Wie bereits zuvor erwähnt, kann im Szenario Nachhaltige Mobilität aufgrund der weitergehenden Förderung des Radverkehrs entsprechend Maßnahmenpaket RV 1 in Tabelle 5, Seite 48 von einer Steigerung des Radverkehrsanteils auf 30 % ausgegangen werden.

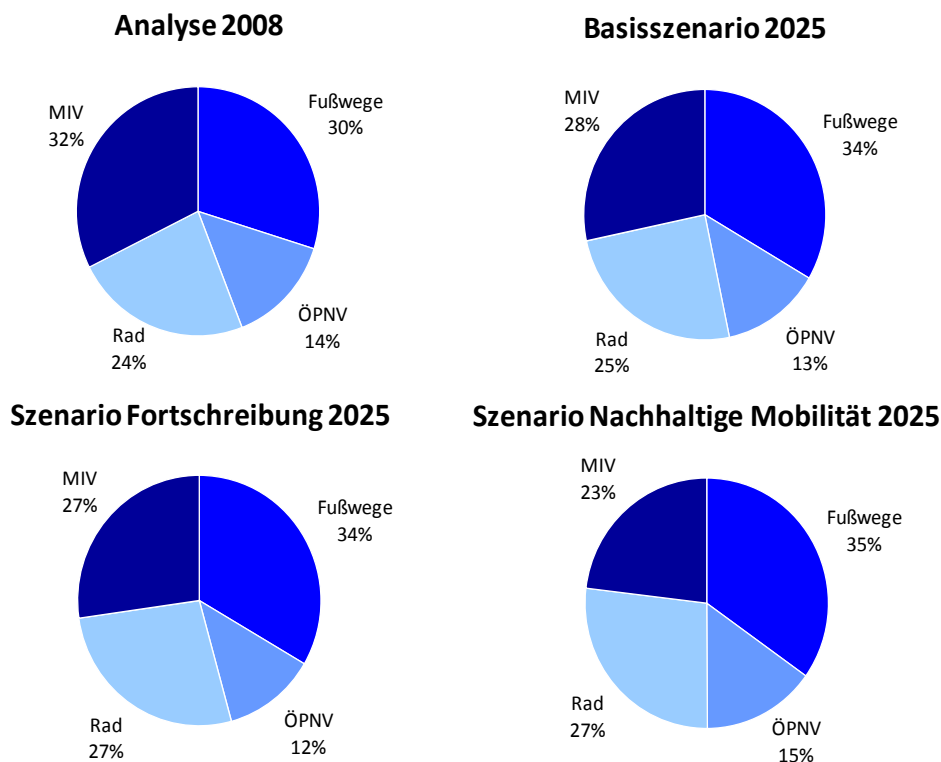


Abb. 22 Vergleich der Verkehrsmittelanteile (Binnenverkehr) in den Entwicklungsszenarien für 2025⁴²

Die Abb. 23 zeigt die Gesamtzahl der motorisierten Fahrten (MIV und ÖV) an einem mittleren Werktag in der Landeshauptstadt Potsdam getrennt nach Binnen-, Quell/Ziel- und Durchgangsverkehr. Im Unterschied zur Abb. 21 ist hier der Anteil des Wirtschaftsverkehrs mit enthalten, infolgedessen sind die Fahrten und Wege/Werktag beim Binnenverkehr Kfz in Abb. 23 höher als die Fahrten und Wege des MIV-Binnenverkehrs in Abb. 21.

Der Anteil des Quell-/Zielverkehrs von und nach Potsdam hat heute einen Anteil von über 50 %. Dieser steigt in den kommenden Jahren aufgrund der Zunahme insbesondere der Einwohner im Potsdamer Umland sowohl im Basisszenario als auch im Szenario Fortschreibung auf rd. 60 %.

⁴²Hinter den Prozentzahlen steht für 2025 für die jeweiligen Szenarien eine entsprechend größere Gesamtverkehrsmenge.

Da ein Teil der Maßnahmen für den Kfz-Verkehr im Szenario Nachhaltige Mobilität (z. B. die Parkraumbewirtschaftung) auch auf den Quell-/ Zielverkehr wirkt, reduziert sich die Zahl der Kfz-Fahrten im Vergleich zum Szenario Fortschreibung um rd. 30.000 Fahrten an einem mittleren Werktag. Der geringe Anteil des Kfz-Durchgangsverkehrs (rd. 5 %) wird sich auch zukünftig nicht wesentlich verändern.

Hinsichtlich der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Anteil der Fahrten im Quell- und Zielverkehr aufgrund der verfügbaren Angebote im Stadt-/Umlandverkehr deutlich geringer. Hinsichtlich des Durchgangsverkehrs im ÖV mit rd. 13 % handelt es sich überwiegend um Verkehre aus den Potsdamer Umlandgemeinden nach Berlin, die zu großen Teilen die Regionalbahnverbindungen nutzen.

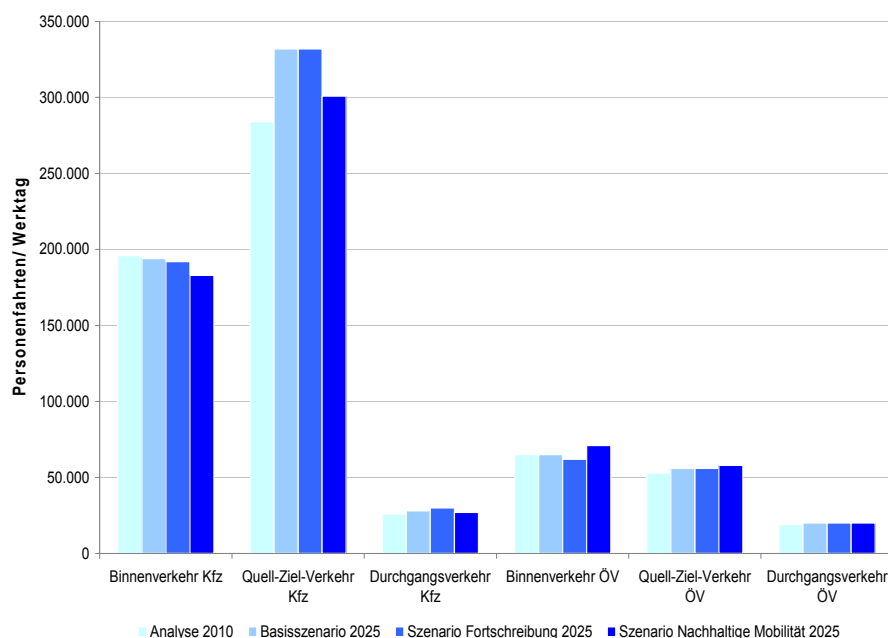


Abb. 23 Fahrten des Kfz-Verkehrs und im ÖV differenziert nach Binnen-, Quell-Ziel- und Durchgangsverkehr (inkl. Wirtschaftsverkehr)

Insgesamt ist festzustellen, dass im Vergleich zur Analyse 2010 mit den Maßnahmen zur nachhaltigen Dämpfung des Kfz-Verkehrs im Szenario Nachhaltige Mobilität, bis 2025 die Gesamtzahl der Kfz-Fahrten (Binnen-, Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr) pro mittlerer Werktag nur geringfügig um rd. 5.000 (1 %) beim Kfz-Verkehr ansteigen würde. Der Vergleich der Fahrten beim ÖV zeigt dagegen eine Zunahme von 2010 bis 2025 um ca. 8 %, was etwa 12.000 Fahrten/Tag entspricht.

3.4 Entwicklung der Verkehrsbelastungen bis 2025

3.4.1 Verkehrsbelastung im Hauptstraßennetz

Die Karte 19 bis Karte 21 zeigen die Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz für die einzelnen Szenarien. Die Veränderung der Verkehrsbelastung zwischen den Szenarien kann der Karte 22 bis Karte 24 entnommen werden. Diese stellen jeweils den Gesamtverkehr in der Stadt Potsdam dar.

Die Belastungsdifferenz des Basisszenarios 2025 gegenüber der Kfz-Verkehrsbelastung 2010 zeigt zunächst die Wirkungen der verkehrsorganisatorischen und infrastrukturellen Veränderungen im Bereich Leipziger Straße und Brauhausberg aufgrund der Veränderung der Einbahnstraßenführung.

Außerhalb des Stadtgebietes werden Kfz-Verkehre im Bereich der L40 und L76 durch die Umplanung des „Güterfelder Ecks“ im Rahmen des Ausbaus der Schnellstraße Potsdam-Schönefeld verlagert. Insgesamt ist auch ein leichter Zuwachs auf den Bundesautobahnen und den Straßenverbindungen ins Umland zu verzeichnen. Dies ist u. a. zurückzuführen auf die in der brandenburgischen Landesprognose erwartete Zunahme der Quell-Ziel-Verkehre für die Landeshauptstadt.⁴³

Im Szenario Fortschreibung wurde eine vertiefende Betrachtung der verkehrlichen und umweltseitigen Wirkungen der innerstädtischen Entlastungsstraße und der Havelspange vorgenommen. Bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2001 wurden hierzu verschiedene Varianten geprüft. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung war zu klären, ob die Auswirkungen dieser beiden Straßenausbaumaßnahmen durch den Vergleich des Basisszenarios mit dem Szenario Fortschreibung zu neuen Erkenntnissen führen.

Die Belastungsdifferenz des Szenarios Fortschreibung (mit ISES und Havelspange) gegenüber dem Basisszenario 2025 zeigt insbesondere im Innenstadtbereich und im Südost-Raum von Potsdam Verlagerungswirkungen im Kfz-Verkehr. Die Entlastungswirkungen in der historischen Innenstadt und auf der Breiten Straße sind eine Folge der innerstädtischen Entlastungsstraße (ISES), auf die sich ein Teil des Kfz-Verkehrs in Ost-West-Richtung verlagert.

Da im Entwurf des Flächennutzungsplanes die ISES nur noch zwischen Langer Brücke und Dortustraße vorgesehen ist, tritt die Entlastungswirkung somit auch nur noch im östlichen Abschnitt der Breiten Straße auf. Im

⁴³Landesprognose 2025, Bearbeitungsstand Januar 2009, Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg,

Kreuzungsbereich Breite Straße/Dortustraße wird durch starke Abbiegeströme die Belastungssituation durch die verkürzte ISES eher verschlechtert.

Die Realisierung der Havelspange bringt ohne die ISES einen Beitrag hinsichtlich Entlastung der Breite Straße und der Zeppelinstraße. Dies eröffnet die Möglichkeit einer stärkeren ÖPNV-Beschleunigung und ggf. einer Neuaufteilung des Straßenraums. Darüber hinaus kann die Havelspange auch als Ausweichtrasse bei Verkehrseinschränkungen/Havarien dienen. Es sind aber auch Risiken mit einer Realisierung der Havelspange verbunden, wie schwer kalkulierbare Kosten, Anziehung von Durchgangsverkehr und eine u. U. daraus resultierende Zunahme der Verkehrs- und Umweltbelastung in den zuführenden Straßen, insbesondere in der Forststraße und Am Neuen Palais.

Mit der Realisierung der Maßnahmen des Szenarios Nachhaltige Mobilität und der damit verbundenen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bis 2025 können die Ziele zur Minderung der Umweltbelastungen (Luftschadstoffe) in diesen Bereichen auch ohne Havelspange erreicht werden.

Der Weiterbau der Wetzlarer Straße bis zur Heinrich-Mann-Allee und die Anbindung der Straße Verkehrshof führt zu einer Verlagerung auf die neue Trasse und somit zu einer spürbaren Entlastung auf dem Horstweg, der Heinrich-Mann-Allee und der Drewitzer Straße und der Arthur-Scheunert-Allee in Bergholz-Rehbrücke (Gemeinde Nuthetal). Diese Maßnahme ist als Verlegung der L78 Teil des Landesstraßenbedarfsplanes.

Die Belastungsdifferenz des Szenarios Nachhaltige Mobilität gegenüber dem Basisszenario zeigt eine Abnahme der Kfz-Verkehrsbelastung im Innenstadtbereich infolge der Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung, der Förderung des Radverkehrs und der ÖPNV-Maßnahmen. Weiterhin ist in diesem Szenario die Weiterführung der Wetzlarer Straße enthalten, was analog zum Szenario Fortschreibung zu einer räumlichen Verlagerung des Kfz-Verkehrs in diesem Bereich führt.

Neben der Anzahl der Kfz-Fahrten an einem durchschnittlichen Werktag sind auch die Fahrtweiten von Bedeutung. Dies zeigt sich in der Veränderung der Fahrleistung im Straßennetz. Die Fahrleistungsentwicklung im Kfz-Verkehr zeigt eine Zunahme im Basisszenario 2025 gegenüber der Analyse 2010 um rd. 221.000 Fzgkm/Tag. Diese Entwicklung wird zum einen durch den Bevölkerungszuwachs und die damit einhergehende Erhöhung der Fahrtenzahl und zum anderen durch die leichte Zunahme des Stadt-Umland-Verkehrs bestimmt. Hierbei ist zu erwähnen, dass die Fahrleis-

tungserhöhung ohne die Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung deutlich höher ausfallen würde.

Im Vergleich zum Basisszenario sinkt die Fahrleistung im Szenario Fortschreibung nur geringfügig um ca. 6.000 Fzgkm/Tag. Zwei wesentliche Aspekte spielen dabei eine Rolle: Zum einen werden durch die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Nachfrage und somit Fahrleistung vom MIV abgeschöpft, zum anderen bewirken die Straßenneubaumaßnahmen im Szenario Fortschreibung wieder eine Steigerung der Fahrleistung im Kfz-Verkehr.

Im Szenario Nachhaltige Mobilität reduziert sich die Fahrleistung deutlich gegenüber dem Basisszenario und liegt in etwa auf dem heutigen Niveau. Dies ist auf die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, die kostenerhöhte Parkraumbewirtschaftung und die Umsetzung der ÖV-Maßnahmen bzw. der Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes zurückzuführen. Damit ist trotz Zunahme der Potsdamer Bevölkerung und einer Steigerung des Quell-/Zielverkehrs mit der Umsetzung der Maßnahmen des Szenarios Nachhaltige Mobilität in den kommenden Jahren bis 2025 keine Zunahme der Fahrleistungen im Kfz-Verkehr auf dem Hauptverkehrsstraßennetz der Landeshauptstadt zu erwarten.

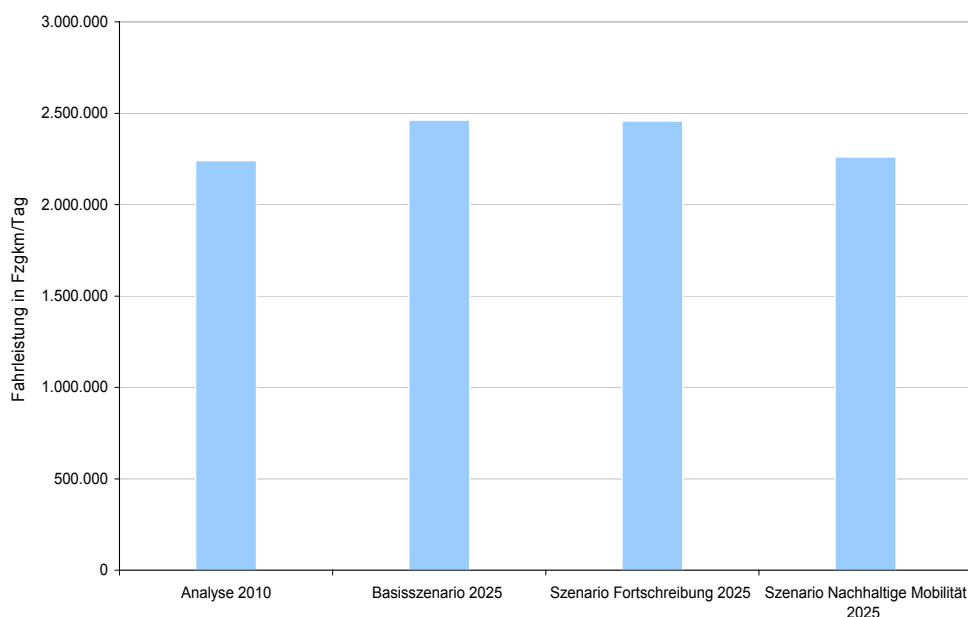


Abb. 24 Fahrleistungen im Hauptverkehrsstraßennetz (Fzgkm/Tag)

3.4.2 Verkehrsbelastung im ÖPNV-Netz

In der Karte 25 bis Karte 27 sind die werktäglichen Verkehrsbelastungen im ÖPNV dargestellt. Der Karte 28 bis Karte 30 sind die Veränderungen der

Verkehrsbelastungen zwischen dem Basisszenario und der Analyse 2010, dem Basisszenario und dem Szenario Fortschreibung bzw. Szenario Nachhaltige Mobilität zu entnehmen.

Der Vergleich zwischen der Analyse 2010 und dem Basisszenario 2025 zeigt die Zunahme der Verkehrsbelastung auf den Regionalbahnlinien Richtung Golm und Flughafen BER infolge des neuen Betriebskonzeptes. Außerdem steigt die Busbelastung auf der Nuthestraße aufgrund der Taktverdichtung der Linie X1 im Tagesverkehr⁴⁴.

Zwischen dem Basisszenario und dem Szenario Fortschreibung sind nur geringe Unterschiede im Fahrtenaufkommen des ÖPNV zu erkennen. Durch die Verlängerung der Straßenbahntrasse bis Nedlitzer Holz kommt es zu geringen Verlagerungen. Im Szenario Fortschreibung sinken die Verkehrsleistungen leicht gegenüber dem Basisszenario, mit Ausnahme des S-Bahn-Verkehrs.

Demgegenüber ist im Szenario Nachhaltige Mobilität eine deutliche Zunahme der Nachfrage im Straßenbahnsystem zu verzeichnen. Grund hierfür sind vor allem die Straßenbahn-Neubaumaßnahmen und die angepassten Betriebskonzepte in Bereich Golm und Babelsberg.

Mit der Umsetzung der ÖPNV-Maßnahmen im Szenario Nachhaltige Mobilität steigt die Verkehrsleistung innerhalb Potsdams. Diese Entwicklung wird durch die weitere Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung und Bevorrechtigung an LSA für den Bus- und Tramverkehr zusätzlich gestützt.

Die Abb. 25 zeigt die Entwicklung der Verkehrsleistung in Personenkilometer pro Werktag für die Analyse und die einzelnen Szenarien.

⁴⁴ Die Maßnahme wurde im Jahr 2011 durchgeführt und ist deshalb nicht Bestandteil der Analyse 2010.

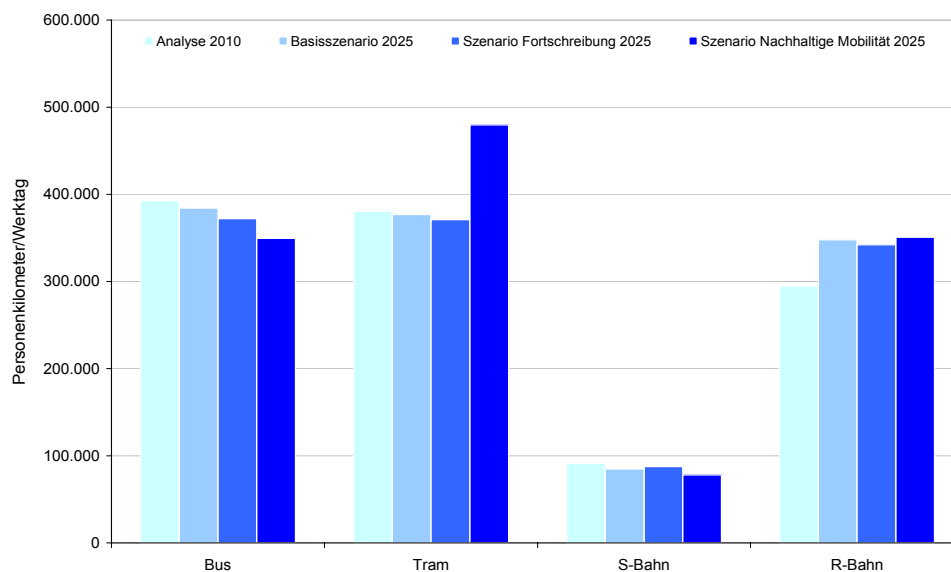


Abb. 25 Entwicklung der Verkehrsleistung im ÖPNV, Analyse 2010 bis 2025 (Pkm/Werktag)

Im Rahmen der Bearbeitung des Szenarios Nachhaltige Mobilität wurde eine weitergehende Betrachtung der verkehrlichen Wirkungen für zwei Varianten zur Strecken- und Linienführung vorgenommen.

Variante I

- Führung Straßenbahnneubaustrecke südlich von Eiche und Erschließung Ortskern (Altes Rad) mit Bus
- Straßenbahnneubaustrecke in der Großbeerenstraße mit Anschluss Keplerplatz und S-Bahnhof Babelsberg

Variante II

- Führung Straßenbahnneubaustrecke im Ortskern und Erschließung mit Ringbuslinie als Zubringer
- Straßenbahnneubaustrecke in der Großbeerenstraße mit Weiterführung zum Hauptbahnhof über Friedrich-Engels-Straße

Bei einer Führung der Straßenbahnneubaustrecke südlich der Ortslage Eiche beträgt die Belastung der Straßenbahnstrecke rd. 3.450 Pers./Tag. Die dann notwendige Erschließung des Ortskerns (Altes Rad) mit Bus erreicht eine Belastung von rd. 2.000 Pers./Tag.

Bei einer Führung der Straßenbahnneubaustrecke im Ortskern steigt die Belastung der Straßenbahnstrecke auf rd. 5.500 Pers./Tag. Die erforderliche zusätzliche Erschließung und Anbindung mit einer Ringbuslinie als Zubringer ist mit rd. 450 Pers./Tag belastet. Die Straßenbahnneubaustrecke dient im Wesentlichen der Erschließung der Ortsteile Eiche und Altes Rad

und bindet sie in Richtung Potsdamer Innenstadt und Richtung Golm an. Verkehrsrelationen vom Hauptbahnhof und aus dem Raum Babelsberg nutzen weitgehend die schnellen RB-Verbindungen nach Golm.

Für den Untersuchungsbereich Großbeerenstraße zeigen sich folgende Ergebnisse der Variantenuntersuchung. Bei einer Führung der Straßenbahnneubaustrecke in der Großbeerenstraße mit Anschluss Keplerplatz und S-Bahnhof Babelsberg beträgt die Belastung rd. 4.500 Pers./Tag. Dabei ist die Aufrechterhaltung eines Parallelverkehrs mit Bussen nach wie vor erforderlich. Bei einer direkten Weiterführung der Straßenbahnneubaustrecke in der Großbeerenstraße zum Hauptbahnhof über Friedrich-Engels-Straße steigt das Fahrgastaufkommen in der Großbeerenstraße auf rd. 15.400 Pers./Tag.

Durch die deutlich verbesserte Anbindung der Bereiche Steinstücken und südliches Babelsberg an den Hauptbahnhof und die Potsdamer Innenstadt verlagern sich diese Relationen auf die neue Verbindung und führen zu einem deutlichen Rückgang der Belastung auf der Schlaatz-Trasse von rd. 22.000 auf 11.800 Pers./Tag. Diese ersten Ergebnisse zeigen die zu erwartende Fahrgastnachfrage auf den beiden untersuchten Neubautrassen und deren Varianten.

Eine abschließende Bewertung kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erfolgen. Dazu sind weiterführende und vertiefte Untersuchungen besonders hinsichtlich der technischen Realisierbarkeit und auch der Wirtschaftlichkeit erforderlich.

3.5 Wirkungsanalysen

3.5.1 Verkehrliche Erreichbarkeit

Die Karte 31 zeigt die Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im Straßenverkehr für das Szenario Nachhaltige Mobilität für den Prognosehorizont 2025. Im Vergleich mit den anderen Szenarien zeigen sich keine grundlegenden Veränderungen der Reisezeiten im Straßennetz.

Die Karte 32 zeigt die Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im ÖPNV-Netz 2025. Im Szenario Nachhaltige Mobilität verkürzen sich in bestimmten Relationen die Reisezeiten. Hier zeigen sich insbesondere die Wirkungen der Straßenbahnneubaustrecken, der veränderten Betriebsführungskonzepte und der Weiterführung der Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV.

3.5.2 Lärmbelastung

Im Ergebnis der Untersuchung hinsichtlich der Lärmbelastung durch den Straßen- und Straßenbahnverkehr im Hauptverkehrsstraßennetz ist festzustellen, dass mit keinem der untersuchten Szenarien eine deutliche Verbesserung der Situation erreicht werden kann. Die Wirkungen zeigen sich punktuell nur dort, wo infolge einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsbelastung auch eine Minderung der Lärmbelastung verbunden ist.

Dies ist im Szenario Fortschreibung im Bereich der Havelspange und der innerstädtischen Entlastungsstraße (ISES) der Fall. Insbesondere durch die Verlagerung eines Teils des Kfz-Verkehrs von der Breite Straße auf die neue ISES werden Teile der Breiten Straße und der Zeppelinstraße entlastet. Dies zeigt sich auch in der Zahl der vom Verkehrslärm Betroffenen (vgl. Abb. 26 und Abb. 27).

Der Weiterbau der Wetzlarer Straße bis zur Heinrich-Mann-Allee und die Anbindung der Straße Verkehrshof führt sowohl im Szenario Fortschreibung als auch im Szenario Nachhaltige Mobilität zu einer Verlagerung auf die neue Trasse und somit zu einer Entlastung auf dem Horstweg, der Heinrich-Mann-Allee und der Drewitzer Straße.

Gegenüber dem Basisszenario kann somit im Szenario Nachhaltige Mobilität die Anzahl der von Lärm betroffene Anwohner in den hohen Lärmklassen am Tag vermindert werden. Insgesamt verbleiben rd. 7.200 Betroffene am Tag in der Klasse >65-70 dB(A) und ca. 4.400 Betroffene in der Klasse >70-75 dB(A).

In der Nacht zeigen sich ebenfalls Abnahmen der Betroffenen im Szenario Nachhaltige Mobilität. Von Lärm >55 dB(A) sind rd. 20.300 Anwohner betroffen. Im Basisszenario sind in dieser Klasse 21.400 betroffene Anwohner zu verzeichnen.

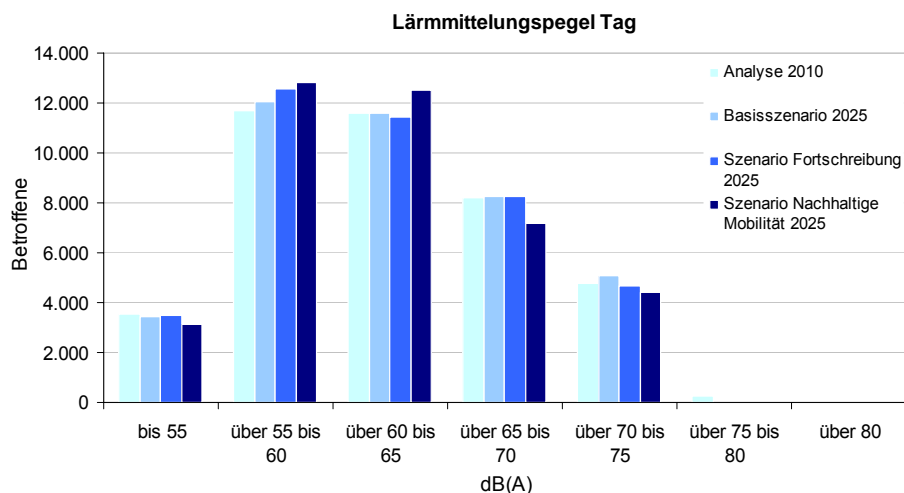


Abb. 26 Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen je Szenario 2025 (Tag)

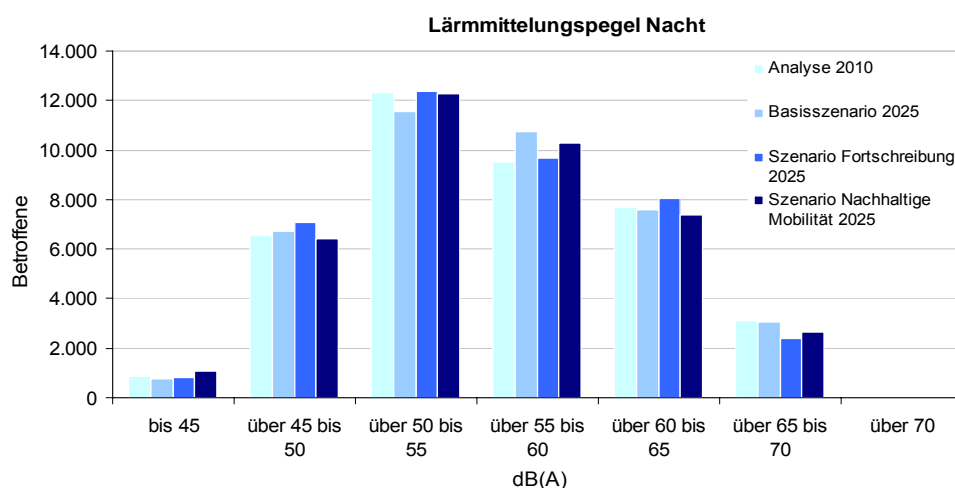


Abb. 27 Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen je Szenario 2025 (Nacht)

Die Karte 33 und Karte 34 zeigen die Lärmbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz 2025 für das Szenario Nachhaltige Mobilität für den Tag- und Nachtzeitraum.

3.5.3 Luftschadstoffbelastung

Die verkehrsbedingte Belastung mit PM₁₀ und NO₂ kann für das Szenario Nachhaltige Mobilität im Hauptverkehrsstraßennetz 2025 der Karte 35 und Karte 36 entnommen werden. Die Veränderung der Überschreitungstage für PM₁₀ in den hoch belasteten Straßenabschnitten zeigt die Tab. 6. Die Veränderung des Jahresmittelwerts für NO₂ ist in Tab. 7 dargestellt.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass sich die Situation hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung durch den Kfz-Verkehr bis 2025 in allen untersuchten Szenarien deutlich verbessert.

Insbesondere durch die neuen Antriebstechnologien (Euro-Normen) und der Orientierung der Nutzer hin zu emissionsärmeren Fahrzeugen wird der Luftschadstoffausstoß durch den Kfz-Verkehr so reduziert, dass die heute gültigen Grenzwerte sowohl für PM10 als auch NO₂ im Jahr 2025 in allen Szenarien des Jahres 2025 und allen Abschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes eingehalten werden.

In diesem Zusammenhang ist weiterhin festzuhalten, dass mit der Realisierung der Maßnahmen des Szenarios Nachhaltige Mobilität und der damit verbundenen Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs bis 2025 die Ziele zur Minderung der Luftschadstoffbelastung durch den Straßenverkehr auch ohne Havelspange erreicht werden können.

Nr.	Straße	Anzahl Überschreitungstage für PM10			
		Analyse 2010	Basis-szenario	Szenario Fortschreibung	Szenario Nachhaltige Mobilität
1	Zeppelinstraße (zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Nansenstraße)	45	27	14	23
2	Zeppelinstraße (Höhe Schillerplatz)	37	21	21	19
3	Breite Straße (zwischen Schopenhauerstraße und Dortustraße)	54	33	19	28
4	Breite Straße (zwischen Dortustraße und Schloßstraße)	40	24	16	23
5	Behlertstraße (zwischen Berliner Straße und Kurfürstenstraße)	41	30	25	24
6	Großbeerenstraße (zwischen Jahnstraße und Horstweg)	28	16	15	14

Tab. 6 Anzahl der Überschreitungstage PM10 in den Belastungsschwerpunkten je Szenario (Grenzwert liegt bei 35 Überschreitungstagen)

Nr.	Straße	Jahresmittelwert für NO ₂ in µg/m ³			
		Analyse 2010	Basis-szenario	Szenario Fortschreibung	Szenario Nachhaltige Mobilität
1	Zeppelinstraße (zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Nansenstraße)	45,5	25,3	19,8	24,3
2	Zeppelinstraße (Höhe Schillerplatz)	41,7	23,4	23,2	22,5
3	Breite Straße (zwischen Schopenhauerstraße und Dortustraße)	47,0	26,9	22,8	25,8
4	Breite Straße (zwischen Dortustraße und Schloßstraße)	41,7	24,6	20,6	23,7
5	Behlertstraße (zwischen Berliner Straße und Kurfürstenstraße)	42,4	25,6	24,7	24,3
6	Großbeerenstraße (zwischen Jahnstraße und Horstweg)	40,7	21,4	20,9	20,0

Tab. 7 NO₂-Belastungen in den Belastungsschwerpunkten je Szenario (Grenzwert liegt bei 40µg/m³)

3.5.4 CO₂-Emissionen

Die Abb. 28 zeigt die CO₂-Emissionen des Potsdamer Straßenverkehrs aus fossilen Brennstoffen für das Jahr 2008 und für die einzelnen Szenarien 2025. Dabei ist festzustellen, dass trotz des prognostizierten Anstiegs der Fahrleistung im Kfz-Verkehr in der Landeshauptstadt Potsdam bis zum Jahr 2025 (vgl. Punkt 3.4.1) der CO₂-Ausstoß durch den Straßenverkehr bereits im Basisszenario 2025 um rd. 6 % reduziert werden kann. Dies gründet darauf, dass zukünftig durch verbesserte Antriebstechnologien, bessere Kraftstoffqualitäten und einen höheren Anteil an Biokraftstoffen, CO₂ aus fossilen Brennstoffen eingespart werden kann. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass beim Neuwagenkauf zunehmend eine Orientierung der Fahrzeugnutzer hin zu Kraftstoff-sparenden und somit CO₂-reduzierten Kfz stattfindet.

Das Szenario Nachhaltige Mobilität zeigt eine deutliche Wirkung bei der Reduzierung des fossilen CO₂-Ausstoßes des Potsdamer Straßenverkehrs. Können bereits im Basisszenario 2025 aufgrund der verbesserten Antriebstechnologien und Kraftstoffqualitäten Einsparpotenziale prognostiziert werden, so sinken die CO₂-Emissionen im Szenario Nachhaltige Mobilität nochmals deutlich. Insgesamt werden durch den Verkehr 130.800 t/a fossi-

les CO₂ emittiert. Dies entspricht einer Reduzierung gegenüber dem Analysejahr 2008 von rd. 14 %. Das bedeutet ein CO₂-Einsparpotenzial von ca. 20.700 t/a.

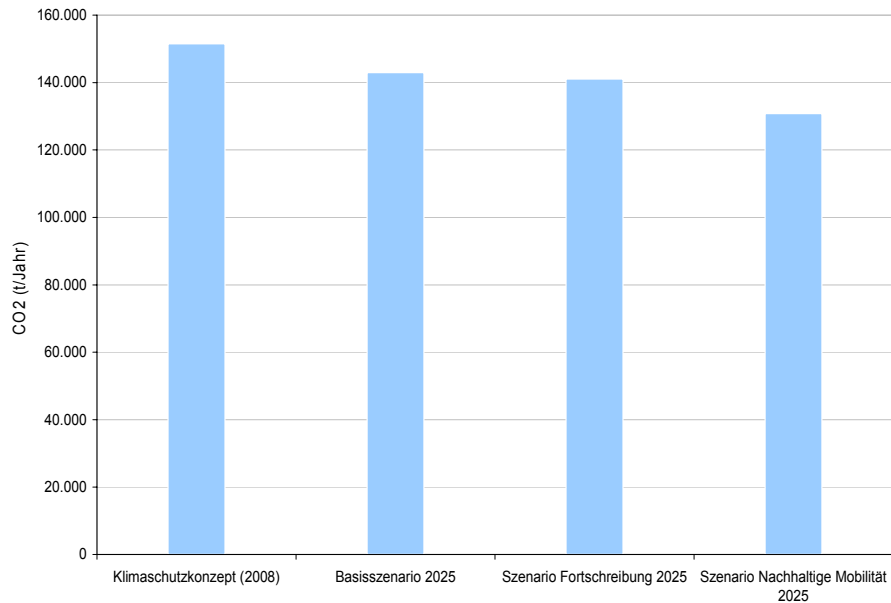


Abb. 28 CO₂-Emissionen aus fossilen Brennstoffen des Potsdamer Straßenverkehrs im Jahr 2008 und je Szenario 2025

4 Handlungsfelder Szenario Nachhaltige Mobilität 2025

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Szenarienuntersuchungen und einer umfassenden Diskussion der mit den verschiedenen Maßnahmen zu erzielenden Wirkungen mit der Stadtverwaltung und dem projektbegleitenden Lenkungskreis wurde das Szenario Nachhaltige Mobilität als Vorzugsszenario gewählt und zur Umsetzung empfohlen. Nur dieses Szenario lässt eine nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens in der Landeshauptstadt zugunsten einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität erwarten.

Eine solche Entwicklung ist unerlässlich für die Bewältigung der allein aus dem Einwohnerzuwachs resultierenden Gesamtverkehrszunahme. Nur wenn alle Maßnahmen konsequent umgesetzt werden, kann eine Zunahme des MIV in Potsdam vermieden werden. Dies wird bei steigendem Kfz-Quell-/Zielverkehr nur durch einen entsprechenden Rückgang der Fahrten beim Kfz-Binnenverkehr erreicht. Der Potsdamer Binnenverkehr unterliegt in einem wesentlich stärkeren Maße den Steuerungsmöglichkeiten der Stadt Potsdam.

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel des Szenarios Nachhaltige Mobilität 2025 ausführlich dargestellt.

4.1 Verkehrsreduzierende Raumstrukturen (RS)

Umweltbelastungen können vermieden werden, wenn Verkehr erst gar nicht entsteht, Wegelängen verkürzt oder Mehrfachfahrten nicht durchgeführt werden. Hierbei kann die Stadtplanung steuernd Einfluss zu nehmen, indem gemäß der grundlegenden Prinzipien des Leitbildes der (nutzungs-)gemischten „Europäischen Stadt“ sowie der „Stadt der kurzen Wege“ Verkehr reduzierende Stadtstrukturen entwickelt und umgesetzt werden.

Ziel ist es, die Nahversorgung in den Potsdamer Stadtgebieten zu stärken, um damit kurze Wege insbesondere im Einkaufsverkehr aber auch beim Freizeitverkehr zu ermöglichen. Dies ist auch verbunden mit einer Veränderung der Verkehrsmittelbenutzung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs.

Die Standorte für großflächigen Einzelhandel und auch für Nahversorgungsgebiete sind bereits im Einzelhandelskonzept⁴⁵ geprüft worden. Die Umsetzung einer Nahversorgung hängt maßgeblich von städtebaulichen Faktoren und Konzeptionen ab. Im Einzelnen ist daher zu prüfen, welche

⁴⁵ Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2008): Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam, Potsdam.

Möglichkeiten durch die Flächennutzungs- und Bauleitplanung der Stadt Potsdam zur Verfügung stehen, um Verkehr reduzierende Stadtstrukturen zu entwickeln und umzusetzen.

4.2 Öffentlicher Personenverkehr (ÖV)

Der Öffentliche Nahverkehr ist ein wichtiger Bereich der Daseinsvorsorge. Dabei ist es Ziel der Landeshauptstadt Potsdam, das erreichte hohe Niveau in den kommenden Jahren zu sichern und unter Beachtung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im erforderlichen Maße weiter auszubauen. Dies ist insbesondere unter umwelt- und energiepolitischen Gesichtspunkten von großer Bedeutung.

Durch eine auf die Nachfrage ausgerichtete Angebotsstruktur und mit einer zielgerichteten Erweiterung des Straßenbahnnetzes an Nachfrage-Schwerpunkten soll auch zukünftig ein möglichst hoher Anteil am motorisierten Verkehr in der Stadt, nach Berlin und ins Umland auf den ÖPNV verlagert werden.

Daraus ergeben sich folgende Handlungsfelder im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr für den Öffentlichen Personennahverkehr:

Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur

Der Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur betrifft insbesondere den Betriebszweig Straßenbahn. Es werden dabei insgesamt drei Straßenbahnneubaustrecken innerhalb des Szenarios Nachhaltige Mobilität weiter betrachtet:

- Verlängerung der Straßenbahntrassen Nordast bis Nedlitzer Holz
- Straßenbahnneubaustrecke nach Golm
- Straßenbahnneubaustrecke Babelsberg bis Johannes-Kepler-Platz

Weiterhin ist die Flächenfreihaltung der Straßenbahnneubaustrecke Stern/Drewitz bis Teltow im Szenario Nachhaltige Mobilität vorgesehen.

Im Ergebnis der Variantenuntersuchung wird im Szenario Nachhaltige Mobilität eine veränderte Betriebsführung unterstellt. Dazu gehört die Führung der Tramtrasse über Eiche („Altes Rad“) sowie die Anbindung der Tram über Großbeerenstraße an den Potsdamer Hauptbahnhof. Mit dem veränderten Betriebskonzept geht auch eine Veränderung der Linienführung und der Betriebstakte des Busverkehrs einher (z. B. Erschließung Ortsteil Eiche). Eine Übersicht über das Zielnetz im ÖPNV im Szenario Nachhaltige Mobilität gibt die Karte 37.

Weitere Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung und Bevorrechtigung an LSA

Ziel ist es, durch eine Verkürzung der Reisezeiten (Fahrzeiten/ Umsteigezeiten, Zugangszeit zur Haltestelle) die Attraktivität des ÖPNV im Vergleich zum Straßenverkehr zu steigern und so Verlagerungen von Fahrten zum ÖPNV zu erreichen. Damit verbunden ist eine Verringerung der Kfz-Fahrten, insbesondere im Berufs- und Ausbildungsverkehr, aber auch im Einkaufs- und Freizeitverkehr. Dies ist abhängig von der Anbindung der Zielgelegenheiten an den ÖPNV.

In den letzten Jahren wurden in der Landeshauptstadt bereits umfangreiche Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV vorbereitet und umgesetzt. Dementsprechend sind die Möglichkeiten einer weiteren Verkürzung der Reisezeiten im öffentlichen Verkehr begrenzt. Im Ergebnis einer Abstimmung mit der Stadtverwaltung Potsdam und den Verkehrsbetrieben wurde abgeschätzt, dass eine weitere Verkürzung der Reisezeiten im Potsdamer ÖPNV-Netz im Durchschnitt um 10 % gegenüber der derzeitigen Situation möglich ist.

Die 10%ige Reisezeitverkürzung wurde als maximal mögliche Reduzierung in Abstimmung mit der SV Potsdam ausgewiesen und ist in die Prognoseberechnung 2025 eingegangen. Eine Prüfung, inwieweit und in welcher Höhe Reisezeitverkürzungen auf bestimmten Linienästen möglich sind, wird im Rahmen der Detailplanungen (z. B. Lichtsignalplanung) durchgeführt.

Optimierung des Verkehrsangebotes im Stadt- und Regionalverkehr

Seit dem Verkehrsentwicklungsplan 2001 wurden bereits Optimierungen des Verkehrsangebotes im Stadt- und Regionalverkehr vorgenommen. Dazu zählten die Anpassung des Angebotes im Bereich neuer Wohn- und Gewerbegebiete, die Anpassung des Nachtnetzes und die Einführung flexibler Bedienformen in nachfrageschwachen Zeiträumen und Bereichen (vgl. Punkt 2.3.1).

Darüber hinaus ist das Verkehrsangebot kontinuierlich und koordiniert, an die sich in den kommenden Jahren verändernde Verkehrsnachfrage im öffentlichen Personenverkehr, anzupassen. Weiterhin sind im Bereich des schienengebundenen Regionalverkehrs und im Regionalbusverkehr folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Einrichtung eines Halbstundentaktes zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Wissenschaftsstandortes Golm durch Linienverdichtung,

- Führung der RB 22 vom Hauptbahnhof über Golm zum Flughafen BER im 60-Minuten-Takt ab Ende 2011, wodurch sich gemeinsam mit der RB 21 zwischen Hauptbahnhof und Golm ein Halbstundentakt ergibt
- Führung der Regionalbahnlinie RB 23 vom Hauptbahnhof nach Michendorf im 60-Minuten-Takt
- Taktverdichtung (20-Minuten-Takt) der Regionalbuslinie X1 im Tagesverkehr zwischen Bahnhof Teltow und Potsdam Hauptbahnhof⁴⁶.

Zusätzlich zu den oben genannten Maßnahmen ist ab Ende 2012 eine Verlängerung der RB 21 und RB 22 in den Hauptverkehrszeiten bis zum Bahnhof Berlin-Friedrichstraße geplant. Damit wird der Regionalbahnverkehr zwischen Potsdam Hbf. und Berlin gemeinsam mit dem RE 1 auf einen Viertelstundentakt verdichtet.⁴⁷

Die genannten Maßnahmen im Bereich des Regionalbahnverkehrs sind zum Erreichen der Ziele unerlässlich, jedoch liegen diese in der Zuständigkeit des Landes Brandenburg. Somit entziehen sie sich weitgehend der Steuerungsmöglichkeit der Stadt Potsdam, was mögliche Verbesserungen anbelangt.

Verbesserung der Qualität des ÖPNV

Zur Verbesserung der Qualität des ÖPNV gehört, neben der Fortführung des behindertengerechten Haltestellenausbaus (vgl. Punkt 2.3.1), insbesondere die Anschaffung von Fahrzeugen (Bus- und Straßenbahn) hinsichtlich der neuesten Sicherheits-, Umwelt- und Komfortstandards.

Als Beitrag zur Verringerung der Luftschadstoff- und Klimagasemissionen ist die Neuanschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen für den ÖPNV-Fuhrpark vorzunehmen. Erste Maßnahmen hierzu wurden bereits umgesetzt bzw. befinden sich in der Umsetzung.⁴⁸ Dabei werden zukünftig auch verstärkt die Einsatzmöglichkeiten von Elektrofahrzeugen in der Vip-Busflotte geprüft. Ein erster Probetrieb ist noch für 2011 vorgesehen.

⁴⁶ Die Maßnahme wurde im Jahr 2011 eingerichtet und ist somit nicht Bestandteil der Analyse 2010.

⁴⁷ Die Maßnahme wurde nach Abschluss der Szenarienuntersuchung veröffentlicht und ist somit noch nicht Bestandteil der Prognose 2025. Sie wird aber Bestandteil bei der weiteren Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur.

⁴⁸ Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2008): 1. Maßnahmenpaket 20 % CO₂-Reduktion Potsdam 2005 – 2020, Potsdam.

4.3 Radverkehr (RV)

Wie bereits unter Punkt 2.3.3 beschrieben, werden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes eine Reihe wichtiger Maßnahmen in der Landeshauptstadt bereits realisiert. Neben der Umsetzung der prioritären Radnetzrouten, der Verbesserung der Radwegweisung und der verkehrspolitischen Öffentlichkeitsarbeit werden weiterhin folgende Maßnahmen vorangetrieben:

- Verdichtung des Radroutennetzes über prioritäre Routen hinaus,
- Beschleunigung/Bevorrechtigung im Radverkehr (z. B. „Grüne Welle“),
- Verbesserung der Stadt-Umland-Verbindungen (z. B. Radschnellverbindungen),
- Verbesserung der Verknüpfung Rad und ÖPNV durch Einrichtung einer Fahrradstation am Hauptbahnhof und durch Schaffung von Abstellmöglichkeiten an ÖPNV-Haltestellen für B+R,
- Erarbeitung eines Radverkehrssicherheitskonzeptes,
- Einrichtung eines Services rund ums Radfahren (z. B. Informationen, Reparaturstationen).

4.4 Fußgängerverkehr (FV)

Die bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2001 begonnenen Maßnahmen sind weiterzuführen. Hierzu gehören die fußgängerfreundliche Umgestaltung bzw. der Umbau der Straßenräume und die Verbesserung von Quermöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen. Zur Konkretisierung der Maßnahmen wird im Szenario Nachhaltige Mobilität die Erarbeitung eines Fußgängerverkehrskonzeptes vorgesehen. Ein wesentlicher Bestandteil ist hierbei die weitere Umsetzung der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raumes. Diese Maßnahmen kommen dabei sowohl Menschen mit Gehbehinderung, älteren Bürgern als auch Personen z. B. mit Kinderwagen zugute.

4.5 Straßenverkehr (SV)

Neubau von Straßenverkehrsanlagen

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Entlastung sensibler Stadtbeiriche strebt die Stadt an, den Kfz-Verkehr auf leistungsfähigen Hauptstraßen zu bündeln sowie Engpässe im erforderlichen Maße durch den Bau neuer Straßenverbindungen zu beseitigen.

Folgende Straßenbaumaßnahmen sind geplant und werden bis 2025 umgesetzt:

- Fertigstellung der Abfahrtsrampe Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße
- Verkehrslösung Wetzlarer Straße mit Anbindung an das Industriegebiet-Süd
- Umbaus des Leipziger Dreiecks mit veränderter Verkehrsführung Leipziger Straße und Brauhausberg
- 3-streifiger Ausbau der Behlertstraße (nicht in den Szenarien berechnet)
- Rückbau der Konrad-Wolf-Allee im Rahmen des Projektes „Gartenstadt Drewitz“ (nicht in den Szenarien berechnet).

Eine Übersicht über das Zielnetz des Straßenverkehrs im Szenario Nachhaltige Mobilität gibt die Karte 38.

Ausbau des Potsdamer P+R-Systems

Zur Entlastung der innerstädtischen Stellplatzkapazitäten und Minderung der Kfz-Verkehrsbelastungen wird das Potsdamer P+R-System schrittweise erweitert. Insbesondere für die Berufspendler aus dem Potsdamer Umland wird ein zusätzliches Angebot an P+R-Stellplätzen an den Verknüpfungspunkten des ÖPNV bzw. den Regional-Bahnhöfen bereitgestellt.

Dazu sind die bereits bestehenden Stellplatzkapazitäten zu erweitern bzw. um zusätzliche Standorte zu ergänzen:

- Realisierung einer neuen P+R-Anlage Bornstedter Feld
- Realisierung einer neuen P+R-Anlage Wetzlarer Straße/Nuthestraße
- Ausbau P+R-Anlage Kirschallee
- Intensivierung der P+R-Anlage Pirschheide
- Prüfung weiterer P+R-Anlagen an Hauptachsen (ca. 800 Stellplätze)

Ruhender Verkehr Innenstadt/Babelsberg

Ziel der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung als preispolitische Maßnahme ist es, den Personenverkehr verstärkt vom MIV auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes zu verlagern. Dies soll durch die Bewirtschaftung des begrenzt vorhandenen Parkplatzangebotes im erweiterten Innenstadtbereich erreicht werden.

Die Landeshauptstadt Potsdam plant mit der bereits im April 2010 beschlossenen Parkgebührenverordnung die bisherigen Parkzonen deutlich auszuweiten (vgl. auch Punkt 2.3.2). Es wird dabei angenommen, dass bis

2020 die Parkzonen vollständig bewirtschaftet werden. Neben einer Ausweitung der Bewirtschaftungszonen ist für eine wirkungsvolle Reduzierung des MIV auch eine Erhöhung der Parkgebühren um 100 % erforderlich.

Die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung ist mit einer Verringerung des Kfz-Verkehrs insbesondere im Berufs- und Ausbildungsverkehr verbunden. Dies führt, je nach Fahrtenlänge, zu einer Verlagerung auf den ÖPNV und den Radverkehr. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen auch, dass mit einer Bewirtschaftung auch der Parksuchverkehr zurückgeht.⁴⁹

Weiterhin sind im Rahmen des Szenarios Nachhaltige Mobilität zentrale Stellplatzanlagen am Innenstadtring vorgesehen. Hierzu gehören die Parkhäuser Friedrich-Ebert-Straße/Helene-Lange-Straße und Berliner Straße. Diese Maßnahme dient nicht der Erweiterung der Stellplatzkapazität, sondern der Umnutzung von Stellflächen für andere Nutzungen, wie Radverkehrsanlagen und Stadtkanal.

Einen Überblick über die geplanten P+R-Anlagen und Parkbauten gibt die folgende Abbildung.

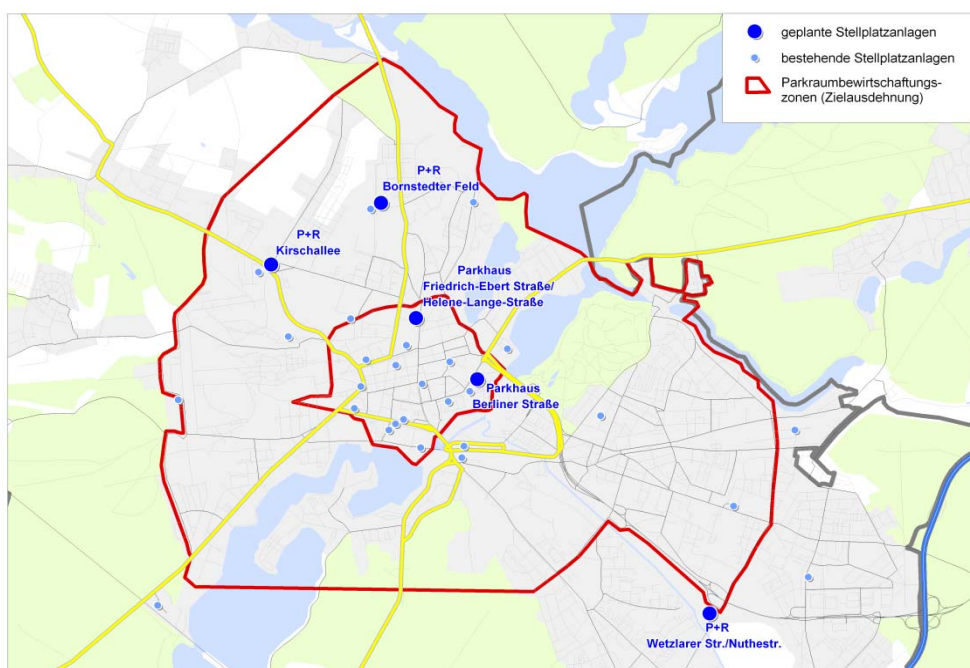


Abb. 29 Parkzonen (Zielausdehnung) und Stellplatzanlagen (Planung und Bestand) im Potsdamer Innenstadtbereich

⁴⁹ z. B. Berlin-Mitte: http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/Bestandsaufnahme_und_nachheruntersuchung_zur_Parkraumbewirtschaftung_im_bezirk_mitte.pdf

Verkehrssystemmanagement

LSA-Pförtnerung zur Entlastung Innenstadt

Die Landeshauptstadt Potsdam setzt eine LSA-Pförtnerung für das Innenstadtbereich um. Hierbei sollen auf den Zufahrtsstraßen, zeitlich auf die Spitzenstunden begrenzt, der Zufluss in Richtung Innenstadt durch die Anpassung der Lichtsignalprogramme gedrosselt werden. Ziel dieser Maßnahme ist es, die Kfz-Belastung auf den Straßen im Innenstadtbereich, insbesondere auf dem „Innenstadtring“ (Breitestraße, Zeppelinstraße, Hegelallee etc.), zu reduzieren und damit eine deutliche Verbesserung des Verkehrsflusses und damit u. a. der Umweltbelastungen in den Hauptverkehrszeiten zu erreichen. Derzeit werden die Lage der Pförtneranlagen an den Zufahrtsstraßen sowie flankierende Maßnahmen (z. B. Bussonderfahrstreifen) geprüft.

Umweltorientiertes Verkehrsmanagement (UVM) in hoch belasteten Abschnitten

Diese Maßnahme ist integraler Bestandteil der mittelfristigen Planung bis zum Jahr 2015 innerhalb des Luftreinhalte- und Qualitätsplans der Landeshauptstadt Potsdams und wirkt gezielt in den Straßenabschnitten, bei denen die Gefahr einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte besteht. In diesen Abschnitten soll mithilfe einer Anpassung der Lichtsignaltechnik der Verkehrsstrom verstetigt werden. Dies funktioniert nur im Zusammenspiel mit einer Zuflussdosierung. Infolgedessen ist in den betreffenden Abschnitten eine Verbesserung der Verkehrssituation zu erwarten. Der dadurch verringerte Anteil von Halte- und Anfahrvorgängen bewirkt eine Reduzierung der Schadstoffemissionen. Gegebenenfalls kann durch die Drosselung des Kfz-Verkehrszuflusses eine verstärkte Entlastung des Hotspots erreicht werden. Maßnahmen zur Verflüssigung und Zuflussdosierung sind in den Abschnitten der Zeppelinstraße, der Breite Straße, der Behlertstraße und der Großbeerenstraße umzusetzen.

Es gilt dabei die Grundlagen zu schaffen, um den Kfz Verkehr möglichst ohne Behinderungen (Bremsvorgänge, Beschleunigung) durch den Hotspot zu führen. Dafür sind die signaltechnischen Voraussetzungen im Rahmen einer detaillierten LSA-Planung zu schaffen.

Die Maßnahmen des UVM befinden sich derzeit in Umsetzung und sollen bis zum Ende des 1. Quartals 2012 umgesetzt sein.

Straßenraumumgestaltung und Umbau zu Kreisverkehrsplätzen:

In erster Linie wird mit einer Straßenraumumgestaltung eine Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Reduzierung von Verkehrsunfäl-

len im direkten Bereich der Maßnahme angestrebt. Im weiteren Sinne soll die Straßenraumgestaltung mit den städtebaulichen Konzepten „Shared Space“, „Begegnungszonen“ und „verkehrsberuhigte Bereiche“ vorangetrieben werden.

Die Landeshauptstadt Potsdam hat im Rahmen eines Pilotprojektes erste positive Erfahrungen auf Planungsebene mit dem Konzept „Shared Space“ gesammelt. Innerhalb des Szenarios Nachhaltige Mobilität sollen weitere Möglichkeiten der Straßenraumgestaltung im Potsdamer Straßennetz geprüft werden. Dies gilt auch für den Umbau von Kreuzungs- und Einmündungsbereichen zu Kreisverkehrsplätzen im Potsdamer Straßenraum. Eine ausführliche Beschreibung der Konzeption kann dem Kapitel 8 entnommen werden.

Verkehrsberuhigung/Tempo-30-Zonen:

In der Landeshauptstadt Potsdam erfolgt die kontinuierliche Prüfung einer Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo-30-Zonen durch die zuständigen Fachbereiche. Bisher wurden insgesamt rd. 25 km² Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche realisiert (Stand 2010). Langfristig werden diese Flächen um weitere Gebiete mit rd. 1,5 km² Ausdehnung ergänzt. Hierzu gehören die Gebiete Fahrland (Am Königsweg), Groß Glienicke (Waldsiedlung), Krampnitz und Eiche.

Untersuchung zu Tempo-30-Abschnitten im Hauptverkehrsstraßennetz:

Durch die Stadtverwaltung Potsdam wird weiterhin geprüft, inwieweit auf einzelnen Straßenabschnitten, insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Emissionsschutzgründen auf 30 km/h begrenzt werden kann.

4.6 Mobilitätsmanagement (MB)

Eine Reihe von Maßnahmen zielt auf die nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Potsdamer Bevölkerung ab. Hierzu wird empfohlen, diese Maßnahmen im Rahmen einer Mobilitätsagentur zu bündeln und schrittweise umzusetzen. Dazu zählen neben Beratungsdienstleistungen für Neubürger, Verwaltungen und Unternehmen auch der Aufbau eines Internet-Portals zur Registrierung, Information, Empfehlung und Buchung von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen. Erste Rahmenkonzepte liegen vor. Im Folgenden werden die im Szenario Nachhaltige Mobilität zu bewertenden Maßnahmen des Mobilitätsmanagements dargestellt.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes⁵⁰ zur Senkung der CO₂-Emissionen erarbeitet. Das betriebliche Mobilitätsmanagement zielt auf eine möglichst effiziente aber auch stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs der Mitarbeiter eines Unternehmens oder einer Verwaltung ab. Ziel der Maßnahme ist es, insbesondere den Berufsverkehr mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes abzuwickeln.

Erfahrungswerte des betrieblichen Mobilitätsmanagements liegen für die Stadt Dresden vor.⁵¹ Bei der Firma Infineon/Qimonda konnte durch unterschiedliche betriebliche Maßnahmen der MIV-Anteil (Fahrer und Mitfahrer) um 10 % zwischen den Jahren 1996 und 2005 gesenkt werden.

Dabei wurden folgende Maßnahmen (Auswahl) umgesetzt:

- Erarbeitung eines Betriebsmobilitätskonzeptes und Etablierung eines Mobilitätsteams,
- Durchführung von Mobilitätstagen zur Information der Mitarbeiter und Wohnstandortberatung mit Mobilitätsinformationen bei Neueinstellungen,
- Förderung des Radverkehrs für die Mitarbeiter durch Neubau von Fahrradabstellanlagen einschließlich der Schaffung von begleitenden Dusch- und Umkleieräumen bzw. Trockenschränke,
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV für die Mitarbeiter in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen durch Fahrplananpassungen, Tarifmaßnahmen wie „Infineon-Ticket“, InfineonCard für Tarifzone Dresden und die Bereitstellung aktueller Fahrplaninformationen im Ein- und Ausgangsbereich,
- Reorganisation der betriebseigenen Abstellflächen für Pkw, Verzicht auf ehemals geplante umfangreiche Stellplatzweiterungen und Einrichtung einer Fahrgemeinschaftsbörse „Infineon CarPool“.

Die Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements hängt von der Akzeptanz und dem Gestaltungswillen der jeweiligen Unternehmensführung ab. Deshalb sollten im Vorfeld Informationskampagnen bei den Verantwortlichen in den Unternehmen und Verwaltungen durchgeführt werden, um ein Bewusstsein für die Notwendigkeit der Maßnahme zu schaffen.

⁵⁰ Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2010): Gutachten zum integrierten Klimaschutzkonzept 2010, Potsdam.

⁵¹ [http://www.clever-pendeln.de/www/pictures/89Impuls %20Loibnegger.pdf](http://www.clever-pendeln.de/www/pictures/89Impuls%20Loibnegger.pdf)

Darüber hinaus sind ein kontinuierlicher Kontakt und die Umsetzungsbegeleitung erforderlich. Die Höhe der Verlagerungs- und somit CO₂-Minderungswirkung hängt u. a. von der vollständigen Umsetzung der Maßnahmen ab und kann somit bei unterschiedlicher Durchdringungstiefe und je nach Beteiligung der Unternehmen variieren.

Insoweit wird im Berufsverkehr das Verlagerungspotenzial auf den Umweltverbund (Fuß/Rad und ÖV) durch betriebliches Mobilitätsmanagement auf maximal 5 % der werktäglichen Fahrten in der Stadt abgeschätzt.

Eine besondere Rolle kommt hierbei der Vorbildwirkung der Stadtverwaltung sowie den stadteigenen Betrieben und Einrichtungen zu.

Mobilitätsberatung in Potsdam (Förderung Neubürger)

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes⁵² zur Senkung der CO₂-Emissionen erarbeitet. Ziel dieser im Szenario Nachhaltige Mobilität verankerten Maßnahme ist es, den Neubürgern der Landeshauptstadt Potsdam durch gezielte Informationen und qualifizierte Beratung ein umweltorientiertes Mobilitätsverhalten zu ermöglichen und dabei im Alltagsverkehr insbesondere die Verkehrsmittel des Umweltverbundes vorrangig zu nutzen.

Potsdam verzeichnet seit 10 Jahren einen stetigen Zuzug an Neubürgern aus anderen Regionen Deutschlands und der Welt (vgl. Statistik Potsdam 2010)⁵³. Bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl (mit Hauptwohnsitz) des Jahres 2008, sind rd. 7 % der Potsdamer Neubürger in diesem Jahr zugezogen. Die Abb. 30 zeigt die Verteilung der Zuzügler des Jahres 2008 auf das Stadtgebiet.

⁵²Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2010): Gutachten zum integrierten Klimaschutzkonzept 2010, Potsdam.

⁵³http://www.potsdam.de/cms/dokumente/10034472_513412/6e12caef/2006_01_Bevolkerungsprognose.pdf

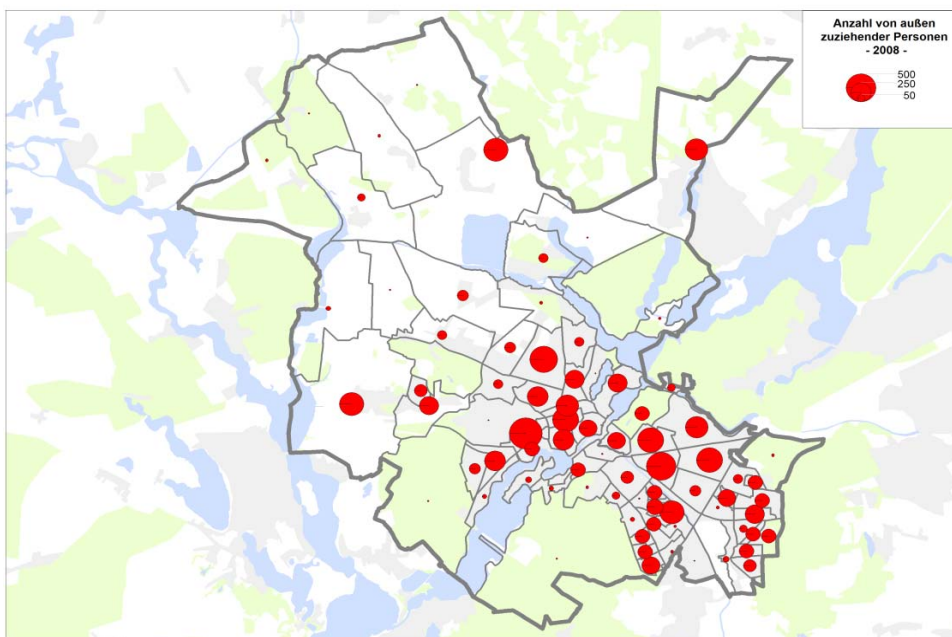


Abb. 30 Zuzüge nach Potsdam 2008 nach Statistischen Bezirken (Quelle: Stadtverwaltung Potsdam 2010)

Umfassende Ergebnisse zum Neubürger-Management liegen für München vor.⁵⁴ Das Mobilitätsmanagement für Neubürger in München setzt sich aus verschiedenen Maßnahmen und Angeboten zusammen:

- Zusendung eines Begrüßungspakets (Informationsmaterial zum Verkehr in der Stadt, Servicekarte zum Bestellen eines kostenlosen „Schnuppertickets“ für den ÖPNV),
- Motivations- und Vertiefungstelefonate zum „Schnupperticket“,
- Beratungsgespräch nach einem Monat des Versands der Infomaterialien, auf Wunsch Vermittlung von weiteren Mobilitätsangeboten (z. B. Carsharing) und ggf. Versand eines Abo-Vertrages,
- weitere Informationsmöglichkeiten über ein städtisch und regional ausgerichtetes Mobilitätsportal.

Mitte 2008 startete in Potsdam die VIP in Kooperation mit der Stadtwerke Potsdam GmbH (SWP) und Wohnungsbaugenossenschaften ein sog. Neubürgerpaket. Potsdamer Zuzügler und Umzügler von Wohnungsbaugenossenschaften erhalten die Neubürgerbroschüre „Zuhause in Potsdam“ und 7 Stadtteilkarten im Typ Flyer als A3-Abreißblöcke. Neubürger erhalten eine Wochenkarte P-AB, Neumieter ein Tageskarte P-AB.

⁵⁴http://www.muenchen.ihk.de/mike/ihk_geschaeftsfelder/standortpolitik/Anhaenge/Vortrag-Blume-Beyerle.pdf

Förderung von Carsharing

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes⁵⁵ zur Senkung der CO₂-Emissionen erarbeitet. Ziel dieser Maßnahme ist es, durch eine Ausweitung des derzeitigen Carsharing-Angebotes in Verbindung mit Informationsmaßnahmen, eine Reduktion der Kfz-bezogenen Fahrten in Potsdam zu erzielen.

Durch die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeugs können 4 bis 8 private Pkw ersetzt werden. Weiterhin sind Carsharing-Nutzer bei der Verkehrsmittelwahl wesentlich ÖV- und Fahrrad-affiner als Nutzer von privaten Pkws. Hinzu kommt, dass Carsharing-Fahrzeuge jünger sind und somit einen geringeren CO₂-Ausstoß besitzen als die allgemeine Privat-Pkw-Flotte.⁵⁶

Im Jahr 2008 emittierte der neu zugelassene Pkw (Benziner) durchschnittlich rd. 164 g/km CO₂.⁵⁷ Eine Auswertung der Carsharing-Flotte zeigte, dass bereits im Jahr 2003 der durchschnittliche Ausstoß bei 148 g/km lag.⁵⁸ Seit Januar 2008 wird gefordert, den Ausstoß von Neuwagen weiter auf 140 g/km zu senken. Viele große Carsharing-Anbieter sind dabei Zeichennehmer des Umweltzeichens RAL-UZ 100 („Blauer Engel Carsharing“) und unterliegen somit dieser freiwilligen Selbstkontrolle.

Weitere Einsparpotenziale resultieren aus der Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer, die Carsharing-Angebote bei Notwendigkeit nutzen bzw. auf den klimafreundlichen Umweltverbund umsteigen.

Durch das veränderte Verkehrsverhalten und die Abschaffung der Privat-Pkw bzw. den Verzicht auf eine Anschaffung wird das Gebiet vom Parkdruck entlastet. Die frei werdenden Stellplatzkapazitäten können für die Carsharing-Flotte genutzt werden.

Bereits im Klimaschutzkonzept Potsdam wurde im Rahmen der Maßnahmenplanung die Konzeption eines möglichen E-Carsharings für die Gartenstadt Drewitz betrachtet. Hierbei war vorgesehen, für den Stadtteil Elektrofahrzeuge durch die Pro Potsdam GmbH zur Verfügung zu stellen. Als Betreiber-Unternehmen sollte das Unternehmen Greenwheels zur Verfü-

⁵⁵Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2010): Gutachten zum integrierten Klimaschutzkonzept 2010, Potsdam.

⁵⁶Glötz-Richter et al. (2007): Car-Sharing als Beitrag zur Lösung von städtischen Verkehrsproblemen. In: Internationales Verkehrswesen, Ausgabe Nr. 7+8, August 2007, 59. Jahrgang, S.333-337. Hamburg.

⁵⁷Umweltbundesamt, Hrsg. (2009): Daten zum Verkehr – Ausgabe 2009, S. 40. Dessau-Roßlau.

⁵⁸Bundesverband CarSharing e.V., Hrsg. (2008) Klimaschutz durch CarSharing – Daten und Fakten zur klimawirksamen CO₂-Einsparung durch die integrierte Mobilitätsdienstleistung CarSharing, S. 4. Hannover.

gung stehen. Die benötigte Energie sollte klimaschonend durch Fotovoltaik-Anlagen bereitgestellt werden.

Durch die Verwendung regenerativer Energien sollen die mit den Elektrofahrzeugen durchgeführten Fahrten emissionsfrei durchgeführt werden. Die Höhe des Verlagerungspotenzials vom Privat-Pkw auf das Elektrofahrzeug hängt von der Größe der zur Verfügung gestellten Carsharing-Flotte und den detaillierten Nutzungsbedingungen ab. Die Anzahl der später einzusetzenden Fahrzeuge konnte innerhalb der Konzeptionsphase des Projektes nicht geklärt werden.

Im Rahmen einer Untersuchung des Verkehrsverhaltens von Carsharing-Kunden⁵⁹ wurde festgestellt, dass zeitnah mit dem Kundeneintritt 16 % der Privat-Pkw-Nutzer das eigene Fahrzeug abgeschafft hatten. Die entfallenden Pkw-Fahrten wurden durch die Nutzung des Carsharing-Angebotes und des Umweltverbundes kompensiert.

Unter der Annahme einer zukünftigen Bereitstellung von emissionsfrei betriebenen Carsharing-Fahrzeugen in der gesamten Gartenstadt Drewitz, soll dieses Potenzial auf alle im Gebiet erzeugten Pkw-Fahrten angewendet werden können. Dies setzt eine flächendeckende Einführung eines Angebotes im Gebiet, begleitet durch ergänzende Maßnahmen (Aufklärungs- und Informationskampagne), voraus.

Einrichtung eines Mobilitätsbeauftragten der Landeshauptstadt (Mobilitätsagentur)

Wie bereits einleitend beschrieben wurde, ist die Bündelung der Maßnahmen in einer Mobilitätsagentur zu empfehlen. Diese koordiniert die einzelnen Maßnahmen, informiert Unternehmen und Bürger über Mobilitätsangebote, bzw. stellt Kooperationen zu bestehenden Mobilitätsdienstleistern her (z. B. Carsharing-Dienstleister, Verkehrsbetriebe). Aufbau und Betrieb der Mobilitätsagentur sollten von einem bei der Stadt angesiedelten Mobilitätsbeauftragten vorangetrieben und koordiniert werden.

4.7 Wirtschaftsverkehr (WV)

Die gute Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam an das Autobahnnetz sichert die gute Erreichbarkeit der Stadt und seiner Wirtschaftsstandorte für den Wirtschaftsverkehr. Auf der einen Seite ist der Lkw-Verkehr not-

⁵⁹http://www.carsharing.de/index.php?option=com_content&task=view&id=151&Itemid=68.

wendig für die Lebensfähigkeit einer Stadt. Auf der anderen Seite trägt er zu den Lärm- und Schadstoffbelastungen im Stadtgebiet bei.

Insoweit wurde ein Lkw-Vorrangnetz für die Landeshauptstadt entwickelt und in den letzten Jahren schrittweise umgesetzt. Ziele dabei waren die möglichst reibungslose Abwicklung des Lkw-Verkehrs auf dem innerstädtischen Hauptstraßennetz und die Verminderung der Belastungen der Einwohner der Landeshauptstadt durch den Lkw-Verkehr in sensiblen Stadtbereichen.

Ein wichtiger Bestandteil war das Lkw-Wegweisungssystem. Im Außenbereich wird die Wegweisung zunächst auf große Zielgebiete (Großräume) ausgerichtet. Beim Erreichen eines Zielgebietes wird die Wegweisung durch Bereichsangaben untersetzt. In den Bereichen selbst erfolgt dann ein direkter Standorthinweis an den jeweiligen Zufahrtsstraßen vom Lkw-Vorrangnetz.

Das Lkw-Vorrangnetz und die dazugehörige Wegweisung sollten im Hinblick auf ihre bisherige Wirksamkeit im Rahmen der derzeitigen Fortschreibung des LKW-Führungskonzeptes überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Zusätzlich wird im Rahmen dieses Konzeptes der LKW-Durchgangsverkehr analysiert und ggf. Maßnahmen für ausgewählte Straßensegmente vorgeschlagen.

5 Einschätzung zu einer Strategischen Umweltprüfung (SUP)

Gemäß der Richtlinie 2001/42/EG sind Planungsvorhaben in Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) zu überprüfen. Die europäische Richtlinie wurde mit dem am 30. Juni 2005 in Kraft getretenen Gesetz zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung in deutsches Recht umgesetzt.

Die SUP soll sicherstellen, dass Planungen mit schwerwiegenden Auswirkungen auf andere Schutzgüter frühzeitig identifiziert und ggf. korrigiert werden können. Die Frage, in welchen Fällen eine SUP durchgeführt werden muss, ist in Teil 3 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) geregelt.

Laut § 14a UVPG stellt die zuständige Behörde fest, ob eine Verpflichtung zur Durchführung einer SUP besteht. Die folgenden Betrachtungen sind als Beitrag zu den Entscheidungsgrundlagen zu verstehen. Auch im Fall einer nicht bestehenden SUP-Pflicht ist die Öffentlichkeit über die wesentlichen Gründe der Entscheidung zu informieren.

Verkehrsvorhaben unterliegen nach Anlage 1 UVPG der allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG, wenn sie beispielsweise den „Bau einer sonstigen Bundesstraße“ oder den „Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen“ betreffen.

Luftreinhaltepläne gehören zu den SUP-pflichtigen Plänen und Programmen, wenn sie laut Anlage 3 Nr. 2 UVPG i.V.m. § 14b Absatz 1 Nr. 2 UVPG „für Entscheidungen über die Zulässigkeit von [...] Vorhaben, die nach Landesrecht einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder Vorprüfung des Einzelfalls bedürfen, einen Rahmen setzen.“

In diesem Zusammenhang ist für die Potsdamer Planungen zu klären,

- ob sie UVP- oder vorprüfungspflichtige Vorhaben enthalten und - falls ja,
- ob sie für solche Vorhaben den Rahmen setzen.

Das Szenario Nachhaltige Mobilität der Potsdamer Verkehrsentwicklungsplanung enthält unter anderem folgende relevante Maßnahmen:

Straßenbahnneubaustrecken

- Verlängerung Nordast bis Nedlitzer Holz
- nach Golm
- Babelsberg bis J.-Kepler-Platz

- Flächenfreihaltung Stern/Drewitz bis Teltow

Neu- und Umbau von Straßenverkehrsanlagen

- Abfahrtsrampe Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße
- Verkehrslösung Wetzlarer Straße mit Anbindung Industriegebiet
- Umbau Leipziger Dreieck
- Straßenraumgestaltung und Anlage von Kreisverkehrsplätzen
- Neu- und Ausbau der P+R-Anlagen Bornstedter Feld, Wetzlarer Straße/ Nuthestraße und Kirschallee
- Parkhaus Friedrich-Ebert Straße/Helene-Lange-Straße
- Parkhaus Berliner Straße

Weiterhin zählen zum Maßnahmenbündel verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Lenkung und Dämpfung des Kfz-Verkehrs, organisatorische Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und Maßnahmen zum Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur.

Die genannten Maßnahmen sind teilweise UVP- bzw. vorprüfungspflichtig. Es ist daher zu prüfen, ob der StEK Verkehr auch den Rahmen für die betreffenden Maßnahmen setzt.

Zur Rahmensetzung heißt es in § 14b Absatz 3, dass ein Rahmen für die Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben gesetzt wird, wenn die Planung „Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen von Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen“ enthält.

Hier ist zu berücksichtigen, dass die genannten Neubau-Maßnahmen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren bzw. Vorstudien erstellt und für die Betrachtung im StEK Verkehr übernommen wurden.

In den Fällen, in denen Planungen von anderen Trägern von Fachplänen nachrichtlich übernommen wurden, werden Umwelt(-verträglichkeits)-prüfungen bei Voraussetzung der entsprechenden Bedingungen von diesen Planungsträgern durchgeführt.

Andere Überlegungen, wie die Flächenfreihaltung Havelspange oder Tram Stern/Drewitz bis Teltow, befinden sich erst im Stadium konzeptioneller Vorüberlegungen ohne vertiefende Untersuchungen zum Bedarf, Dimensionierung usw. Sollte es zu detaillierten Untersuchungen (z. B. im Rahmen von Planfeststellungsverfahren) kommen, wären im weiteren Planungsverlauf UVP durchzuführen.

Der StEK prognostiziert die Auswirkungen der genannten Maßnahmen in Form von Maßnahmenszenarien, um die notwendigen Datengrundlagen für die anschließend im Rahmen der weiterführenden Planungen (z. B. vorbereitende Bauleitplanung) zu treffende Festlegung (Rahmensetzung) zu schaffen. Da im Sinne der Richtlinie 2001/42/EG „Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme“ Mehrfachprüfungen vermieden werden sollen, scheinen die Voraussetzungen einer Pflicht zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung für den VEP/LRP nach erster Einschätzung nicht erfüllt zu sein. Eine endgültige Entscheidung bleibt der Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3c UVPG vorbehalten.

6 Finanzierung

Alle im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt Potsdam für die Realisierung vorgeschlagenen Maßnahmen bis 2025 wurden in einem Maßnahmen- und Kostenplan zusammengeführt.

Sofern für einzelne Maßnahmen bereits Kostenschätzungen vorlagen (NVP, Angaben der Stadt oder der Unternehmen), wurden diese übernommen. Bei den übrigen Maßnahmen wurde eine Abschätzung der Kosten auf Grundlage von Erfahrungswerten, allgemeinen Ansätzen und vergleichbaren abgeschlossenen oder laufenden Projekten vorgenommen.

Bei komplexen Vorhaben, die Maßnahmen des ÖPNV, des Straßenbaus und des Städtebaus verknüpfen, sind die angegebenen Werte als grobe Orientierung zu verstehen, die erst durch Detailuntersuchungen und Umsetzungsplanungen konkretisiert werden können. Alle Angaben sind lediglich als Kostenrahmen einzustufen. Verbindliche Preisangebote können nur die Unternehmen auf Grundlage der konkreten Rahmenbedingungen und ihrer betriebswirtschaftlichen Situation erstellen.

In der Tab. 8 sind die zu erwartenden Investitionskosten der Jahre 2010 bis 2025 für die Maßnahmenbereiche des Szenarios Nachhaltige Mobilität dargestellt. Mit Realisierung der Maßnahmen ergeben sich jährliche Folgekosten von ca. 2-5 % der jeweiligen Investitionssumme für die erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen.

Der vorläufige Finanzierungs- und Investitionsplan versteht sich vorbehaltlich der konkreten Bereitstellung der Investitionsmittel in den jeweiligen Haushaltsplänen.

Maßnahmenbereich	Kosten in Tsd. €		
	2010-2015	2015-2020	2020-2025
Verkehrsreduzierende Raumstruktur (RS)	Keine Direktfinanzierung		
Öffentlicher Personenverkehr (ÖV)	56.350	17.450	11.450
Radverkehr (RV)	5.380	9.560	7.910
Fußgängerverkehr (FG)	2.530	2.500	2.500
Straßenverkehr (SV)	14.705	20.840	4.265
Mobilitätsmanagement (MB)	2.965	2.390	2.515
Wirtschaftsverkehr (WV)	30	0	0

Tab. 8 Vorläufiger Finanzierungs- und Investitionsplan

7 Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse und Fazit

Ziel der weiteren Verkehrsentwicklungsplanung in der Landeshauptstadt Potsdam ist die Optimierung der Systeme aller Verkehrsarten und die Verringerung der Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr. Deshalb müssen alle Planungen auf die Stärkung des Umweltverbundes ausgerichtet werden.

Auf der Basis der Analyse und Bewertung der vorhandenen Verkehrssysteme und der bisherigen Entwicklung der Mobilität in der Landeshauptstadt Potsdam wurden im Rahmen von Szenarien unterschiedliche Maßnahmenkonzepte hinsichtlich ihrer Wirkungen bewertet.

In den beteiligten Verwaltungen und der projektbegleitenden Lenkungsgruppe wurden die mit den unterschiedlichen Maßnahmen zu erzielenden Wirkungen diskutiert. Im Ergebnis stellt sich das Szenario Nachhaltige Mobilität als der für die Zielerreichung geeignete Entwicklungspfad dar.

Werden die im Szenario Nachhaltige Mobilität unterstellten Maßnahmen umgesetzt, wird erreicht, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) in der Landeshauptstadt Potsdam bis 2025 trotz steigender Einwohner- und Beschäftigtenzahl nicht weiter zunimmt und sich die Verkehrsmittelanteile im Binnenverkehr deutlich zugunsten des Umweltverbundes verändern.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Binnenverkehr sinkt im Szenario Nachhaltige Mobilität von derzeit 32 % auf einen Anteil von 23 %. Davon profitieren vor allem der Fuß- und Radverkehr und zu einem geringeren Teil der ÖPNV. Im Kfz-Gesamtverkehr, der vom Quell-/ Zielverkehr geprägt ist, wird eine leichte Zunahme prognostiziert. Hier sind in Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden und dem Kreis Potsdam-Mittelmark Lösungen zu entwickeln, wie insbesondere der Berufs- und Ausbildungspendlerverkehr nach Potsdam noch stärker auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert werden kann. Eine Maßnahme dafür ist ein System von P+R-Anlagen am Stadtrand von Potsdam.

Auch ohne Einrichtung einer Umweltzone ist in Potsdam eine spürbare Minderung der Umweltbelastungen durch den Kfz-Verkehr zu erwarten. Bereits für das Jahr 2015 wird eine Einhaltung der Grenzwerte für PM₁₀ und NO₂ prognostiziert. Durch die weitergehende Verbesserung der Antriebstechnologien und mit der Umsetzung der Maßnahmen des umweltorientierten Verkehrsmanagements sind, trotz des prognostizierten Bevölkerungswachstums, auch nach dem Jahr 2015 keine Grenzwertüberschrei-

tungen der Luftschadstoffbelastung durch den Straßenverkehr mehr zu erwarten.

Hinsichtlich der Lärmbelastung der Potsdamer Bevölkerung an Hauptverkehrsstraßen werden insbesondere in den hochbelasteten Streckenabschnitten Verbesserungen erreicht. Dennoch liegt die Lärmbelastung vor allem in den Nachtstunden in vielen Abschnitten noch über den Orientierungswerten.

Bei den CO₂-Emissionen kann der Kfz-Ausstoß des fossilen CO₂ im Szenario Nachhaltige Mobilität um rd. 14 % gesenkt werden.

Um diese positiven Effekte zu erreichen, ist es notwendig, die im Szenario Nachhaltig Mobilität vorgesehenen Maßnahmen, zielgerichtet umzusetzen. Im Einzelnen erfordert es die Umsetzung der folgenden Maßnahmen, die die Potsdamer Bevölkerung, Pendler und Besucher der Landeshauptstadt gleichermaßen betreffen.

Öffentlicher Personennahverkehr

Der Öffentliche Personennahverkehr ist und bleibt ein wichtiger Bereich der Daseinsvorsorge, dabei kommt der Straßenbahn in Potsdam die tragende Rolle zu. Deshalb gilt es, das Angebot in den kommenden Jahren zu sichern und unter Beachtung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiter auszubauen. Dies ist gerade unter umwelt- und energiepolitischen Gesichtspunkten von großer Bedeutung. Die wirkungsvollste Förderung der Elektromobilität ist die Förderung der bereits heute elektrisch betriebenen Schienenverkehrsmittel (Tram, Regionalbahn, S-Bahn).

Durch eine auf die Nachfrage ausgerichtete Angebotsstruktur für alle Nutzergruppen und mit einer zielgerichteten Erweiterung des Straßenbahnnetzes an Nachfrage-Schwerpunkten (Nordast, Golm, Großbeerenstraße) ist zukünftig ein möglichst hoher Anteil des motorisierten Verkehrs in der Stadt, nach Berlin und ins Umland auf den ÖPNV zu verlagern. Eine wichtige Rolle spielen dabei die Verknüpfungspunkte zu anderen Verkehrsmitteln.

Die in den letzten Jahren durchgeführten Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV sollten fortgesetzt werden, um die noch bestehenden Potenziale einer weiteren Verkürzung der Reisezeiten im öffentlichen Verkehr von rd. 10 % auszuschöpfen.

Radverkehr und Fußgängerverkehr

Im Rahmen der laufenden Umsetzung des Radverkehrskonzeptes wurden bereits wichtige Etappenziele auf dem Weg zur Verbesserung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt erreicht. Dazu gehören z. B. die Einrichtung

der prioritären Radnetzrouten, die Verbesserung der Radwegweisung und die intensive verkehrspolitische Öffentlichkeitsarbeit. Zukünftig sollte dieser Weg weiter beschritten werden. Dies bedeutet konkret, das Radrouennetz über die prioritären Routen hinaus zu verdichten und auf Streckenzügen mit einem hohen Anteil an Radverkehr, weitere Beschleunigungs- bzw. Bevorrechtigungsmaßnahmen (wie z. B. „Grüne Welle“) einzurichten. Darüber hinaus sollten die Stadt-Umland-Verbindungen (z. B. Radschnellverbindungen) verbessert werden. Um den Radverkehr besser mit dem ÖPNV zu verknüpfen, sollte eine Fahrradstation am Hauptbahnhof und an ÖPNV-Haltestellen Abstellmöglichkeiten für B+R geschaffen werden. Durch diese Maßnahmen kann der Anteil des Fahrradverkehrs auch über die im vorliegenden Konzept verankerte Zielgröße von 27 % gesteigert werden.

Auch die bereits begonnenen Maßnahmen zur Verbesserung der Anlagen für den Fußgängerverkehr sind weiterzuführen. An wichtigen Hauptverkehrsstraßen ist es notwendig, fußgängerfreundliche und sichere Quermöglichkeiten für Fußgänger zu schaffen. Zur Konkretisierung der Maßnahmen ist eine stadtweite Defizitanalyse und die Erarbeitung eines Fußgängerverkehrskonzeptes für die Landeshauptstadt Potsdam vorgesehen.

Motorisierter Individualverkehr

Ziel der künftigen Verkehrsentwicklung ist es, den MIV bzw. seine negativen Folgewirkungen in der Stadt Potsdam durch Stärkung der alternativen Mobilitätsangebote in Verbindung mit restriktiven Maßnahmen für den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Der Bau einer neuen Verbindung über die Havel zur Entlastung der Innenstadt stellt sich als nicht zielführend dar. Es ist zu erwarten, dass die neue Havelbrücke neue Verkehre aus dem Umland und von der Autobahn anzieht und bisher ruhige Erholungsbereiche verlärmmt. Gleichzeitig sind in einigen hoch belasteten Straßenabschnitten keine nennenswerten Entlastungen zu erwarten.

Die Erweiterung und Gebührenerhöhung der Parkraumbewirtschaftung führt zu einer Verringerung des Kfz-Verkehrs insbesondere im Berufs- und Ausbildungsverkehr und je nach Wegelänge zu einer Verlagerung auf den ÖPNV und den Rad-/Fußverkehr. Darüber hinaus zeigen die Erfahrungen aus anderen Städten, dass mit einer Bewirtschaftung auch der Parksuchverkehr zurückgeht⁶⁰. Insoweit ist die Weiterführung der Parkraumbewirtschaftung eine der wichtigsten Maßnahmen zur Steuerung der Verkehrs-

⁶⁰ z. B. Berlin-Mitte:

http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/bestandsaufnahme_und_nachheruntersuchung_zur_parkraumbewirtschaftung_im_bezirk_mitte.pdf

nachfrage im motorisierten Individualverkehr in der Landeshauptstadt Potsdam.

Zur Verbesserung und der Entlastung sensibler Stadtbereiche strebt die Stadt an, den Kfz-Verkehr weiter auf leistungsfähigen Hauptstraßen zu bündeln. Gleichzeitig sollen vorhandene Engpässe im notwendigen Maße durch den Bau neuer Straßenverbindungen beseitigt werden.

Die Landeshauptstadt Potsdam setzt derzeit die LSA-Pförtnerung für das Innenstadtgebiet um. Hierbei soll auf den Zufahrtsstraßen, zeitlich auf die Spitzenstunden begrenzt, der Zufluss in Richtung Innenstadt durch die Anpassung der Lichtsignalprogramme gedrosselt werden. Ziel dieser Maßnahme ist es, die Kfz-Belastung auf den Straßen im Innenstadtbereich, insbesondere auf dem „Innenstadtring“ (Breitestraße, Zeppelinstraße, Hegelallee etc.), so zu mindern, dass damit eine deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität in den Hauptverkehrszeiten erreicht wird. Mit der Verbesserung der Verkehrsqualität geht auch eine Senkung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung einher.

Diese Maßnahme muss jedoch mit entsprechenden Angeboten verknüpft werden. Dazu gehören Informationen zu alternativen Angeboten des ÖPNV einschließlich günstiger Tarifangebote für Umsteiger und zusätzliche P&R-Angebote an den dafür geeigneten Hauptverkehrsstraßen in das Potsdamer Umland.

Eine Reihe der zuvor genannten Maßnahmen zielt auf die nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Potsdamer Bevölkerung und der Pendler ab. Dies kann durch ein umfassendes Informations- und Mobilitätsmanagement wirksam unterstützt werden. Hierzu wird empfohlen, die dazu notwendigen Aktivitäten im Rahmen einer Mobilitätsagentur zu bündeln und schrittweise umzusetzen.

Dazu zählen neben Beratungsdienstleistungen für Neubürger, Verwaltungen und Unternehmen auch der Aufbau eines Internet-Portals zur Registrierung, Information, Empfehlung und Buchung von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen.

8 Exkurs: Umgestaltung des Straßenraumes in Potsdam

8.1 Grundlagen für ein Kreisverkehrskonzept (Screening)

Für das Potsdamer Hauptverkehrsstraßennetz wurde in einem Grobscreening die Eignung der wichtigsten Knotenpunkte für eine Umgestaltung zu Kreisverkehrsplätzen geprüft. Grundlage waren vorliegende Zähldaten im Hauptstraßennetz. In diesem Zusammenhang wurden folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Analyse der bereits vorliegenden Daten und Entwicklung von geeigneten Auswahlkriterien (Kapitel 8.1.1),
- Grobbewertung der vorhandenen Knotenpunkte anhand der zuvor entwickelten Auswahlkriterien und Darstellung einer Vorauswahl von grundsätzlich geeigneten Knoten (Kapitel 8.1.2).

Auf Basis des vorliegenden Zwischenberichts soll anschließend eine nähere Prüfung der Machbarkeit für einen gemeinsam auszuwählenden Knoten erfolgen.

Die Datenbasis für die Untersuchung bildeten Zähldaten von 44 Potsdamer Knotenpunkten, die in den Jahren 2007 bis 2009 erhoben wurden (Abb. 31). Außerdem waren grundlegende Informationen zum Straßennetz und zum Unfallgeschehen verfügbar.

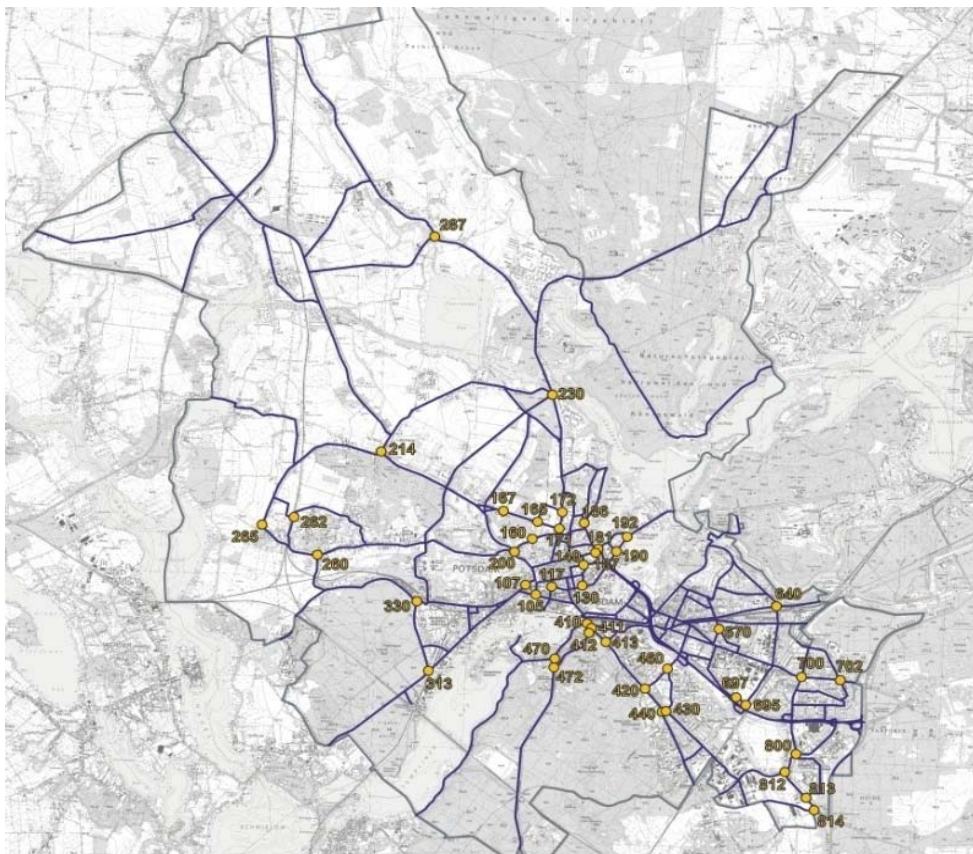


Abb. 31 Knotenpunkte mit Nummer

8.1.1 Bewertungskriterien

Um in einem Screening die Eignung von Knotenpunkten für eine Umgestaltung zu Kreisverkehrsplätzen zu prüfen, war es notwendig, zu Beginn entsprechende Auswahlkriterien festzulegen. Zugrunde gelegt wurde das FGSV-Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren.⁶¹ Ergänzende Informationen wurden den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)⁶² und dem Leitfaden zur Qualitätssicherung bei Planung, Bau und Betrieb von Kreisverkehren⁶³ entnommen. Im Folgenden werden die verwendeten Kriterien kurz erläutert.

⁶¹Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Hrsg. (2006): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Köln.

⁶²Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Hrsg. (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06, Köln.

⁶³Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Hrsg. (2005): Leitfaden zur Qualitätssicherung bei Planung, Bau und Betrieb von Kreisverkehren, Wiesbaden.

Kreisverkehrstyp

Die Untersuchung konzentriert sich zunächst auf kleine Kreisverkehre, weil diese Form des Kreisverkehrs im Verkehrsentwicklungsplan⁶⁴ als Ersatz für lichtsignalgeregelter Knotenpunkte bevorzugt wird und es eine hohe Anzahl von Knotenpunkten gibt, die für eine Umgestaltung in einen kleinen Kreisverkehr infrage kommen.

Kleine Kreisverkehre haben einen Außendurchmesser von 26 bis 40 m innerorts bzw. 30 bis 50 m außerorts und eine feste, nicht überfahrbare Kreisinsel. Die Zu- und Ausfahrten sowie die Kreisfahrbahn sind i. d. R. einstreifig ausgeführt. Bei kleinem Außendurchmesser (z. B. < 30 m) und innerhalb bebauter Gebiete ist es zweckmäßig, einen überfahrbaren Innenring anzulegen. Aus fahrgeometrischen Gründen oder zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit können Bypässe eingerichtet werden.

Bei zukünftigen Planungsfortschreibungen können auch andere Typen in die Betrachtung einbezogen werden, wie z. B. Minikreisverkehre, kleine zweistreifig befahrbare Kreisverkehre oder Turbokreisverkehre.

Verkehrsbelastung

Entscheidend für die Umgestaltung eines Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz ist die vorhandene Verkehrsbelastung. Ob ein Knotenpunkt als Kreisverkehr mit einer ausreichenden Verkehrsqualität betrieben werden kann, wird anhand der Orientierungswerte des Merkblatts für die Anlage von Kreisverkehren abgeschätzt. Die Verwendung eines kleinen Kreisverkehrs kann demnach bei Verkehrsstärken von 12.000 bis 25.000 Kfz/24 h günstig sein. Bei Gesamtverkehrsstärken über 15.000 Kfz/24 h ist ein Leistungsfähigkeitsnachweis durchzuführen.

Die Zählraten der Potsdamer Knotenpunkte lagen als 6-Stunden-Werte vor. Um die vorhandenen Verkehrsbelastungen bewerten zu können, wurde die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) anhand der 6-Stunden-Zählwerte und dem Faktor 2,4 berechnet. Der Faktor ist das Ergebnis von Vergleichszählungen in Potsdam über 24 Stunden. Vereinfachend wurden die 6-Stunden-Werte auf ein Vielfaches von 50 und die DTV-Angaben auf ein Vielfaches von 100 gerundet.

Eine scharfe Abgrenzung, ob ein Knotenpunkt geeignet ist oder nicht, war aufgrund der Verwendung von gerundeten Werten und der überschläglichen Berechnung der DTV-Werte nicht sinnvoll. Daher wurde der mögliche

⁶⁴Landeshauptstadt Potsdam (2001): Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für die Landeshauptstadt Potsdam, Potsdam.

Anwendungsbereich eines kleinen Kreisverkehrs in drei Stufen unterteilt. Die entsprechenden Wertebereiche mit den zugehörigen Bewertungsdimensionen sind in den Legenden zur Anlage 1 dargestellt.

Öffentlicher Personennahverkehr (Straßenbahn)

Die Führung von Straßenbahnen über Kreisverkehre ist mit einem umfangreichen Prüfbedarf verbunden, da die Führung der Straßenbahn eine bedarfsgesteuerte signaltechnische Sicherung erfordert. Knotenpunkte mit Straßenbahnverkehr wurden deshalb vorerst als ungeeignet eingestuft.

Anzahl der Knotenpunktarme und Knotenpunktgeometrie

Bei schiefwinkligen Kreuzungen und Einmündungen sind häufig ungünstige Sichtbeziehungen vorhanden. Die Umgestaltung zu einem Kreisverkehrsplatz kann diese Defizite beseitigen. Kreisverkehre sind auch zur verkehrstechnisch einfachen und gut begreifbaren Verknüpfung von mehr als vier Knotenpunktarmen geeignet.

Verkehrsbedeutung und -verteilung

Bei sehr ungleicher Verkehrsbedeutung der zu verknüpfenden Straßen, und wenn die Bevorrechtigung auf einer übergeordneten Straße ausdrücklich erwünscht ist, sind Kreisverkehre eher nicht geeignet.

Die Verkehrsstärke in den schwächer belasteten Knotenpunktzufahrten soll bei Einmündungen mindestens 10 %, bei Kreuzungen wenigstens 15 % (Summe der Verkehrsstärken beider Knotenpunktzufahrten des schwächer belasteten Straßenzuges) der Gesamtbelastung des Knotenpunktes (Summe des zuführenden Verkehrs in allen Knotenpunktzufahrten) betragen. Betrachtet wird jeweils der zuführende Verkehr in 24 Stunden⁶⁵.

Bei der Bewertung der Knotenpunkte wurde wegen der gerundeten Werte und der überschläglichen Berechnung der DTV-Werte, wie beim Kriterium „Verkehrsbelastung“, eine dreistufige Einteilung der Eignung vorgenommen. Die entsprechenden Wertebereiche mit den zugehörigen Bewertungsdimensionen sind in den Legenden zur Anlage 1 dargestellt.

⁶⁵Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Hrsg. (2006): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Köln.

Flächenverhältnisse

Stehen zur sachgerechten Gestaltung eines Kreisverkehrs keine ausreichenden Flächen zur Verfügung, kann ein Kreisverkehr nicht zur Anwendung kommen.

Fuß- und Radverkehr

Bei der Anlage eines Kreisverkehrs ist vorab zu prüfen, welche Anforderungen an die Sicherung des Fuß- und Radverkehrs zu stellen sind. Beispielsweise kann zur Schulwegsicherung oder bei bedeutenden Anteilen sehbehinderter sowie älterer Menschen eine signaltechnische Sicherung erforderlich sein.

Unfallgeschehen

Grundsätzlich besitzen Kreisverkehre ein höheres Sicherheitsniveau als Kreuzungen. Maßgebend hierfür sind im Wesentlichen die folgenden Zusammenhänge:

- Ein Kreisverkehr hat weniger Konfliktpunkte. Es entfallen z. B. die unfallträchtigen Kreuzungs- sowie Linksabbiege- und Linkseinbiegekonflikte.
- Das geringe Geschwindigkeitsniveau, die geringen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Verkehrsteilnehmern und gleichgerichteten Fahrtbeziehungen reduzieren die Unfallschwere.

Die Erkennbarkeit und Begreifbarkeit ist i. d. R. besser. Von den Verkehrsteilnehmern werden immer nur einfache Entscheidungen verlangt. Die Sichtbeziehungen sind sehr günstig.

Städtebauliche Aspekte

Kreisverkehre sind aufgrund der Unterbrechung des linienhaften Straßenraumes und der geometrischen Grundform stadtpflegend. Sie sind deshalb innerhalb bebauter Gebiete sorgfältig mit den stadtstrukturellen Gegebenheiten und dem straßenräumlichen Umfeld abzustimmen.

Kreisverkehre können z. B. geeignet sein:

- als Übergangselement zwischen Straßen unterschiedlicher Charakteristik (z. B. bei einer Ortseinfahrt),
- zur Abschnittsbildung und stadträumlichen Gliederung (z. B. beim Übergang von Wohn- zu Gewerbegebieten),
- bei runden Plätzen und als regelmäßige Vielecke umbauten Plätzen,

- zur Platzgestaltung (vorhandene oder geplante Elemente, wie Brunnen, Kunstwerke, etc.) können einbezogen werden),
- zur Orientierung im Stadtraum.

Kreisverkehre sind z. B. weniger gut geeignet:

- bei Straßen mit fließenden Raumübergängen in gewachsenen Siedlungsformen, die durch die strenge geometrische Form des Kreisverkehrs gestört werden können,
- bei Straßen mit großer hierarchischer Abstufung zwischen Hauptachse und Nebenstraße,
- in sehr begrenzten Straßenräumen.

Sonstige Kriterien

Neben den bereits genannten Kriterien können weitere Aspekte in die Betrachtung einfließen:

- Umgestaltung von Knotenpunkten mit abknickender Vorfahrt,
- Vereinfachung von unübersichtlichen und in der Wegweisung schwer darstellbaren Knotenpunkten,
- Aussagen zum baulichen Zustand und des Alters der vorhandenen Verkehrsanlage,
- Auswirkungen auf das Weltkulturerbe.

8.1.2 Auswahl der grundsätzlich geeigneten Knoten

Mit den in Kapitel 8.1.1 dargestellten Auswahlkriterien und den verfügbaren Daten wurde eine Grobbewertung der 44 Knotenpunkte vorgenommen. Aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit einiger Daten konnten nicht alle in Kapitel 8.1.1 genannten Kriterien Eingang in die Bewertung finden. Eine Übersicht zu den Bewertungskriterien und den Ergebnissen gibt Anlage 1.

Die Tabelle wurde trichterartig konzipiert. D. h., dass zunächst die übergeordneten Kriterien behandelt wurden, dann detailliertere Aspekte. Für die grundsätzliche Bewertung der einzelnen Knotenpunkte waren zunächst ausschlaggebend:

- Verkehrsbelastung in Form der DTV-Werte,
- Straßenbahnführung und
- Verkehrsverteilung.

Die Kriterien

- Anzahl der Knotenpunktarme,
- Knotenpunktgeometrie,
- LSA vorhanden,
- Flächenverhältnisse und
- Sonstiges

wurden ergänzend in die Bewertung einbezogen und führten im Einzelfall zum Ausschluss des entsprechenden Knotenpunktes.

Nach Prüfung aller Kriterien sind insgesamt fünf der 44 untersuchten Knoten für eine Umgestaltung zum Kreisverkehr geeignet und acht bedingt geeignet. Die Lage dieser Knotenpunkte ist in Abb. 32 dargestellt.

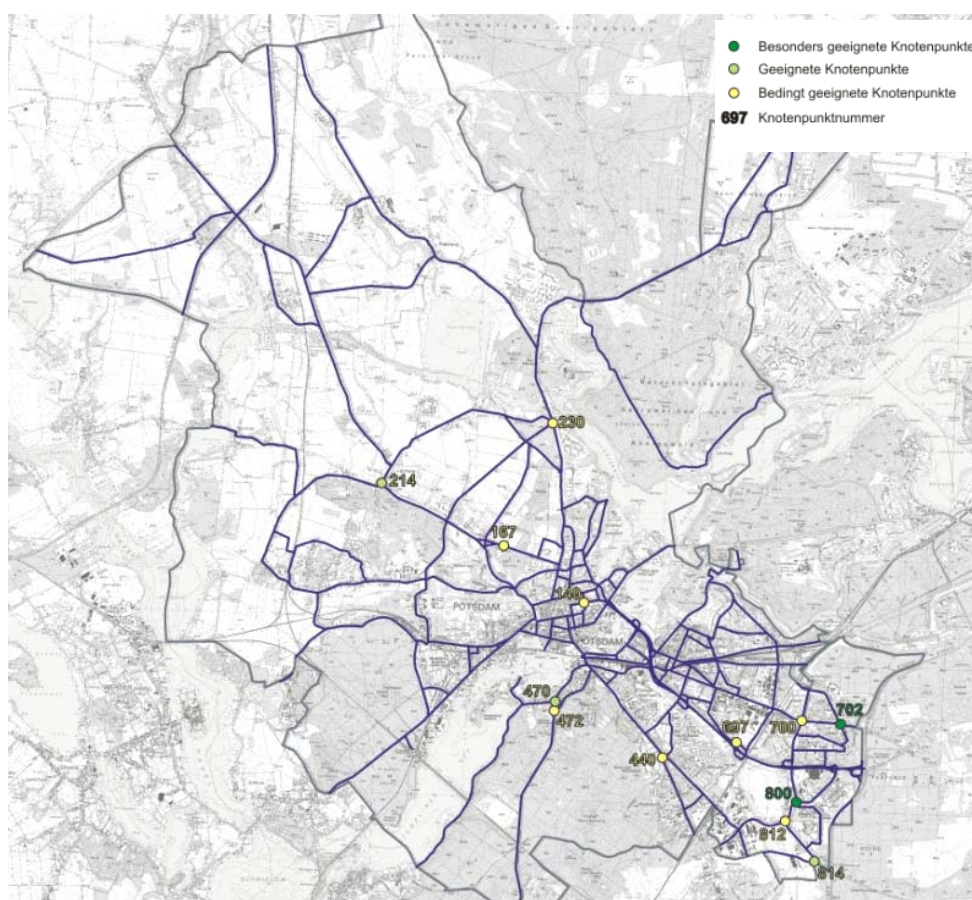


Abb. 32 Lage der 13 geeigneten bzw. bedingt geeigneten Knotenpunkte

Als Ergebnis des Screenings wurden aus den fünf Knotenpunkten zwei ausgewählt, denen eine besondere Eignung für eine Umgestaltung zu einem Kreisverkehr zugesprochen werden konnte. Für eine detailliertere Prüfung werden der Knotenpunkt Großbeerenstraße/Jagdhhausstraße und der Knotenpunkt Zum Kirchsteigfeld/Sternstraße empfohlen (Abb. 33). Bei diesen

waren neben den wesentlichen Kriterien auch die Vorteile vorhanden, eine Lichtsignalanlage und eine vierarmige Kreuzung ersetzen zu können.



Abb. 33 Für Kreisverkehre geeignete Knotenpunkte (links: Großbeerstraße/ Jagdhausstraße, rechts: Zum Kirchsteigfeld/ Sternstraße)

8.1.3 Möglicher Anwendungsfall

In Abstimmung mit der Stadtverwaltung wurde der Knotenpunkt Zum Kirchsteigfeld/ Sternstraße für eine nähere Prüfung ausgewählt. Aufgrund des geplanten Neubaus der Wetzlarer Straße zwischen Nuthestraße und Heinrich-Mann-Allee werden die Verkehrsmengen am Knotenpunkt Zum Kirchsteigfeld/Sternstraße voraussichtlich sinken und so eine Neuplanung des Knotens begünstigen.

Für eine Machbarkeitsprüfung wurde ein Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 32 m skizziert (Abb. 34). Mit dieser Abmessung fügt sich der Kreisverkehr gut in die bestehenden Verkehrsanlagen ein, sodass kaum neue Fläche in Anspruch genommen wird. Die Knotenpunktarme können an den Bestand angeschlossen werden. Zur besseren Befahrbarkeit für Busse und Lkw wurde ein überfahrbare Innenring vorgesehen. Alle Entwurfselemente des Kreisverkehrs wurden mit Regelwerten gestaltet.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsstärke erfolgte für den Kreisverkehr eine Überprüfung der Verkehrsqualität (Tab. 9).⁶⁶

⁶⁶Die Grundlage bildeten die Daten einer Verkehrszählung von 2006. Dabei war die Spitzenstunde 15.30 bis 16.30 Uhr maßgebend.



Abb. 34 Lageplanskizze des Knotenpunktes Zum Kirchsteigfeld/Sternstraße mit einem kleinen Kreisverkehr

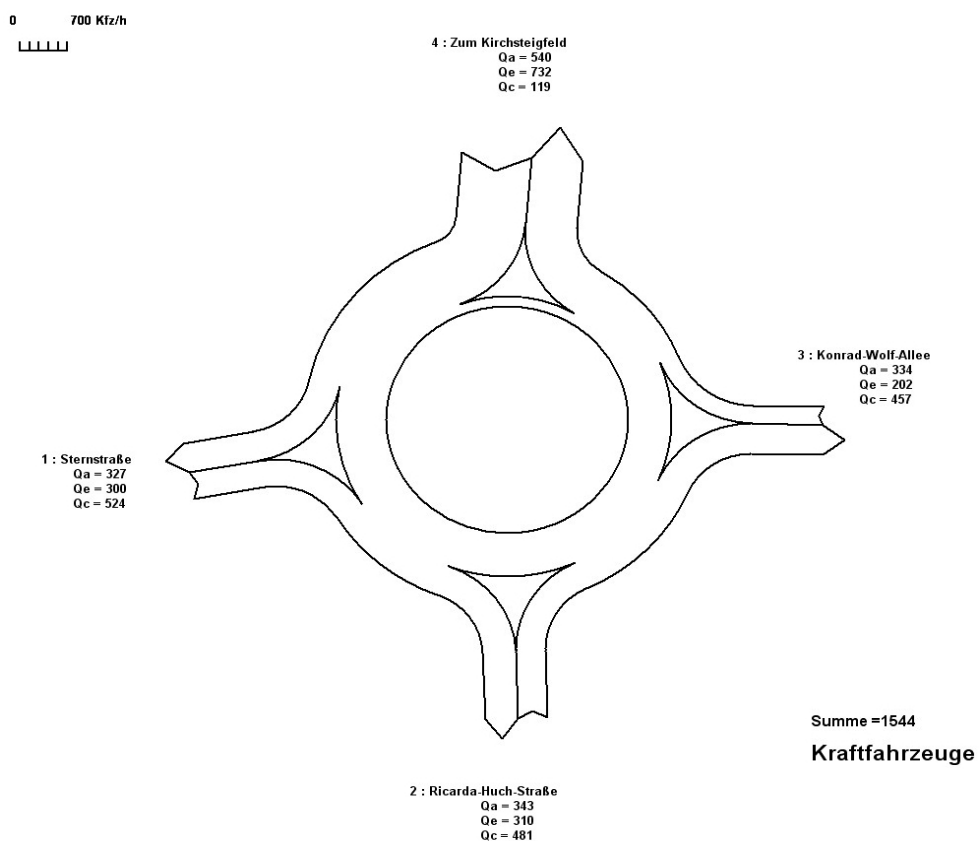


Abb. 35 Verkehrsbelastung in der werktäglichen Spitzenstunde 15.30 bis 16.30 Uhr am Knotenpunkt Zum Kirchsteigfeld/Sternstraße

Die rechnerische Überprüfung der Verkehrsqualität erfolgt nach den Vorgaben des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2005)⁶⁷. Das HBS definiert in Abhängigkeit verschiedener Indikatoren (z. B. Auslastung und Wartezeit) sechs Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs. Die Qualitätsstufen reichen von A (keine oder nur sehr kurze Wartezeiten an Knotenpunkten) bis F (Überlastung). Für die Gesamtbeurteilung eines Knotenpunktes ist die schlechteste Qualität aller Verkehrsströme maßgebend. Sollte beispielsweise die Überprüfung eines vierarmigen Knotens mit 12 möglichen Fahrtbeziehungen ergeben, dass nur ein Strom unzulässig hohe Wartezeiten aufweist, gilt der gesamte Knoten als überlastet.

Das Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung ist in Tab. 1 dargestellt. Ein Kreisverkehr am Knotenpunkt Zum Kirchfeldsteig/Sternstraße wird mit der Qualitätsstufe B bewertet. Demnach ist die Leistungsfähigkeit gegeben.

Zufahrt	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe
Sternstraße	< 11 s	B
Ricarda-Huch-Straße	< 10 s	A
Konrad-Wolf-Allee	< 9 s	A
Zum Kirchsteigfeld	< 19 s	B

Tab. 9 Qualität des Verkehrsablaufes für den Knotenpunkt Zum Kirchsteigfeld/Sternstraße (kleiner Kreisverkehr)

8.2 Grundlagen für ein Konzept zur städtebaulichen Integration von Straßenräumen (Screening)

Mit der Erarbeitung eines Konzeptes zur städtebaulichen Integration von Straßenräumen soll die Attraktivität von Straßenräumen erhöht werden. Hier sind verschiedene Aspekte wie z. B. eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit sowie die Verringerung von Nutzungskonkurrenzen zu berücksichtigen.

Um über die Straßenraumgestaltung eine höhere Aufenthaltsqualität und stadtverträgliche Verkehrsabwicklung für zentrale städtische Bereiche zu erzielen, sind derzeit in mehreren europäischen Ländern Konzepte in der Erprobung. Beispiele sind die Begegnungszone, der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich und Shared Space.

⁶⁷Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Hrsg. (2005): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Köln.

Im Folgenden wird in Potsdam für ausgewählte Straßenabschnitte in einem Screening geprüft, ob Elemente des Shared-Space-Prinzips bzw. der Schweizer Begegnungszonen grundsätzlich zur Anwendung kommen können.

Von der Stadt Potsdam wurden bereits acht Straßenräume zur Prüfung für eine Gestaltung nach dem Shared-Space-/Begegnungszonen-Prinzip ausgewählt. Die Auswahl umfasste folgende Bereiche (Abb. 36)⁶⁸:

- Benzstraße, Wattstraße, Schulstraße, Kopernikusstraße an der S-Bahnstation Babelsberg (Babelsberg),
- Charlottenstraße, Hebbelstraße, Französische Straße (Innenstadt),
- Friedrich-Ebert-Straße, Charlottenstraße (Innenstadt),
- Friedrich-Ebert-Straße, Brandenburger Straße (Innenstadt),
- Kastanienallee, Geschwister-Scholl-Straße (Brandenburger Vorstadt),
- Am Neuen Palais, Geschwister-Scholl-Straße (Brandenburger Vorstadt),
- Pestalozzistraße, Paul-Neumann-Straße, Althoffstraße, Rosenstraße (Babelsberg)⁶⁹,
- Hauptstraße, Fahrländerstraße (OT Marquardt).

⁶⁸Stand Mai 2010.

⁶⁹Zu diesem Bereich wurde 2009 eine Machbarkeitsuntersuchung mit positivem Ergebnis durchgeführt.

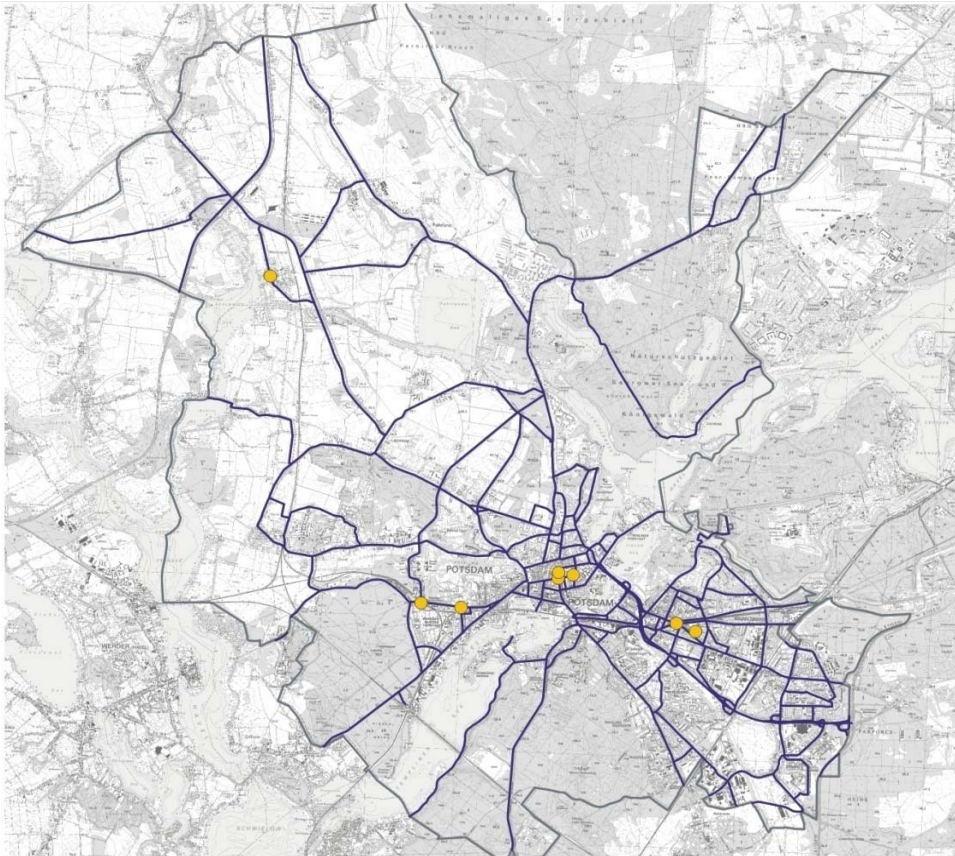


Abb. 36 Lage der Untersuchungsbereiche

Seitens der Stadt Potsdam wurden für die Umsetzung von Shared Space bzw. Begegnungszonen die nachfolgenden Voraussetzungen vorgegeben:

- Eine ausgewogene Mischung zwischen den Verkehrsarten Kfz, Rad- und Fußverkehr,
- Verkehrsbelastungen bis zu 15.000 Kfz/24 h,
- platzartig wirkende Verkehrsräume,
- der städtebauliche Raum soll die Bedeutung als gestaltete Platzfläche rechtfertigen (z. B. durch frequentierte Geschäfte, öffentliche/private Einrichtungen oder den besonderen Freizeitwert des Straßenraumes).

Für die Untersuchung wurden folgende Arbeiten durchgeführt:

- Kurze Synopse zu den vorhandenen Instrumenten der Verkehrsberuhigung (Kapitel 8.2.1),
- Entwicklung einer Untersuchungsmethodik und von geeigneten Bewertungskriterien (Kapitel 8.3),
- Bewertung der vorhandenen Straßenräume hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Eignung für eine Umgestaltung (Kapitel 8.3.1).

Nach der Festlegung eines geeigneten Straßenraums werden eine mögliche Lösung skizzenhaft für diesen typischen Querschnitt dargestellt und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen gegeben.

8.2.1 Überblick zu den vorhandenen Möglichkeiten

Eine Gestaltung des Straßenraumes mit hoher Aufenthaltsqualität und einer gleichberechtigten Beteiligung aller Verkehrsarten kann über verschiedene Wege erreicht werden. Einige der möglichen Gestaltungsansätze werden im Folgenden kurz aufgezeigt:

Shared Space

Im Wesentlichen wird unter Shared Space ein Konzept verstanden, bei dem der öffentliche Raum, insbesondere der Verkehrsraum, allen Personen gleichberechtigt zur Verfügung steht und mit dem ein integrierter Planungsprozess einhergeht. Das niederländische Shared Space Institut beschreibt es in erster Linie als Philosophie und Herangehensweise, die die Qualität des öffentlichen Raums verbessert. Bürger und Betroffene sollen in die Lösungsfindung nicht nur einbezogen, sondern auch selbst in die Lage versetzt werden, verwertbare Lösungen einzubringen. Die deutlichsten Charakteristika sind der Verzicht auf Lichtsignalanlagen, Verkehrszeichen, Markierungen, Schwellen oder Barrieren. Kraftfahrzeugfahrer werden ein integraler Teil des sozialen und kulturellen Kontextes und das Verhalten orientiert sich an den Normen des alltäglichen Zusammenlebens.⁷⁰

Es sollen alle Verkehrsarten gleichberechtigt berücksichtigt werden. Die Verkehrsregelung ist sehr zurückhaltend. Es wird so wenig wie möglich angeordnet. Als Grundsatz gilt in Deutschland § 1 StVO: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“

Aus psychologischer Sicht wird der Effekt der Unsicherheit dahin gehend genutzt, dass der Verkehrsteilnehmer bewusster, sprich langsamer in den Bereich einfährt und damit eine größere Aufmerksamkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern hat.

Baulich soll dabei insbesondere auf den Aspekt der Sichtbarkeit der Verkehrsteilnehmer untereinander geachtet werden. Daher ist das Parken in den umgestalteten Bereichen weitgehend zu vermeiden und die Parkraumnachfrage ist durch Angebote im Umfeld zu befriedigen. Einzelne Parkstände, z. B. für schwerbehinderte Menschen können verbleiben,

⁷⁰<http://www.sharedspace.eu/en/about-us/what-does-shared-space-mean>, Zugriff im Juni 2010.

wenn eine ausreichende Übersichtlichkeit im Straßenraum gewährleistet ist. Auf sichtbehindernde Möblierung und Begrünung sollte ebenfalls weitgehend verzichtet werden.

Für blinde und sehbehinderte Personen sind Shared-Space-Bereiche häufig sehr problematisch, da diese Bereiche häufig als niveaugleiche Verkehrsfläche umgesetzt werden und taktile Orientierungshilfen wie z. B. Borde entfallen. Daher sind die Anforderungen dieser Nutzergruppe zwingend zu berücksichtigen.

Shared-Space-Prinzipien sind grundsätzlich mit dem deutschen Verkehrsrecht und Regelwerk vereinbar. Allerdings ergeben sich z. B. in Bezug auf die von der Straßenverkehrsbehörde zu erfüllende Verkehrsregelungspflicht⁷¹ und der damit verbundenen Haftung einige Probleme bei der Umsetzung von Shared Space in Reinform.

Eine pragmatische Lösung ist die Beschilderung der entsprechenden Straßenabschnitte als verkehrsberuhigter Bereich oder verkehrsberuhigter Geschäftsbereich. Allerdings ist mit dem verkehrsberuhigten Bereich die Voraussetzung verbunden, dass es sich um einzelne Straßen oder Bereiche mit sehr geringem Kfz-Verkehr handeln muss (VwV-StVO). Deshalb wird im Einzelfall zu entscheiden sein, ob unter den gegebenen Rahmenbedingungen die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich erfolgen kann. Die Ausweisung als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich hat aus Fußgängersicht den Nachteil, dass dem Kfz-Verkehr der Vorrang eingeräumt wird und Fußgänger im Seitenraum geführt werden. Bei der Wahl der Beschilderung ist somit entscheidend, ob der Straßenabschnitt hohe Kfz-Belastungen mit vergleichsweise geringem Fußverkehr aufweist oder den Fußgängern der Vorrang eingeräumt werden soll.

Begegnungszone

Begegnungszonen sind erstmalig in der Schweiz eingerichtet worden und sind aus dem in vielen europäischen Ländern gebräuchlichen verkehrsberuhigten Bereich abgeleitet. Nachdem Begegnungszonen ursprünglich überwiegend für Wohnbereiche in Nebenstraßen vorgesehen waren, werden in der Schweiz inzwischen auch viele zentrale Geschäftsbereiche und

⁷¹Unter Verkehrsregelungspflicht versteht die Rechtsprechung und Literatur die Amtspflicht, den Verkehr durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen möglichst gefahrlos zu lenken, soweit dies gemäß § 45 Absatz 9 StVO zwingend geboten ist. Der Verstoß gegen die Verkehrsregelungspflicht löst im Falle eines darauf zurückzuführenden Unfalls einen Schadensersatzanspruch aus.

Quelle: Ingenieurgesellschaft Stolz mbH: Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared-Space-Prinzips unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg, 2009.

Verkehrsknoten wie Bahnhofsvorplätze oder wichtige Stadtplätze als Begegnungszone ausgemaldert.

Die Begegnungszone wurde in der Schweiz Ende 2001 im Straßenverkehrsrecht eingeführt. Sie ist definiert als „Signal“, das „[...] Straßen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fußgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen“, kennzeichnet. Die Fußgänger „[...] sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.“⁷²

Durch den Zusatz der „unnötigen Behinderung“ unterscheidet sich die Begegnungszone von der deutschen Regelung eines verkehrsberuhigten Bereiches darin, dass Kinderspiel nur im Seitenraum zulässig ist. Ein weiterer Unterschied ist die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Insgesamt ähnelt die Begegnungszone aber stark der Regelung eines verkehrsberuhigten Bereiches, da beide den Straßenraum als gemeinsame Fläche für alle Verkehrsteilnehmer ausweisen und Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist. Eine Niveaugleichheit der Verkehrsflächen ist nicht zwingend vorgeschrieben.

Außerhalb der Schweiz ist das Konzept bereits in Frankreich und Belgien adaptiert und in das nationale Straßenverkehrsrecht überführt worden.

Verkehrsberuhigter Bereich

Im verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325 StVO) sind Schrittgeschwindigkeiten und i. d. R. ein niveaugleicher Ausbau vorgesehen. Fußgänger und Kraftfahrer dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen. Dabei besteht der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme. Auf Schilder innerhalb des Bereiches wird gänzlich verzichtet. Das Parken ist nur auf den dafür gekennzeichneten Flächen erlaubt. Nach der VwV-StVO sind verkehrsberuhigte Bereiche nur dort zulässig, wo die Aufenthaltsfunktion überwiegt und über bauliche Maßnahmen eine Schrittgeschwindigkeit hergestellt werden kann. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung liegt die Einsatzgrenze aufgrund des Mischprinzips laut RAST 06 und VwV-StVO bei 400 Kfz/h.

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich mit dem Zeichen 274 StVO (Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit) ist ein Instrument zur städtebaulichen Aufwertung, Verkehrsberuhigung und funktionalen Stärkung eines

⁷²Art. 22b Signalisationsverordnung (SSV) in der Fassung vom 15. Mai 2008.

Straßenraumes. Nach § 45 StVO Abs. 1d kommen dafür Straßen in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion infrage. Aufgrund der niedrigen Höchstgeschwindigkeit und der zulässigen weichen Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehweg sind Parallelen zu Shared Space zu erkennen. Grundsätzlich gilt bei verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen das Trennprinzip. Fußgänger dürfen die Straße nicht in ihrer ganzen Breite nutzen und die Belange des ruhenden Verkehrs sind zeitlich und räumlich zu regeln.

Merkmal	Shared Space	Begegnungszone	Verkehrsberuhigter Bereich	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
Prinzip	Gegenseitige Rücksichtnahme, alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt	Fußgänger haben Vortritt und dürfen die gesamte Verkehrsfläche benutzen; der Kfz-Verkehr darf nicht unnötig behindert werden	Von Fußgängern ganz und bevorrechtigt nutzbar, ohne den Kfz-Verkehr unnötig zu behindern	Fußgänger und Radfahrer dürfen den Kfz-Verkehr nicht behindern und müssen Geh- bzw. Radwege nutzen
Bevorrechtigung	Rechts-vor-links	Rechts-vor-links	Rechts-vor-links	Rechts-vor-links
Zul. Höchstgeschwindigkeit	50 km/h (Standardregelung), Integration in Tempo-30-Zone möglich	20 km/h	4-7 km/h (Schrittgeschwindigkeit)	30 km/h oder weniger
Kfz-Höchstmengen	Keine festen Vorgaben, in der Praxis bis ca. 15.000 Kfz / 24 h	Keine festen Vorgaben	Ca. 4.000 Kfz / 24 h (Entwurfsgrundsatz für Anwendung weicher Separation in RAST 06)	Keine festen Vorgaben
Verkehrsartenführung	Mischprinzip oder weiche Trennung	Mischprinzip	Mischprinzip	Trennprinzip (weiche oder harte)
Fußgängervorrang	Nein	Ja	Ja	Nein
Parken	Nicht erwünscht	Nur auf gekennzeichneten Flächen	Nur auf gekennzeichneten Flächen	Häufig mit Zeichen 290/292, analog zu Z 286 (eingeschränktes Haltverbot), keine sonstigen

Merkmal	Shared Space	Begegnungszone	Verkehrsberuhigter Bereich	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
				Vorgaben
Kinderspiel	Möglich, allerdings keine Absicherung auf den Fahrbahnen / Mischflächen	Kinderspiel nur im Seitenraum	Kinderspiel auf der Verkehrsfläche erlaubt	Kinderspiel nur im Seitenraum
Niveaugleiche Flächen	Ja	Möglich	I. d. R.	Möglich

Tab. 10 Vergleich der Gestaltungsinstrumente

8.3 Bewertungskriterien

8.3.1 Vorgehensweise und Kriterien

Für die acht vorgegebenen Straßenräume wurde eine Bestandsaufnahme vor Ort durchgeführt. Die jeweiligen Merkmale wurden anschließend bewertet und in einer Tabelle zusammengefasst (Anlage 2). Die Bewertung orientierte sich an einer Untersuchung der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, die die Voraussetzungen für eine Umsetzung von sogenannten Gemeinschaftsstraßen in der Freien und Hansestadt Hamburg analysierte⁷³.

Mithilfe der Bewertung wurde für jeden Bereich geklärt, ob sich die örtlichen Bedingungen für Shared Space und Begegnungszonen eignen. Ebenso können aus dieser Bewertung Rückschlüsse für die Eignung eines verkehrsberuhigten Bereiches bzw. Geschäftsbereiches gezogen werden.

Die Bewertung der Straßenräume in der Anlage 2 führt im Gegensatz zur Methodik in Kapitel 8.3.2 nicht zum Ausschluss eines Bereiches. Falls z. B. ein Kriterium als ungeeignet bewertet wird, signalisiert dies eine besondere Beachtung bzw. einen höheren Umgestaltungsaufwand bei der weiterführenden Planung. Aus diesem Grund werden die Straßenräume nicht anhand einer Skala zusammenfassend bewertet, sondern ein Gesamteindruck bezüglich der Eignung für Shared Space und Begegnungszonen formuliert. Nachfolgend sind die relevanten Bewertungskriterien kurz erläutert.

⁷³Ingenieurgesellschaft Stolz mbH: Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared-Space-Prinzips unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg, 2009.

Nutzungssituation und Verkehrserzeugung

Die Kriterien Nutzungssituation und Verkehrserzeugung orientieren sich an den Nutzungen der umgebenden Bebauung. Shared Space ist besonders geeignet in Misch- und Kerngebieten, in denen eine hohe Bebauungsdichte und eine ausgewogene Mischung der städtischen Funktionen vorzufinden sind.

In Gebieten, die überwiegend der Wohnnutzung dienen und in denen Straßen und Plätze überwiegend Wohnwege sind, sollten eher die klassischen Formen der Verkehrsberuhigung zur Anwendung kommen.⁷⁴ Shared Space sollte hier jedoch nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

In Gewerbegebieten und Industriegebieten ist eine Aufenthaltsfunktion nicht zu erfüllen. Shared Space kommt daher dort nicht zur Anwendung.

Typische Entwurfssituationen und Netzfunktion des Straßenraumes

Diese Kriterien fassen einige in der RAS 06 aufgeführte Entwurfssituationen zusammen. Zur Einrichtung eines Shared-Space-Bereiches eignen sich insbesondere innerörtliche Geschäfts- und Hauptstraßen. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen in diesen Bereichen ist grundsätzlich von einer ausgewogenen Mischung der Verkehrsarten auszugehen. Fuß- und Radverkehr haben i. d. R. einen hohen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen. Bezüglich des Hauptverkehrsstraßennetzes ist allerdings darauf zu achten, dass die Funktion und Leistungsfähigkeit weiterhin gegeben ist.

Wohn-, Verbindungs- oder Gewerbestraßen eignen sich weniger gut für eine Umgestaltung nach dem Shared-Space-Prinzip. Bei diesen Straßen sind häufig nicht alle Nutzungsfunktionen anzutreffen bzw. sie besitzen eine geringe Bebauungsdichte, sodass die Verkehrsarten keine gleichwertigen Anteile aufweisen.

Verkehrsarten

Das Kriterium berücksichtigt die wesentlichen Arten der Verkehrsbeteiligung und berücksichtigt Belange von Personengruppen mit besonderen Bedürfnissen. Grundsätzlich eignen sich Straßenräume für Shared Space, die bei einer geringen Belastung von Kfz-Verkehr gleichzeitig ein hohes Fußgängeraufkommen aufweisen. Straßenräume, in denen die Kraftfahrer sehr selten auf Fußgänger treffen, sind weniger zur Einrichtung von Shared

⁷⁴Klassische Formen der Verkehrsberuhigung sind z. B. verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo-30-Zonen.

Space geeignet. Hier könnten Gewöhnungseffekte (z. B. zu schnelles Fahren, Unaufmerksamkeit) eintreten, welche die Verkehrssicherheit für die Fußgänger negativ beeinflussen können.

Bei starkem Lkw-Verkehr kann die Eignung für Shared-Space-Bereiche eingeschränkt sein. Diese Einschränkung kann durch häufige ungesicherte Abbiegevorgänge der Lkw, durch beengte gemeinsam genutzte Flächen und durch ein erhöhtes Geschwindigkeitsniveau der Lkw entstehen. Diese Aspekte wirken sich nachteilig auf die Akzeptanz und das subjektive Sicherheitsgefühl der Fußgänger und Radfahrer aus.

Der Lieferverkehr ist ebenfalls in die Betrachtung einzubeziehen. Bereiche, in denen ein ausgeprägter Lieferverkehr ohne lenkende Maßnahmen vorhanden ist, sind i. d. R. weniger gut geeignet. Im Falle einer Umsetzung von Shared Space sind hier Maßnahmen wie z. B. Ladezonen, eine zeitlich beschränkte Einfahrt oder eine Überwachung vorzusehen.

Bereiche mit hohem Aufkommen an Straßenbahn- und Linienbusverkehr sind nicht per se auszuschließen. Beispiele von Straßenbahnen ohne besonderen Bahnkörper zeigen, dass auch ein Mischprinzip möglich ist (z. B. Fußgängerzonen in Freiburg, Erfurt oder verschiedene Bahnhofsvorplätze). Eine Untersuchung zeigte, dass Fußgänger erst ab einer Zugfrequenz von ungefähr 80 Fahrten pro Stunde den Eindruck gewinnen, dass der Raum von den Straßenbahnen dominiert wird⁷⁵.

Straßenabschnitte mit einem hohen Radverkehrsanteil sind prinzipiell eher für Shared Space geeignet. Eine eigene Radverkehrsführung nach dem Trennprinzip ist weniger gut für Shared Space geeignet. Grundsätzlich bietet das Mischprinzip bessere Voraussetzungen.

Dem ruhenden Verkehr kommt im Zusammenhang mit dem Shared-Space-Prinzip ein besonderer Stellenwert zu, da die notwendigen Sichtbeziehungen und die notwendige Kommunikation in Shared-Space-Bereichen nachteilig beeinflusst werden können. Wenn eine hohe Nachfrage im ruhenden Verkehr existiert, ist Shared Space nicht ausgeschlossen. Es müssen jedoch Maßnahmen getroffen werden, um ein alternatives Parkraumangebot zu schaffen. Positiv für die Umsetzung von Shared Space ist ein Angebot an Stellflächen im angrenzenden Umfeld.

Für sehbehinderte Verkehrsteilnehmer ist die Orientierung und damit die Fortbewegung innerhalb von Shared-Space-Bereichen schwierig. Auch der Sichtkontakt als grundlegendes Element von Shared Space ist nur einge-

⁷⁵Universität Kaiserslautern, Fachbereich Architektur/Raum- und Umweltplanung/ Bauingenieurwesen (2004): Straßenbahnen in Fußgängerzonen Verträglichkeit und Gestaltung (Diplomarbeit), Kaiserslautern.

schränkt oder gar nicht vorhanden. Die Bedürfnisse der sehbehinderten Verkehrsteilnehmer sind daher bei der Planung besonders zu berücksichtigen.

Verkehrsregelung

Bestehende Regelungen wie z. B. Rechts-vor-links oder eine Tempo-30-Zone begünstigen die Einrichtung von Shared Space. In diesen Fällen sind häufig bereits ein geringeres Kfz-Verkehrsaufkommen und verkehrsberuhigende Elemente vorhanden.

Sollte eine Lichtsignalanlage oder mehr als ein Fahrstreifen pro Richtung existieren, sind höhere Anforderungen an den Verkehrsablauf zu stellen. Dies kann die Umsetzung von Shared Space einschränken.

Besondere Nutzungsansprüche und Anforderungen

Dieses Kriterium berücksichtigt zusätzliche Bedingungen bei der Analyse der bestehenden Straßenräume und Nutzungen. Eher ungeeignet sind Straßenräume, die sichtbehindernde Einbauten und öffentliche Einrichtungen mit hohem verkehrlichen Anspruch aufweisen.⁷⁶ In diesen Bereichen besteht möglicherweise ein umfangreicher Änderungsbedarf, um Shared Space einrichten zu können. Straßenbahn- und Bushaltestellen stellen ebenfalls besondere Anforderungen und können einen erhöhten Änderungsbedarf hervorrufen.

Merkmale wie Außengastronomie, öffentliche Einrichtungen mit hohem Aufenthaltsanspruch oder temporäre Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen⁷⁷ eignen sich grundsätzlich eher, um einen Shared-Space-Bereich zu planen, weil dort ein erhöhtes Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern und damit eine ausgeglichene Mischung der Verkehrsarten zu erwarten ist.

8.3.2 Bewertung der vorhandenen Straßenräume

Die Ergebnisse der Bewertung sind in der Anlage 2 dargestellt. Zusammenfassend konnte eine grundsätzliche Eignung für die Umgestaltung nach

⁷⁶ Öffentliche Einrichtungen mit hohem verkehrlichen Anspruch sind z. B. Feuerwehr, Krankenhaus oder Polizei.

⁷⁷ Öffentliche Einrichtungen mit hohem Aufenthaltsanspruch sind z. B. Schulen, Altenheime oder Freizeiteinrichtungen. Ein Wochenmarkt kann bspw. eine temporäre Nutzung mit hohem Verkehrsaufkommen darstellen.

dem Shared-Space-/Begegnungszonen-Prinzip für folgende Straßenräume festgestellt werden:

- Friedrich-Ebert-Straße, Brandenburger Straße (Innenstadt) und
- Benzstraße, Wattstraße, Schulstraße, Kopernikusstraße an der S-Bahnstation Babelsberg (Babelsberg).

Aufgrund der zentralen Lage in der Innenstadt bzw. in Babelsberg ist das Straßenbild dort im Wesentlichen durch Fußgänger und Radfahrer geprägt. Der Kfz-Verkehr spielt in diesen Bereichen eine untergeordnete Rolle. Straßenbahn- und Busverkehr weisen nur vergleichsweise geringe Mengen auf und sind somit kein Hindernis für eine Integration in einen Shared-Space-Bereich oder eine Begegnungszone.

Mit Einschränkung eignen sich die Bereiche

- Friedrich-Ebert-Straße, Charlottenstraße (Innenstadt) und
- Pestalozzistraße, Paul-Neumann-Straße, Althoffstraße, Rosenstraße (Babelsberg).

Der Knotenpunktbereich Friedrich-Ebert-Straße/Charlottenstraße besitzt prinzipiell geeignete Voraussetzungen aufgrund seiner zentralen Lage. Allerdings wird der Knotenpunkt mit über 70 Zügen und Bussen/h stark von Straßenbahn- und Busverkehr frequentiert. Hier sollten gegebenenfalls Vor- und Nachteile der gemeinsamen Nutzung durch Fußgänger, Radfahrer sowie Bus und Straßenbahn näher geprüft werden. Der Bereich Pestalozzistraße, Paul-Neumann-Straße, Althoffstraße, Rosenstraße ist ebenfalls weniger vordergründig für Shared Space oder eine Begegnungszone geeignet, weil er sich in keinem stark belebten Gebiet der Stadt befindet und der dominierende Eindruck des Fuß- und Radverkehrs nicht vermittelt wurde.

Als eher ungeeignete Straßenräume wurden

- Charlottenstraße, Hebbelstraße, Französische Straße (Innenstadt),
- Kastanienallee, Geschwister-Scholl-Straße,
- Am Neuen Palais, Geschwister-Scholl-Straße und
- Hauptstraße, Fahrländerstraße

eingeschätzt. Die Bewertung resultierte aus der vorwiegend dezentralen Lage bzw. der lockeren Bebauung an den Knotenpunktbereichen und in deren Umfeld. Fußgänger und Radfahrer wurden daher nur in einem geringen Maß wahrgenommen. Aus diesem Grund erscheint es wenig sinnvoll, die letztgenannten Bereiche nach dem Shared-Space-/Begegnungszonen-Prinzip zu gestalten.

8.3.3 Möglicher Anwendungsfall

Zunächst wurde aus den vorgenannten Straßenräumen der Bereich Friedrich-Ebert-Straße, Brandenburger Straße als der am besten für eine Umgestaltung geeignete ausgewählt. Anschließend erfolgte eine nähere Prüfung der Machbarkeit zu diesem Straßenraum anhand einer Lageplanskizze.

Der Knotenpunktbereich Friedrich-Ebert-Straße, Brandenburger Straße liegt im zentralen Versorgungsbereich „Einkaufsinnenstadt“⁷⁸. Neben den Kunden des Einzelhandels und der Gastronomie ist insbesondere die Brandenburger Straße als Fußgängerzone und touristische Flaniermeile zwischen Brandenburger Tor und St. Peter und Paul Kirche eine wichtige Fußgänger Verbindung (Abb. 37).

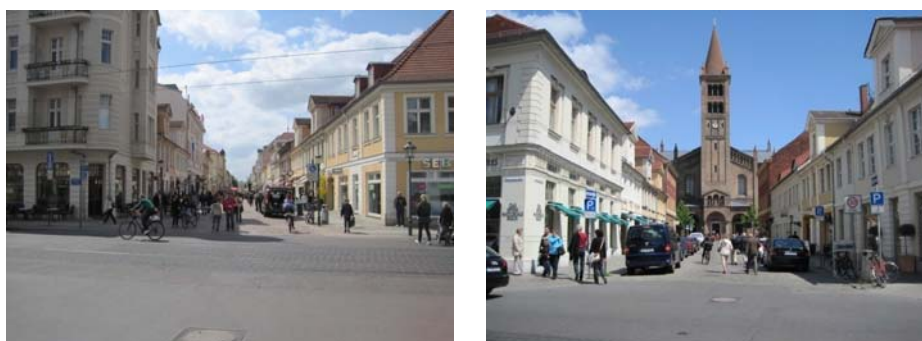


Abb. 37 Brandenburger Straße (links: Blickrichtung West, rechts: Blickrichtung Ost)

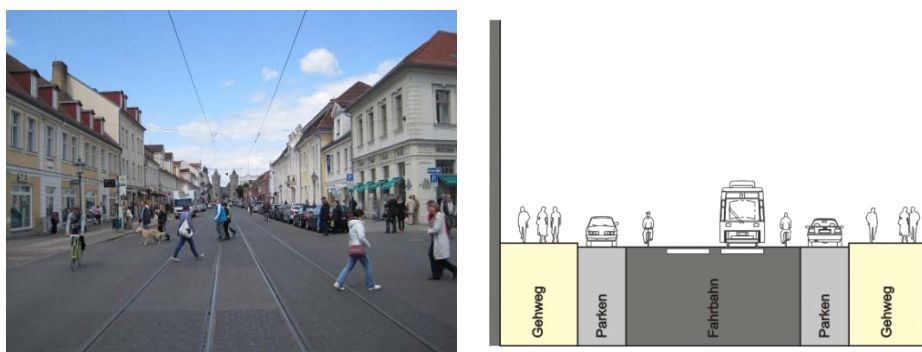


Abb. 38 Friedrich-Ebert-Straße Blickrichtung Süd und entsprechender Straßenquerschnitt (Bestand)

Im Knotenpunktbereich und im unmittelbaren Umfeld dominiert der Fußverkehr. Die Friedrich-Ebert-Straße ist für den Radverkehr eine stark frequentierte Verbindung (vgl. Abb. 38). In der Brandenburger Straße sind hingegen weniger Radfahrer anzutreffen, da in der Fußgängerzone Fahrräder geschoben werden müssen. Der Kfz-Verkehr hat in den betrachteten

⁷⁸Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2008): Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam, Potsdam.

Abschnitten der Friedrich-Ebert- und Brandenburger Straße eine geringe Bedeutung. Entlang der Friedrich-Ebert-Straße wird der Knotenpunktbereich von zwei Straßenbahn- und sechs Buslinien befahren (vgl. Anlage 2).

In der Abb. 39 ist eine mögliche Variante für eine Umgestaltung des Straßenraumes Friedrich-Ebert-Straße, Brandenburger Straße in einen Shared-Space-Bereich dargestellt. Der Bereich wurde aufgrund des dominierenden Fußverkehrs zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und der St. Peter und Paul Kirche bis zum Bassinplatz erweitert. Der Abschnitt der bereits bestehenden Fußgängerzone in der Brandenburger Straße wurde von einer Umgestaltung ausgenommen. Hier sollte auf einen wahrnehmbaren Übergang in den Knotenpunktbereich geachtet werden. Die Straßenabschnitte der Friedrich-Ebert-Straße und der Brandenburger Straße haben eine Länge von jeweils ca. 100 m.



Abb. 39 Lageplanskizze des Gestaltungsbereiches für den Straßenraum Friedrich-Ebert-Straße, Brandenburger Straße, Am Bassin

Entlang der Friedrich-Ebert-Straße wurden die beiden ÖV-Haltestellenbereiche in den zur Umgestaltung vorgesehen Abschnitt einbezogen. Es entstehen für Straßenbahnen und Busse nur geringe Fahrzeitverluste, da in diesen Bereichen ohnehin eine erhöhte Aufmerksamkeit und ein langsameres Fahren notwendig sind. Die Einbeziehung des Straßenbahn- und Busverkehrs stellt grundsätzlich kein Hindernis für die Einrichtung eines Shared-Space-Bereichs oder einer Begegnungszone dar. Beispi-

le von Begegnungszonen in der Schweiz⁷⁹ und Fußgängerzonen in Deutschland⁸⁰ mit Straßenbahnverkehr zeigen, dass die Aufhebung der strikten Trennung zwischen den Verkehrsarten funktionieren kann.

Um freie Sichtfelder zu schaffen, sollte der in Abb. 39 hervorgehobene Bereich vom ruhenden Verkehr frei gehalten werden. Dadurch würden 40 bis 50 Stellplätze entfallen. Für ein entsprechendes Ersatzangebot sollten Möglichkeiten im Umfeld geprüft werden.

⁷⁹ Beispiele sind der Bahnhofsvorplatz in Genf und die Bahnhofstraße und Bahnhofplatz in Chur (vgl. www.begegnungszonen.ch).

⁸⁰ Beispiele sind Fußgängerzonen mit Straßenbahnverkehr in Erfurt und Mannheim mit bis zu 60 Zügen je Stunde.

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung oder Akronym	Erklärung
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
CO ₂	Kohlendioxid, Klimagas
dB(A)	Frequenzbewerteter Schalldruckpegel in Dezibel
DTV	Durchschnittlich täglicher Verkehr (Mo-So)
DTVw	Durchschnittlich täglicher Verkehr, werktags (Mo-Fr)
EG / EU	Europäische Gemeinschaften / Europäische Union
EW	Einwohner
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FNP	Flächennutzungsplan
Fzghm	Fahrzeugkilometer
GIS	Geografisches Informationssystem
ha	Hektar
HBEFA	Handbuch für Emissionsfaktoren
IMMIS	Immissions-Berechnungssoftware der Fa. IVU Umwelt GmbH
ISES	Innerstädtische Entlastungsstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
LAI	Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LHP	Landeshauptstadt Potsdam
INfz	leichte Nutzfahrzeuge
LOS	Level of Service (Qualität des Verkehrsablaufs)
LRP	Luftreinhalteplan
LSA	Lichtsignalanlage
LUBW	Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
LUGV	Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg
MUGV	Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (ehemals MLUV, Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz)
NH ₄ NO ₃	Ammoniumnitrat
NO	Stickstoffmonoxid
NO ₂	Stickstoffdioxid
NO _x	Stickstoffoxide
O ₃	Ozon
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
Pkm	Personenkilometer

Abkürzung oder Akronym	Erklärung
Pkw	Personenkraftwagen
PM10	Partikel (particulate matter) mit einem Korngrößendurchmesser von maximal 10 µm
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RL	Richtlinie
ROV	Raumordnungsverfahren
sNfz	schwere Nutzfahrzeuge
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StEK	Stadtentwicklungskonzept
StVO	Straßenverkehrsordnung
SUP	Strategische Umweltprüfung
UBA	Umweltbundesamt
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ViP	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH
VSMZ	Verkehrssystemmanagementzentrale
µg/m ³	Mikrogramm (1 Millionstel Gramm) pro m ³ ; 10 ⁻⁶ g/m ³

Anhang 1 – 6



Stadtentwicklungskonzept Verkehr

für die Landeshauptstadt Potsdam

Inhalt

Anhang 1: Übersicht der untersuchten Knotenpunkte _____	1
Anhang 2: Übersicht der bewerteten Straßenräume _____	6
Anhang 3: Methodische Erläuterungen zum Bericht _____	9
Anhang 4: Kostentabelle des Szenarios Nachhaltige Mobilität _____	12
Anhang 5: Übersicht der verkehrsberuhigten Bereiche im Stadtgebiet von Potsdam _____	15
Anhang 6: An der Lenkungsgruppe beteiligte Institutionen/Einrichtungen _____	17

Anhang 1: Übersicht der untersuchten Knotenpunkte

Knotenpunkt	Erhebungs-jahr	Bemerkungen zur Zählung	6h-Zählwert in Kfz/h	DTV in Kfz/24 h ¹	Eignung als kleiner KV (DTV)	Tram vorhanden	Anzahl der Knotenpunktarme	Verkehrsverteilung	Knotenpunktgeometrie	LSA vorhanden	Flächenverhältnisse	Sonstiges	Eignung kleiner Kreisverkehr	
105	Breite Str./Schopenhauerstr.	2008	F.-Ebert-Str. seit März 2008 gesperrt, Humboldtbrücke Bst	21.500	51.600	-							-	
107	Zeppelinstr./Lennéstr.	2008	F.-Ebert-Str. seit März 2008 gesperrt, Humboldtbrücke Bst	11.250	27.000	o	ja						-	
117	Dortustr./Yorckstr.	2008	F.-Ebert-Str. seit März 2008 gesperrt, Umleitung über Breite Str., Dortustr., Yorckstr.	7.600	18.200	+	nein	3	18 %	rechtwinklig	nein	Flächenmangel (Stadtkanal)	durch Umleitung wesentlich mehr Kfz	-
130	Am Kanal/Französische Str.	2007		7.300	17.500	+	ja						-	
140	Gutenbergstr./Hebbelstr.	2007		4.550	10.900	o	nein	4	20 %	rechtwinklig	nein	beengte Verhältnisse (ca. 20 m Durchmesser mögl.)	Auswirkungen auf Holländisches Viertel	-
160	Schlegelstr./Voltaireweg	2007		2.400	5.800	-							-	
165	Pappelallee/G.-Herrmann-Allee	2008		5.850	14.000	+	nein	3	7 %				-	
167	Pappelallee/E.-Mendelsohn-Allee	2008		6.000	14.400	+	nein	3	11 %	rechtwinklig	nein	ausreichend Fläche vorhanden	o	
171	Jägerallee/Pappelallee	2007		11.500	27.600	o	nein	3	23 %	rechtwinklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden	Wechselwirkung mit KP 170	-
172	Nedlitzer Str./Kiepenheuerallee	2007		6.800	16.300	+	ja						-	

Knotenpunkt	Erhebungs-jahr	Bemerkungen zur Zählung	6h-Zählwert in Kfz/h	DTV in Kfz/24 h ¹	Eignung als kleiner KV (DTV)	Tram vorhanden	Anzahl der Knotenpunkte	Verkehrsverteilung	Knotenpunktgeometrie	LSA vorhanden	Flächenverhältnisse	Sonstiges	Eignung kleiner Kreisverkehr	
181	Behlerstr./Kurfürstenstr.	2008	15.500	37.200	-								-	
186	A. N. Garten/Gr. Weinm.str.	2007	Gr. Weinmeisterstr Einbahnstr aus Ri. Nord	1.350	3.200	-							-	
187	H.-Thoma-Str./Kurfürstenstr.	2008	F.-Ebert-Str. seit März 2008 gesperrt, Humboldtbrücke Bst	12.650	30.400	-							-	
190	Berliner Str./O.-Nagel-Str.	2007		6.800	16.300	+	ja						-	
192	Berliner Str /Mangerstr.	2008	F.-Ebert-Str. seit März 2008 gesperrt, Humboldtbrücke Bst	7.450	17.900	+	ja						-	
200	Schopenhauerstr./Histor. Mühle	2008		8.900	21.400	+	nein	5	32 %	schiefwinklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden	Auswirkung auf Weltkulturerbe	-
214	Potsdamer Str./Rückertstr. (OT Bornim)	2006		7.800	18.700	+	nein	3	17 %	schiefwinklig	ja	Fläche nur eingeschränkt verfügbar	abknickende Vorfahrt	+
230	Nedlitzer Str./Amundsenstr.	2009		7.750	18.600	+	nein	3	10 %	schiefwinklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden	eine dominierende Hauptrichtung	o
260	Reiherbergstr./Kuhfortdamm	2008		3.200	7.700	-							-	
262	In der Feldmark/Am Mühlenberg	2008	K.-Liebknecht-Str. Bst	650	1.600	-							-	
265	Reiherbergstr./Geiselbergstr.	2008		1.700	4.100	-							-	
287	Ketziner Str./Marquardter Str.	2008		2.600	6.200	-							-	

Knotenpunkt		Erhebungs-jahr	Bemerkungen zur Zählung	6h-Zählwert in Kfz/h	DTV in Kfz/24 h ¹	Eignung als kleiner KV (DTV)	Tram vorhanden	Anzahl der Knotenpunkte-arme	Verkehrsverteilung	Knotenpunktgeometrie	LSA vorhanden	Flächenverhältnisse	Sonstiges	Eignung kleiner Kreisverkehr
313	Zeppelinstr./Forststr.	2009		10.450	25.100	o	ja							-
330	Forststr./Werderscher Damm	2008		3.450	8.300	-								-
410	Leipziger Dreieck	2009	F.-Ebert-Str. gesperrt	21.300	51.100	-								-
411	H.-Mann-Allee/Brauhausberg	2009	Zu- und Abfahrt Babelsberger Str. gesperrt, Linksabbiegen zum "Meyerrohr" zugelassen!	12.100	29.000	-	ja							-
412	Brauhausberg/A.-Einstein-Str	2009	Zu- und Abfahrt Babelsberger Str. gesperrt, Linksabbiegen zum "Meyerrohr" zugelassen!	6.850	16.400	+	nein	3	10 %	rechtwinklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden	Wechselwirkung mit KP 411	-
413	H.-Mann-Allee/Friedhofsgasse	2007		10.600	25.400	o	ja							-
420	Horstweg/H.-Mann-Allee	2009	F.-Ebert-Str. seit März 2008 gesperrt	11.350	27.200	o	ja							-
430	H.-Mann-Allee/Drewitzer Str.	2009		9.300	22.300	+	ja							-
440	Drewitzer Str./A.d.A. Zauche	2009		5.650	13.600	+	nein	4	42 %	rechtwinklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden	Wechselwirkung mit KP 430	o
460	Horstweg/An der Alten Zauche	2009		12.200	29.300	-								-
470	Michendorf. Ch.(B2)/Brau.berg	2009	Lange Brücke Bst, Babelsberger Str. gesperrt, Leipziger Str. Einbahnstr, dadurch tendenziell höhere M	7.750	18.600	+	nein	3	28 %	schiefwinklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden		+

Anhang 1: Übersicht der untersuchten Knotenpunkte

Knotenpunkt	Erhebungs-jahr	Bemerkungen zur Zählung	6h-Zählwert in Kfz/h	DTV in Kfz/24 h ¹	Eignung als kleiner KV (DTV)	Tram vorhanden	Anzahl der Knotenpunkte	Verkehrsverteilung	Knotenpunkt-geometrie	LSA vorhanden	Flächenverhältnisse	Sonstiges	Eignung kleiner Kreisverkehr	
472	Templiner Str./Leipziger Str.	2009	Lange Brücke Bst, Babelsberger Str. gesperrt, Leipziger Str. Einbahnstr, dadurch tendenziell höhere M	4.550	10.900	o	nein	4	34 %	rechtwinklig	ja	beengte Verhältnisse (ca. 18 m Durchmesser mögl.)		o
640	R.-Breitscheid-/A.-Bebel-Str.	2008		3.650	8.800	-								-
670	P.-Neumann-Str./Pestalozzistr.	2008		2.200	5.300	-								-
695	Wetzlarer Str. /F.-Zubeil-Str.(Ost)	2008		6.650	16.000	+	ja							-
697	Nuthestr./Wetzlarer Str.	2008		5.750	13.800	+	nein	3	23 %	rechtwinklig	nein	beengte Verhältnisse (Mindesthalte-sichtweite)		o
700	Großbeerenstr./Neuendorfer Str.	2006		660	15.800	+	nein	4	46 %	rechtwinklig	ja	beengte Verhältnisse (Grund-erwerb erforderlich)		o
702	Großbeerenstr./Jagdhausstr.	2007		5.650	13.600	+	nein	4	28 %	schief-winklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden		++
800	Zum Kirchsteigfeld/Sternstr.	2006		7.650	18.360	+	nein	4	34 %	schief-winklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden	durch geplanten Straßen-neu-bau Reduzierung der Verk.-belastung zu erwarten	++
812	Sternstr./Trebbiner Str.	2007	7-14 Uhr Sperrung Templiner Vorstadt Bomben-entschärfung	4.250	10.200	o	nein	3	15 %	schief-winklig	nein	beengte Verhältnisse (ca. 20 m Durchmesser mögl.)	abknickende Vorfahrt	o

Knotenpunkt		Erhebungs-jahr	Bemerkungen zur Zählung	6h-Zählwert in Kfz/h	DTV in Kfz/24 h ¹	Eignung als kleiner KV (DTV)	Tram vorhanden	Anzahl der Knotenpunktarme	Verkehrsverteilung	Knotenpunktgeometrie	LSA vorhanden	Flächenverhältnisse	Sonstiges	Eignung kleiner Kreisverkehr
813	Trebbiner Str./C.-Schumann-Str.	2007	7-14 Uhr Sperrung Templiner Vorstadt Bombenentschärfung	2.050	4.900	-								-
814	Trebbiner Str./L79neu	2009		5.400	13.000	+	nein	4	18 %	schiefwinklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden	Fertigstellung KP ca. Ende 2004	+

Anhang 2: Übersicht der bewerteten Straßenräume

Stadtteil	Ort	Nutzungs- situation und Verkehrs- erzeugung	Entwurfs- situationen und Netzfunktionen des Straßenraumes	Verkehrsarten				
				Kfz-Verkehr	Schwerlastverkehr	Lieferverkehr	Straßenbahn	Linienbus
Babelsberg	Benzstraße, Wattstraße, Schul- straße, Kopernikusstraße, zusätzlich Rudolf- Breitscheid-Straße	Misch- und Kern- gebiete mit ge- schäftlicher Nutzung	Geschäftsstraße (Rudolf-Breitscheid- Str.), Sammelstraße	geringe Belastung (5.000 Kfz/24h)	geringe Belastung (100 Lkw & Busse/24h)	hohe Belastung (Rudolf-Breitscheid- Str.)	geringe Belastung (12 Züge/h)	kein Linienbus
Innenstadt	Charlottenstraße, Hebbelstraße, Französische Str.	Misch- und Kern- gebiete mit ge- schäftlicher Nutzung	Sammelstraße	geringe Belastung (9.000 Kfz/24h)	geringe Belastung (300 Lkw & Busse/24h)	kein Lieferverkehr	keine Straßenbahn	geringe Belastung (3 Busse/h)
Innenstadt	Friedrich-Ebert- Straße, Charlotten- str.	Misch- und Kern- gebiete mit ge- schäftlicher Nutzung	Geschäftsstraße	geringe Belastung (8.000 Kfz/24h)	hohe Belastung (1.200 Lkw & Busse/24h)	hohe Belastung	hohe Belastung (24- 30 Züge/h)	hohe Belastung (43 Busse/h)
Innenstadt	Friedrich-Ebert- Straße, Branden- burger Straße	Misch- und Kern- gebiete mit ge- schäftlicher Nutzung	Geschäftsstraße	geringe Belastung (3.000 Kfz/24h)	geringe Belastung (300 Lkw & Busse/24h)	hohe Belastung	geringe Belastung (12 Züge/h)	geringe Belastung (22 Busse/h)
Brandenburger Vorstadt	Kastanienallee, Geschwister-Scholl- Str.	Gebiete mit überwiegender Wohnbebauung	Sammelstraße	geringe Belastung (9.000 Kfz/24h)	geringe Belastung (500 Lkw & Busse/24h)	kein Lieferverkehr	geringe Belastung (9 Züge/h)	geringe Belastung (5 Busse/h)
Brandenburger Vorstadt	Am Neuen Palais, Geschwister-Scholl- Str.	Gebiete mit überwiegender Wohnbebauung	Hauptverkehrs- straße	mittlere Belastung (11.000 Kfz/24h)	hohe Belastung (1.000 Lkw & Busse/24h)	kein Lieferverkehr	keine Straßenbahn	geringe Belastung (14 Busse/h)
Babelsberg	Pestalozzistr., Paul- Neumann-Str., Althoffstr., Rosen- straße	Gebiete mit überwiegender Wohnbebauung	Sammelstraße	geringe Belastung (4.000 Kfz/24h)	geringe Belastung (100 Lkw & Busse/24h)	geringe Belastung	keine Straßenbahn	kein Linienbus
OT Marquardt	Hauptstr., Fahrländerstr.	Gebiete mit überwiegender Wohnbebauung	Dörfliche Hauptstraße	geringe Belastung (2.000 Kfz/24h)	geringe Belastung (100 Lkw & Busse/24h)	kein Lieferverkehr	keine Straßenbahn	geringe Belastung (4 Busse/h)

Stadtteil	Ort	Verkehrsarten					Verkehrsregelung	Besondere Nutzungsansprüche/Anforderungen			Eignung Shared Space und Begegnungszonen
		Fußverkehr	Radverkehr - Belastung	Radverkehr - Führung	Ruhender Verkehr - Nachfrage	Ruhender Verkehr - Angebot					
Babelsberg	Benzstraße, Wattstraße, Schulstraße, Kopernikusstraße, zusätzlich Rudolf-Breitscheid-Straße	hohe Belastung	hohe Belastung	Trennungsprinzip	starke Nachfrage	Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld (Tiefgarage), Haltverbote	Vorfahrtstraße	Sichtbehindernde Einbauten (Pfeiler der Eisenbahnüberführung)	Außergastronomie	Straßenbahnhaltestelle	Geeignet
Innenstadt	Charlottenstraße, Hebbelstraße, Französische Str.	geringe Belastung	geringe Belastung	Mischungsprinzip mit dem MIV	starke Nachfrage	Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld (Tiefgarage), Haltverbote	Vorfahrtstraße	Öffentliche Einrichtungen mit hohem verkehrlichen Anspruch (Krankenhaus)			Eher ungeeignet
Innenstadt	Friedrich-Ebert-Straße/ Charlottenstr.	hohe Belastung	hohe Belastung	Mischungsprinzip mit dem MIV (KP-Bereich Schutzstreifen)	starke Nachfrage	Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld (Tiefgarage), Haltverbote	Vorfahrtstraße	Außergastronomie	hohe ÖV-Belastung (Straßenbahn und Bus)		Eher ungeeignet
Innenstadt	Friedrich-Ebert-Straße/ Brandenburger Straße	hohe Belastung	hohe Belastung	Mischungsprinzip mit dem MIV	starke Nachfrage	Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld (Tiefgarage), Haltverbote	Vorfahrtstraße	Außergastronomie	Straßenbahn- und Bushaltestelle		Geeignet

Stadtteil	Ort	Verkehrsarten					Verkehrsregelung	Besondere Nutzungsansprüche/ Anforderungen	Eignung Shared Space und Begegnungszonen
		Fußverkehr	Radverkehr - Belastung	Radverkehr - Führung	Ruhender Verkehr - Nachfrage	Ruhender Verkehr - Angebot			
Brandenburger Vorstadt	Kastanienallee/ Geschwister-Scholl-Str.	geringe Belastung	geringe Belastung	Mischungsprinzip mit dem MIV (Radverkehr zeitlich beschränkt)	Niedrige Nachfrage	Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld, Haltverbote	LSA	Straßenbahn- und Bushaltestelle	Eher ungeeignet
Brandenburger Vorstadt	Am Neuen Palais/ Geschwister-Scholl-Str.	geringe Belastung	geringe Belastung	Trennungsprinzip	Niedrige Nachfrage	Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld (Parkplatz), Haltverbote	Vorfahrtstraße	Sichtbehindernde Einbauten (Eisenbahnüberführung)	Eher ungeeignet
Babelsberg	Pestalozzistr./ Paul-Neumann-Str./ Althoffstr./Rosenstraße	geringe Belastung	geringe Belastung	Mischungsprinzip mit dem MIV	Niedrige Nachfrage	Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld, Haltverbote	Vorfahrtstraße	Außengastronomie	Eher geeignet
OT Marquardt	Hauptstr./ Fahrländerstr.	sehr geringe Belastung	geringe Belastung	Mischungsprinzip mit dem MIV	keine Nachfrage	Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld	Vorfahrtstraße	Sichtbehindernde Einbauten (Hecke)	Eher ungeeignet

Anhang 3: Methodische Erläuterungen zum Bericht

Wesentlicher Bestandteil des Instrumentariums zur Bestimmung der derzeitigen und der zukünftigen Verkehrsnachfrage und die damit verbundenen Netzbelastungen bilden das Personenverkehrsmodell der Landeshauptstadt Potsdam.

Fahrtenmatrizen

Die Fahrtenmatrizen für die Analyse 2010 sowie für die Prognose 2025 wurden auf Basis der vorliegenden Strukturdaten mit dem Programmsystem VISEVA erzeugt.

Wesentliche Eingabegrößen für das Modell sind Strukturdaten in Form einer räumlich differenzierten Einwohner- und Beschäftigtenverteilung (Verkehrszellen). Dabei wurden alle Wege und Fahrten, unterteilt nach den Zwecken Ausbildung, Arbeiten, Wohnen, Einkauf und Freizeit, ermittelt. Die Berechnungen basieren auf dem Ansatz verhaltenshomogener, soziodemografischer Gruppen und simulieren in einem mehrstufigen, iterativen Berechnungsverfahren gruppenspezifische Tätigkeitsmuster und deren Realisierung im vorhandenen bzw. zukünftigen Verkehrsnetz.

Dabei wurden die Potsdam-spezifischen Kenndaten zum Verkehrsverhalten herangezogen. Hierzu zählen insbesondere die Ergebnisse der Haushaltsbefragung im Rahmen der SrV 2008.

Grundlage für die regionalen Verkehrsverflechtungen bildeten die Ergebnisse der gemeinsamen Verkehrsprognose 2025 der Länder Berlin und Brandenburg. Darüber hinaus wurden durch die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg die Ergebnisse der Landesprognose 2025 für das Brandenburger Straßennetz zur Verfügung gestellt und im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes entsprechend aufbereitet.

Netzmodelle

Für die Berechnung der netzweiten Belastung des Kfz-Verkehrs und des ÖPNV standen Netzmodelle der Stadtverwaltung Potsdam zur Verfügung. Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden die Modelle geprüft und angepasst. Für die Analyse 2010 erfolgte die Einarbeitung aller infrastrukturellen und angebotsseitigen Maßnahmen im Kfz-Verkehr und im ÖPNV, welche bis zum Jahr 2010 realisiert waren.

Weiterhin wurden die, mit dem Programmsystem VISUM auf das Netz umgelegten Verkehrsmengen, aktuellen Verkehrszählungen im Straßenverkehr und im ÖPNV angeglichen.

Die Netzmodelle für die einzelnen Szenarien der Prognose 2025 beinhalten alle bis dahin realisierten Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen, wie sie in Tabelle 5 im Kapitel 3.2 dargestellt sind.

Die strecken- und richtungsbezogenen Belastungswerte beziehen sich auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr an einem mittleren Werktag eines Jahres (DTV_w). Für die Berechnungen der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen ist eine Umrechnung auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) notwendig. Hierfür wurde ein Umrechnungsfaktor von $DTV_w * 0,93$ angesetzt.

Erreichbarkeiten

Auf Grundlage der belasteten Netze können mithilfe des Programmsystems VISUM sog. Kenngrößenmatrizen erzeugt werden. Diese beinhalten unter anderem die mittleren Reisezeiten für das entsprechende Verkehrsmittel, welche benötigt werden, um über das zugrunde gelegte Netzmodell von einer Quellzelle zu einer Zielzelle¹ zu gelangen. In der Reisezeit sind die reine Fahrzeit, aber auch Zu- und Abgangszeiten, Fußwege zur Haltestelle bzw. mittlere Parksuchzeiten enthalten.

Lärm

Die Lärmberechnung für Kfz und Straßenbahn erfolgte gemäß der Richtlinien RLS-90 und Schall 03. Dargestellt sind die Mittelungspegel (repräsentativer mittlerer Pegel für den jeweiligen Straßenabschnitt, differenziert nach der Straßenseite an der Gebädefassade für den Tag (6-22 Uhr) und für die Nacht (22-6 Uhr). Somit sind die hier aufgeführten Ergebnisse nur bedingt mit der durchgeführten Lärmkartierung nach Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) vergleichbar.

Grundlage für die Erarbeitung der Lärmkarten im Rahmen dieser Untersuchung bilden die Straßennetze aus der Analyse und den einzelnen Szenarien. Diese Netze und Datengrundlagen wurden im Hinblick auf eine hinreichende Genauigkeit bei der Ermittlung der Betroffenenpotenziale sowie der Zahl der Betroffenen in den jeweiligen Pegelklassen aufbereitet und ergänzt.

Für die Abschätzung der Anzahl der von kritischen Lärmimmissionen betroffenen Anwohner wurden weiterhin für alle untersuchten Straßenabschnitte die entsprechenden Parameter zugeordnet. Dabei handelt es sich um die überwiegende Nutzung der Bebauung entlang der Verkehrswege, das überwiegende Baualter bzw. die überwiegende Geschosshöhe. Eine separate Erhebung der überwiegenden Art der Fassaden (glatt oder gegliedert) wurde nicht vorgenommen. Hier wurde generell eine gegliederte Gebäudefront berücksichtigt.

¹Im STEK Verkehr wurde als Zielzelle die Potsdamer Innenstadt (Barocke Stadterweiterung) gewählt.

Luftschadstoff- und Klimagasberechnung

Die Luftschadstoffbelastungen wurden mit dem Programmsystem IMMIS-Luft der IVU Umwelt GmbH berechnet, einem CPB-Modell² zur Berechnung von Ausbreitungen in Straßenschluchten mit geschlossener, beidseitig etwa gleich hoher Randbebauung. IMMIS-Luft enthält u. a. das Emissionsmodell EMIS, das vollständig auf dem aktuellen "Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs" (HBEFA 3.1) basiert. Grundlagen für die Emissionsberechnungen sind die Verkehrsmenge, die Verkehrssituation auf den einzelnen Straßenabschnitten, die Fahrzeugflottenzusammensetzung und die spezifischen Emissionsfaktoren. Neben dem Emittenten „Verkehr“ sind auch regionale (z. B. Landwirtschaft) und urbane Einträge (z. B. Industrie) mit berücksichtigt. Als Verkehrsmenge wird, sowohl für die Analyse als auch für die einzelnen Szenarien, das jeweilige VISUM-Berechnungsergebnis, umgerechnet auf DTV, zugrunde gelegt.

Die Berechnung der CO₂-Emissionen (reported³) erfolgte ebenfalls auf Basis des Programmsystems IMMIS-Luft. Neben den genannten Parametern des HBEFA 3.1 sind die im Handbuch hinterlegten mittleren Kraftstoffverbrauchsdaten der Fahrzeugflotte für die Jahre 2010 und 2025 in die Berechnung eingeflossen.

² Canyon-Plume-Box-Modell

³ ohne die Anteile von CO₂-Emissionen, welche aus der Verbrennung von nicht fossilen Brennstoffen stammen.

Anhang 4: Kostentabelle des Szenarios Nachhaltige Mobilität

Maßnahmen	Kosten in Tsd. €				Zuständigkeit
	2010-2015	2015-2020	2020-2025	nach 2025	
Verkehrsreduzierende Raumstrukturen					
- "Stadt der kurzen Wege" (Stärkung der innerstädtischen Nahversorgung)	keine Direktfinanzierung				LHP
Öffentlicher Personenverkehr					
Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur					
- Straßenbahnneubaustrecke Verlängerung Nordast bis Nedlitzer Holz	0	6.000	0	0	ViP
- Straßenbahnneubaustrecke nach Golm, Untersuchung	50	0	0	0	ViP
- Straßenbahnneubaustrecke Babelsberg, -J.-Kepler-Platz, Untersuchung	50	0	0	0	ViP
- Flächenfreihaltung Straßenbahnneubaustrecke Stern/Drewitz bis Teltow	0	0	0	0	LHP
- Weitere Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung und Bevorrechtigung an LSA	1.000	1.000	1.000	0	LHP, ViP
Optimierung des Verkehrsangebotes im Stadt- und Regionalverkehr					
- Anpassung Verkehrsangebot im Bereich neuer Wohn- und Gewerbegebiete	1.250	1.250	1.250	1.250	LHP
- lfd. Koordinierung zur Anpassung des Verkehrsangebotes im Stadt- und Regionalverkehr	0	0	0	0	LHP, VBB
- SPNV-Maßnahme Halbstundentakt WS-Golm	Finanzierung durch Land als Aufgabenträger				MIL
- SPNV-Maßnahme (neue Führung RB 22, neue Linie RB 23)	Finanzierung durch Land als Aufgabenträger				MIL
- SPNV-Maßnahme Verlängerung RB 21 und RB 22 bis Berlin-Friedrichstraße	Finanzierung durch Land als Aufgabenträger				MIL
- Taktverdichtung Buslinie X1 (HVG)	bereits finanziert				HVG
Verbesserung der Qualität des ÖPNV					
- Fahrzeugbeschaffung Straßenbahn	45.000	0	0	0	ViP
- Fahrzeugbeschaffung Bus	9.000	9.200	9.200	0	ViP
Radverkehr					
Ausbau Fahrradinfrastruktur					
- Umsetzung prioritärer Routen/Radverkehrskonzept	5.000	1.500	1.500	1.500	LHP
- Weiterentwicklung/Verdichtung Radroutennetz	0	1.000	1.000	1.000	LHP
- Beschleunigung/Bevorrechtigung Radverkehr (z.B. grüne Welle)	100	100	100	100	LHP
- Verbesserung Verbindungen Stadt/Umland (z.B. Radschnellverbindungen)	0	5.000	5.000	0	LHP
- Verbesserung Radwegweisung	130	10	10	10	LHP

Maßnahmen	Kosten in Tsd. €				Zuständigkeit
	2010-2015	2015-2020	2020-2025	nach 2025	
Verknüpfung ÖPNV und Radverkehr					
- Einrichtung Fahrradstation Hauptbahnhof	0	1.800	150	150	LHP
- Verbesserte Abstellmöglichkeiten an ÖPNV-Haltestellen für B+R	100	100	100	100	LHP
Öffentlichkeitsarbeit	50	50	50	50	LHP
Service rund ums Radfahren (z.B. Reparaturstationen)	überwiegend private Finanzierung				LHP
Fußgängerverkehr					
- Fußverkehrskonzept für Potsdam	30	0	0	0	LHP
- Fußgängerfreundliche Umgestaltung / Ausbau Straßenräume	2.000	2.000	2.000	2.000	LHP
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Hauptstraßen	500	500	500	500	LHP
Straßenverkehr					
Neubau von Straßenverkehrsanlagen					
- Abfahrtsrampe Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße	0	3.500	0	0	LHP
- Verkehrslösung Wetzlarer Straße mit Anbindung Industriegebiet (Verlegung L78)	200	12.000	0	0	LHP, Land BB
- Umbau Leipziger Dreieck, mit Leipziger Straße und Brauhausberg	14.000	0	0	0	LHP
Ausbau des Potsdamer P+R-Systems					
- Realisierung einer neuen P+R-Anlage Bornstedter Feld	150	350	0	0	LHP
- Realisierung einer neuen P+R-Anlage Wetzlarer Straße/Nuthestraße	0	325	0	0	LHP
- Ausbau P+R-Anlage Kirschallee	0	250	0	0	LHP
- Prüfung weiterer P+R-Anlage an Hauptachsen (ca. 800 Stellplätze)	30	0	0	0	LHP
Verkehrssystemmanagement					
- Umweltorientiertes VM in hochbelasteten Straßenabschnitten	bereits finanziert				LHP
- LSA-Pförtnerung zur Entlastung Innenstadt	50	1.200	0	0	LHP
- Straßenraumumgestaltung und Umbau Kreisverkehrsplätze	0	1.200	750	0	LHP
- Verkehrsberuhigung/Tempo 30	15	15	15	15	LHP
- Untersuchung zu Tempo30-Abschnitten im Hauptverkehrsstraßennetz	50	0	0	0	LHP
Ruhender Verkehr Innenstadt/Babelsberg					
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (inkl. Preissteigerung auf 100%)	210	0	0	0	LHP
Zentrale Stellplatzanlagen am Innenstadtring					
- Parkhaus Friedrich-Ebert Straße/Helene-Lange-Straße	0	2.000	0	0	LHP
- Parkhaus Berliner Straße	0	0	3.500	0	LHP
Wirtschaftsverkehr					
- Fortschreibung Lkw-Führungskonzept	30	0	0	0	LHP

Maßnahmen	Kosten in Tsd. €				Zuständigkeit
	2010- 2015	2015-2020	2020-2025	nach 2025	
Mobilitätsmanagement					
Mobilitätsmanagement Potsdam					
- Mobilitätsagentur (Investitionskosten, einmalig)	1.100	0	0	0	LHP
- Mobilitätsagentur (Betriebskosten, inkl. Kostensteigerung)	1.600	2.130	2.255	0	LHP
- Förderung Car Sharing + E-Fahrzeugen	15	10	10	5	LHP
- Einrichtung eines Mobilitätsbeauftragten der Landeshauptstadt	250	250	250	250	LHP

Anhang 5: Übersicht der verkehrsberuhigten Bereiche im Stadtgebiet von Potsdam

lfd. Nr.	Straße	Stadtteil
Bestand		
1	Am Neuen Markt	Innenstadt
2	Am Schragen	Jägervorstadt
3	Am Stinthorn (teilw.)	Neu Fahrland
4	Am Tempelberg	Eiche
5	An der Fährwiese	Hermannswerder
6	An der Orangerie	Innenstadt
7	An der Parforceheide	Stern
8	An der Vogelwiese/ Fliederweg/ Haselnussring	Bornim
9	Asta-Nielsen-Straße (teilw.)	Drewitz
10	Baberowweg/ Walter-Klausch-Straße (teilw.)	Babelsberg
11	Birnenweg	Bornstedt
12	Brentanoweg/ Ulanenweg	Jägervorstadt
13	Concordiaweg	Babelsberg
14	Conrad-Veidt-Straße/ Günther-Simon-Straße/ Willi-Schiller-Weg	Drewitz
15	Eduard-Engel-Straße (teilw.)	Jägervorstadt
16	Guido-Seeber-Weg	Drewitz
17	Hermann-Göriz-Straße	Bornstedt
18	Herta-Hammerbacher-Straße (teilw.)	Bornstedt
19	Hertha-Thiele-Weg	Drewitz
20	Holländisches Viertel (Benkertstr./ Mittelstr.)	Innenstadt
21	Im Apfelgarten	Neu Fahrland
22	Jagdstern	Stern
23	Kaiser-Friedrich-Straße 121 (privates Wohngebiet)	Eiche
24	Knobelsdorffstraße	Pdm. West
25	Krumme Straße	Eiche
26	Langhansstraße	Nauener Vorstadt
27	Ludwig-Boltzmann-Str./ Heisenbergstr./ Dennis- Gabor-Str./ Von-Klitzing-Str.	Bornstedt
28	Ludwig-Lesser-Straße	Bornstedt
29	Melchior-Bauer-Straße (teilw.)	Bornstedt
30	Mitteldamm/ Biberweg/ Otterweg	Babelsberg
31	Moritz-von-Egidy-Straße	Jägervorstadt
32	Munthestraße	Kirchsteigfeld
33	Fliederweg	Bornstedt
34	Schiffbauergasse	Berliner Vorstadt
35	Schmidts Hof	Grube
36	Schwalbenweg (Privatstraße)	Neu Fahrland

lfd. Nr.	Straße	Stadtteil
Bestand		
37	Schwanenallee	Berliner Vorstadt
38	Thaerstraße/Zum Lausebusch/ Zum Reiherstand/ Bussardweg	Eiche
39	Theodor-Hoppe-Weg	Babelsberg
40	Walter-Funke-Straße	Bornstedt
41	Willy-A.-Kleinau-Weg	Drewitz
42	Zum Teich	Kirchsteigfeld
43	Zum Wasserturm	Teltower Vorstadt
Planung		
50	An den Leddigen/ Am Spitzen Berg	Fahrland
51	Hasensteg	Fahrland

Anhang 6: An der Lenkungsgruppe beteiligte Institutionen/Einrichtungen

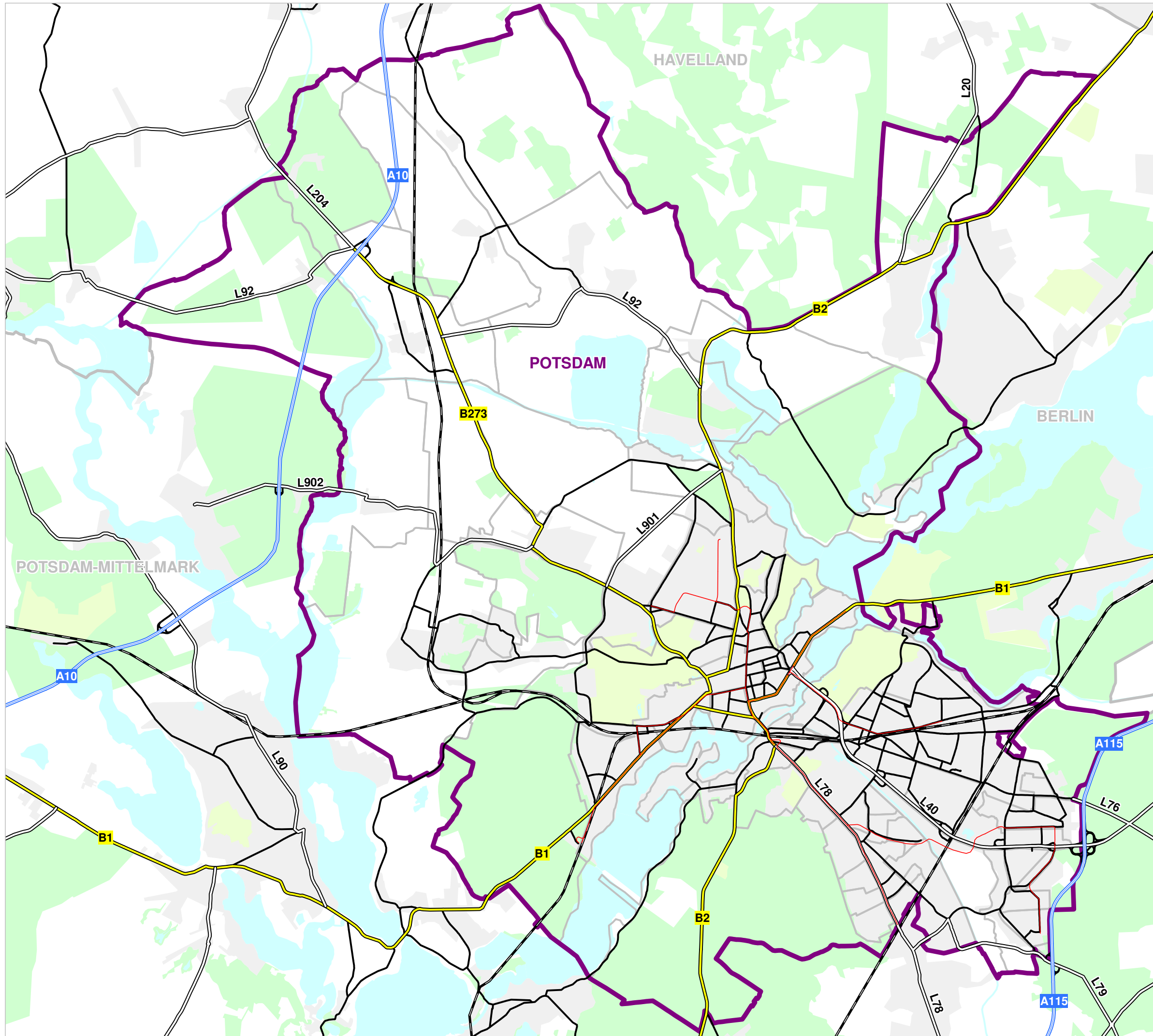
Institution/Einrichtung
ADAC e.V.
ADFC e.V.
ARGUS Potsdam e.V.
Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.
Gemeinde Michendorf, Bauamt
Gemeinde Nuthetal, Bauverwaltung
Gemeinde Schwielowsee, Fachbereich Bauen
Gemeinde Stahnsdorf, Bauamt
Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH
Industrie- und Handelskammer Potsdam
IVU Umwelt GmbH
Landesbetrieb Straßenwesen, Niederlassung Potsdam
Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR
Landesumweltamt Brandenburg
Landesverband des Berliner und Brandenburger Verkehrsgewerbes e.V.
Landkreis Potsdam-Mittelmark
LK Argus GmbH
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL)
Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (MUGV) des Landes Brandenburg
Stadt Werder, Fachbereich 4
Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam
VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
Verkehrstisch Potsdam
ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH
VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

Kartenanhang









Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam




Stand Dezember 2011



Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Untersuchungsgebiet

-  Autobahn
-  Bundesstraßen
-  Landesstraßen
-  übriges Hauptverkehrsstraßennetz
-  SPNV-Netz
-  Straßenbahnnetz

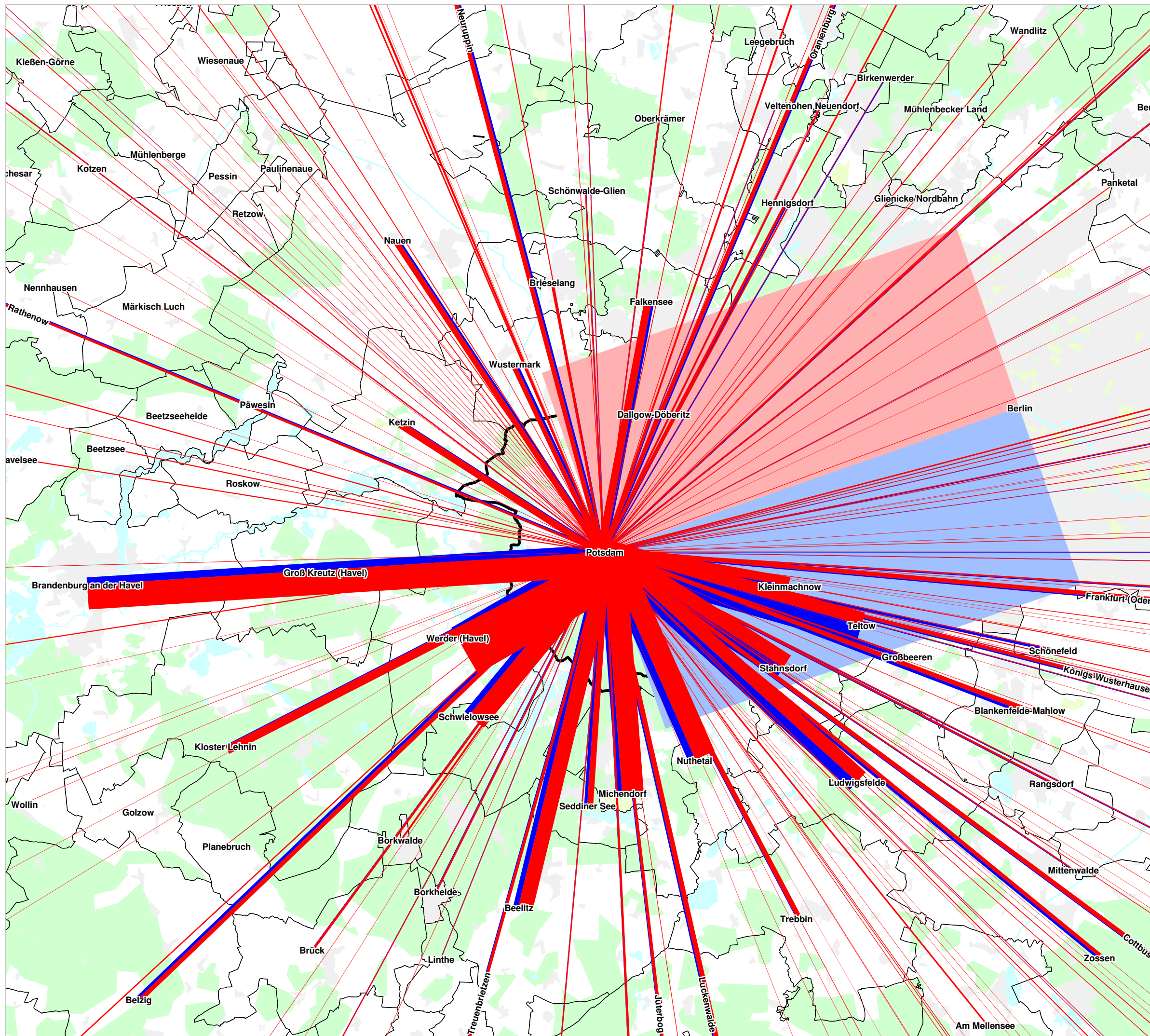
-  Stadtgrenze Potsdam
-  Landkreisgrenze
-  Statistische Bezirke

Grundlagen:
- VMZ-Netz, 2010

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\UGebiet.WOR - bk

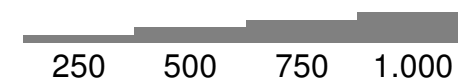




Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

Pendler zwischen Potsdam und den Gemeinden Brandenburgs

Anzahl Personen/Tag



■ Pendler nach Potsdam

■ Pendler aus Potsdam

Gemeindegrenzen

Stadtgrenze Potsdam

Auspendler nach Berlin: 13.000
 Auspendler ins weitere Umland: 10.500
 Einpendler aus Berlin: 13.000
 Einpendler aus weiterem Umland: 27.300

Grundlagen:
 - Pendlerdaten 2009: Bundesagentur für Arbeit

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Pendler09.WOR - bk

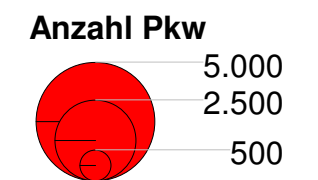


LK Argus
 Berlin - Hamburg - Kassel



Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Anzahl der zugelassenen
Privat-Pkw nach
Statistischen Bezirken
2008



- Stadtgrenze Potsdam
- Landkreisgrenze
- Statistische Bezirke

Grundlagen:
- Pkw 2008: Stadtverwaltung Potsdam

Bearbeitungsstand: Dezember 2011






P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\l\Pkw08_priv_zugel_SB_WOR - bk




Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Motorisierungsgrad nach
Statistischen Bezirken
2008

Pkw pro 1.000 Einwohner

-  500 und mehr
-  400 bis unter 500
-  300 bis unter 400
-  200 bis unter 300
-  unter 200

— Hauptverkehrsstraßennetz

 Stadtgrenze Potsdam

 Statistische Bezirke

Grundlagen:





- Einwohner 2008: Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Statistik und Wahlen
- zugelassene private Pkw 2008: Stadtverwaltung Potsdam


Bearbeitungsstand: Dezember 2011


P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\MotoGrad08_SB.WOR - bk


Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam


Tempo-30-Zonen, ver-
kehrsberuhigte Bereiche
und Lichtsignalanlagen


-  Knotenpunkt-LSA
-  Sonder-LSA
-  ÖPNV-LSA
-  Fußgänger-LSA

 Verkehrsberuhigte Bereiche
(Bestand)

 Verkehrsberuhigte Bereiche
(Planung)

 Tempo-30-Zonen (Bestand)

 Tempo-30-Zonen (Planung)

 Fußgängerzone

 Stadtgrenze Potsdam

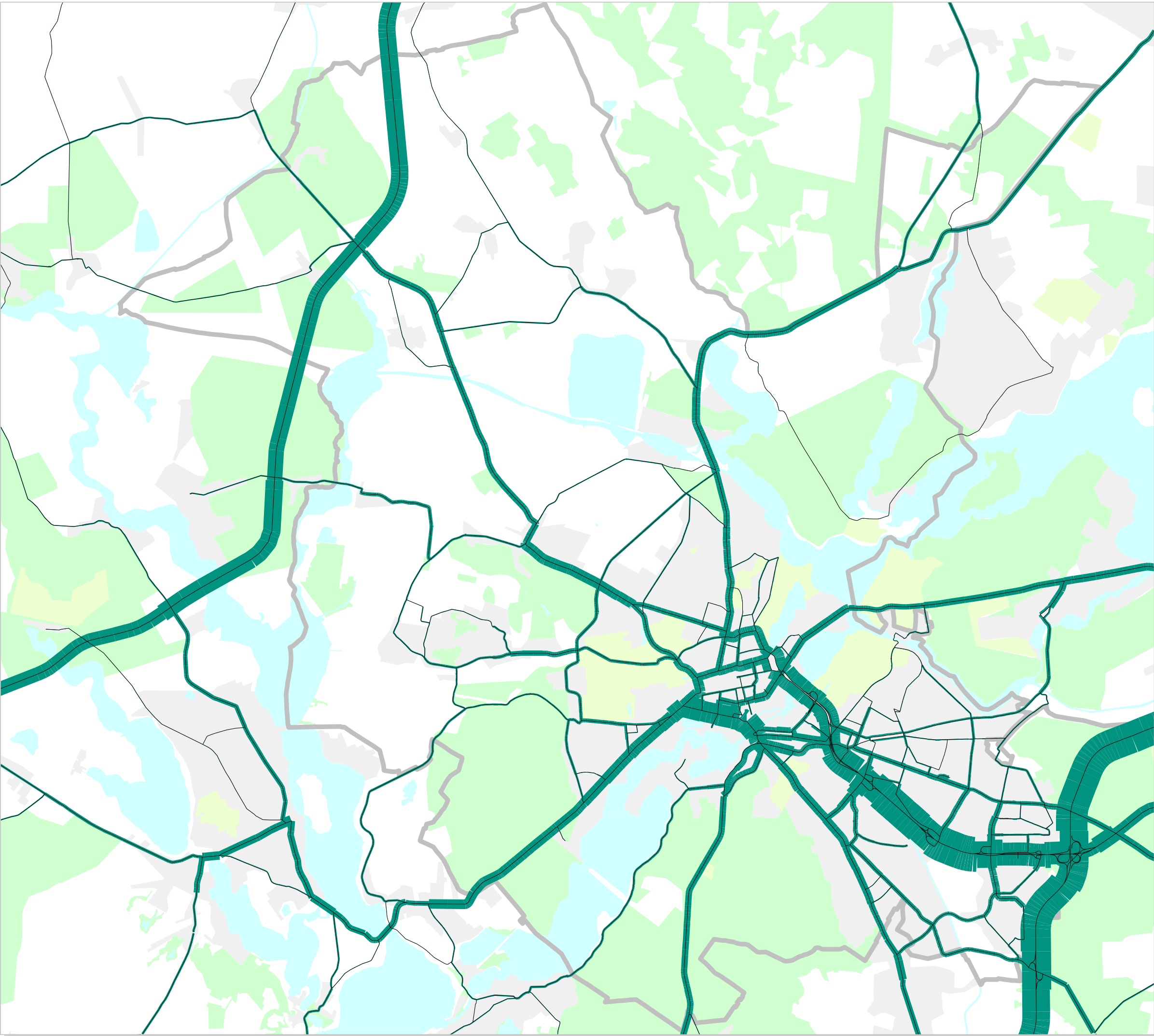
 Hauptverkehrsstraßen

Anmerkung:
Das Tempo 30 bezieht sich auf
die Nebennetzstraßen innerhalb
der flächig ausgewiesenen Zonen.

Grundlagen:
- VMZ-Netz, 2009
- LSA, Luftbild 2009
- Tempo-30-Zonen 2010,
Stadtverwaltung Potsdam
- Verkehrsberuhigte Bereiche 2010,
Stadtverwaltung Potsdam

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\T30_VB.WOR - bk




Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Kfz-Verkehrsbelastung im
Hauptverkehrsstraßennetz
2010

Anzahl Kfz an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]

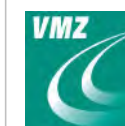


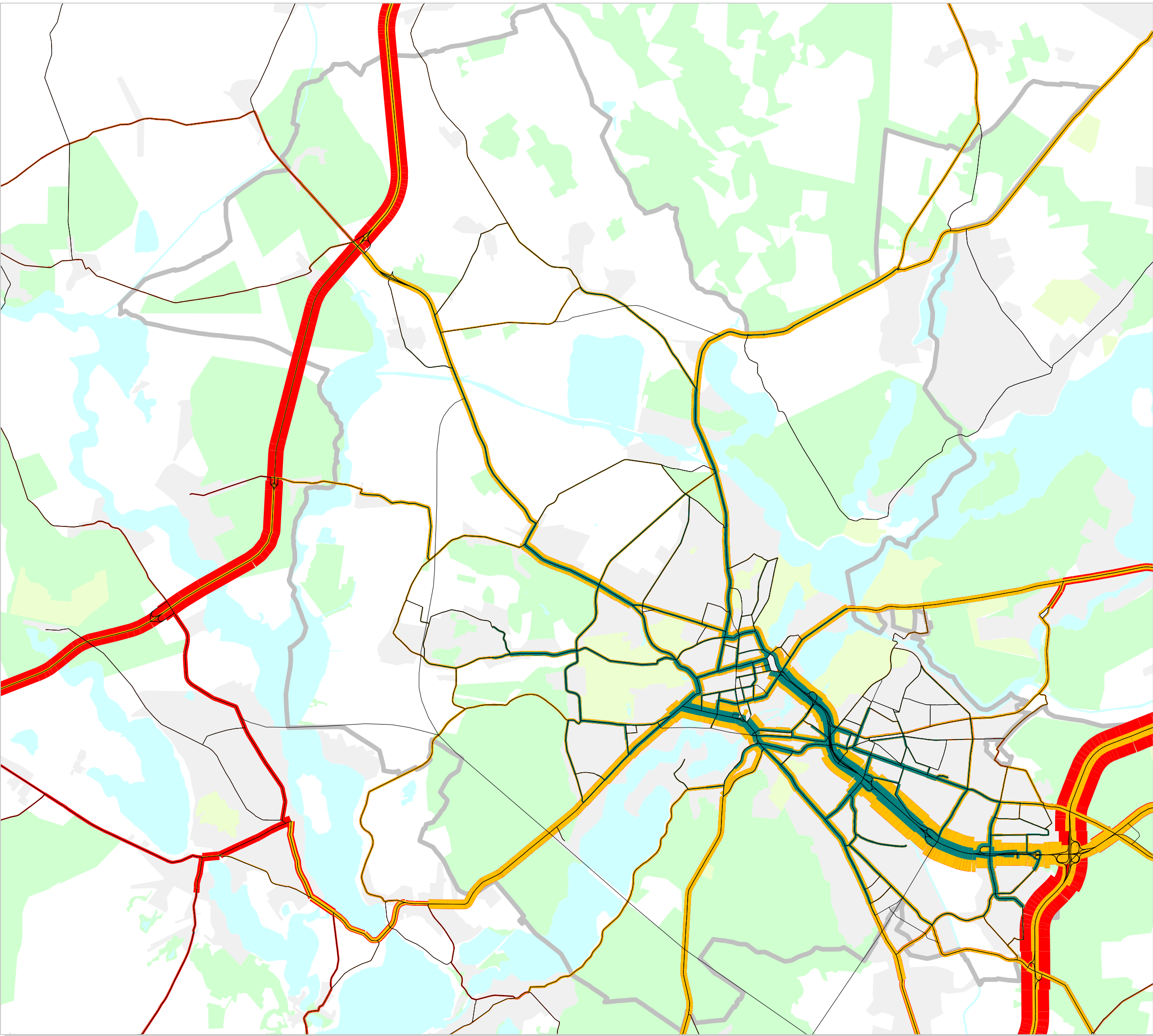
 Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell 2010

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\DTVw10.WOR - bk





Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Kfz-Verkehrsbelastung nach
räumlichen Verkehrsarten
2010

Anzahl Kfz an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]

10.000 20.000 30.000 40.000

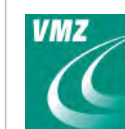
- Binnenverkehr
- Quell-Ziel-Verkehr
- Durchgangsverkehr

Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell 2010, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\VIS_DTVw10_BOZD.WOR - bk



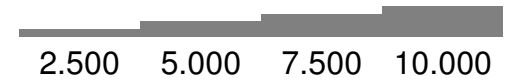
LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel



Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Belastung im ÖPNV-Netz
2010

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]



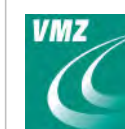
- █ Bus
- █ Straßenbahn
- █ S-Bahn
- █ Regionalbahn

- ÖPNV-Netz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- ÖPNV-Netz ViP, 2010

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Bel10_OV_WOR - bk



LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel

Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

ÖPNV-Belastung nach räumlichen Verkehrsarten 2010

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]

6.250 12.500 18.750 25.000

- Binnenverkehr
- Quell-Ziel-Verkehr
- Durchgangsverkehr

Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- ÖPNV-Netz ViP, 2010

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Bel10_OV_BOZD.WOR - bk



Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im Hauptverkehrs- straßennetz 2010

Mittlere IV-Reisezeit

einschl. Zugangs-, Parksuch- und Abgangszeiten

- unter 15 Minuten
- 15 bis unter 20 Minuten
- 20 bis unter 25 Minuten
- 25 bis unter 30 Minuten
- 30 bis unter 35 Minuten
- 35 Minuten und länger

— Hauptverkehrsstraßennetz

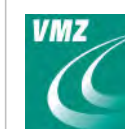
⬡ Stadtgrenze Potsdam

⬡ Statistische Bezirke

Grundlagen:
- VISUM-Modell 2010, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\RZ10_IV_Innenstadt.WOR - bk









LK Argus
Berlin - Hamburg - Kassel

Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im ÖPNV-Netz 2010

Mittlere ÖV-Reisezeit

einschl. Zugangs-, Warte- und Abgangszeiten


-  unter 15 Minuten
-  15 bis unter 20 Minuten
-  20 bis unter 25 Minuten
-  25 bis unter 30 Minuten
-  30 bis unter 35 Minuten
-  35 Minuten und länger

— Busnetz

— Straßenbahnnetz

— Schnellbahnnetz

 Stadtgrenze Potsdam

 Statistische Bezirke

Grundlagen:
- VISUM-Modell 2010, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\RZ10_OV_Innenstadt_WOR - bk

Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Lärmbelastung Tag im
Hauptverkehrsstraßennetz
2010
- Kfz und Straßenbahn -

**Lärmmittelungspegel
an der Bebauung**

- bis 55 dB(A)
- über 55 bis 60 dB(A)
- über 60 bis 65 dB(A)
- über 65 bis 70 dB(A)
- über 70 bis 75 dB(A)
- über 75 bis 80 dB(A)

— Hauptverkehrsstraßennetz

- Erläuterungen:**
1. Dargestellt sind die durch den Kfz- und Straßenbahnverkehr eines Straßenabschnittes an den vorhandenen straßenbegleitenden Gebäudefassaden verursachten Mittelungspegel in Farbklassen von 5 dB(A).
 2. Im Nahbereich (bis 100 m Abstand) von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen errechnet sich der Beurteilungspegel aus dem dargestellten Mittelungspegel und einem entfernungsabhängigen "Ampelzuschlag" von 1...3 dB(A) gemäß RLS 90. In den übrigen Bereichen ist der Beurteilungspegel gleich dem Mittelungspegel.
 3. Der dargestellte Mittelungspegel stellt einen repräsentativen Mittelwert der Lärmbelastung für den jeweiligen Straßenabschnitt - differenziert nach Straßenseite - dar.
 4. Die Geräuschbelastung wurde auf der Grundlage der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (Kfz) im Sinne der RLS 90 und der Schall 03 berechnet.
 5. Die Mittelungspegel an einer Straße enthalten keine Immissionsanteile anderer Straßen oder weiterer relevanter Lärmquellen.
 6. Im Bereich von Einmündungen oder Kreuzungen sind die Immissionsanteile der einmündenden bzw. kreuzenden Straße nicht enthalten. Bis zu einer Tiefe, die etwa dem Bebauungsabstand der betrachteten Straße entspricht, ist zu prüfen, ob die Immissionsanteile der kreuzenden bzw. einmündenden Straße den Mittelungspegel erhöhen.

Grundlagen:
- VMZ-Netz, VISUM-Netzmodell 2010, VMZ
- Lärmberechnung VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\m\lr_T_10.WOR - bk

Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Lärmbelastung Nacht im
Hauptverkehrsstraßennetz
2010
- Kfz und Straßenbahn -

Lärmmittelungspegel
an der Bebauung

- bis 45 dB(A)
- über 45 bis 50 dB(A)
- über 50 bis 55 dB(A)
- über 55 bis 60 dB(A)
- über 60 bis 65 dB(A)
- über 65 bis 70 dB(A)

— Hauptverkehrsstraßennetz

- Erläuterungen:
1. Dargestellt sind die durch den Kfz- und Straßenbahnverkehr eines Straßenabschnittes an den vorhandenen straßenbegleitenden Gebäudefassaden verursachten Mittelungspegel in Farbklassen von 5 dB(A).
 2. Im Nahbereich (bis 100 m Abstand) von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen errechnet sich der Beurteilungspegel aus dem dargestellten Mittelungspegel und einem entfernungsabhängigen "Ampelzuschlag" von 1...3 dB(A) gemäß RLS 90. In den übrigen Bereichen ist der Beurteilungspegel gleich dem Mittelungspegel.
 3. Der dargestellte Mittelungspegel stellt einen repräsentativen Mittelwert der Lärmbelastung für den jeweiligen Straßenabschnitt - differenziert nach Straßenseite - dar.
 4. Die Geräuschbelastung wurde auf der Grundlage der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (Kfz) im Sinne der RLS 90 und der Schall 03 berechnet.
 5. Die Mittelungspegel an einer Straße enthalten keine Immissionsanteile anderer Straßen oder weiterer relevanter Lärmquellen.
 6. Im Bereich von Einmündungen oder Kreuzungen sind die Immissionsanteile der einmündenden bzw. kreuzenden Straße nicht enthalten. Bis zu einer Tiefe, die etwa dem Bebauungsabstand der betrachteten Straße entspricht, ist zu prüfen, ob die Immissionsanteile der kreuzenden bzw. einmündenden Straße den Mittelungspegel erhöhen.

Grundlagen:
- VMZ-Netz, VISUM-Netzmodell 2010, VMZ
- Lärmberechnung IVU Umwelt GmbH

Bearbeitungsstand: Dezember 2011






P:\VEP_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\lm\Lr_N_10.WOR - bk





Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Zahl der Tage mit Grenzwertüberschreitung für
Feinstaub (PM10) im
Hauptverkehrsstraßennetz
2010

Anzahl Tage

-  35 und mehr
-  30 bis unter 35
-  25 bis unter 30
-  12 bis unter 25
-  weniger als 12

-  Hauptverkehrsstraßennetz
-  Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell 2010, VMZ
- Luftschadstoffberechnung IVU Umwelt GmbH

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\PM10_10_TMW.WOR - bk



Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

Luftschadstoffimmission Stickstoffdioxid (NO₂) im Hauptverkehrsstraßennetz 2010

Jahresmittelwert in µg/m³

- 40 und mehr
- 35 bis unter 40
- 30 bis unter 35
- 25 bis unter 30
- 20 bis unter 25
- unter 20

- Hauptverkehrsstraßennetz
- Stadtgrenze Potsdam

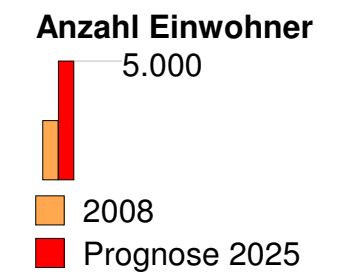
Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell 2010, VMZ
- Luftschadstoffberechnung IVU Umwelt GmbH




Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\NO2_10_JMW.WOR - bk

Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Einwohnerentwicklung
nach Statistischen
Bezirken 2008 bis 2025



-  Stadtgrenze Potsdam
-  Landkreisgrenze
-  Statistische Bezirke

Grundlagen:
- Einwohner 2008/2025: Landeshauptstadt
Potsdam, Bereich Statistik und Wahlen

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

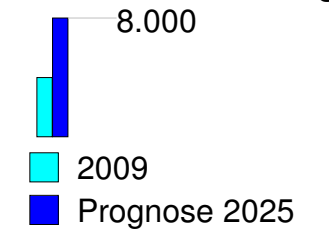
P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\ew_08_25_SB.WOR - bk



Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Erwerbstätigenentwicklung
am Arbeitsort nach
Statistischen Bezirken
2009 bis 2025

Anzahl Erwerbstätige

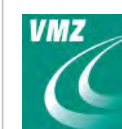


- Stadtgrenze Potsdam
- Landkreisgrenze
- Statistische Bezirke

Grundlagen:
- Erwerbstätige 2009/2025: Stadtverwaltung
Potsdam

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\Erwerb_09_25_AO_SB.WOR - bk



LK Argus
Berlin - Hamburg - Kassel

Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Entwicklung der
Einzelhandelsflächen
nach Statistischen
Bezirken 2008 bis 2025




Fläche in qm²

50.000



2008

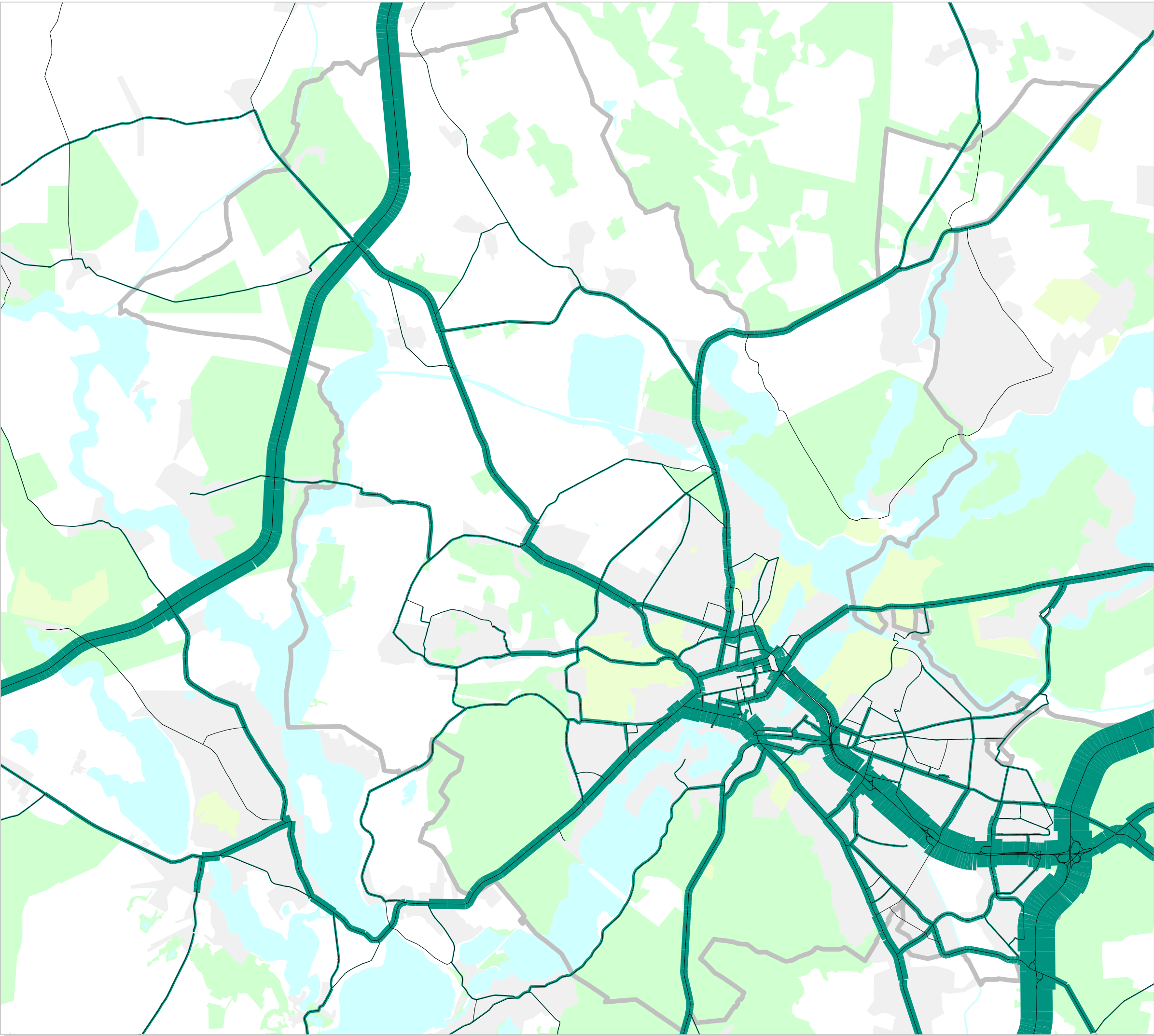
Prognose 2025

-  Stadtgrenze Potsdam
-  Landkreisgrenze
-  Statistische Bezirke

Grundlagen:
- Einzelhandelsflächen 2008/2025: Stadt-
verwaltung Potsdam

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\EH_Flaechen_09_25_SB.WOR - bk




Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Kfz-Verkehrsbelastung im
Hauptverkehrsstraßennetz
2025
- Basisszenario -

Anzahl Kfz an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]



 Stadtgrenze Potsdam

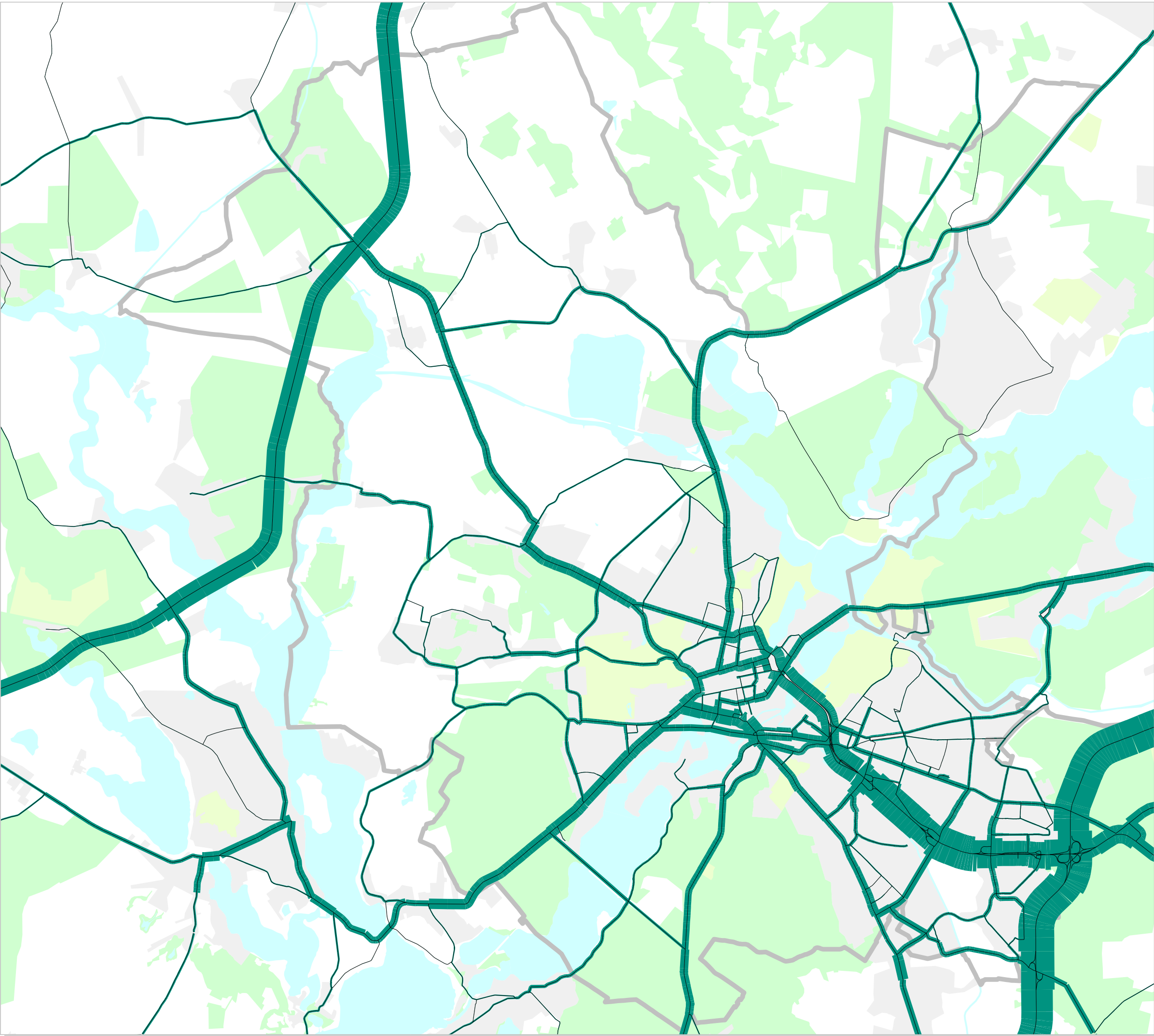
Grundlagen:
- VMZ-Netz
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\DTVw25_SzB.WOR - bk



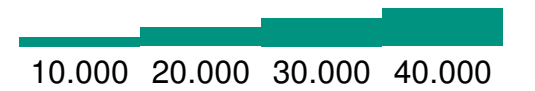
LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel




Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Kfz-Verkehrsbelastung im
Hauptverkehrsstraßennetz
2025 - Szenario
Fortschreibung VEP 2001 -

Anzahl Kfz an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]



 Stadtgrenze Potsdam

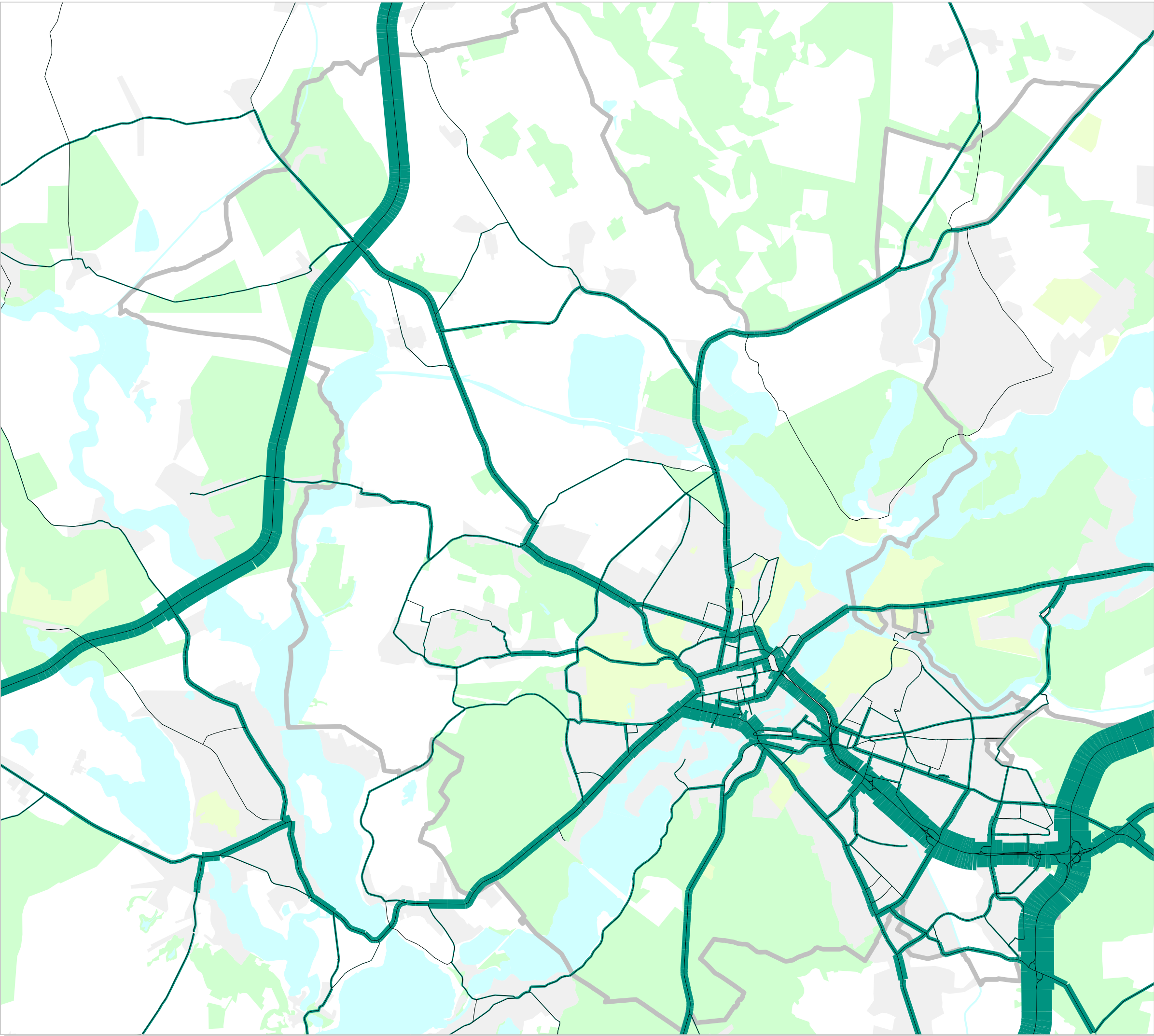
Grundlagen:
- VMZ-Netz
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\DTVw25_SzU.WOR - bk



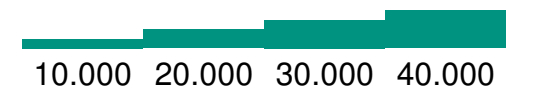
LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel




Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Kfz-Verkehrsbelastung im
Hauptverkehrsstraßennetz
2025 - Szenario
Nachhaltige Mobilität -

Anzahl Kfz an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]

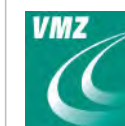


 Stadtgrenze Potsdam

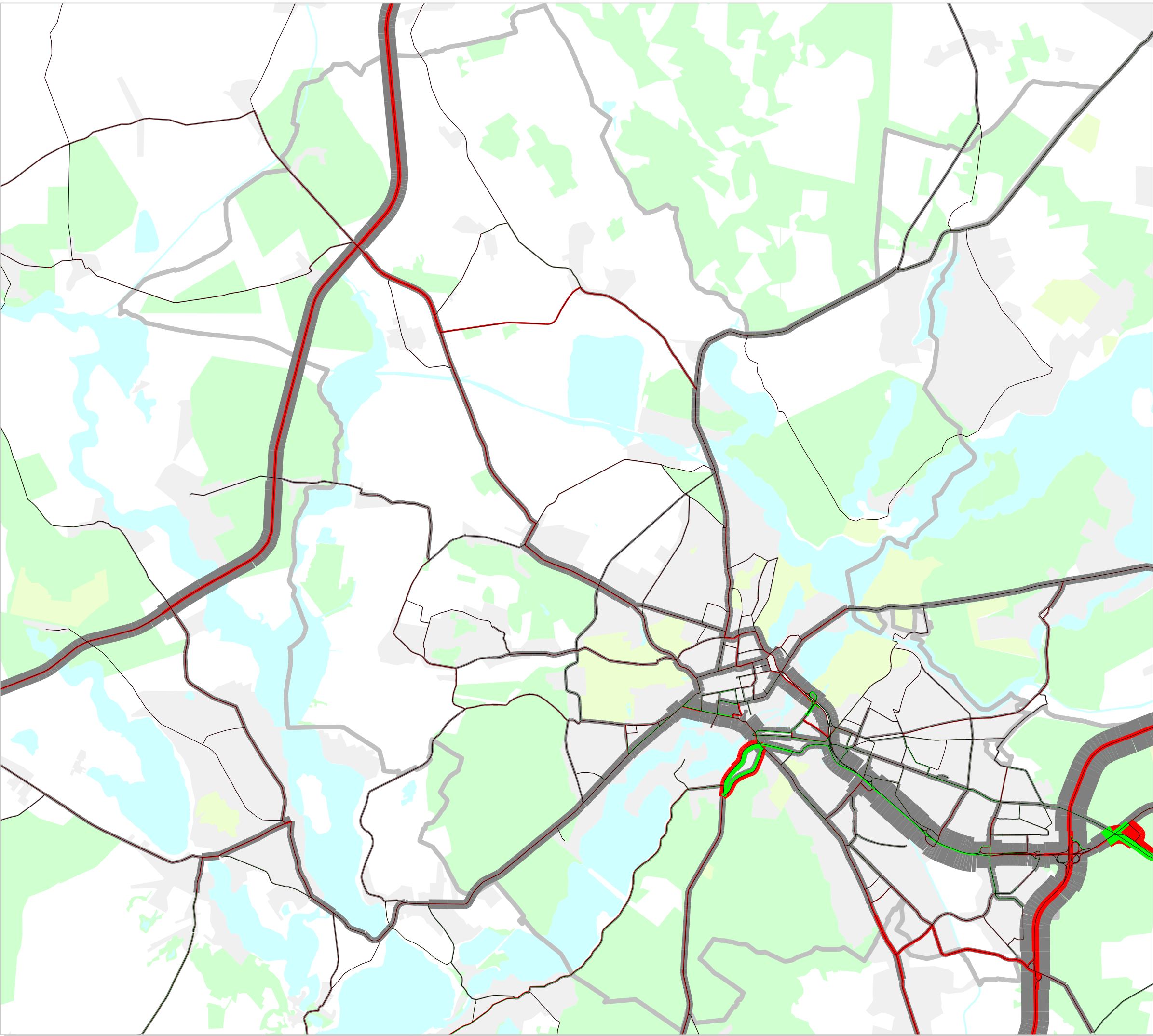
Grundlagen:
- VMZ-Netz
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\DTVw25_SzZ.WOR - bk



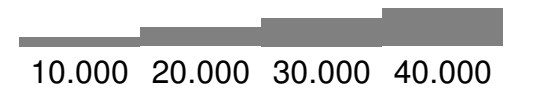
LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel







Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Änderung der Kfz-Belastung
im Hauptverkehrsstraßennetz
Basisszenario 2025
gegenüber 2010

Anzahl Kfz an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]



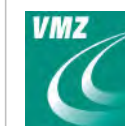
-  Kfz-Belastung 2010
-  Zunahme Basisszenario gegenüber Umlegung 2010
-  Abnahme Basisszenario gegenüber Umlegung 2010

 Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VMZ-Netz
- VISUM-Netzmodell 2010, VMZ
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\m\di_VIS_DTVw10_SzB.WOR - bk



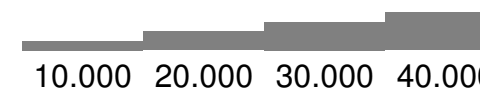
LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel



**Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam**

**Änderung der Kfz-Belastung
im Hauptverkehrsstraßennetz
2025 - Szenario Fort-
schreibung VEP 2001
gegenüber Basisszenario -**

**Anzahl Kfz an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]**



- Basisszenario
- Zunahme Szenario Fortschreibung VEP 2001 gegenüber Basisszenario
- Abnahme Szenario Fortschreibung VEP 2001 gegenüber Basisszenario

Stadtgrenze Potsdam

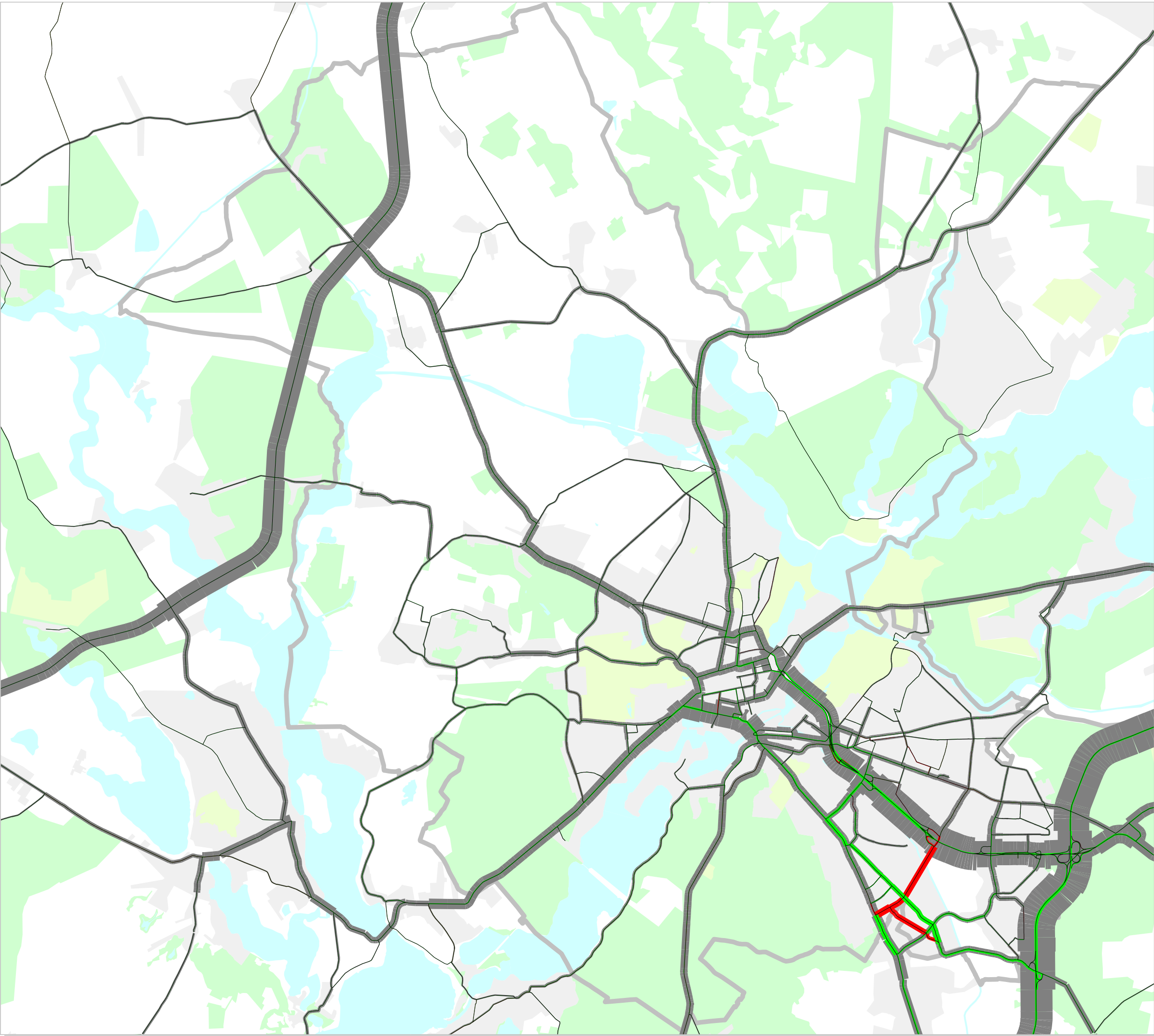
Grundlagen:
- VMZ-Netz
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\di_VIS_SzB_SzU.WOR - bk



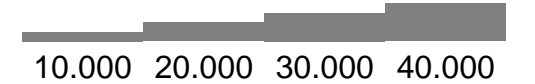
LK Argus
Berlin - Hamburg - Kassel







Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Änderung der Kfz-Belastung
im Hauptverkehrsstraßennetz
2025 - Szenario Nachhaltige
Mobilität gegenüber
Basisszenario -

Anzahl Kfz an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]



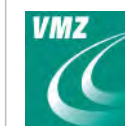
-  Basisszenario
-  Zunahme Szenario Nachhaltige
Mobilität gegenüber Basisszenario
-  Abnahme Szenario Nachhaltige
Mobilität gegenüber Basisszenario

 Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VMZ-Netz
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\di_VIS_SzB_SzZ2.WOR - bk

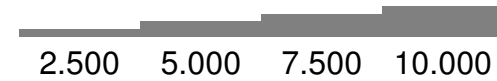




Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

Belastung im ÖPNV-Netz 2025 - Basisszenario -

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]



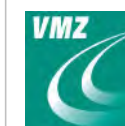
- Bus
- Straßenbahn
- S-Bahn
- Regionalbahn

- ÖPNV-Netz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Bel25_SzB_OV.WOR - bk



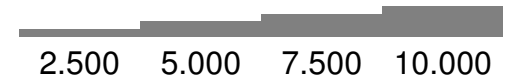
LK Argus
Berlin - Hamburg - Kassel









Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Belastung im ÖPNV-Netz
2025 - Szenario
Fortschreibung VEP 2001 -

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]



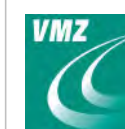
-  Bus
-  Straßenbahn
-  S-Bahn
-  Regionalbahn

-  ÖPNV-Netz
-  Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Bel25_SzU_OV.WOR - bk



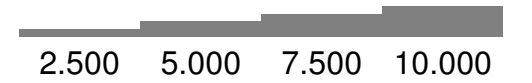
LK Argus
Berlin - Hamburg - Kassel









Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Belastung im ÖPNV-Netz
2025 - Szenario
Nachhaltige Mobilität -

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]



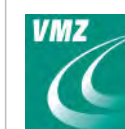
-  Bus
-  Straßenbahn
-  S-Bahn
-  Regionalbahn

-  ÖPNV-Netz
-  Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\mi\Bel25_SzZ_OV.WOR - bk



LK Argus
Berlin - Hamburg - Kassel



Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Belastungsänderung im
ÖPNV-Netz
Basisszenario 2025
gegenüber 2010

Anzahl Personen an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]



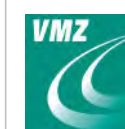
- Basisszenario
- Zunahme Basisszenario gegenüber 2010
- Abnahme Basisszenario gegenüber 2010

- ÖPNV-Netz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\m\di_Bel10_SzB_OV.WOR - bk



LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel



Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Belastungsänderung im
ÖPNV-Netz 2025 - Szenario
Fortschreibung VEP 2001
gegenüber Basisszenario -

Anzahl Personen an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]



- Basisszenario
- Zunahme Umsetzungs-
gegenüber Basisszenario
- Abnahme Umsetzungs-
gegenüber Basisszenario

- ÖPNV-Netz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\di_Bel25_SzB_SzU_OV.WOR - bk

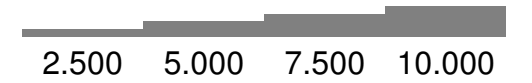




Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Belastungsänderung im
ÖPNV-Netz 2025 - Szenario
Nachhaltige Mobilität
gegenüber Basisszenario

Anzahl Personen an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]



- Basisszenario
- Zunahme Szenario Nachhaltige Mobilität gegenüber Basisszenario
- Abnahme Szenario Nachhaltige Mobilität gegenüber Basisszenario

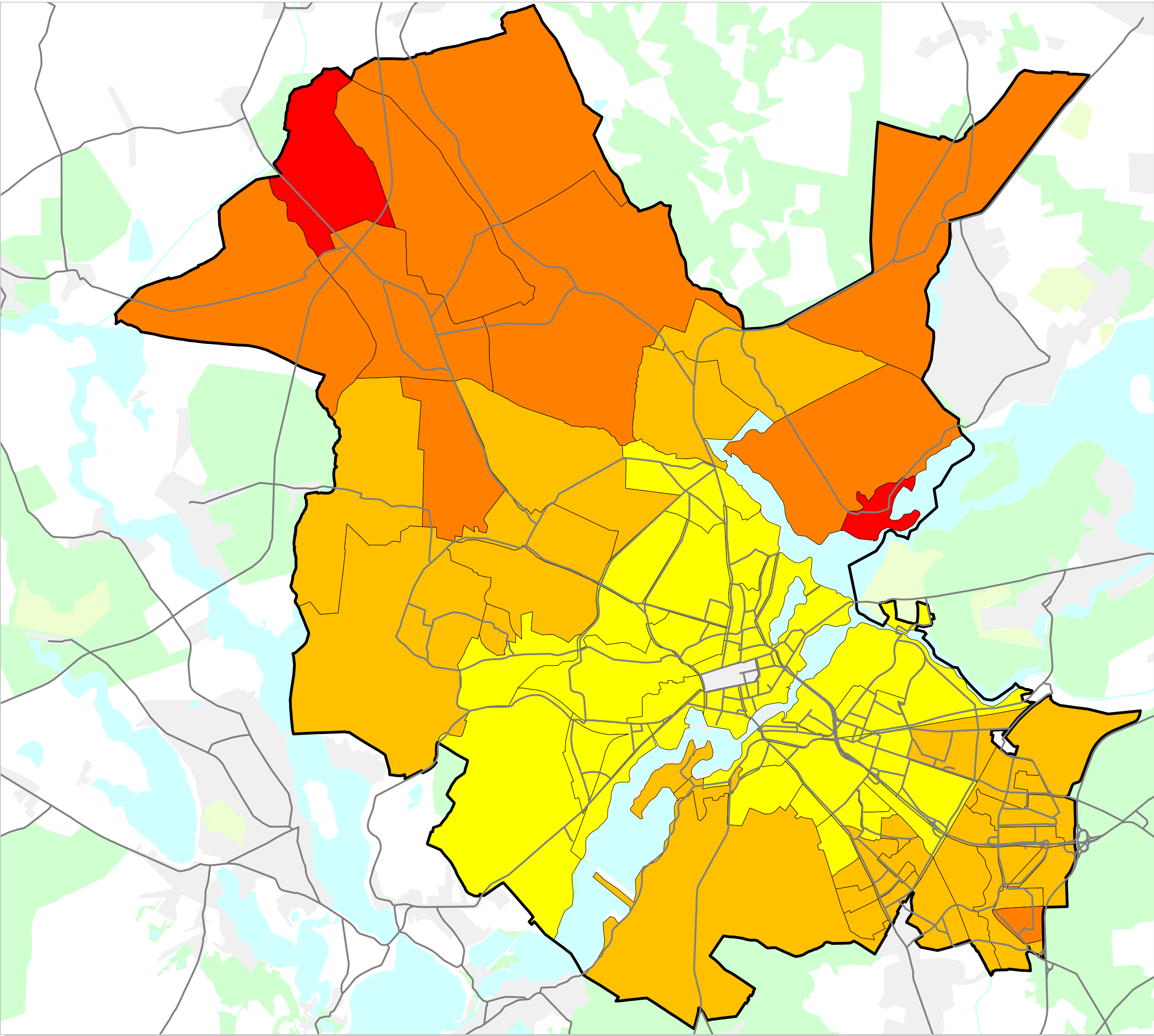
- ÖPNV-Netz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\di_Bel25_SzB_SzZ_OV.WOR - bk





Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Erreichbarkeit der Potsdamer
Innenstadt im Hauptverkehrs-
straßennetz 2025 -Szenario
Nachhaltige Mobilität -

Mittlere IV-Reisezeit

einschl. Zugangs-, Parksuch- und Abgangszeiten

- unter 15 Minuten
- 15 bis unter 20 Minuten
- 20 bis unter 25 Minuten
- 25 bis unter 30 Minuten
- 30 bis unter 35 Minuten
- 35 Minuten und länger

— Hauptverkehrsstraßennetz

⬡ Stadtgrenze Potsdam

⬡ Statistische Bezirke

Grundlagen:
- VISUM-Modell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\RZ25_SzZ_IV_Innenstadt.WOR - bk



LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel









Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Erreichbarkeit der Potsdamer
Innenstadt im ÖPNV-Netz
2025 - Szenario
Nachhaltige Mobilität -

Mittlere ÖV-Reisezeit

einschl. Zugangs-, Warte- und Abgangszeiten


-  unter 15 Minuten
-  15 bis unter 20 Minuten
-  20 bis unter 25 Minuten
-  25 bis unter 30 Minuten
-  30 bis unter 35 Minuten
-  35 Minuten und länger

 Busnetz

 Straßenbahnnetz

 Schnellbahnnetz

 Stadtgrenze Potsdam

 Statistische Bezirke

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\RZ25_SzZ_OV_Innenstadt.WOR - bk



LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel

Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Lärmbelastung Tag im Haupt-
verkehrsstraßennetz 2025
- Szenario Nachhaltige Mobilität -
(Kfz und Straßenbahn)

**Lärmmittelungspegel
an der Bebauung**

- bis 55 dB(A)
- über 55 bis 60 dB(A)
- über 60 bis 65 dB(A)
- über 65 bis 70 dB(A)
- über 70 bis 75 dB(A)
- über 80 dB(A)

— Hauptverkehrsstraßennetz

- Erläuterungen:
1. Dargestellt sind die durch den Kfz- und Straßenbahnverkehr eines Straßenabschnittes an den vorhandenen straßenbegleitenden Gebädefassaden verursachten Mittelungspegel in Farbklassen von 5 dB(A).
 2. Im Nahbereich (bis 100 m Abstand) von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen errechnet sich der Beurteilungspegel aus dem dargestellten Mittelungspegel und einem entfernungsabhängigen "Ampelzuschlag" von 1...3 dB(A) gemäß RLS 90. In den übrigen Bereichen ist der Beurteilungspegel gleich dem Mittelungspegel.
 3. Der dargestellte Mittelungspegel stellt einen repräsentativen Mittelwert der Lärmbelastung für den jeweiligen Straßenabschnitt - differenziert nach Straßenseite - dar.
 4. Die Geräuschbelastung wurde auf der Grundlage der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (Kfz) im Sinne der RLS 90 und der Schall 03 berechnet.
 5. Die Mittelungspegel an einer Straße enthalten keine Immissionsanteile anderer Straßen oder weiterer relevanter Lärmquellen.
 6. Im Bereich von Einmündungen oder Kreuzungen sind die Immissionsanteile der einmündenden bzw. kreuzenden Straße nicht enthalten. Bis zu einer Tiefe, die etwa dem Bebauungsabstand der betrachteten Straße entspricht, ist zu prüfen, ob die Immissionsanteile der kreuzenden bzw. einmündenden Straße den Mittelungspegel erhöhen.

Grundlagen:
- VMZ-Netz, VISUM-Netzmodell 2025, VMZ
- Lärmberechnung IVU Umwelt GmbH

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305.AKZ10147\Bearbeitung\im\Lr_T_25SzZ.WOR - bk

Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

Lärmbelastung Nacht im Haupt- verkehrsstraßennetz 2025 - Szenario Nachhaltige Mobilität - (Kfz und Straßenbahn)

Lärmittelungspegel an der Bebauung

- bis 45 dB(A)
- über 45 bis 50 dB(A)
- über 50 bis 55 dB(A)
- über 55 bis 60 dB(A)
- über 60 bis 65 dB(A)
- über 65 bis 70 dB(A)

— Hauptverkehrsstraßennetz

- Erläuterungen:
1. Dargestellt sind die durch den Kfz- und Straßenbahnverkehr eines Straßenabschnittes an den vorhandenen straßenbegleitenden Gebäudefassaden verursachten Mittelungspegel in Farbklassen von 5 dB(A).
 2. Im Nahbereich (bis 100 m Abstand) von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen errechnet sich der Beurteilungspegel aus dem dargestellten Mittelungspegel und einem entfernungsabhängigen "Ampelzuschlag" von 1...3 dB(A) gemäß RLS 90. In den übrigen Bereichen ist der Beurteilungspegel gleich dem Mittelungspegel.
 3. Der dargestellte Mittelungspegel stellt einen repräsentativen Mittelwert der Lärmbelastung für den jeweiligen Straßenabschnitt - differenziert nach Straßenseite - dar.
 4. Die Geräuschbelastung wurde auf der Grundlage der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (Kfz) im Sinne der RLS 90 und der Schall 03 berechnet.
 5. Die Mittelungspegel an einer Straße enthalten keine Immissionsanteile anderer Straßen oder weiterer relevanter Lärmquellen.
 6. Im Bereich von Einmündungen oder Kreuzungen sind die Immissionsanteile der einmündenden bzw. kreuzenden Straße nicht enthalten. Bis zu einer Tiefe, die etwa dem Bebauungsabstand der betrachteten Straße entspricht, ist zu prüfen, ob die Immissionsanteile der kreuzenden bzw. einmündenden Straße den Mittelungspegel erhöhen.

Grundlagen:
- VMZ-Netz, VISUM-Netzmodell 2025, VMZ
- Lärmberechnung IVU Umwelt GmbH

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\lr_N_25SzZ.WOR - bk



Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

Zahl der Tage mit Grenzwert- überschreitung für Feinstaub (PM10) im Hauptverkehrs- straßennetz 2025 - Szenario Nachhaltige Mobilität -

Anzahl Tage

- 35 und mehr
- 30 bis unter 35
- 25 bis unter 30
- 12 bis unter 25
- unter 12

- Hauptverkehrsstraßennetz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ
- Luftschadstoffberechnung IVU Umwelt GmbH

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\PM10_25_SzB_TMW.WOR - pk





Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

Luftschadstoffimmission Stickstoffdioxid (NO₂) im Hauptverkehrsstraßennetz 2025 - Szenario Nachhaltige Mobilität-

Jahresmittelwert in µg/m³

- 40 und mehr
- 35 bis unter 40
- 30 bis unter 35
- 25 bis unter 30
- 20 bis unter 25
- unter 20

- Hauptverkehrsstraßennetz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ
- Luftschadstoffberechnung IVU Umwelt GmbH

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\NO2_25_SzB_JMW.WOR-pk



Szenario Nachhaltige Mobilität 2025 - Zielnetz ÖPNV -








- Bus Bestand
- Straßenbahn Bestand
- Straßenbahn Planung (einschl. Varianten)
- S-Bahn Bestand
- Regionalbahn Bestand
- ÖPNV-Spuren Bestand
- ÖPNV-Spuren Planung
- Trassenfreihaltung ÖPNV
- P+R-Parkplatz Bestand
- P+R-Parkplatz Planung
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- ÖPNV-Netz ViP, 2008
- Maßnahmen ViP

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Zielnetz25_OV.WOR - bk

Szenario Nachhaltige Mobilität 2025 - Zielnetz Straßenverkehr -

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- übriges Hauptverkehrsstraßennetz
- Bestand
- - - Planung
- ⋯⋯⋯ Rückbau bzw. Abhängung
-  Knoten-LSA
-  Fußgänger-LSA
-  ÖPNV-LSA
-  signalisierte Bahnübergänge
-  P+R-Parkplatz Bestand
-  P+R-Parkplatz Planung
-  Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- Netzmodell VMZ
- Maßnahmen Stadtverwaltung Potsdam

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Zielnetz25_IV.WOR - bk



öffentlich

Betreff:

Planungsworkshop Verkehrssituation in Eiche und Golm

Einreicher: Fraktion SPD

Erstellungsdatum 18.10.2011

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
02.11.2011	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		X

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Landeshauptstadt Potsdam führt nach Vorlage der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr (STEK V) im 1. Quartal 2012 unter Einbeziehung der Ortsbeiräte einen Planungsworkshop für die Ortsteile Eiche und Golm durch.

Im Rahmen des Planungsworkshops sollen insbesondere die optimale Erschließung des Wohngebietes „Altes Rad“ durch den ÖPNV, die Fragen zur Bewältigung der Pendlerströme zu den verschiedenen Verkehrszeiten und das LKW-Führungskonzept geklärt werden. Grundlage für die Durchführung des Planungsworkshops ist der Verzicht auf weitere Planungen hinsichtlich einer Erschließung Eiches und Golms mit der Straßenbahn (Beschluss zum STEK V).

gez. M. Schubert
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

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:

Nach Aussagen der Stadtverwaltung wird in der Fortschreibung des STEK V die Erschließung von Eiche und Golm durch einen Straßenbahnanschluss in Verlängerung der Linie über Charlottenhof hinaus planerisch vorgesehen. Der Planungsworkshop soll die konstruktive Debatte zur Entwicklung alternativer ÖPNV-Lösungen für Eiche/Golm gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern sichern.



öffentlich

Betreff:
Verkehrslösung 2020

Einreicher: Fraktionen SPD, CDU/ANW

Erstellungsdatum 08.02.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
07.03.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		X

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert der Stadtverordnetenversammlung auf der Grundlage des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr einen Vorschlag für die Erarbeitung einer Bürgerbefragung vorzulegen, welche vor dem Hintergrund der bestehenden Restriktionen durch die Lage der Stadt an der Havel und dem Vorhandensein von zwei Havelübergängen eine Entscheidung zwischen zwei Entwicklungsszenarien ermöglicht:

1. Verkehrsvermeidungsstrategien im motorisierten Individualverkehr entsprechend dem Szenario „Nachhaltige Mobilität“ des StEK Verkehr
2. Notwendigkeit eines dritten Havelübergangs entsprechend dem Szenario „Fortschreibung“ des StEK Verkehr

gez. M. Schubert
Fraktionsvorsitzender

gez. M. Schröder
Fraktionsvorsitzender

Fortsetzung des Beschlusstextes auf S. 3

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:
Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

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:

Die Diskussion über die Notwendigkeit eines dritten Havelübergangs beschäftigt die Stadt seit zwanzig Jahren immer wieder. Das zu erwartende Wachstum der Stadt und ihrer Bevölkerung, sowie die bestehende Verkehrssituation machen langfristige Planungen notwendig die einer breiten Legitimation der Potsdamer Bevölkerung bedarf. Mit dem Antrag soll zum einen die Grundlage für eine objektive Begutachtung zur Schaffung einer Entscheidungsvoraussetzung, sowie die Grundlage für eine breite Bürgerbeteiligung bei der Entscheidung gelegt werden.

Damit soll eine größtmögliche Legitimierung des am Ende stehenden Beschlusses geschaffen werden. Dies wird vorgeschlagen, da nicht erst nach den Diskussionen um das Bahnprojekt Stuttgart 21 und um die Flugrouten des neuen Flughafens BER in Brandenburg und Berlin, Großprojekte in der Stadtentwicklung in ihrer Erarbeitung zumeist höchst umstritten sind.

Auch die Potsdamer Erfahrungen bei der Wiederannäherung an die historische Mitte und insbesondere bei der Wiedererrichtung des Potsdamer Stadtschlusses haben gezeigt, dass es bei Großprojekten dieser Dimension darauf ankommt, nicht nur auf die planerische Seite des Projektes, sondern auch auf die Vermittlung des Projektes Augenmerk zu legen. Ziel ist eine Entscheidung mit hoher Legitimierung in der Bevölkerung.



öffentlich

Betreff:
Stadtbildpflege

Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 09.01.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
25.01.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		X

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, eine Prüfung des Ausbaus technischer Infrastruktur wie der Straßenbahnleitung und der Stadtmöblierung unter dem Aspekt der Stadtbildpflege zu veranlassen.

gez. Saskia Hüneke
Fraktionsvorsitzende

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

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 Ausbau der massiven Oberleitungsmasten der Straßenbahn zeigt in Babelsberg bereits eine gravierende Veränderung des Straßenbildes, die nicht unbedacht eingeführt werden sollte.



öffentlich

Betreff:

Ökologische Baubegleitung bei Straßenbaumaßnahmen

Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 01.02.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
07.03.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		X

Beschlussvorschlag: Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bei Tiefbaumaßnahmen in der Landeshauptstadt Potsdam eine ökologische Baubegleitung bei Straßenausbau- bzw. umbaumaßnahmen einzuführen.

Dabei sind als Richtlinien und Regeln zur Durchführung einer ökologischen Baubegleitung mehrere Quellen (BNatSchG, PBaumSchVO, RAS- LP 4, ZTV- Baumpflege, DIN 18920, etc.) zu beachten. Die fachgerechte Anwendung dieser Regeln und ihre korrekte Durchführung sollte durch (ö.b.u.v.) Sachverständige sichergestellt werden. Dabei sind Angaben zur Vitalität, Verkehrssicherung, Erhaltungswürdigkeit und zu Kostenvergleichen vor einem Fällantrag grundsätzlich dem Ausschuss für Klima, Ordnung, Umwelt und ländliche Entwicklung (KOUL) zum Einvernehmen vorzulegen.

Ziel einer ökol. Baubegleitung ist der Erhalt von Bäumen oder des Alleecharakters von Straßen unter Berücksichtigung der notwendigen Belange der Baumaßnahmen. Dazu ist ein Maßnahmenpaket erforderlich, welches den Akteuren ein fachgerechtes Vorgehen ermöglicht.

Der Stadtverordnetenversammlung ist im Mai 2012 ein Muster-Leistungsverzeichnis vorzulegen.

gez. Saskia Hüneke
Fraktionsvorsitzende

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:
Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

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:

Von Straßenbaumaßnahmen gehen oft Gefahren für den Bestand der Straßenbäume aus. Durch Grabungsarbeiten verursachte unbemerkte Wurzelbeschädigungen mit der Folge von Pilzschäden und langfristiger Gefährdung der Verkehrssicherheit können aufgrund geringer Kontrollkapazitäten der Verwaltung nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Vorsorglich werden deshalb bei bestimmten Straßenbauvorhaben Bäume gefällt und durch Jungbäume ersetzt. Aufgrund dessen kommt es zu erheblichen Protesten, Demonstrationen und Ablehnung durch die Anwohner.

Stattdessen könnte durch eine ökologische Baubegleitung die Gefahr von Schäden am Wurzelwerk vermindert bzw. durch eine verstärkte kontrollierende Baubegleitung eher erkannt und nach den Regelwerken versorgt werden. Das ließe die Beibehaltung des alten Baumbestandes bei den Baumaßnahmen zu, das Erscheinungsbild und die klimarelevante Wirksamkeit stadtbildprägender Bäume und Straßenalleen könnten sichergestellt werden.



öffentlich

Betreff:
Tourismusbuskonzept

Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 15.02.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
07.03.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		X

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, das in der Begründung geschilderte Tourismusbuskonzept prüfen zu lassen.

Der Stadtverordnetenversammlung ist im September 2012 Bericht zu erstatten.

gez Saskia Hüneke
Fraktionsvorsitzende

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:
Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

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

Das Tourismusbuskonzept soll dazu beitragen, dass die Emissionsbelastung der Stadt durch den Tourismusbusverkehr verringert und zugleich die breitere Erschließung des Stadtgebietes und der Sehenswürdigkeiten von Potsdam attraktiver wird.

In der gegenwärtigen Praxis durchqueren die Tourismusunternehmen mit ihren Reisebussen, meist aus Berlin kommend, ausschließlich die Stadt und fahren die verschiedenen Parkplätze der Schlösser bzw. Schlossanlagen an. Dabei erzeugen sie eine hohe Emissionsbelastung, ihr Besuch findet wirtschaftlich kaum Niederschlag in der Stadt, auch das Erlebnis der Stadt bleibt meist punktuell. Zur Lösung dieses Problems hat die Nachbarschaftsinitiative am Neuen Garten e. V., die besonders durch die Auswirkungen betroffen ist, folgende konzeptionelle Ansätze zur Diskussion gestellt:

Ausgangspunkt ist dabei, dass Stadt und Schlösserstiftung zur Zeit aufgrund des steigenden Bustourismus die Busparkplätze an den touristischen Brennpunkten

ausbauen. Diese sollen in Zukunft, umso bequemer durch Tourismusbusse angefahren und frequentiert werden können. Aber genau diese höhere Frequenz soll nach dem im Folgenden dargestellten Konzept verhindert bzw. eingeschränkt werden und zwar unter Nutzung der vorhandenen und jetzt ausgebauten Parkplätze.

Nach diesem Konzept fahren die schweren, lauten Touristenbusse keine Runden mehr durch die Stadt, sondern steuern den ersten, noch freien Parkplatz funkgesteuert an und bleiben dort ohne Gebühr stehen! Ein weiteres Ansteuern der übrigen Busparkplätze wäre zwar möglich, wäre aber mit spürbaren Gebühren verbunden: z.B. pro weiteren Parkplatz 50,00€, was bei weiteren zwei Parkplätzen 100,00€ und im Monat über tausend € zusätzliche Belastung für die Busunternehmen bedeuten kann. Um das zu vermeiden, steigen die Touristen bei dem ersten Halt ihres Busses aus, was wegen der Sehenswürdigkeit ohnehin geschehen würde und steigen nun in einen leichten, in Zukunft Elektro-Stadtbus um, der im permanenten Rundverkehr alle Potsdamer Sehenswürdigkeiten abfährt.

Die Touristen haben vorab, zusammen mit dem Ausflug nach Potsdam ein Touristenticket erworben, das es Ihnen ermöglicht als Gruppe, oder Individualisten an beliebigen Haltestellen aus, oder wieder einzusteigen. Zum Schluss wäre nach einer vorher verabredeten Zeit der Ausgangspunkt mit dem jeweiligen Touristenbus wieder erreicht, der dann auf kürzestem Weg Potsdam wieder verlässt.

Diese Rundfahrt durch das nördliche Potsdam kann durch eine "Acht" mit dem Kreuzungspunkt Potsdamer Hauptbahnhof ergänzt werden, wodurch dann die Attraktionen im Süden und Osten von Potsdam, bzw. dem Süd-Westen von Berlin erreichbar sind: Babelsberger Schloss, Filmstudios, Wannsee und Schloss Glienicke. Dieser Rundverkehr als Kreis bzw. Acht wäre auch für die S-Bahn-Touristen förderlich. Durch die Möglichkeit beliebig ein- und auszusteigen, sollen die Touristen animiert werden, sich in einem Café, oder zu einem kurzen Einkauf in der Stadt aufzuhalten. Die

Fahrer der Touristenbusse hätten in der Zwischenzeit die Möglichkeit einer Erholungspause. Die Rundfahrlinie wäre für die Potsdamer ebenfalls nutzbar.



Betreff:

öffentlich

**Billigung der Abwägung und Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 65
"Ruinenbergkaserne"**

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung	Erstellungsdatum	19.03.2012
	Eingang 902:	19.03.2012
	4/46	

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.04.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Das Abwägungsergebnis der Stellungnahmen zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes Nr. 65 „Ruinenbergkaserne“ (Anlage 3)
2. Der Bebauungsplan Nr. 65 „Ruinenbergkaserne“ wird gem. §10 Abs. 1 BauGB als Satzung beschlossen und die dazugehörige Begründung gebilligt (Anlage 1 und 2).

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmen- mehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:
Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

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.)

Der Bebauungsplan dient der Schaffung von Baurechten, die Finanzierung des Bebauungsplanverfahrens erfolgt aus dem Treuhandvermögen des Entwicklungsträgers Bornstedter Feld.

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Begründung:

Die Planung hat klimatische Umweltauswirkungen, dies ist auf die Versiegelung und den damit verbundenen Vegetationsverlust zurückzuführen. Die Auswirkungen können durch Baumpflanzungen reduziert werden. Darüber hinaus werden in größerem Umfang Flächen für Ausgleichsmaßnahmen im Volkspark Bornstedter Feld geschaffen.

Hinweis zur Gliederung der Beschlussvorlage:

In den Unterlagen die den Stadtverordneten vorliegen, sind als Anlage enthalten:

- Anlage 1: Kurzeinführung (2 Seiten)
- Anlage 2: Begründung zum Bebauungsplan mit Planzeichnung
- Anlage 3: Ergebnis der Abwägung und Stellungnahmen

Anlage 1

1. Kurzeinführung zur Beschlussvorlage

- Billigung des Abwägungsergebnisses und
- Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 65 „Ruinenbergkaserne“

1.1 Anlass und Ziel

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 10.01.1996 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 65 „Ruinenbergkaserne“ beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss wurde im Amtsblatt Jahrgang 7, Nr. 1/96 ortsüblich bekannt gemacht. Das Plangebiet mit einer Fläche von ca. 9 ha liegt innerhalb des städtebaulichen Entwicklungsbereichs Bornstedter Feld. In einem städtebaulichen Entwicklungsbereich sind gem. § 165 Abs. 1 BauGB Bebauungspläne aufzustellen, mit dem B-Plan Nr. 65 „Ruinenbergkaserne“ kommt die Landeshauptstadt Potsdam dieser Verpflichtung nach. Der Bebauungsplan Nr. 65 dient der planungsrechtlichen Sicherung der städtebaulichen Entwicklung und Erschließung der Ruinenbergkaserne.

Das Bebauungskonzept der Ruinenbergkaserne verbindet zum einen den Erhalt und die zivile Nachnutzung der historisch wertvollen denkmalgeschützten Bestandsgebäude sowie die das historische Raumgefüge ergänzende Neubebauung unter Wahrung der prägenden Freiraumstrukturen. Die Lage der Ruinenbergkaserne zwischen An der Einsiedelei, Schlegelstraße und Pappelallee ist um 1840 durch das Gestaltungskonzept von P. J. Lenne bestimmt worden, das unter anderem auch die Grünzüge, die sogenannten „Bandparks“, entlang der Schlegelstraße und des Voltairwegs beinhaltet. Der Bandpark entlang der Schlegelstraße liegt nicht innerhalb des Geltungsbereichs, die Freiflächen innerhalb des Bebauungsplanes wurden als Reit- und Exerzierplätze genutzt und waren nicht Bestandteil der Bandparks.

Das erste Entwicklungskonzept sah eine Zweiteilung der Gesamtanlage vor, mit der Festsetzung eines Mischgebiets (MI) im nördlichen Stallgeviert, das Mannschaftsgebäude im Süden, das nördlich angrenzende Stallgebäude und das südliche Stallgeviert im Mittelabschnitt wurden als allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt. Für die Baugebiete WA 2.1 (geteilt in Heizhaus und Neubaufäche) und MI wurde im ersten und dritten Quartal 2007 ein Interessenbekundungsverfahren durchgeführt. Im Ergebnis konnte nur von einem geringen Interesse an der Ansiedlung wohnverträglicher Gewerbenutzung ausgegangen werden. Um die Entwicklungsperspektiven für die Ruinenbergkaserne zu präzisieren und Zweifel hinsichtlich der Zweckbestimmung eines Mischgebiets (MI) auszuräumen, wurde der nördliche Bereich als ein allgemeines Wohngebiet (WA) umgeplant (Beschluss SVV vom 04.06.2008, Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 13 vom 31.07.2008).

Bei der Gesamtlärmbelastung des Plangebietes spielt der Straßenverkehr eine erhebliche Rolle. Insbesondere von der nördlich angrenzenden Pappelallee gehen erhebliche Verkehrsemissionen aus. Die Immissionen wurden im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung für ausgewählte Punkte im Geltungsbereich berechnet. Im Ergebnis werden die Grenzwerte der 16. BImSchV an den

Nordfassaden entlang der Pappelallee überschritten. Dementsprechend erfolgte die Anpassung der Begründung und der textlichen Festsetzungen um Maßnahmen zum Immissionsschutz.

1.2 Beteiligungsverfahren und Abwägungsergebnisse

Gem. §3 und 4 BauGB wurden zum Bebauungsplan Nr. 65 „Ruinenbergkaserne“ folgende Beteiligungsverfahren durchgeführt:

Die öffentliche Auslegung des Entwurfs unter Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Stadtämter erfolgte erstmalig im Zeitraum vom 07.11.2005 bis zum 07.12.2005 und erneut vom 17.07.2006 bis zum 18.08.2006.

In der Abwägung der Stellungnahmen wurden Bedenken des Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum sowie der Stiftung Preußische Schlösser Gärten hinsichtlich der Festsetzung eines nordöstlichen Baufeldes formuliert, da die trichterförmige Aufweitung des Grünzuges zwischen Pappelallee und Schlegelstraße mit einer Bebauung (WA 4) verloren gehen würde. Den Bedenken wurde gefolgt und die Planzeichnung geändert, die Grundzüge der Planung waren hiervon nicht berührt.

Eine vereinfachte Änderung gem. § 4a Abs. 3 BauGB mit Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit, der berührten Träger öffentlicher Belange und Behörden erfolgte mit Schreiben vom 25.01.2007; mit einer Frist von 4 Wochen zur Stellungnahme. Im Ergebnis der Abwägung führten die Stellungnahmen des Bereichs Umwelt und Natur zu redaktionellen Korrekturen, die Grundzüge der Planung waren hiervon nicht berührt.

Im Zuge der Änderungen bzw. planerischen Klarstellung von MI zu WA wurde die 2. Öffentliche Auslegung des Entwurfs vom 11.08. bis zum 15.09.2008 durchgeführt. Teile der Öffentlichkeit und das Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum Abt. Denkmalpflege lehnten die Festsetzung einer überbaubaren Grundstücksfläche im WA 3 nördlich des ehemaligen „Verheiratetenhauses“ als nicht denkmalverträglich ab. Den Stellungnahmen wurde im Ergebnis der Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegen- und untereinander nicht gefolgt, da die betreffende überbaubare Grundstücksfläche nicht Bestandteil des Bandparks ist und die trichterförmige Öffnung der Schlegelstraße zur Pappelallee nicht beeinträchtigt.

Der im August und September 2008 erneut ausgelegte Bebauungsplan wurde um konkrete textliche Festsetzungen zum Immissionsschutz ergänzt. Diese bezogen sich auf die Festsetzung von Lärmpegelbereichen und die darin einzuhaltenden bewerteten Schalldämmmaße; die Festsetzungen betrafen insbesondere das WA 4 an der Pappelallee. Das Landesumweltamt, RW 4.1 Immissionsschutz beurteilte diese Festsetzungen als nicht ausreichend; aufgrund der Verkehrsimmissionen der Pappelallee seien weitere Festsetzungen notwendig. Im Ergebnis der Abwägung wurden zusätzliche Festsetzungen zur Errichtung einer Lärmschutzwand an der Pappelallee, zur Ausrichtung von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen auf der von der Pappelallee abgewandten Seite zur Einrichtung von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder festverglaster Fenster in schutzbedürftigen Räumen sowie zur zeitlichen Abfolge der Realisierung von Gebäuden getroffen.

Vom 03.04. bis zum 05.05.2009 ist der Bebauungsplan 65 abschließend in einem vereinfachten Änderungsverfahren gem. § 13 BauGB geändert worden. Hierbei wurden die textlichen Festsetzungen zum Immissionsschutz präzisiert und um höhenbezogene Lärmpegelbereiche ergänzt, die sich nun an den konkreten Höhen der Bestandsgebäude und Neubaupotenzialen im WA 4 orientieren.

Hinweis: Reduzierung verkehrsbedingter Immissionen

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h in der Pappelallee im Bereich der Ruinenbergkaserne und des nördlich angrenzenden Schulneubaus (Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 42.2 „Kaserne Pappelallee“, 1. Änderung „Schul- und Hortstandort Pappelallee“) würde zu einer Verminderung der verkehrsbedingten Immissionen von 2-3db führen. Eine entsprechende Festsetzung kann innerhalb des Bebauungsplanes nicht erfolgen, jedoch ist angestrebt im Rahmen des Schulentwicklungskonzepts der Landeshauptstadt Potsdam und des Lärmaktionsplanes Stufe II eine Tempo 30 Regelung umzusetzen.

1.3 Flächennutzungsplan

Am 02.03.2006 hat die Stadtverordnetenversammlung die Aufstellung eines neuen Flächennutzungsplanes beschlossen. Der erste Entwurf hat vom 08.05. – 13.06.2008 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen. Aufgrund der Stellungnahmen zum ersten Entwurf und veränderter gesamtstädtischer Rahmenbedingungen erfolgte die Erarbeitung eines zweiten Entwurfs. Die erneute öffentliche Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 4a Abs. 3 BauGB erfolgte im Zeitraum vom 21. Juni bis zum 30. Juni 2010. Danach erfolgte Änderungen betrafen nicht das Plangebiet.

In den Darstellungen des Flächennutzungsplanes liegt das Plangebiet innerhalb einer Wohnbaufläche 1. Aus dieser Darstellung kann der Bebauungsplan Gemeinbedarfsflächen, Wohnbauflächen, Mischgebietsflächen und Gemeinschaftsflächen gemäß § 8 Abs. 2 BauGB entwickeln.

Anlagen:

Anlage 2: Begründung zum Bebauungsplan und Planzeichnung

Anlage 3: Ergebnis der Abwägung und Stellungnahme

**Bebauungsplan Nr. 65
"Ruinenberg-Kaserne"**

Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

WA Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO)

Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 1, § 16 BauNVO, § 23 BauNVO)

- iv Anzahl der Vollgeschosse als Höchstmaß (§ 20 BauNVO)
- 0,4 Grundflächenzahl GRZ (§ 19 BauNVO)
- GR 420 qm Grundfläche (§ 19 BauNVO)
- nur Hausgruppen zulässig (§ 22 BauNVO)
- nur Hausgruppen und Doppelhäuser zulässig (§ 22 BauNVO)
- PH 58,0 m u. NHN Bauhöhe (§ 23 Abs. 2 BauNVO)
- GR 57,0 m u. NHN Baugruppen (§ 23 Abs. 3 BauNVO)
- TH 54,0 m u. NHN Firsthöhe als Höchstmaß in m über NHN
- TH 54,0 m u. NHN Oberkante als Höchstmaß in m über NHN
- TH 54,0 m u. NHN Traufhöhe als Höchstmaß in m über NHN

Verkehrsflächen

- öffentliche Straßenverkehrsfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
- Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (öffentliche Parkplätze)
- Straßenbegrenzungslinie

Pflanzgebot

- Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)
- Pflanzgebot Baum (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)
- Erhaltunggebot Baum (§ 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB)

Sonstige Planzeichen

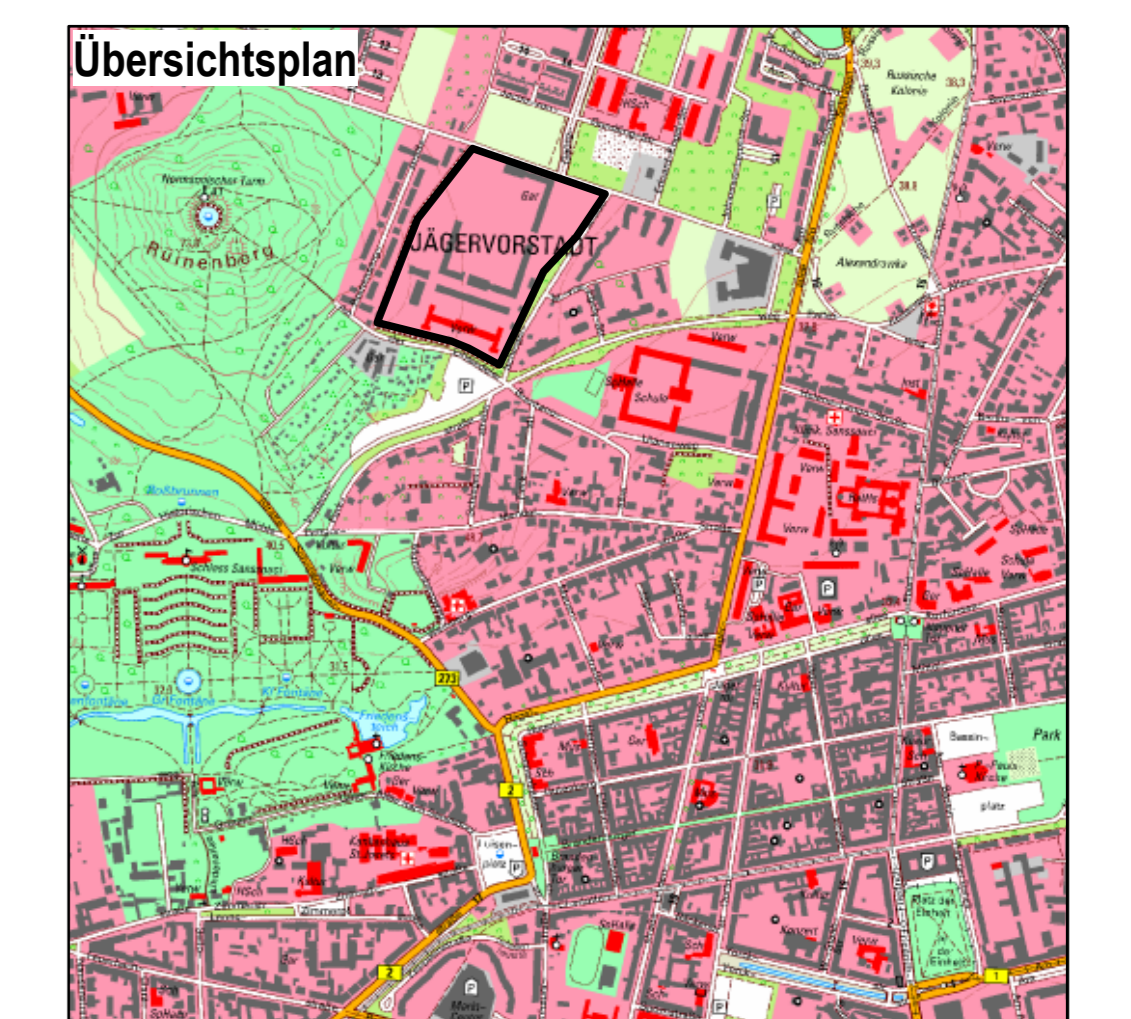
- St Flächen für Stellplätze (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)
- GTA Flächen für Gemeinschaftsstellplätze (§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB)
- TGA Flächen für Tiefgaragen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)
- N Flächen für Nebenanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB) mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten
- belastete Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans (§ 9 Abs. 7 BauGB)
- Abgrenzung unterschiedlicher Vollgeschosse, Bauweisen und Maße baulicher Nutzungen (§ 16 Abs. 5 BauNVO)
- Waldans als Dachform (§ 81 Abs. 1 Nr. 1 BbgBO)
- Flächen für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Lärmschutzwand)

Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 Tag, v = 50 km/h

- Lärmpegelbereich I
- Lärmpegelbereich II
- Lärmpegelbereich III
- Lärmpegelbereich IV
- Lärmpegelbereich V
- Lärmpegelbereich VI
- Immissionsort

Nachrichtliche Übernahmen

- Einzeleinlage, die dem Denkmalschutz unterliegt (§ 9 Abs. 6 BauGB)
- Denkmalbereich (§ 9 Abs. 6 BauGB)



Maßstab 1:1000 (im Original)

Stand: Dezember 2011

Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Stadterneuerung
14461 Potsdam www.potsdam.de

Textliche Festsetzungen

Art und Maß der baulichen Nutzung

1. Im Allgemeinen Wohngebiet sind die gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen nicht störenden Handwerksbetriebe nicht zulässig; von den gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO allgemein zulässigen Anlagen für sportliche Zwecke sind nur gedeckte Anlagen zulässig. Auch die nach § 4 Abs. 3 Nr. 4 und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen sind nicht zulässig (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO).
2. Als zulässige Firsthöhe werden für jedes Bestandsgebäude die jeweiligen Bestandshöhen festgesetzt; diese dürfen ausnahmsweise jeweils um bis zu 1,0 m überschritten werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO).
3. Bei der Ermittlung der zulässigen Grundfläche darf im Allgemeinen Wohngebiet WA 1, mit Ausnahme des Allgemeinen Wohngebiets WA 1.8, durch die Flächen von Stellplätzen mit ihren Zufahrten, Wegen und Gebäuden als Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, die festgesetzte Grundfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 0,6 überschritten werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO).
4. Bei der Ermittlung der zulässigen Grundfläche darf im Allgemeinen Wohngebiet WA 1.8 die festgesetzte Grundfläche durch die Flächen der Tiefgarage und von Stellplätzen mit ihren Zufahrten sowie von Wegen bis zu einer Grundflächenzahl von 0,7 überschritten werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO).

Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

5. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.1, WA 1.6, WA 1.7, WA 1.8, WA 2.1 (hier nur die ehemalige Beschäftigtenzeile), WA 2.3, WA 3 und WA 4 (hier nur die nördliche Stallflügel und die nördliche Reithalle) ist für bauliche Anlagen ein Vortreten von Terrassen bis zu einer Länge von jeweils 4,0 m und einer Tiefe bis zu 3,0 m sowie Balkonen und Freitreppen bis zu einer Länge von jeweils 3,5 m und einer Tiefe bis zu 2,0 m zu den Baulinien bzw. Baugrenzen zulässig. Die Gesamtlänge der Balkone und Freitreppen darf insgesamt 30 % der jeweiligen Gebäudelänge je Vollgeschoss nicht überschreiten (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO).
6. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1.8 ist ausnahmsweise für das südliche Gebäude (Mannschaftsgebäude) ein Vortreten von baurechtlich erforderlichen Anbauten wie Freitreppen und Treppenhäusern bis zu einer jeweiligen Länge von 4,0 m und einer Tiefe bis zu 4,0 m zulässig (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO).
7. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 4 ist zwischen den Punkten O2 und P1 die Errichtung einer 2,3 m hohen Mauer zulässig. Die Mauer muss an den Punkten O2 und P1 an die Lärmschutzwand in den Flächen mit den Umgränzungen O1, O2, O3, O4, O5, O6, O1 sowie P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P1 anbinden. Diese Mauer gilt nicht als Einfriedung im Sinne der integrierten örtlichen Bauvorschrift Nr. 25 (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 5 Satz 2 BauNVO).

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte, Stellplätze und Nebenanlagen

8. Die Flächen a und b sind mit einem Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit, einem Fahrrecht zu Gunsten der Anlieger der angrenzenden Baugrundstücke sowie einem Leitungsrecht zu Gunsten der zuständigen Versorgungsträger zu belasten. Inmitten der Fläche b, die insgesamt ein Querschnitt von 7,0 m aufweist, darf die zu versorgende Fläche nur eine Profiltiefe von 3,0 m einnehmen.
9. Die Flächen c, d und e1 bis e6 sind mit einem Leitungsrecht zu Gunsten der zuständigen Versorgungsträger zu belasten (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB).
10. In den Allgemeinen Wohngebieten, mit Ausnahme der Allgemeinen Wohngebiete WA 2.2, WA 3 und WA 4, sind Stellplätze nur in den überbaubaren Grundstücksflächen sowie den „St“ bzw. „GSt“ und „TGA“ gekennzeichneten Flächen zulässig. Garagen und Carports sind nicht zulässig. In den Allgemeinen Wohngebieten, mit Ausnahme der Allgemeinen Wohngebiete WA 2.2, WA 3 und WA 4, sind Gebäude als Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO nur in den überbaubaren Grundstücksflächen sowie den festgesetzten Flächen N1 – N5 zulässig (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 4 BauGB i.V.m. § 12 Abs. 6, § 14 Abs. 1 und § 23 Abs. 5 BauNVO).
11. Die Gemeinschaftsstellplatzanlage GSt 1 ist in den Baugrundstücken im Allgemeinen Wohngebiet WA 1.1 und die Gemeinschaftsstellplatzanlage GSt 2 dem Allgemeinen Wohngebiet WA 1.7 zugeordnet (§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB).

Immissionsschutz

12. Im Lärmpegelbereich VI müssen die Außenbauteile einschließlich der Fenster an der Fassade von Außenbalkonen in Wohnungen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß (R_w) nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 50 dB sowie an der Fassade von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß (R_w) nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 45 dB aufweisen. Im Lärmpegelbereich V müssen die Außenbauteile einschließlich der Fenster an der Fassade von Außenbalkonen in Wohnungen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß (R_w) nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 45 dB sowie an der Fassade von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß (R_w) nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 40 dB aufweisen. Im Lärmpegelbereich IV müssen die Außenbauteile einschließlich der Fenster an der Fassade von Außenbalkonen in Wohnungen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß (R_w) nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 40 dB sowie an der Fassade von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß (R_w) nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 35 dB aufweisen. Im Lärmpegelbereich III müssen die Außenbauteile einschließlich der Fenster an der Fassade von Außenbalkonen in Wohnungen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß (R_w) nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 30 dB sowie an der Fassade von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß (R_w) nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 30 dB aufweisen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB).
13. Auf den Flächen mit den Umgränzungen O1, O2, O3, O4, O5, O6, O1 sowie P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8 P1 ist eine 2,3 m hohe Lärmschutzwand (gemessen über der nächstgelegenen festgesetzten Höhe der Fahrbahnkante der Pappelallee) entlang der Straßenbegrenzungslinie der Pappelallee zu errichten und im Bereich der Flächenabschnitte die die Punkte O3/O4 sowie P1/P8 umfassen, an die Gebäude anzuschließen. Bei gleichwertigen Maßnahmen an der Fassade (z.B. Einbau festverglasteter, zur Pappelallee ausgeachter Fenster in schutzbedürftigen Räumen i.S.d. DIN 4109) kann auf die Lärmschutzwand verzichtet werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB).
14. Schutzbedürftige Räume (Außenbalkonräume) i.S.d. DIN 4109 in Bereichen mit deutlicher Überschreitung der Orientierungsgerichte der DIN 18005 (über 3 dB) sind auf der Pappelallee abgewandten Seite auszurichten. Alternativ ist der Einbau festverglasteter Fenster in schutzbedürftigen Räumen und der Einbau schalldämmten Lüftungseinrichtungen zulässig (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB).
15. In Schlaf- und Kinderzimmern, deren zum Lüften zu öffnende Fenster im Bereich von Nachtbeurteilungspegeln über 50 dB(A) liegen und die über kein zweites zum Lüften zu öffnendes Fenster auf der der Pappelallee abgewandten Seite des selben Raumes verfügen, sind schalldämmten Lüftungseinrichtungen vorzusehen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB).
16. Die den Innenhof des nördlichen Stallflügels umgebende Bebauung (nordwestlicher Stallflügel mit Anbau an die nördliche Reithalle) ist zeitlich vor der Neubebauung im Innenhof zu realisieren, es sei denn die Lärmschutzwand, in der Fläche mit der Umgränzung O1, O2, O3, O4, O5, O6, O1 ist hergestellt (§ 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB).
17. Ausnahmsweise kann eine Unterschreitung der festgesetzten Schalldämmmaße zugelassen werden, wenn im Baugenehmigungsverfahren ein geringerer Außenlärmpegel nachgewiesen wird, als im Bebauungsplan angenommen oder durch andere gleichwertige Maßnahmen die Anforderungen an den Immissionsschutz erfüllt werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB).

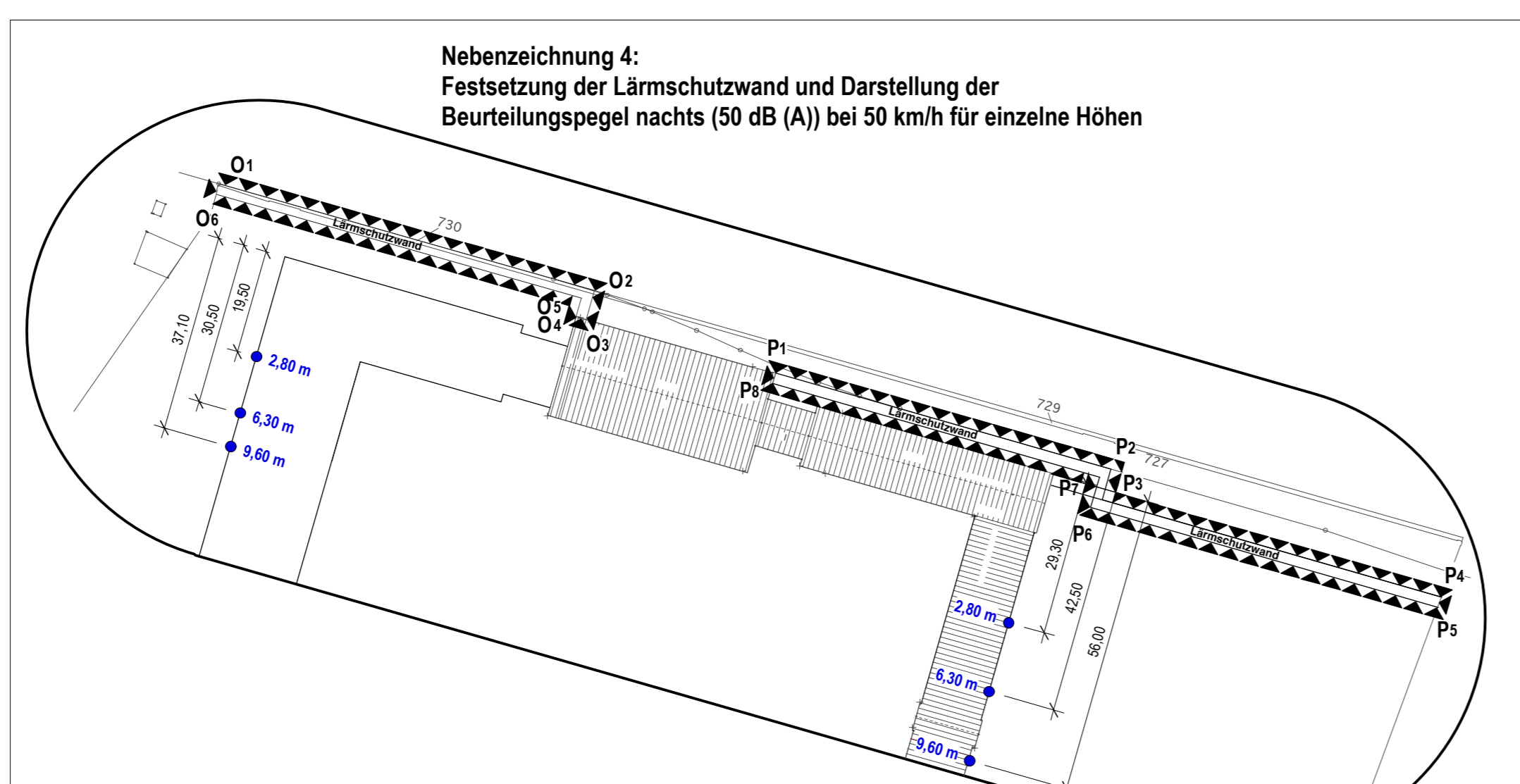
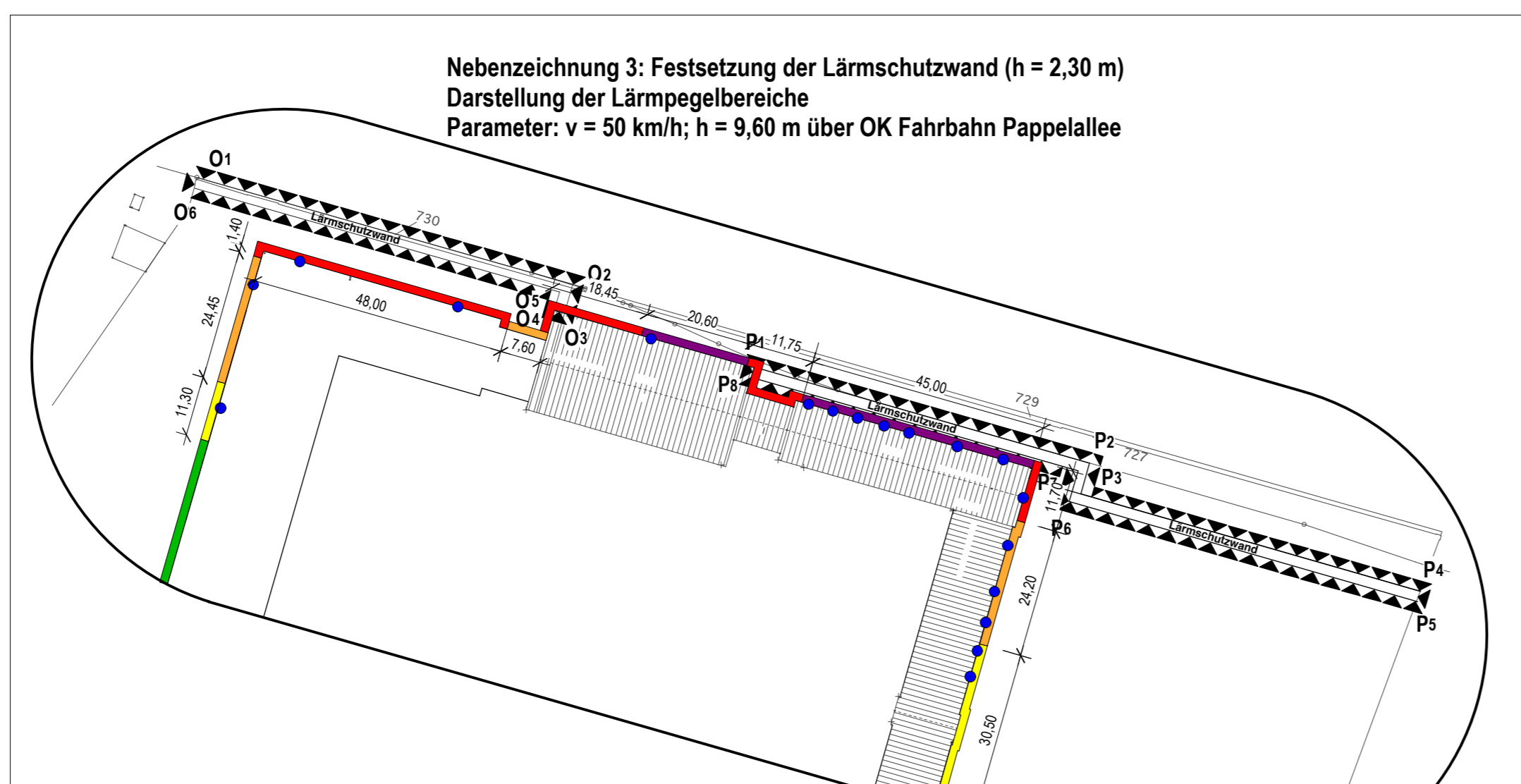
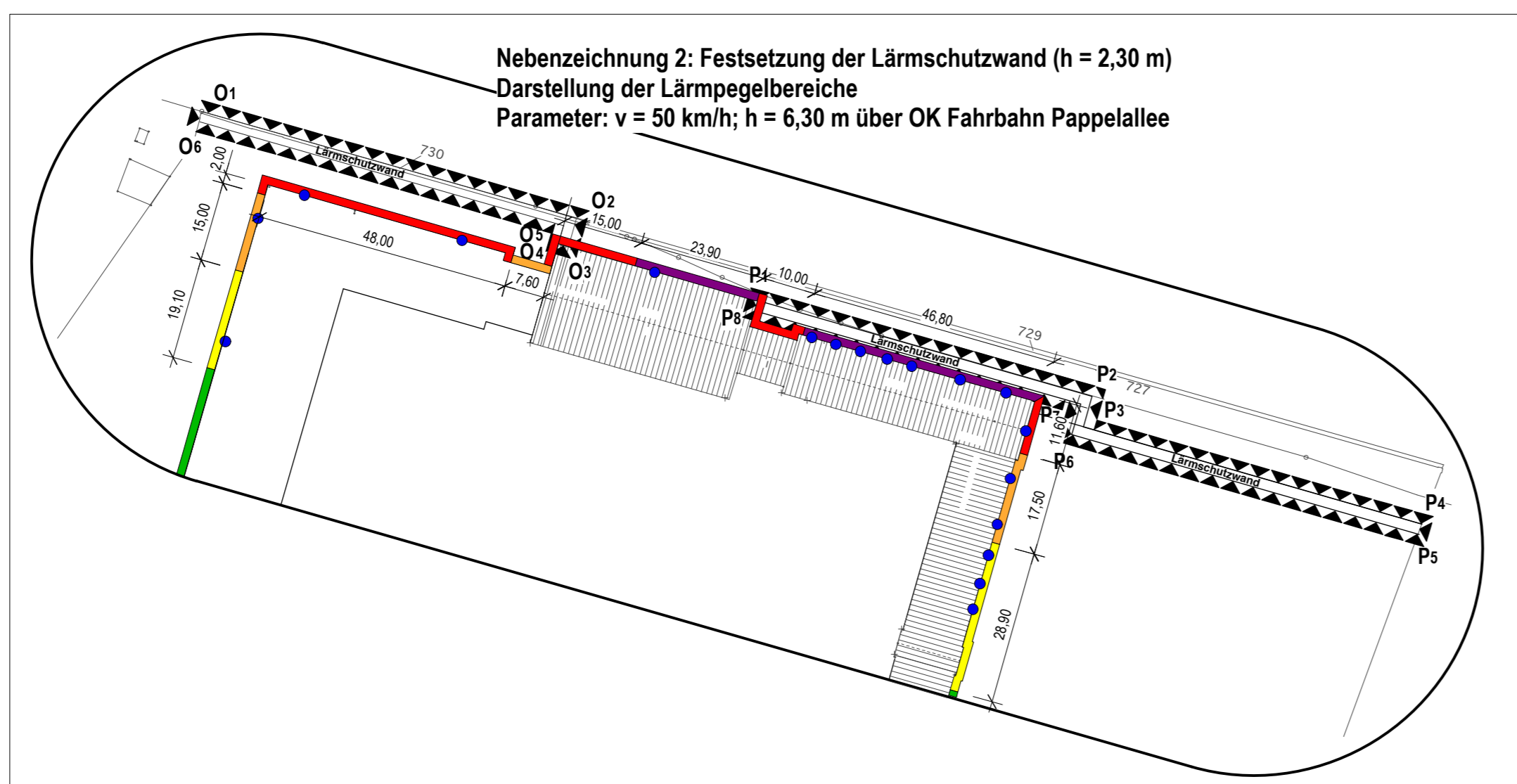
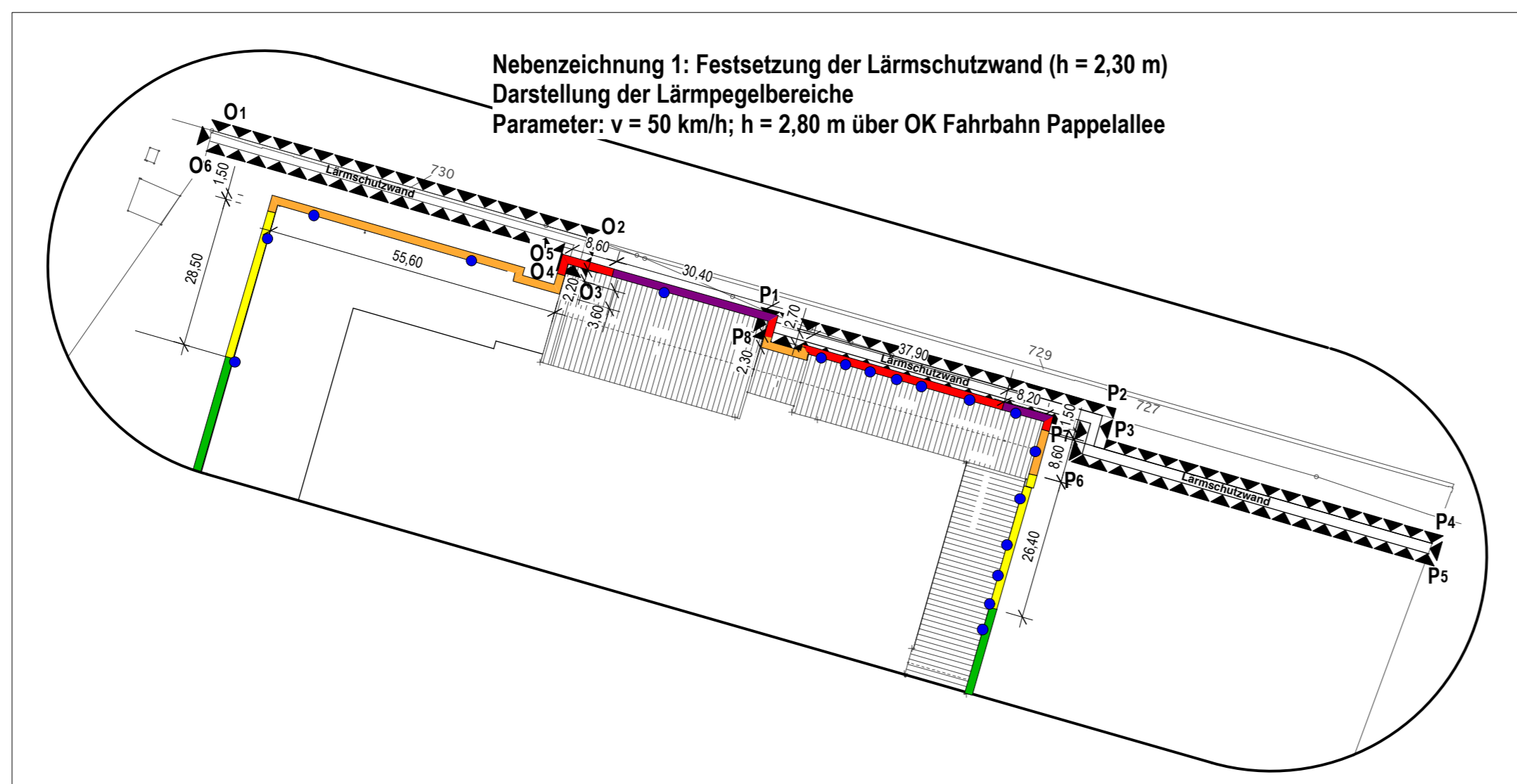
Grünfestsetzungen

18. Stellplatzanlagen sind durch Bäume zu gliedern, je vier Stellplätze ist ein Laubbäum (Stammumfang 20/25 cm) gemäß der Pflanzliste 1 zu pflanzen. Stellplatzanlagen mit mehr als vier Stellplätzen sind mit Hecken (100 – 120 cm, 4 Pflanzen je m) gemäß der Pflanzliste 3 bis zu einer maximalen Höhe von 1,40 m einzufassen, ausgenommen hiervon sind die Stellplätze in der Kurt-von-Plettenberg-Straße, (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB).
19. Die Flächen A und B sind als Wiese mit Einzelbäumen anzulegen. Auf der Fläche A sind zwei Laubbäume (Stammumfang 20/25 cm) und auf der Fläche B acht Laubbäume (Stammumfang 20/25 cm) gemäß der Pflanzliste 1 zu pflanzen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB).
20. Stellplätze, Wege und Zufahrten sind nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau zulässig. Die Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindende Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenzeugen, Asphaltierung und Betonierung sind nicht zulässig. Ausgenommen hiervon sind Tiefgaragenzufahrten (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB).
21. Baugrundstücke, mit Ausnahme der straßenseitigen Grundstücksgrenzen, sind mit Hecken (100 – 120 cm, 4 Pflanzen je m) gemäß der Pflanzliste 3 einzufassen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB).
22. Im Allgemeinen Wohngebiet ist je angefangener 150 qm nicht überbaubarer Grundstücksfläche mindestens ein Laub- oder Obstbaum-Hochstamm mit einem Stammumfang von 10/20 cm gemäß der Pflanzlisten 1 und 2 zu pflanzen. Bei der Ermittlung der Zahl der zu pflanzenden Bäume sind die vorhandenen Bäume einzuziehen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a und b BauGB).
23. Tiefgaragen sind mit Bodensubstrat in einer Höhe von 60 cm zu überdecken und gärtnerisch anzulegen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB).
24. Außenwände von Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO, die nicht auf einer Grundstücksgrenze stehen, sind mit Kletter- und Rankpflanzen (Höhe 100 – 150 cm) gemäß der Pflanzliste 4 zu bepflanzen. Die Pflanzbestände dürfen 2,0 m nicht unterschreiten (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB).

Integrierte örtliche Bauvorschriften

25. Einfriedungen sind nur bis zu einer maximalen Höhe von 1,4 m zulässig. Einfriedungen dürfen nicht straßenseitig errichtet werden. Ausgenommen von dieser örtlichen Bauvorschrift ist die Umfassungsmauer der Ruinenberg-Kaserne (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 81 Abs. 1 Nr. 1 und 9 Nr. 1 BbgBO).
26. Zur Wahrung der erhaltenen baulichen Eigenart der ehemaligen Ruinenberg-Kaserne werden statt der erforderlichen Abstandsflächen gemäß § 6 BbgBO solche mit geringerer Tiefe festgesetzt. Es gelten die durch Baulinien im Verlauf der erhaltenen denkmalgeschützten – Bestandsgebäude festgesetzten Gebäudeabstände, die Bestandteil der vorhandenen besonderen städtebaulichen Gestaltung der Ruinenberg-Kaserne sind (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 81 Abs. 2 und 9 Nr. 1 BbgBO).
27. Müllstandorte sind einzuhäusen (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 81 Abs. 2 und 9 Nr. 1 BbgBO).

Hinweis
Die der Planung zugrunde liegenden Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Erlasse und DIN-Vorschriften) können bei der Landeshauptstadt Potsdam im Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung, Haus 1, Hegeltalle 6-10, 14467 Potsdam eingesehen werden.



Pflanzlisten

Pflanzliste 1: Bäume

- Acer campestre (Feldahorn)
- Acer pseudoplatanus (Bergahorn)
- Aesculus carnea 'Briotii' (Schlächter-Roskastanie)
- Aesculus hippocastanum (Ross-Kastanie)
- Betula pendula (Sand-Birke)
- Carpinus betulus (Hainbuche)
- Catalpaus - Arten (Rottorn, Weißdorn usw.)
- Fagus sylvatica (Rot-Buche)
- Fraxinus excelsior (Gemeine Esche)
- Juglans regia (Walnuss)
- Pinus sylvestris (Wald-Kiefer)
- Prunus padus (Trauben-Kirsche)
- Quercus petraea (Stiel-Eiche)
- Quercus robur (Rot-Eiche)
- Robinia pseudoacacia (Robinie)
- Sophora japonica (Schnurbaum)
- Sorbus aucuparia (Eberesche)
- Sorbus intermedia Brouwers (Schmalkronige Mehlbeere)
- Tilia cordata (Winterlinde)
- Ulmus glabra (Berg-Ulme)
- Ulmus carpifolia (Feld-Ulme)

Pflanzliste 3: Hecken

- Acer campestre (Feldahorn)
- Carpinus betulus (Hainbuche)
- Cornus mas (Kornelkirsche)
- Ligustrum vulgare (Liguster)
- Ribes alpinum (Johannisbeere)
- Taxus baccata (Eibe)

Pflanzliste 4: Kletter- und Rankpflanzen

- Clematis vitalba (Gemeine Waldrebe)
- Hedera helix (Trauben-Kirsche)
- Hydrangea petiolaris (Kletterhortensie)
- Wisteria floribunda (Wistrie)
- Rosen-Arten (Kletterrose)

Pflanzliste 2: Obstgehölze

- Äpfel (Baumanns Renette, Cox Orange, Kaiser Wilhelm, Kaiser Wilhelm, Kaiser Wilhelm, Kaiser Wilhelm)
- Birne (Gute Luise von Avranches, Köstliche von Charnoux, Juglans regia)
- Walnuss

Verfahrensvermerke

Katastervermerk

Die verwendete Planunterlagen enthält den Inhalt des Liegenschaftskatasters mit Stand vom und weist die planungsrelevanten baulichen Anlagen sowie Straßen, Wege und Plätze vollständig nach. Sie ist hinsichtlich der planungsrechtlichen Bestandteile geometrisch einwandrig. Die Übertragbarkeit der neu zubildenden Grenzen in die Öffentlichkeit ist einwandrig möglich.

Potsdam, den
Hersteller der Planunterlagen

Ausfertigung

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am die Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange geprüft und den Bebauungsplan gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen und die Begründung gebilligt. Der Bebauungsplan bestehend aus der Planzeichnung und den textlichen Festsetzungen wird hiermit ausfertigt.

Potsdam, den
Oberbürgermeister

Bekanntmachung

Der Satzungsbeschluss zum Satzungsbeschluss sowie die Stelle, bei der der Bebauungsplan auf Dauer während der Dienststunden von jedermann eingesehen werden kann und über dessen Inhalt Auskunft zu erhalten ist, sind am im Amtsblatt für die Landeshauptstadt Potsdam Nr. ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung ist auch auf die Geltendmachung der Verletzung der Verfahrens- und Formvorschriften und von Mängeln der Abwägung sowie auf die Rechtsfolgen (§ 215 Abs. 2 BauGB) und weiter auf die Fälligkeit und das Erlöschen von Entschädigungsansprüchen (§ 44 BauGB) hingewiesen worden. Der Bebauungsplan ist mit der Bekanntmachung in Kraft getreten.

Potsdam, den
Oberbürgermeister

Bebauungsplan Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“

Vereinfachte Änderung nach § 4a Abs. 3 BauGB

Ergebnis der Abwägung der Stellungnahmen

(Stand: August 2009)

Die folgenden Seiten umfassen das Ergebnis der Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Bereiche der Stadtverwaltung zum vereinfachten Änderungsverfahren nach § 4a Abs. 3 BauGB des Entwurfs des Bebauungsplanes Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“ in der Fassung vom Februar 2009.

Die betroffene Öffentlichkeit, die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Bereiche der Stadtverwaltung sind mit Schreiben vom 03.04.2009 am Verfahren beteiligt worden. Es sind die Grundeigentümer der von den Änderungen betroffenen Grundstücke, ein Bereich der Stadtverwaltung und 2 Behörden am Verfahren beteiligt worden. Es wurde eine Frist zur Stellungnahme bis zum 05.05.2009 gesetzt. Im Rahmen des vereinfachten Änderungsverfahrens gingen keine Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Bereiche der Stadtverwaltung (beteiligt war der Bereich Untere Denkmalschutzbehörde) ein; es liegen von 2 Behörden Stellungnahmen vor.

Die Texte der Einwender geben die Originalstimmungen wieder, soweit sie nicht zur besseren Les- und Erfassbarkeit neu geordnet und/oder gekürzt wurden.

Mit einem Teil der Behörden, der sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Bereiche der Stadtverwaltung haben vor der formellen Beteiligung Abstimmungen stattgefunden.

Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
1.	<p>Landesumweltamt Brandenburg (LUA), Immissionsschutzrechtliche Belange, RW4.1</p> <p><u>Stellungnahme vom 22.05.2009</u></p> <p>1.0 Planinhalt Der B-Plan umfasst eine 9 ha große Fläche, auf der durchgängig ein „Allgemeines Wohngebiet“ i.S. § 4 BauNVO festgesetzt wird, in dem lediglich die in § 4 (3) Nr. 4, 5 BauNVO genannten Nutzungsarten (Gartenbaubetriebe und Tankstellen) sowie die Handwerksbetriebe und ungedeckte Anlagen für sportliche Zwecke nach § 4 (2) Nr. 2, 3 BauNVO für unzulässig erklärt werden, alle anderen in § 4 BauNVO aufgeführten Nutzungsarten folglich zulässig sind.</p> <p>Dem WA werden sowohl wertvolle denkmalgeschützte Bestandsgebäude, als auch nur zu bebauende ergänzende Baufelder angehören. Eine etwas größere Fläche im NO (gut 6.500 m²) bleibt (neben anderen noch kleineren) offensichtlich ohne Bebauung.</p> <p>Flächen für Stellplätze oder Gemeinschaftsstellplätze werden teils in/an die neuen gebietserschließenden Straßen gelegt, teils in die WA-Flächen (z.B. WA 3) integriert. Für das WA 1.8 im S ist eine Tiefgarage mit 145 Stellplätzen (Begründung, S. 11 Mitte) mit Ein- und Ausfahrt zur Schmiedegasse (3 m Abstand zu Bestandsgebäude) vorgesehen.</p> <p>Die textliche Festsetzung (TF) Nr. 12 (in voriger Fassung: 11) besteht aus 4 Absätzen und setzt – jetzt neu i.V.m. den Nebenzeichnungen 1, 2, 3 – die zum Schutz vor dem Verkehrslärm erforderlichen bewerteten resultierenden Bauschalldämmmaße (Rw'eres nach DIN 4109) für unterschiedliche Fassadenabschnitte an den Bestandsgebäuden bzw. auf den Baufeldgrenzen in den 3 maßgeblichen Stockwerkshöhen fest. Mit der Neufassung des B-Plans von 02/2009 sind weitere textliche Festsetzungen (TF) zum Immissionsschutz hinzugekommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TF 7 zur Zulässigkeit einer (die bestehende straßenparallele Mauer) ergänzenden 2,3 m hohen Lärmschutzwand (LSW) vor dem westlichen Bestandsgebäude des WA 4 • TF 13 zur Festsetzung einer 2,3 m hohen LSW • TF 14 zur Grundrissorientierung (Ausrichtung schutzbedürftiger Räume) • TF 15 zum Einbau schallgedämmter Lüfter in bestimmten (nachts) lauten Bereichen • TF 16 zur zeitlichen Abfolge des Baus der Gebäude • TF 17 zur Regelung von Ausnahmen von den Festsetzungen gem. TF 12 	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>1.1 Beurteilung</p> <p>a) Allgemeines Immissionsschutzfachlich ist es zweckmäßig, solche Anlagen wie Tankstellen und ungedeckte Sportanlagen auszuschließen. Für den grundsätzlichen Ausschluss (kleiner) „nicht störender Handwerksbetriebe“ (z. B. Uhrmacher, Goldschmied) gibt es allerdings keine immissionsschutzfachlichen Gründe. Es wird vorausgesetzt, dass der Flächennutzungsplan (FNP) an die Umplanung angeglichen wird. Der FNP weist noch immer „gemischte Baufläche“ (M) für das WA 4 aus.</p> <p>b) gebietsinterne Konfliktquellen Dem Anlageninformationssystem des Landesumweltamtes AIS-I zufolge existiert als einzige bekannte und nicht stillgelegte Anlage am südlichsten Ende des Pferdestallbestandsgebäudes eine Ortsnetzstation der EWP. Der Abstand zu schutzwürdigen Raumnutzungen muss bei derartigen Anlagen i.d.R. zur Einhaltung der im Anhang 2 zu § 3 der 26. BImSchV genannten Grenzwerte für elektromagnetische Felder nur 1 m betragen. Das sollte auch ohne eine Festsetzung im B-Plan realisierbar sein.</p> <p>Auch für Stellplätze und Gemeinschaftsstellplatzanlagen, die den Wohnungen der Gebietsnutzer zugewiesen sind, bedarf es keiner Festsetzungen, die unvermeidlichen Geräuschimmissionen sind hinzunehmen, weil im Grunde jeder Bewohner auch Mitverursacher ist. Wenngleich das grundsätzlich auch für die Tiefgarage gilt, hatte ich wegen der Konzentration eventuellen Konfliktpotenzials auf wenige Punkte schon in meiner letzten Stellungnahme empfohlen, sich dieser Thematik im B-Plan dennoch anzunehmen und</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine lufthygienisch verträgliche Lösung (Abgasabführung aus der Tiefgarage) festzusetzen • die Schallimmissionen der Ein- und Ausfahrttrampe zur Schmiedegasse (3 m neben WA-Gebäude) zu quantifizieren und geeignete Festsetzungen (z.B. Einhausung) zu treffen. <p>Dieser, einem optimalen Schutz der künftigen Bewohner dienenden (allerdings nicht zwingenden) Empfehlung immissionsschutzfachlich zweckmäßiger Anforderungen an die Tiefgarage und deren Ein- und Ausfahrt, ist leider auch mit der B-Plan-Neufassung nicht gefolgt worden. Ich halte diese Empfehlung deshalb aufrecht.</p> <p>Die öffentlichen Parkflächen an der K.-v.-Plettenberg-Straße werden aufgrund ihrer geringen Größe, vor allem aber der bei öffentlichen Verkehrsflächen andersartigen – im wesentlich großzügigeren – Berechnungs- und Beurteilungsmethodik nach RLS-90 keine Konflikte induzieren.</p>	<p>Der FNP wird im Rahmen seiner Neuaufstellung an die aktuelle Planung im B-Plan Nr. 65 angepasst. Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p> <p>Der Hinweis, dass es für Stellplätze und Gemeinschaftsstellplatzanlagen, die von den Anwohnern selbst genutzt werden, keiner Festsetzungen bedarf, weil jeder Bewohner auch Mitverursacher ist, wird zu Kenntnis genommen. Fazit: Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p> <p>Die Hinweise zur Tiefgarage werden zur Kenntnis genommen. Wie in der Stellungnahme des LUA ausgeführt, bedarf es keiner Festsetzungen, wenn die Geräuschimmissionen durch die Bewohner als Mitverursacher hervorgerufen werden. Die Nutzer der Tiefgarage sind die Bewohner des Hauptgebäudes und des 3 m neben der Ein-/Ausfahrt liegenden südlichen Stallgebäudes. Da die Baugenehmigung für die Tiefgarage erteilt worden ist, ist davon auszugehen, dass die technischen Anforderungen u.a. an die Abgasabführung eingehalten werden.</p> <p>Die Hinweise zu den gewerblichen Stellplatzanla-</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>auf den Dächern der Schulgebäude</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbot einer Beschallung der Freiflächen mit Musik • Verbot von Starterpistolen bei Leichtathletikwettkämpfen auf den Sportanlagen • Einsatz von Ballfangvorrichtungen (Tore und Zäune/Netze) aus elastischem Material • Ausschluss einer Sportstättenregelnutzung vor 8 Uhr oder nach 20 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen [außer für „seltene Ereignisse“ i.S. 35 (5) i.V.m. Zi. 1.5 des Anhangs zur 18. BImSchV (z. B. Schulfeste und Sportfeste)] und • Begrenzen der Nutzung der Sportanlagen für tatsächliche schulische Zwecke (keine bolzplatzähnliche Kleinspielfestnutzung, kein abendlicher Vereinsbetrieb) • Erfassen, Ableiten und Reinigen der Küchenabluft <p>Ich gehe davon aus, dass meine Auflageempfehlungen von der zuständigen Bauaufsichtsbehörde zu verbindlichen Nebenbestimmungen der Baugenehmigung gemacht werden und somit zugunsten des WA 4 im B-Plan Nr. 65 nachbarschützend wirksam werden.</p> <p>Nordöstlich vom WA 4 bzw. östlich des neu als „Gemeinbedarfsfläche Schule“ ausgewiesenen Plangebietes nördlich der Pappelallee befindet sich nach B-Plan Nr. 42.3 ein Gewerbegebiet i.S. § 8 BauNVO. Dessen gewerblich nutzbarer Rand ist nur ca. 35 m vom Pferdestallbestandsgebäude im WA 4 mit Wohnnutzungsplanung entfernt. Nach der mir vorliegenden Planentwurfassung vom 25.05.99 ist mit der TF 1.2 die Ansiedlung von Lagerhäusern, Lagerplätzen und „wesentlich störenden Gewerbetrieben“ unzulässig. Demnach wären hier nur (quasi mischgebietsverträgliche) „das Wohnen nicht wesentlich störende“ Betriebe und Anlagen zulässig und es handelte sich quasi um ein „eingeschränktes Gewerbegebiet“ (auch schon wegen seiner Größe von nur rd. 1 ½ ha). Indem nun auch der nördliche Teil der Planfläche zum WA entwickelt werden soll, kann ich für diesen nordöstlichsten Plangebietsteil trotz dazwischen liegender Pappelallee immissionsschutzrechtliche Grenzspannungen und kleinräumige Konflikte nicht ausschließen. Das Aneinandergrenzen von GE und WA ist immissionsschutzfachlich ungünstig. Deshalb hatte ich in meiner letzten Stellungnahme vom 16.09.08 gefordert: „Vor einem abschließenden Votum zu diesem Punkt (GE im B-Plan 42.3) soll die Stadt erklären:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ob die TF 1.2 zum B-Plan 42.3 der mir bekannten Entwurfassung vom 25.05.1999 noch entspricht oder wie sie geändert worden ist, • welche Nutzungen sich derzeit schon auf dieser Fläche befinden (Art und Umfang des Gewerbes) und 	<p>Der erwähnte B-Plan Nr. 42.3 „Kaserne Pappelallee / Fachhochschule“ ist in seiner Fassung vom 17.01.2006 am 26.04.2006 in Kraft getreten. In dem B-Plan ist an der Pappelallee ein Gewerbegebiet i.S.d. § 8 BauNVO festgesetzt. Gem. der TF 2.1 sind Lagerhäuser, Lagerplätze und das Wohnen wesentlich störende Gewerbebetriebe nicht zulässig. Es handelt sich somit tatsächlich um ein „eingeschränktes Gewerbegebiet“. Ein Nutzungskonflikt zwischen Wohnen und Gewerbe ist damit ausgeschlossen.</p> <p>Das Baugebiet ist derzeit noch nicht entwickelt.</p> <p>Fazit: Die Begründung wird dieses klarstellend ergänzt.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<ul style="list-style-type: none"> • ob Nachtbetrieb stattfindet bzw. durch Bauantrag genehmigt ist. <p>Das damalige Afl hatte in seiner Stellungnahme zu diesem B-Plan vom 27.08.99 eine ergänzende TF gefordert, mit der alle in der Abstandsleitlinie des Landes Brandenburg genannten Anlagen (wegen ihres erforderlichen Regelabstands von >100 m) ausgeschlossen werden sollten. In der neuen B-Planfassung von 02/2009 gibt es keine Aussage hierzu. Ich halte meine Forderung als Voraussetzung für ein abschließendes Votum aufrecht.</p> <p>Die Verkehrslärmproblematik Im Übrigen teile ich die Ansicht des Gutachters, dass einzig die entlang (bzw. nur knapp außerhalb) der Plangebietsgrenzen verlaufenden Straßen – insbesondere aber die Pappelallee – lärmtechnische Relevanz besitzen.</p> <p>Wie im aktuellen schalltechnischen Gutachten (letzte Fassung vom 21.01.09) ausgewiesen, wird mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) = 15.000 KFZ/d (Prognose 2015), einem LKW-Anteil (p) von tags (Pt) = 5 %, nachts (Pn = 3 %) und mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit v = 50 km/h gerechnet. Die Ergebnisse basieren auf der Annahme des Bestands einer 2,3 m hohen Lärmschutzwand an der Pappelallee.</p> <p>Meine 1. Kritik in der letzten Stellungnahme vom 16.09.08 bezog sich darauf, dass die Verkehrsmengenannahme von 15.000 KFZ/d für (damals) 2010 kaum noch als Prognosezahlen anzuerkennen sind, da das Jahr 2010 schon in 7 Monaten beginnt. Da wird der Bau des Wohngebietes noch nicht einmal begonnen haben.</p> <p>Üblich – und für ein erst neu zu entwickelndes Wohngebiet auch erforderlich – sind Prognosehorizonte von >10 bis <15 Jahren. Es sollte bei der zuständigen Stelle erfragt und dokumentiert werden, ob die DTV für das Jahr 2020 zu halten oder zu korrigieren ist. Anstatt diesen Schritt zu gehen und glaubhaft zu dokumentieren, ist in der neuen B-Planfassung die völlig identische Verkehrsmenge mit einem neuen Prognosejahr 2015 versehen worden. Ein Beweis wurde nicht beigelegt. Zweifel an der Seriosität dieses bloßen Jahreszahlenwechsels in der Verkehrsmengenannahme (von 2010 zu 2015) müssen bleiben.</p> <p>Trotz des evtl. fraglichen Prognosehorizontes sind im schalltechnischen Gutachten z.T. sehr hohe Beurteilungspegel ermittelt worden. Neue schutzbedürftige Nutzungen rücken mit dem WA 4 in Bereiche hinein, in denen der dauerhafte Aufenthalt partiell als bereits gesundheitsgefährdend anzusehen ist. Diese kritische und einer Zustimmung zu neuer schutzbedürftiger Nutzung ganz grundsätzlich entgegenstehende Lärmbelastung ist nach den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und einschlägigen Gerichtsurteilen ab Verkehrslärmbeurteilungspegeln von tags</p>	<p>Die bisherigen Schalltechnischen Untersuchungen für die Pappelallee im Bereich der Ruinenberg-Kaserne basieren auf einer Prognose für das Jahr 2015 von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) von 15.000 KFZ/d vom Dezember 2003. Nunmehr liegt eine seitens der Stadtverwaltung im Rahmen der Erarbeitung der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) erstellten Prognose für das Jahr 2015 vor; in dieser werden für den Abschnitt zwischen der Georg-Hermann-Allee und der Kirschallee 11.700 KFZ/d prognostiziert. Diese Reduzierung des DTV wird mit der verstärkten Förderung des ÖPNV und Fahrradverkehrs begründet. Die Ergebnisse der neuen Prognose (- 3.300 KFZ/d) dürften eine Minderung der Lärmmissionen von ca. 1 dB bedeuten.</p> <p>Eine weitere Verbesserung der Lärmsituation durch die im Lärmaktionsplan und im Schulwegesicherungskonzept für die 2. Grundschule im Bornstedter Feld vorgeschlagene Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf der Pappelallee kann noch nicht berücksichtigt werden, da diese beiden Planwerke noch nicht durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen sind.</p> <p>Eine Prognose für das Jahr 2020 wird durch die Stadt nicht erarbeitet; bis August 2010 soll eine Prognose für das Jahr 2025 erstellt werden.</p> <p>Vor dem Hintergrund der Annahme von 15.000 KFZ/d in der Schalltechnischen Untersuchung, die deutlich über der nunmehr vorliegenden Prognose für 2015 liegt, ist davon auszugehen, dass die getroffenen Annahmen auch für die Verkehrsprognose</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>70 dB(A) und nachts 60 dB (A) anzunehmen. Darauf hatte ich in allen Stellungnahmen aufmerksam gemacht.</p> <p>Beurteilungspegel, die nur knapp darunter liegen, sind damit noch lange nicht als gesundes Wohnen i.S. § 34 BauGB anzusprechen, denn der Übergang vom gesunden Wohnen zur Gesundheitsgefährdung ist naturgemäß gleitend.</p> <p>Die aus der hohen Verkehrslärmbelastung gezogenen Schlussfolgerungen für die Festsetzungen im B-Plan (insbesondere zu Grundrissorientierungen, schallgedämmten Lüftern, Bauschall-dämmmaßnahmen und zeitlicher Reihung der Bau-maßnahmen) sind im Ansatz richtig und zeigen auch die in meiner letzten Stellungnahme ange-mahnte Bezugnahme auf die Vereinbarungen gem. Protokoll zur Beratung vom 28.07.08 (Ände-rung vom 05.08.08). In einigen Punkten sind die neuen TFen dennoch noch kritikwürdig bzw. nicht richtig durchdacht.</p> <p>zur TF 12: Wie auch zur TF 15 schlage ich hierzu lediglich vor, den Bezug zu den Nebenzeichnungen 1 - 3 wie folgt herzustellen: Ergänzungsvorschlag: Am Ende der TF 12: „ ... von mindestens 30 dB aufweisen (siehe Neben-zeichnungen 1 – 3 zu Planzeichnung).“ Ein Verzicht auf die LSW ändert die Lärmpegel-bereiche (siehe zur TF 13).</p> <p>zur TF 13: Da die LSW für die oberen Etagen (oberhalb EG-Niveau) der zur Pappelallee ausgerichteten Ge-bäudeseiten ohnehin völlig bedeutungslos ist, können sich Verzichtgründe für die LSW logi-scherweise auch nur auf das EG beziehen – nur dort ist es von Belang, ob die LSW errichtet wird oder nicht. Dies erschließt sich über die 13. und 14. Spalte der Tabelle „Zusammenstellung der Beurteilungspegel“ in der Begründung (S. 40/41): An den Immissionspunkten der Häuser 1 – 7 und IP01 beträgt die Differenz „mit Lärmschutz“ zu „ohne Lärmschutz“ je 0,0 dB – die Wirkung der LSW ist ab dem 1. OG also Null. Deshalb wäre zunächst (nur) an folgende Ergän-zung des letzten Satzes der TF 13 zu denken: „... Bei gleichwertigen Maßnahmen an der Fassade (z.B. ... DIN 4109) im Erdgeschoss kann auf die Lärmschutzwand verzichtet werden.“ Ich gehe aber deutlich weiter: Mit der TF 14 wer-den zum Lüften zu öffnende Fenster (also be-rücksichtigungspflichtige Immissionsorte) schutz-bedürftiger Räume (Aufenthaltsräume) i.S. DIN 4109 auf der der Pappelallee zugewandten Ge-bäudeseite ausgeschlossen. Auf einer solchen Radikallösung muss ich angesichts der verbreitet die Schwelle zu Gesundheitsgefährdung über-schreitenden Geräuschpegel [hier bis 71 dB (A) tags / bis 63 dB (A) nachts] auch bestehen. Auch</p>	<p>se 2025 ausreichen, da sich die Rahmenbedingun-gen für die Prognose 2025 nicht negativ auswir-kend ändern werden.</p> <p>Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erfor-derlich.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, ihm wird gefolgt. Fazit: Die TF 12 wird wie vorgeschlagen geändert.</p> <p>Die Hinweise zu dem möglichen Verzicht auf die Lärmschutzwand werden zur Kenntnis genommen. Die Planungen zur Entwicklung des Baufeldes WA 4 beinhalteten u. a. die (Wieder-)Herstellung der – historischen –, unter Denkmalschutz stehenden Umfassungsmauer, die aus Gründen des Immissi-onsschutzes den Anforderungen an eine Lärm-schutzwand genügen muss. Auf die Festsetzung der Lärmschutzwand wird aus folgenden Gründen nicht verzichtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schutz nicht schutzbedürftiger Außenräume • „psychologischer“ Schutz der Anwohner • Schutz schutzbedürftiger Räume an der Au-ßenseite der West- und Ostfassade (vgl. auch die Stellungnahme des LUA, RW 4.1 selbst) • Schutz vor Schallreflexionen der Lärmschutz-wand der nördlich liegenden 2. Grundschule mit Hort im Bornstedter Feld • Möglichkeit der Herstellung der historischen Umgebungsmauer <p>Fazit: Die Planung wird nicht geändert.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>in EG-Höhe hinter der LSW ist nach gutachtlicher Ermittlung noch mit Beurteilungspegeln von 69 (-71) dB (A) tags und 61 (-63) dB (A) nachts zu rechnen. Dieser Verzicht auf zum Lüften zu öffnende Fenster auf der Nordseite des WA 4 ist nicht verhandelbar!</p> <p>Die Wirkung der LSW ist nach Gutachten nur gering und auf das EG (auch dort unzureichend) beschränkt. Damit fehlt die Sinnfälligkeit und letztlich auch die Rechtfertigung für die LSW – sie kann gebaut werden, muss aber nicht. Die optimale und wegen der extrem hohen Pegel zugleich auch einzig akzeptable Lösung ist die TF14, mit der es auf der Nordfassade nichts mehr zu schützen gibt.</p> <p>Für die Sicherung verträglicher Wohnrauminnenpegel sorgt die TF 12, wenn – im Falle des Verzichts auf die LSW – die Lärmpegelbereiche im EG angeglichen werden.</p> <p>Es darf aber nicht übersehen werden, dass ein Verzicht auf die LSW den unerwünschten Nebeneffekt einer Lärm erhöhenden Wirkung auch auf den Ost- und Westaußenseiten des Gesamtgebäudeensembles (Immissionsorte (IO) Haus 8 – Haus 13 sowie IP05 + IP06) hat – hier teilweise sogar noch im 1. OG spürbar.</p> <p>Fazit: Auf die LSW kann (muss aber nicht) verzichtet werden, wenn TF 14 und TF 15 (in nachfolgend korrigierter Fassung) konsequent durchgesetzt und die Nebenzeichnungen 1 – 4 korrigiert werden.</p> <p>zur TF 14: Die TF 14 bildet mit dem verbindlichen Ausschluss schutzwürdiger Räume (Immissionsorte) in den kritischen Zonen den Kern des Schutzpaktes, sie ist in ihrer gegenwärtigen Form aber zu unbestimmt. Die von der Festsetzung betroffenen Fassadenabschnitte müssen, in Analogie zu den TFen 12 und 15, konkret bezeichnet / gekennzeichnet sein. Tagesorientierungswertüberschreitungen von 3 dB decken sich mit der unteren Grenze des Lärmpegelbereiches III, so dass sich die Umformulierung recht einfach gestalten würde: Aus „Bereichen mit deutlicher Überschreitung ...“ würde schlicht „in den Lärmpegelbereichen III – VI“.</p> <p>Gleichzeitig sind aber für eine geeignete Formulierung 4 weitere Fakten zu bedenken: 1.) Es wird in dem Formulierungsvorschlag nicht klar, wohin die schutzbedürftigen Räume gerichtet werden sollen, die sich in den rechtwinklig zur Pappelallee stehenden Gebäudetrakten, aber trotzdem noch im Einwirkungsbereich deutlicher Orientierungswertüberschreitungen befinden, also mindestens im Lärmpegelbereich III liegen (bis zu 65 m Länge auf der Ost- und bis zu 37 m Länge auf der Westgebäudeseite). Hier empfiehlt sich eine Wortlautänderung von „auf die der Pappelallee abgewandten Seite“ zu „auf die dem Innenhof zugewandten Seite“.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird gefolgt. Fazit: Die TF 14 wird wie vorgeschlagen geändert.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>2.) Nur die zu öffnenden Fenster schutzbedürftiger Räume sind berücksichtigungspflichtige IOe. Wenn man diesen Zusatz in den 1. Satz einbaut, kann auf den 2. Satz ganz verzichtet werden, denn eine Festverglasung ist eben kein zu öffnendes Fenster und damit auch kein IO, also in punkto Immissionsschutz nicht zu berücksichtigen!</p> <p>3.) Die Lärmbelastung entlang der Ost- und Westseite des Gesamtgebäudeensembles ist zwar teilweise noch relativ hoch, aber nicht mehr gesundheitsgefährdend (tags nur punktuell noch 67 dB (A), meist aber <65 dB (A)). Außerdem wird der Schutz für Schlafräume gem. TF 15 mit schallgedämmten Lüftern gewährleistet. Anders als in den extrem belasteten Abschnitten parallel zur Pappelallee ist ein Totalverzicht auf zu öffnende Fenster in diesen Fassadenabschnitten deshalb ggf. überzogen.</p> <p>4.) Abschließend empfiehlt sich analog zur TF12 einen Bezug zu den Nebenzeichnungen 1 – 3 herzustellen.</p> <p>In der Zusammenschau schlage ich folgende Änderungsfassung zur TF14 vor: „Die zum Lüften zu öffnenden Fenster schutzbedürftiger Räume (Aufenthaltsräume) i.S.d. DIN 4109 in den Lärmpegelbereichen III – VI sind auf die dem Innenhof zugewandten Seiten auszurichten.</p> <p>Das gilt nicht zwingend für schutzbedürftige Räume in den rechtwinklig zur Pappelallee stehenden Gebäudeteilen des WA 4, die über mindestens ein weiteres zum Lüften zu öffnendes, zum Innenhof gerichtetes, Fenster verfügen. (Abgrenzung der Lärmpegelbereiche siehe Nebenzeichnungen 1 - 3 zur Planzeichnung).“</p> <p>Der 2. Satz der TF 14 erzeugt eine Redundanz zum 1. Satz und zur TF 15 und kann deshalb gänzlich entfallen: Schallgedämmte Lüfter werden nur für Schlafräume benötigt und sind mit TF15 ausreichend geregelt.</p> <p>zur TF15: Auch hier stellt sich die Frage, was denn in den rechtwinklig zur Pappelallee stehenden Gebäudeteilen, die aber gem. Nebenzeichnung 4 zur Planzeichnung trotzdem noch im Einwirkungsbereich von Nachtbeurteilungspegeln von über 50 dB(A) liegen, die „der Pappelallee abgewandte Seite“ sein soll? Ich schlage eine TF14 analoge Änderung und die Herstellung eines Bezuges zur Nebenzeichnung 4 vor: „In Schlaf- und Kinderzimmern ... zu öffnendes Fenster auf der dem Innenhof zugewandten Seite desselben Raumes verfügen, sind schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorzusehen (siehe Nebenzeichnung 4 zur Planzeichnung).“</p> <p>zur TF16: Der 2. Teilsatz soll es ermöglichen, bei Realisierung einer westwärts über den jetzigen Gebäudebestand hinausgehenden LSW (in der Fläche</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, ihm wird gefolgt. Fazit: Die TF 15 wird wie vorgeschlagen geändert.</p> <p>Die TF 16 sagt aus, dass zeitlich vor einer Neubebauung des Innenbereichs des nördlichen Stallgevierts die den Innenhof umgebende Bebauung bzw.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>O1-O2-O3-O4-O5-O6-O1) die zwingende zeitliche Reihenfolge des Gebäudeneubaus aufzuheben. Das ist fachlich unhaltbar und muss gestrichen werden, weil diese gem. TF 13 nur 2,3 m hohe LSW eine Lärm mindernde Wirkung (fast) ausnahmslos im EG entfaltet, die Spalten 13 und 14 der Tabelle in der Begründung weisen für das 1. und 2. OG der am stärksten betroffenen Immissionspunkte IP3, IP4, IP5 durchweg eine Minderungswirkung = 0 aus. Nur am IP6 stellt sich LSW-bedingt ein geringer Minderungseffekt ein (0,7 – 1,6 dB), der aber wegen des hier ohnehin nur noch verhältnismäßig geringen Verkehrslärmbeurteilungspegels (57 – 58 dB(A) tags / 49 – 50 dB (A) nachts) kaum von Interesse ist. Nach vorlaufender Diskussion zur (eher fehlenden) Sinnfälligkeit und Rechtfertigung der LSW zur TF 13 kann es sein, dass die LSW ohnehin wegfällt.</p> <p>Fazit: Wegen der fehlenden Wirkung der LSW in den oberen Geschossen muss die Reihenfolge des Baus in jedem Falle eingehalten werden. Der 2. Teilsatz ist zu streichen!</p> <p>zur TF 17: Ich halte wesentliche neue Erkenntnisse, die zu geringeren erforderlichen Bauschalldämmmaßen führen könnten, als hier mit TF 12 festgesetzt, für unwahrscheinlich. Die als notwendig berechneten Bauschalldämmmaße sind durch sachverständigen Gutachter entsprechend den geltenden Regelwerken bestimmt worden. Anders als in vielen anderen B-Plänen sind Lage, Form, Größe und Stockwerkshöhen der bestehenden und der neu geplanten Baukörper bereits sehr genau bekannt, die Immissionsorte stehen also fest.</p> <p>Auch die Verkehrsmenge entspricht quasi dem Status quo, so dass auch an der Emission kaum etwas anders (jedenfalls kaum weniger) werden dürfte. Die einzige, auch sehr ratsame, Änderung könnte sich ergeben, wenn die max. zulässige Geschwindigkeit auf $v = 30$ km/h abgesenkt werden würde. Die Emissions- und sämtliche Immissions(Beurteilungs)Pegel fielen mit dieser Maßnahme um 2,5 dB. Da die DIN 4109, nach der die erforderlichen Bauschalldämmmaße bestimmt worden sind, jedoch nur einen Minimalschallschutz darstellen, sollte darauf verzichtet werden, diese evtl. eintretende Geschwindigkeits- und 2,5 dB-Pegelreduktion zum Anlass zu nehmen, um die Bauschalldämmmaße ebenfalls zu mindern. Das ist nicht i.S. eines angenehmen Wohnkomforts.</p> <p>Es ist, jedenfalls ohne konkreten Anlass bei beispielsweise noch sehr unklaren späteren Gebäudekonstellationen, nicht einzusehen, gut fundierte Festsetzungen im B-Plan in jedem Baugenehmigungsverfahren des Plangebietes aufs Neue hinterfragen zu lassen.</p> <p>Das LUA, RW 4.1 wird kapazitiv auch nicht in der Lage sein, zu jedem Einzelbauantrag Stellung zu</p>	<p>eine Lärmschutzwand errichtet werden muss. Diese TF zielt also auf den Schutz der überbaubaren Grundstücksflächen an der Kurt-von-Plettenberg-Straße, nicht auf den Bereich des ehemaligen nordwestlichen Stallflügels. Für den Schutz des Innenbereichs ist gutachterlich belegt, dass auch eine 2,3 m hohe Lärmschutzwand einen ausreichenden Immissionsschutz für den Innenbereich bietet. Hier liegt der betreffende Bereich tags bei Immissionsorten in einer Höhe von 2,0 m und 4,4 m in den Lärmpegelbereichen 1 und 2; in einer Höhe von 6,8 m liegt die nordwestliche Ecke des westlichen Baufensters im Lärmpegelbereich 3 (maßgeblicher Außenlärmpegel bis 65 dB(A)).</p> <p>Fazit: Die Planung wird nicht geändert.</p> <p>Die TF 17 zielt genau auf den Sachverhalt einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Pappelallee von 50 km/h auf 30 km/h. Da, wie auch in der Stellungnahme des LUA, RW 4.1 dargestellt, die erforderlichen Bauschalldämmmaße entsprechend der herrschenden Situation, also $v = 50$ km/h, festgesetzt werden dürfen, können positive Aspekte einer Geschwindigkeitsreduzierung in einer Festsetzung im B-Plan nicht berücksichtigt werden. Dies soll durch die TF 17 ermöglicht werden.</p> <p>Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf der Pappelallee von 50 km/h auf 30 km/h ist jedoch Bestandteil des Lärminderungsplanes der Landeshauptstadt Potsdam und des Schulwegsicherungskonzeptes für die 2. Grundschule mit Hort im Bornstedter Feld an der Pappelallee. Diese beiden Planwerke sind jedoch noch nicht durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, so dass sie noch nicht in die Bauleitplanung einfließen können. Da die TF 17 eine Kann-Vorschrift ist, bleibt es einem Bauherrn weiterhin unbenommen, in Sinne eines angenehmen Wohnkomforts die erforderlichen Bauschalldämmmaße nicht abzusenken.</p> <p>Fazit: Die Planung wird nicht geändert.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>nehmen. Fazit: Die TF17 sollte ganz entfallen.</p> <p>Darüber hinaus ist auffällig, dass mit der TF 7 eine (die vorhandenen LSW) ergänzende LSW nur für „zulässig“, nicht aber für zwingend erforderlich erklärt wird. Der Wortlaut der TF 7 ermöglicht eine solche Lücke schließende LSW also lediglich, fordert sie aber nicht, ganz anders als TF 13.</p> <p>Wegen meiner sowieso in Gänze zu gebenden Einwilligung zu einem Verzicht auf die LSW, ist dieser hinsichtlich der Rechtswirkung markante Formulierungsunterschied bzgl. der von mir zu vertretenden Belange belanglos.</p> <p>Die LSW vermag das Grundproblem der – gerade entlang der Nordfassade – gesundheitsgefährdend hohen Verkehrslärmpegel oberhalb des EG-Niveaus ohnehin nicht zu lösen (siehe zu den TFen 16 und 13).</p> <p>Dieses Grundproblem ist nur auf 2 Wegen zu lösen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • entweder Totalverzicht auf Immissionsortschutzbedürftiger Räume (zum Lüften zu öffnende Fenster von Wohn-, Schlaf-, Kinder- und ruhigen Arbeitszimmern, Büros) in den kritischen Fassadenabschnitten gem. 1. Satz der – korrigierten – TF 14, • oder Tempo 30 km/h-Zone. <p>Ich befürworte nach wie vor, wie ebenfalls aus dem v.g. Beratungsprotokoll hervorgehend und vor allem i.S. der nördlich benachbarten Grundschule, eine Tempo 30-Strecke vor dem WA zur aktiven Konfliktminderung (rd. 2,5 dB Minderung). Gerade die extrem kritische gesundheitsgefährdende Zone würde damit gänzlich verschwinden. Der max. noch auftretende Tagesbeurteilungspegel läge bei 68,3 dB (A), der max. Nachtbeurteilungspegel bei 59,8 dB(A).</p> <p>Damit sollte zwar keine Änderung (Reduzierung) der in TF12 vorgesehenen Bauschalldämmmaße erwirkt werden, aber der Totalausschluss von zum Lüften zu öffnenden Fenstern schutzbedürftiger Räume in der Nordfassade gem. 1. Satz der – neuen – TF14 könnte aufgehoben werden. Eine Berücksichtigung kommt aber erst in Betracht, wenn ein verbindlicher Beschluss für eine Tempo-30-Zone gefasst worden ist.</p>	<p>Die TF 7 regelt, dass auch vor der Reithalle eine (Umfassungs-)Mauer, keine Lärmschutzwand (!), zulässig ist, um aus gestalterischen Gründen auch vor der Reithalle eine Mauer errichten zu können; die Errichtung der Mauer ist zulässig, ist aber kein „Muss“, sondern ein „Kann“. Die TF 7 ist keine TF zum Immissionsschutz. Da die unter Denkmalschutz stehende Reithalle eingeschossig ist, würde auch, wie vom LUA, RW 4.1 dargestellt, eine Lärmschutzwand an dieser Stelle keine immissions-schützende Wirkung entfalten. Daher sind an der Nordfassade der Reithalle anderweitige Immissionsschutzmaßnahmen erforderlich, z. B. festverglaste Fenster.</p> <p>Fazit: Die Planung wird nicht geändert.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen; zur Reduzierung der Geschwindigkeit auf der Pappelallee siehe obenstehende Ausführungen zur TF 17.</p>
1. 1a.	<p>Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum</p> <p>Abt. Bodendenkmalpflege</p> <p><u>Stellungnahme vom 27.04.2009</u></p> <p>Von den Änderungen in der vorliegenden Planfassung sind die Belange des Bodendenkmal-schutzes nicht betroffen. Die Stellungnahmen zur Planung vom 08.12.2005 und vom 31.07.2006</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	behalten daher weiterhin ihre Gültigkeit.	
1b.	<p>Abt. Denkmalpflege <u>Stellungnahme vom 18.05.2009</u></p> <p>Die im Nordbereich der ehem. Ruinenberg-Kaserne an der Pappelallee geplanten Lärmschutzanlagen werden sich nicht denkmalgerecht gestalten lassen. Derartige Anlagen werden die Wirkung des Denkmals in jedem Falle erheblich beeinträchtigen, weil sie die Ansichten der historischen Architekturen verstellen werden. Aus diesem Grunde kann die vorliegende Planung denkmalpflegerisch nicht befürwortet werden.</p>	<p>Diese Stellungnahme steht im Widerspruch zur der im Rahmen der öffentlichen Auslegung abgegebenen Stellungnahme des BLDAM, Abt. Denkmalpflege vom 15.09.2008, in der den vorgesehenen Lärmschutzanlagen nicht widersprochen worden ist. Aufgrund dessen fand zur Klärung des Sachverhalts am 01.07.2009 ein Vororttermin unter Beteiligung des BLDAM, Abt. Denkmalpflege, und der Unteren Denkmalschutzbehörde mit folgendem Ergebnis statt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Errichtung einer Lärmschutzwand in der Höhe von 2,30 im Verlauf der Pappelallee (Straßenbegrenzungslinie) wird aufgrund der Verkehrsimmissionen durch das BLDAM, Abt. Denkmalpflege zugestimmt. 2. Aus Sicht des BLDAM, Abt. Denkmalpflege wird in Höhe der nördlichen Bestandsgebäude eine transparente Ausführung (Glas/Plexiglas) präferiert. 3. Die Lärmschutzwand sollte ohne einen wie in der Planzeichnung zum B Plan Nr. 65 dargestellten „Rücksprung“, sondern in einer geraden Linie realisiert werden. <p>Da eine transparente Ausführung nach Pkt. 2 aus immissionsschutztechnischen nicht möglich und nicht wirtschaftlich darstellbar ist, kann die Transparenz langfristig nicht gesichert werden (Verschmutzung, Bepflanzung der Rückseite etc.). Eine transparente Ausführung kann zudem Anreize für erhöhten Vandalismus geben. In einer weiteren Abstimmung mit dem BLDAM wurde sich darauf verständigt, dass die Lärmschutzwand als ein „technisch charakterisiertes Bauteil“ erkennbar sein muss, Sichtmauerwerk ist hier jedoch bereits „historisch besetzt“.</p> <p>Auf den Rücksprung der Lärmschutzwand kann nicht verzichtet werden, da dieser aufgrund der Inanspruchnahme von Flächen für einen Geh- und Radweg an der Pappelallee im Rahmen der Schulwegsicherung für die 2. Grundschule mit Hort im Bornstedter Feld an der Pappelallee erforderlich ist. Weitere Abstimmungen zur Gestaltung der Lärmschutzwand erfolgt im Baugenehmigungsverfahren im Rahmen der Erteilung der denkmalpflegerischen Erlaubnis.</p> <p>Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p>

Bebauungsplan Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“

erneute öffentliche Auslegung und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Ergebnis der Abwägung der Stellungnahmen

(Stand: Dezember 2011)

Die folgenden Seiten umfassen das Ergebnis der Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Bereiche der Stadtverwaltung zur erneuten öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Bebauungsplanes Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“ in der Fassung vom April 2008.

Die erneute öffentliche Auslegung des Entwurfs des Bebauungsplanes Nr. 65 erfolgte vom 11.08. bis zum 15.09.2008.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Bereiche der Stadtverwaltung wurden mit Schreiben vom 05.08.2008 am Verfahren beteiligt. Es wurde eine Frist zur Stellungnahme von 5 Wochen gesetzt. Beteiligt am Verfahren waren 16 Bereiche der Stadtverwaltung und 17 Behörden. Es liegen von 9 Bereichen und 10 Behörden Stellungnahmen vor.

Die Texte der Einwender geben die Originalstimmungen wieder, soweit sie nicht zur besseren Les- und Erfassbarkeit neu geordnet und/oder gekürzt wurden.

Mit einem Teil der Behörden, der sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Bereiche der Stadtverwaltung haben vor der formellen Beteiligung Abstimmungen stattgefunden.

Bebauungsplan Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“
erneute öffentliche Auslegung und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
Ergebnis der Abwägung der Stellungnahmen

Inhalt

Öffentlichkeit	1
Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange	32
Bereiche der Stadtverwaltung Potsdam	46

Öffentlichkeit

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p data-bbox="129 248 767 338">Öffentlichkeit 1: 14 Anwohnerfamilien der Schmiedegasse und Reitbahnstraße, 14469 Potsdam (August 2008)</p> <p data-bbox="129 338 767 405">Betroffenheit durch Regulierungen des B-Plan-Entwurfs</p> <p data-bbox="129 405 767 595">Am 04.06.2008 beschloss die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam die öffentliche Auslegung des B-Plan-Entwurfs Nr. 65 nach § 3 BauGB. Diese Auslegung ermöglicht eine Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung, wovon wir hiermit Gebrauch machen.</p> <p data-bbox="129 595 767 685">Als Bewohner der Ruinenberg-Kaserne sind wir direkt von den geplanten und bereits realisierten Maßnahmen innerhalb des Plangebiets betroffen.</p> <p data-bbox="129 685 767 1010">Wir haben uns bewusst für das Leben innerhalb eines Denkmals respektive eines Denkmalbereiches entschieden. Wir fühlen uns der Erhaltung und Entwicklung des historischen Ensembles verpflichtet. Deshalb möchten wir unsere persönliche Stellungnahme auch als gestaltendes Element verstanden wissen. Wir sind an einer gelungenen Umsetzung des Planungsziels des B-Plans interessiert. Wir würden uns sehr freuen, wenn uns die entsprechenden behördlichen Stellen als Partner wahrnehmen.</p> <p data-bbox="129 1010 767 1099">Als Bewohner eines Denkmals nehmen wir bewusst die damit verbundenen Beschränkungen in Kauf. Hierzu zählt u.a.</p> <ul data-bbox="129 1099 767 1514" style="list-style-type: none">- dass Einfriedungen verboten sind. Bei den vielen kleinen Kindern ist das nicht immer leicht, zumal vor der Haustür kein Gehsteig ist und die Kinder z.B. sofort auf der Fahrbahn der Schmiedegasse stehen.- dass Garagen und Carports nicht gestattet sind.- dass Außenjalousien und Markisen nicht angebracht werden dürfen, was vor allem im Sommer das Einschlafen der Kinder erschwert.- dass darüber hinaus jede Art von baulichen Maßnahmen ohnehin nur eingeschränkt möglich und im Voraus mit der Unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen ist. <p data-bbox="129 1547 767 2076">Trotz dieser Einschränkungen haben wir uns für ein Leben innerhalb der Ruinenberg-Kaserne in Potsdam entschieden und sind deshalb hierher gezogen. Ausschlaggebend für den Ortswechsel war, selbst ein Teil des gesellschaftlichen und öffentlichen Entwicklungsprozesses in Potsdam sein zu können. In der bis 1989 von Mauern und Stacheldraht stark zerstückelten Stadt werden in einem aufregenden Prozess wieder sukzessive die historischen Orte und Gebäude revitalisiert. Beispielhaft sind hierfür zu nennen: die Glienicker Brücke, das Belvedere auf dem Pfingstberg, die verbotene Stadt mit der Villa Quandt, das Schloss und der Park Babelsberg, die Meierei, das Krongut Bornstedt, das Belvedere auf dem Klausberg, die historische Mühle, das Schloss und Park Sacrow mit der Heilandskirche und dem-</p>	

<p>nächst die Speicherstadt und das Stadtschloss. Als wir von der Gelegenheit erfuhren, uns in der Ruinenberg-Kaserne engagieren zu dürfen, haben wir nicht lange gezögert. Wir waren und sind von dem sehr ambitionierten Entwicklungskonzept für die Ruinenberg-Kaserne fasziniert. Die Erhaltung der wertvollen historischen Bebauung und der prägenden Freiräume, ergänzt um eine, sich dem historischen Bestand unterordnende Neubebauung, stellt eine große Herausforderung dar. Bei erfolgreicher Realisierung des Projektes gewinnt Potsdam ein einzigartiges, repräsentatives Wohngebiet, in dem in vorbildlicher Weise die Konvertierung von einer militärischen in eine zivile Nutzung unter Wahrung der historischen Gegebenheiten gezogen wurde. Eine weitere Aufwertung der Stadt und ihrer Ausstrahlung würde erfolgen.</p>	<p>Fazit: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich</p>
<p>Öffentlichkeit 1 Verfehlung der Planungsziele des B-Plans</p> <p>Der Ruinenberg-Kaserne kommt u.a. besondere Bedeutung zu, „weil die Konzeption der Kaserne architektonisch in ästhetisch ansprechender Weise umgesetzt wurde. Die Gestaltung der Einzelgebäude differiert jeweils nach der inhaltlichen Funktion. Nicht nur die unterschiedliche Höhenentwicklung, sondern auch die schlichte Form der Pferdeställe lassen gegenüber der prunkvollen Gestaltung des Hauptgebäudes eine absichtsvolle Hierarchisierung der Bauten erkennen. Die besonders reichhaltige Durchbildung des Hauptgebäudes mit der Zurschaustellung seiner „gotischen“ Stufengiebel dokumentiert die Anspruchshaltung und das Selbstverständnis des Militärs in der Wilhelminischen Ära. Die konsequente Durchgestaltung jedes architektonischen Teils dieser ausgedehnten Anlage bei gleichzeitiger Wahrung höchster Funktionalität ist als eine besondere künstlerische Leistung zu werten. Der Anblick, der mit sparsamsten Mitteln geschmückten, leicht rhythmisierten Backsteinfassaden erzielt einen ästhetischen Gesamteindruck, welcher nur noch von der Faszination der Weite der Anlage übertroffen werden kann.“ (Gutachtliche Äußerung zum Denkmalwert, 10.02.1995, S. 8)</p> <p>Die im Plangebiet geschaffenen Tatsachen und die weiteren Planungen lassen jedoch befürchten, dass das ambitionierte städtebauliche Planungsziel verfehlt wird.</p>	<p>Fazit: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich</p>
<p>Öffentlichkeit 1:</p> <p>B.1 Die strenge Orthogonalität der 1891 fertig gestellten Gesamtanlage mit der Weite des hofartigen Stallgevierts und ihren prägenden Innen- und Außenflächen ist das Charakteristikum der Ruinenberg-Kaserne als Denkmalbereich und droht durch die in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.2 bis 1.5, WA 2.2, 2.3 sowie WA 3 errichteten respektive geplanten Neubauten schon heute weitgehend zerstört zu werden.</p>	<p>Abwägung und Ergebnis der Stellungnahme B.1, B.2 und B.3</p> <p>Der B-Plan Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“ mit den darin zur Festsetzung vorgesehenen städtebaulichen Zielstellungen wurde in enger Abstimmung mit den zuständigen städtischen Fachbehörden erarbeitet. Gem. § 17 Abs. 4 BbgDSchG ist die Denkmalfachbehörde in das Verfahren als Träger öffentlicher Belange eingebunden. Das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abt. Denkmalpflege (BLDAM), als Denkmalfachbehörde in</p>

<p>Die funktional und gestalterisch klar strukturierte Gesamtanlage des Denkmalbereiches mit ihrer historischen Bebauung droht zu einem auf engen Raum geschaffenen Konglomerat von Alt- und ausdruckschwachen Neubauten herabzusinken.</p> <p>Eine Unterordnung der Neubebauung unter dem Gesamtcharakter des Denkmalbereiches respektive die als Einzeldenkmale unter Schutz gestellten historischen Gebäude ist nicht erkennbar. Vielmehr dominieren die im Allgemeinen Wohngebiet WA 1.2 bis WA 1.5 errichteten Neubauten den hofartigen Innenbereich der südlichen Stallgebäude. Die Neubauten harmonisieren mit ihren überwiegend hellen Fassaden und den weißen Fensterrahmen in keiner Weise mit dem roten Klinkermauerwerk der denkmalgeschützten umgebenden Stallgebäude. Von der Erfüllung einer städtebaulich, architektonisch und historisch geforderten qualitätvollen Lösung kann nicht die Rede sein. Vielmehr verliert das Ensemble durch die kleinteilige Anordnung und die heterogene Ausführung der Neubauten sowie die Kleinstparzellierung der Freiflächen deutlich an Aussagekraft. Der notwendige Umgebungsschutz zu den historischen Stallgebäuden ist nicht gegeben. Die Berücksichtigung des Umgebungsschutzes der benachbarten Denkmale durch die Neubauzeilen bezieht sich im B-Plan lediglich auf die Firsthöhe.</p> <p>Die Neubebauung soll die denkmalgeschützten Gebäude lediglich nicht überragen. Weitergehende Gebäudekriterien, die sich aus dem Charakter des Denkmalbereiches ableiten, sind laut B-Plan nicht zu erfüllen. In diesem Zusammenhang fehlen Vorgaben, z.B. zur Dachneigung, Fassadengestaltung sowie zur Einarbeitung denkmalbereichstypischer Architekturelemente. Auch grundlegende Aussagen zu den denkmalbereichstypischen Gebäudedimensionen der Neubauten hinsichtlich der Relation von Gebäudehöhe zu -länge und -tiefe werden im B-Plan nicht festgelegt. Vielmehr wird den jeweiligen Investoren die gestalterische Umsetzung der Neubebauung überlassen.</p> <p>Im direkten Widerspruch zu dem städtebaulich und denkmalrechtlich bedenklichen Gestaltungsspielraum der Investoren stehen die Bestimmungen des B-Plans z.B. hinsichtlich</p> <ul style="list-style-type: none"> - Baumpflanzungen (je 150 qm Freifläche ein Hochstammgehölz) - Begrünungspflicht der Nebenanlagen - Umfassung der Stellplätze mit Hecken - Heckenpflanzdichte (4 Pflanzen je 1 m) - Heckenhöhe (140 cm) - Art der Heckenpflanzen (detaillierte Pflanzliste) - Verbot von straßenseitigen Einfriedungen und Hecken <p>Hier sind die Vorgaben zahlreich und eindeutig. Wir verlangen, dass der B-Plan um konkrete denkmalbereichstypische architektonische Anforderungskriterien hinsichtlich der Neubebauung ergänzt wird.</p>	<p>seiner Stellungnahme vom 15.09.2008 sowie die Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg in ihrer Stellungnahme vom 10.09.2008 haben den B-Plan Nr. 65 in der im August und September 2008 öffentlich ausgelegten Fassung vom April 2008 bestätigt (Grundsätzlich ist hierbei und im Folgenden jedoch zu beachten, dass die Stiftung generell nur bei den in ihrem Vermögen befindlichen baulichen und gärtnerischen Anlagen zuständig ist; dies ist hier nicht der Fall!); das BLDAM hat sich einzig gegen das Neubaupotential im WA 3 ausgesprochen. Somit ist grundsätzlich festzuhalten, dass der B-Plan Nr. 65 mit seinen vorgesehenen Festsetzungen nicht den Belangen des Denkmalschutzes entgegensteht.</p> <p>Eine Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn dem Vorhaben keine öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegenstehen (§ 67 Abs. 1 Satz 1 BbgBO). Baugenehmigungen, mit denen die Änderung eines Denkmals verbunden ist, werden im Benehmen mit der Denkmalschutzbehörde erteilt (§ 20 BbgDSchG). Da für die in der Stellungnahme kritisierten Vorhaben (Wohnungsbau im WA 2.2, ehem. Casino, ehem. Verheiratetenhaus) Baugenehmigungen erteilt worden sind, ist auch hier grundsätzlich festzuhalten, dass diese Einzelvorhaben nicht den Belangen des Denkmalschutzes entgegenstehen.</p> <p>Die Gutachterliche Äußerung zum Denkmalwert vom 10.02.1995 ist kein städtebauliches Ziel im Sinne der Bauleitplanung, sondern war seinerzeit Grundlage der denkmalrechtlichen Unterschutzstellung im damals geltenden konstitutiven Denkmalschutzsystem. Aufgrund dessen eine Verfehlung des „ambitionierten städtebaulichen Planungsziels“ zu konstatieren, ist damit unzutreffend. Städtebauliche Ziele unterliegen vielmehr dem Abwägungsgebot nach § 1 Abs. 7 BauGB.</p> <p>Auf Gestaltfestsetzungen als Vorgaben z.B. zur Dachneigung, Fassadengestaltung oder denkmaltypischer Architekturelemente ist bewusst verzichtet worden, da eine Form der Denkmalpflege auch ist, eine Architektursprache zuzulassen, die sich gänzlich von dem Denkmal abhebt, um eine eindeutige Unterscheidung zwischen Alt und Neu zu ermöglichen. Dazu ist die Denkmalfachbehörde wie durch § 17 Abs. (4) BbgDSchG vorgeschrieben als Träger öffentlicher Belange beteiligt worden. Zudem werden Baugenehmigungen nur im Benehmen mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde erteilt.</p> <p>Festsetzungen zur Gebäudedimensionierung im WA 1 waren nicht erforderlich, da die dem B-Plan zugrunde liegende städtebauliche Konzeption Grundlage für die vorgesehenen Festsetzungen im WA 1.1 – WA 1.6 war. Die Konzeption ist mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde abgestimmt.</p>
<p>Öffentlichkeit 1</p>	<p>Mit den zuständigen städtischen Fachverwaltungen</p>

B 2.

Die Ruinenberg-Kaserne ist „ein wichtiges Glied einer Kette von Verteidigungseinrichtungen im Potsdamer Norden und damit als Bestandteil einer für die Garnisonsstadt Potsdam charakteristisch städtebaulichen Struktur zu werten. ... Die Kaserne des I. Garde-Ulanen-Regiments nimmt in diesem Kontext einen wichtigen Platz ein und belegt unter anderem die administrativen Bestrebungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, die größeren Kasernenanlagen in den Vororten zu errichten und sie zumindest optisch in das Stadtbild zu integrieren.“ (Gutachtliche Äußerung zum Denkmalwert, 10.02.1995, S. 1,7)

„Von wissenschaftlicher Bedeutung ist die Kaserne am Ruinenberg, weil sie ein nahezu vollständig erhaltenes idealtypisches Kasernement des ausgehenden 19. Jahrhunderts darstellt. In der typologischen Entwicklung der Potsdamer Kasernenbauten legt sie Zeugnis von einer wichtigen Periode ab, in der versucht wurde, durch die Verbindung des „Vaubanschen Systems“ mit dem Linearsystem – unter Verwendung einer repräsentativen historisierenden Architektursprache – die Qualität des Kasernenbaus zu verbessern. Das daraus resultierende strenge axialsymmetrische Prinzip, die Geschlossenheit der gesamten Anlage sowie ihre bis heute erhaltene Komplexität stellen dabei neben der Kaserne in der Jägerallee eine Besonderheit für Potsdam dar.“ (Gutachtliche Äußerung zum Denkmalwert, 10.02.1995, S. 8)

Deshalb wird die Ruinenberg-Kaserne im B-Plan auch als Gesamtanlage bzw. Denkmalbereich gem. § 9 Abs. 6 BauGB ausgewiesen. Somit steht das gesamte Ensemble unter Denkmalschutz, die Freiflächen eingeschlossen. Der weitläufige Charakter der Ruinenberg-Kaserne ist ein prägendes Merkmal des Denkmalbereichs und muss – wie im Planungsziel auch gefordert – entsprechend behutsam bei der Revitalisierung behandelt werden. Der B-Plan gibt dies in S. 6 als generelles Planungsziel sogar vor. Durch die bereits realisierte und geplante Neubebauung wird dieses Merkmal unterlaufen und das Gesamtbild des Denkmalbereichs zerstört. Das Planungsziel wurde bereits vorbildlich in der angrenzenden Ulanenkaserne an der Jägerallee umgesetzt. Hier sind die historischen Freiflächen nahezu vollständig erhalten. Die Neubebauung wurde schonend nur in einem peripheren Randbereich, am Brentanoweg, in Form von vier Studentenwohneinheiten realisiert.

Forderung:

Wir verlangen, dass der B-Plan hinsichtlich der räumlichen Positionierung und Dimensionierung der geplanten Neubebauung konkrete Vorgaben macht. Vorrang muss hierbei die strenge Umsetzung des generellen Planungsziels haben: „Erhalt der historisch wertvollen Bebauung und den prägenden Freiraumstrukturen mit einer das historische Raumgefü-

abgestimmtes städtebaulich-denkmalspflegerisches Grundkonzept für das Stallgeviert (WA 1 und WA 4) ist, die Dimensionierung des Innenhofs erlebbar zu machen sowie eine Unterordnung der Neubebauung im WA 1.2 – WA 1.5 sowie in den Neubaupotentialen im WA 3 und WA 4 gegenüber den denkmalgeschützten Stallgebäuden. Dem entsprechend werden die Ausdehnungen des Innenhofs des Stallgevierts durch die Anordnung der Kurt-von-Plettenberg-Straße und Reitbahnstraße mit deren Verlängerung im WA 4 nachvollziehbar. Die Unterordnung bezieht sich allein auf die Firsthöhe. Des Weiteren sei angemerkt, dass auch die Fensterbänder in den Dachgeschossen der denkmalgeschützten Stallgebäude nicht historisch sind, jedoch von den Denkmalschutzbehörden als verträglich eingestuft wurden.

Eine Diskussion, ob von einer städtebaulich, architektonisch und historisch qualitätvollen Lösung die Rede sein kann, ist nicht Inhalt der bauleitplanerischen Abwägung. Im Übrigen waren die städtebauliche Konzeption sowie die Architektur vor Erwerb bekannt, eine nachträgliche Kritik daran ist vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehbar.

Von den erwähnten textlichen (Grün-) Festsetzungen steht einzig die textliche Festsetzung Nr. 19 im Zusammenhang mit dem Denkmalschutz, mit Einschränkungen auch die textliche Festsetzung Nr. 12 bzgl. der Heckenpflanzungen. Die übrigen Festsetzungen gehören zum Kanon der Grünfestsetzungen, der weitgehend in allen B-Plänen für das Bornstedter Feld Anwendung findet. Sie dienen vorwiegend, wie die Rechtsgrundlage verdeutlicht, dem Umwelt- und Naturschutz und nicht dem Denkmalwert des Ensembles.

Im Herbst 2003 ist der nicht erhaltenswerte Gebäudebestand abgerissen worden. Dazu zählen im Wesentlichen durch die NVA errichtete Fahrzeughallen, Tankstellen und Lagerplätze z.B. für Kohlen, einher damit ging eine Dekontaminierung verunreinigter Böden im Bereich der Tankstelle und der Lagerplätze.

Ein Abriss des ehem. Casinos und des ehem. Verheiratetenhauses war nie Gegenstand der Planungen und ist auch seitens keiner Fachbehörde je gefordert worden. Beide Gebäude sind zwar keine Einzeldenkmale, jedoch integraler Bestandteil der Ruinenberg-Kaserne. Die Infragestellung dieser Gebäude sowie die implizierte Forderung nach deren Abriss sind in keiner Weise nachvollziehbar. Insbesondere gilt das für die Argumentation, dass alles zu tilgen sei, was nicht dem Denkmalschutz unterfällt und die Denkmalliste folglich festlege, was „rückzubauen“ sei.

Die Anmerkung, dass 2003 ohne sachlichen Grund der nordwestliche Stallflügel, die westliche Reithalle und der Wagenschuppen abgerissen worden sind, trifft nicht zu. Der abgerissene nordwestliche Stallflügel ist durch die NVA errichtet worden, die den Ursprungsbau abgerissen hatte, die westliche Reithalle war 1996 bis auf die Grundmauern niedergebrannt und der Wagenschuppen war durch Farb- und Lackeinsatz der NVA irreparabel kontaminiert.

ge würdigen Neubebauung. Neubauten in den Randbereichen werden als Solitäre in den Freiraum gesetzt. Innerhalb des Stallgevierts sollen Neu- bzw. Ergänzungsbauten die strenge Orthogonalität aufnehmen.“ (Begründung B-Plan Nr. 65, S. 6)

Öffentlichkeit 1

B3

Die Ruinenberg-Kaserne wird durch ihre historische Bebauung im Zusammenhang mit den typischen Freiflächen einer Kavalleriekaserne und die umgebenden Park- und Landschaftsstruktur geprägt. Ihre exponierte Lage im Spannungsfeld mit dem bereits im Jahre 1844 entstandenen Lennéschen Bandparks zeigt, dass der Charakter der Ruinenberg-Kaserne wesentlich durch seine Umgebung bestimmt wird. Von überragender Bedeutung ist dabei die gesamte Freifläche entlang der denkmalgeschützten östlichen Umfassungsmauer mit dem dahinter liegenden Bandpark der Schlegelstraße. Die trichterförmige Ausweitung dieses Grünzuges im Bereich Schmiedegasse, Schlegelstraße und Pappelallee ist durch das sogenannte Wohnhaus für Verheiratete (WA 3) bereits empfindlich gestört. Ohne Rücksicht auf das historische Umfeld wurde dieses Gebäude in den Jahren 1929/1930 für verheiratete Unteroffiziere der Reichswehr errichtet. Das Gebäude war schon damals eine Bausünde. Der Baukörper des Gebäudes wirkt aufgrund seiner 4 Vollgeschosse, der die denkmalgeschützten Stallgebäude um 2 Vollgeschosse respektive 4,38 m überragenden Firsthöhe, seiner atypischen Architektur sowie der Lage im Südteil der östlichen Umfassungsmauer (am Beginn des Parktrichters) wie ein Fremdkörper. Folgerichtig fand das Einzelgebäude auch keine Aufnahme in die Denkmalliste des Landes Brandenburg und der Stadt Potsdam. Umso erstaunlicher ist die Tatsache, dass dieses Gebäude nicht im Zuge der Entkernung des Kasernenareals abgetragen wurde.

Im Herbst 2003 erfolgte der Rückbau aller nicht erhaltenswürdigen Gebäude. Obwohl der Umfang dieser Maßnahme durch die Denkmalliste festgelegt ist, wurde hier ohne sachlichen Grund der Schutzstatus auf den Erhalt des Verheiratetenhauses und das Offizierskasino faktisch erweitert. Im Entwurf des B-Planes Nr. 65 werden die Gebäude nunmehr als Bestand ausgewiesen und durch Baugrenzen gesichert.

Zwischenzeitlich erfahren die vorgenannten Gebäude sogar eine Art faktischen Denkmalschutz. Das Verheiratetenhaus im WA 3 wurde z.B. aufwendig rekonstruiert und soll jetzt sogar noch durch ein Pendant in nördlicher Richtung dupliziert werden. Die neuen Baugrenzen entsprechen den Baugrenzen des Altbaus. Für diesen Neubau wird sogar „aus Gründen des Denkmalschutzes über den üblichen Festsetzungskanon hinaus die Traufhöhe, die sich in ihrer Höhe am ehemaligen Wohnhaus für Verheiratete orientiert sowie die Dachform Walmdach, festge-

Das Neubaupotential im WA 3 wurde erstmals in die Planfassung April 2008 aufgenommen. Somit ist es irreführend, hier die Stellungnahme der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg vom 24.11.2005 zu zitieren, da sich diese Stellungnahme auf eine überbaubare Grundstücksfläche im jetzigen WA 4 bezieht und nicht auf das WA 3. Wie oben erwähnt, stehen gem. der Stellungnahme der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg vom 10.09.2008 dem B-Plan Nr. 65 in der Fassung vom April 2008 keine denkmalpflegerischen Belange entgegen. Auch hat die Untere Denkmalschutzbehörde in einer Stellungnahme klargestellt, dass die in Rede stehende Teilfläche des WA 3 nicht Bestandteil der Lennéschen Bandparks entlang der Schlegelstraße war, sondern innerhalb der Kasernenmauer als Reitplatz diente. Das BLDAM äußert in seiner Stellungnahme vom 15.09.2008 ebenfalls keine Bedenken gegen die Stellplatzanlage GSt2.

Des Weiteren hat das OVG Berlin-Brandenburg in einem Beschluss vom 06.12.2010 die Bewertung der Vorinstanz bestätigt, dass die Stellplatzanlage GSt2 weder denkmalunverträglich noch baurechtlich rücksichtslos sei.

Daher besteht kein Erfordernis, hinsichtlich der Stellplatzanlage GSt2 die Planung zu ändern.

Hinsichtlich der Entwicklung von Grundstücken muss jedem Grundstückseigentümer das Recht eingeräumt werden, sein Grundeigentum in einer für ihn zumutbaren Art und Weise nutzen und in seinem Interesse verwerten zu können. Das Interesse des Grundeigentümers ist hier, das Grundstück entsprechend den vorgesehenen Festsetzungen des B-Plans einer baulichen Entwicklung und Verwertung zuzuführen. Sein Interesse ist nicht, hier eine private oder öffentliche Grünfläche anzulegen. Im Ergebnis der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander wird daher auf das Baurecht für dieses Neubaupotential nicht verzichtet.

Ein Verzicht auf das Baurecht im WA 3 würde für die Finanzierungsbilanz der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld eine Mindereinnahme von ca. 208.000 € bedeuten, da diese Fläche ohne Baurecht nicht anderweitig veräußerbar ist. Auch kann die Herstellung und Pflege der Grünfläche nicht aus Treuhandsmitteln finanziert werden, da diese nicht zu den Entwicklungszielen der Entwicklungsmaßnahme gehört; dies wäre dann durch den städtischen Haushalt zu tragen.

Die Forderung nach einer öffentlichen parkähnlichen Freizeit- und Erholungszone im Bereich des WA 3 (und im WA 4) in Verbindung mit dem Baumbestand entlang der Schlegelstraße ist aufgrund der Rahmenbedingungen nicht umsetzbar. Da sich das Grundstück für die Stellplatzanlage GSt2 in Privateigentum befindet, steht dieses nicht zur Verfügung, damit würde im WA 3 eine Restfläche von 1.266 m² für eine öffentliche parkähnliche Freizeit- und Erholungszone bleiben, die zusätzlich durch die denkmalgeschützte Umfassungsmauer

legt“. (Begründung B-Plan Nr. 65, S. 9)

Eine Gefährdung des Denkmalschutzbereiches ist hier insofern zu besorgen, als dass Gründe des Denkmalschutzes nicht wirklich betroffen sind, sondern nur pauschal als plakative Rechtfertigung angeführt werden. Die Firsthöhe des Verheiratetenhauses liegt mit 2 Vollgeschossen bzw. 4,38 m weit über der Firsthöhe der denkmalgeschützten, umgebenden Stallgebäude. Keines der denkmalgeschützten umgebenden Gebäude weist die Dachform Walmdach auf. Diese Dachform steht auch im direkten Widerspruch zum neogotischen Baustil der denkmalgeschützten Gebäude sowie zur mehrfach im B-Plan zitierten strengen Orthogonalität des Denkmalsbereichs.

Selbst im B-Plan wird zu dem geplanten Neubau im direkten Widerspruch argumentiert. Zum einen wird das WA 3 als „eng“ bezeichnet. (Begründung B-Plan Nr. 65, S. 3) Zum anderen wird „darüber hinaus [...] den Belangen des Denkmalschutzes dahingehend Rechnung getragen, dass auf eine Neubebauung östlich der Schmiedegasse im WA 3 und im nördlichen Wohngebiet östlich der Fläche a verzichtet wurde, um die trichterförmige Ausdehnung des Bandparks entlang der Schlegelstraße zu gewährleisten.“ (Begründung B-Plan Nr. 65, S. 23)

Eine derartige Neubebauung würde auch das noch vorhandene Panorama der Ausdehnung der Reitstallanlage sowie der sie umgebenden großzügigen Reit- und Exerzierflächen zerstören.

Fazit:

Das ehemalige Verheirateten-Wohnhaus, welches kein Einzeldenkmal ist, ist als eine „Bausünde“ der Vergangenheit zu werten. Eine zweite Auflage davon ist nicht nur entbehrlich sondern, den o.g. Zielen abträglich. Darüber hinaus ist jede Neubebauung innerhalb des sensiblen Areals WA 3 zu verbieten. Gleiches gilt für die geplante Stellplatzanlage GSt2, die den Bandpark großflächig zerschneiden und die Fläche versiegeln würde. Die Anlage würde dadurch unkenntlich gemacht.

Im Übrigen weisen wir auf folgende Aspekte besonders hin:

- Wir verweisen hierbei auf die von der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten bereits festgestellte Schutzwürdigkeit dieses Bereichs. Die gesamte Fläche des Bandparks ist betroffen und somit auch das WA 3. Nur durch den Erhalt des gesamten Flächentrichters nördlich und südlich der Kurt-von-Plettenberg-Straße und durch die Wiederherstellung der Parklandschaft ist ein Erleben des parkähnlichen Charakters und ihr Hineinwirken in die ansonsten introvertiert angelegte Ruinenberg-Kaserne noch möglich.

„Die Schlegelstraße wie auch der Voltaireweg sind ab 1842 von Peter Joseph Lenné landschaftlich in der Weise gestaltet worden, dass die Wege seitlich unterschiedlich dicht gepflanzt

der Ruinenberg-Kaserne von der Schlegelstraße abgetrennt ist. Die vorgeschlagene Verbindung durch die erwähnte Pforte in der Umfassungsmauer ist nicht möglich, da diese auf dem Privatgrundstück des ehem. Verheiratetenhauses liegt. Auch besteht kein Zugriff auf die ggf. benötigten Flächen im WA 4, da sich diese ebenfalls in Privateigentum befinden. Vor diesem Hintergrund wäre einzig eine Art Pocketpark im WA 3 möglich. Dies steht aber den im B-Plan Nr. 65 manifestierten Planungszielen der Stadt entgegen.

Vor dem Hintergrund, dass es sich bei der Bebauung im Wesentlichen um gartenbezogene Eigentumsmaßnahmen handelt und in fußläufiger Entfernung der Ruinenberg und der Volkspark im Bornstedter Feld erreichbar sind, ist eine optimale wohnungsnah – fußläufige – Freiflächenversorgung für das Areal der Ruinenberg-Kaserne gegeben. Ein derartiger öffentlicher Pocketpark nicht durchsetzbar, da aufgrund der angespannten Haushaltslage weder zur Errichtung noch zur Pflege dieser Grünfläche die benötigten Finanzmittel zur Verfügung stehen.

te Laubgehölze begleiteten und die damaligen Ackerflächen räumlich fassten. Dadurch entstand am Rand der offenen Flächen eine Gehölzkulisse mit parkartigem Charakter. (...) Für die verbindenden Landschaftselemente an den Wegen zur russischen Kolonie und zum Bornstedter Feld sind keine weiteren baulichen Einengungen verträglich, weil der freie Raum neben den Pflanzungen weiter verengt würde und die beabsichtigte Wirkung umgekehrt.“ (Stellungnahme der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg vom 24.11.2005 zur Planfassung Juli 2005)

- Die Überbauung steht zudem im Widerspruch zu weiteren Festlegungen des B-Plans. „Um den Charakter der Kasernenanlage zu wahren, sollen die historischen Grün- und Freiflächen soweit wie möglich in ihrem Bestand erhalten werden.“ (Begründung B-Plan Nr. 65, S. 11)
- Die vom Bereich Umwelt und Natur festgestellten Naturschutzbelange stellen fest, dass im Wohnquartier Ruinenberg-Kaserne eine „Platzsituation mit Aufenthalts- und Freiraumcharakter für Anwohner und Besucher des Kasernengeländes“ fehlt. In der Abwägung wird explizit auf die Aufenthaltsqualitäten des Lennéschen Bandparks verwiesen. (Stellungnahme des Bereichs Umwelt und Natur vom 25.11.2005 zur Planfassung Juli 2005)
- Lage, Größe, und Zuschnitt der Häuser und Wohnungen im Wohnquartier haben bereits eine Vielzahl überdurchschnittlich großer Familien angezogen. Es steht zu erwarten, dass dieser Trend anhält. Nach Fertigstellung der rund 350 Wohnungen bis Mitte 2009 werden schätzungsweise 300 Kinder hier leben. Es bietet sich die Chance in Zusammenhang mit den erforderlichen Grünfestsetzungen zur Parkgestaltung eine kinderverträgliche Lösung mit Freizeitwert auch für die Bewohner und Besucher der Anlage zu gestalten.

Fazit:

Hinsichtlich der noch vorhandenen Freiflächen im WA 3 ist eine Kumulation von drei schutzwürdigen öffentlichen Interessen festzustellen: Zum einen die Erhaltung der Freifläche und die Wiederherstellung des Lennéschen Bandparks. Zum anderen die Wahrung der besonderen Charakteristik der Ruinenberg-Kaserne und zum dritten die Schaffung einer öffentlichen parkähnlichen Freizeit- und Erholungszone für Anwohner und Publikum. Alle drei Anliegen lassen sich in aufeinander abgestimmter Form wahren und realisieren.

Forderung:

Schutz der noch verbleibenden Freifläche im WA 3 östlich der Schmiedegasse als trichterförmige Ausweitung des Lennéschen Bandpark mittels Aufweisung und Umwandlung in einen öffentlichen Park.

<p>Bevorzugt sollte dieser Park dem Erholungsbedürfnis der Anwohner dienen und auch mit Spielelementen für die zahlreichen Kinder versehen sein.</p> <p><u>Gestaltungsvorschlag:</u> Eine optimale Erschließung dieser Parkanlage wäre z.B. mittels eines öffentlichen Weges gegeben, dessen Wegführung im noch zu gestalteten Bandpark an der Schlegelstraße beginnt, dann die Umfassungsmauer durch die Pforte beim Verheiratetenhaus passiert, geschwungen der Umfassungsmauer respektive dem Trichterpark folgend die Kurt-von-Plettenberg-Straße quert und auf den südlichen Gehweg der Pappelallee mündet. Mittels einer geschickten Bepflanzung würden sich hier interessante Blickwinkel und spannende Perspektiven auf die Ruinenberg-Kaserne ergeben. Darüber hinaus wäre das generelle Planungsziel der „Öffnung der Ruinenberg-Kaserne und ihre Integration in den neuen Stadtteil Bornstedter Feld“ (Begründung B-Plan Nr. 65, S. 6) durch diese Wegführung hervorragend und charmant erfüllt. Anwohner der umliegenden Wohngebiete könnten diesen Weg als sichere und erholbare Strecke von der Pappelallee in Richtung Innenstadt und umgekehrt nutzen. Auswärtigen Besuchern würde das Erleben der konvertierten Kasernenanlage unaufdringlich ermöglicht.</p>	<p>Fazit B.1, B.2 und B.3: In der dargestellten Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegen- und untereinander wird den Forderungen zu Pkt. B.1, B.2 und B.3 der Stellungnahme nicht gefolgt. Eine Änderung der Planung aus diesen Gründen erfolgt nicht.</p>
<p>Öffentlichkeit 1:</p> <p>Kritik an den Bereits realisierten Baumaßnahmen im WA 2.2</p> <p>C.1 Die direkte Nachbarschaft zum angrenzenden UNESCO-Welterbe macht z.B. das Areal des ehem. Offiziersgartens im WA 2.2 besonders wertvoll. Ähnlich wie im WA 3, das direkt an den Lennéschen Bandpark grenzt, hätte die Freifläche, die ursprünglich als parkähnlicher Offiziersgarten angelegt war, erhalten werden müssen. Denn genau an dieser Stelle öffnet sich – wie im WA 3 – die sonst introvertiert wirkende Kaserne zur begrünten Umgebung und erwirkt ein Verschmelzen respektive Korrespondieren mit der angrenzenden Parklandschaft. Dieser integrierende Charakter ist im WA 2.2 durch die dreigeschossige Bebauung vernichtet worden. Der introvertierte Charakter der Kaserne wird durch die Außenmauer und die sie überragenden Hochbauten deutlich verstärkt.</p>	
<p>C.2: Von einer, dem Bestand sich unterordnenden Neubebauung kann nicht mehr gesprochen werden. Auch ist die Platzierung von vier dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern mit jeweils 11 Wohnungen nicht –wie im B-Plan grundsätzlich gefordert– als „solitäre, das historische Raumgefüge würdigende Bebauung“ (Begründung B-Plan Nr. 65, S. 6) anzusehen.</p>	
<p>C.3</p>	

<p>Des Weiteren existiert ein Gebäude, im Denkmalbereich der Ruinenberg-Kaserne, das ebenfalls eine Art faktischen Denkmalschutz genießt. Hierbei handelt es sich um das ehemalige Offizierscasino, das in den 1930er Jahren im Bereich des ehemaligen Offiziersgartens errichtet wurde und auch nicht Bestandteil der Denkmalschutzliste ist.</p> <p>Anstatt dieses Gebäude bei der Entkernung der Ruinenberg-Kaserne zu entfernen, wurde dieses ebenfalls ohne sachlichen Grund als erhaltenswert im Bestand belassen und vor kurzem mit diversen Wohneinheiten versehen.</p> <p>Über der Eingangstür wurde zudem der Wehrmachtsadler des Naziregimes wieder freigelegt. Die öffentliche Zurschaustellung dieser verfassungsfeindlichen Symbolik durch die „Prinz von Preussen AG“ in einer Kaserne der ehemaligen Hauptstadt Preußens zu einem Zeitpunkt, wo in Potsdam erste Gedenk-Pflastersteine für ermordete Juden gesetzt werden, ist auch in politischer Hinsicht äußerst fragwürdig. Vor diesem Hintergrund ist es völlig unverständlich, dass der Verursacher diese Maßnahme auch noch öffentlich in einer überregionalen Zeitung publiziert.</p> <p><u>Forderung:</u> Sofortige Entfernung des 2 m großen Wehrmachtsadlers über dem Eingang des nicht denkmalgeschützten Offizierskasinos im WA 2.3. Hinsichtlich der Neubebauung verweisen wir auf die Forderungen B1. und B2. dieser Stellungnahme.</p>	
<p>Öffentlichkeit 1 D: Maximale Gewinnbestrebungen oder Denkmalschutz</p> <p>Betrachtet man die zahlreichen Änderungen des B-Plans in der jüngsten Vergangenheit, entsteht der Eindruck, dass gar kein historischer Gestaltungswille umgesetzt wird, sondern das Areal vielmehr verfahrenswirksam den betriebswirtschaftlich orientierten Absichten und Interessen der jeweiligen Investoren untergeordnet wurde. Die vollständige Vermarktung sämtlicher denkmalgeschützter Freiflächen zur allgemeinen Gewinnoptimierung scheint hierbei Vorrang vor dem Schutz des Denkmalbereiches zu haben.</p> <p>Dies wird sogar von den Development-Unternehmen öffentlich in den Medien bestätigt. Die „Prinz von Preussen AG“ klassifiziert in einem Zeitungsartikel anlässlich der Baufertigstellung im WA 2.3 die Situation wie folgt: „Für Wohnungskäufer ist Potsdam eine sichere Bank. Als „hervorragend“ bezeichnet Vertriebsleiter Bruno Stollwerk die Situation für klassische Kapitalanleger in der Landeshauptstadt Potsdam sei der gefragteste Standort in ganz Deutschland.“ (PNN vom 25.05.2008, S. 11) Bei einer solchen Goldgräberstimmung streben Developer-Unternehmen eine maximale Ausbeutung der Fläche an. Dies steht im direkten Widerspruch zur Erhaltung</p>	<p>Abwägung und Ergebnis der Stellungnahme: C.1-</p>

<p>allgemeiner Güter wie die denkmalgeschützter Freiflächen.</p> <p>Bei strenger Umsetzung des denkmalschutzrechtlichen Postulates und des Planungsziels des B-Plans, nämlich dass „grundsätzlich die vorhandenen markanten und schlichten Strukturelemente des Freiraumes zu sichern und zu stärken und in Verbindung mit Neubebauung weiterzuentwickeln und zu interpretieren sind“ (Begründung B-Plan Nr. 65, S. 6), dürfte lediglich die Wiedererrichtung der verloren gegangenen Gebäude sowie partielle Neubebauung gestattet werden. Hierzu zählen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der vierte Stallflügel im Nordwesten der Reitbahn, - die 1996 abgebrannte dritte Reithalle im Westen, - der Wagenschuppen neben dem Mannschaftsgebäude, - die flankierende Neubebauung entlang der Kurt-von-Plettenberg-Straße. <p><u>Forderung:</u> Wir fordern, dass der B-Plan den Development-Unternehmen enge Grenzen bei der Umsetzung des von Denkmalschutz dominierten Planungsziels setzt. Wir ermutigen die Stadt, die Belange des Denkmalschutzes mit höchster Priorität zu behandeln und zu verhindern, dass die Konvertierung der Ruinenberg-Kaserne unter der Prämisse maximaler Gewinnoptimierung vollzogen wird.</p>	<p>C.3, D Die diffamierend wirkende Stellungnahme gegenüber dem Investor Prinz von Preussen AG und gegenüber dessen Vorhaben entspricht weder Art noch Weise einer Beteiligung im Rahmen einer öffentlichen Auslegung von Bauleitplänen, in Teilen gilt gleiches für die Anregungen und Hinweise zum ehem. Verheiratetenhaus im WA 3. Die Stellungnahme muss daher in diesen Teilen zurückgewiesen werden.</p> <p>Die Forderungen nach Entfernung des Ornaments über der Eingangstür und nach engen Grenzen für Development-Unternehmen sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Das BauGB bietet keinerlei Rechtsgrundlage für derartige Forderungen; hinsichtlich der Zulässigkeit der Vorhaben im WA 2.2 siehe zu Pkt. B. der Abwägung.</p> <p>Im Übrigen grenzt das WA 2.2 nicht an eine Parklandschaft: Im Norden und Osten befindet sich der Gebäudebestand der Ruinenberg-Kaserne, im Westen grenzen die Gebäude der Bebauung an der Ruinenberg-Straße und im Süden Kleingärten an. Ferner überragen alle Gebäude der Ruinenberg-Kaserne die Umfassungsmauer.</p> <p>Fazit: Die Forderungen zu den Pkt. C.3 und D sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Eine Änderung der Planung ist daher nicht erforderlich.</p>
<p>Öffentlichkeit 1: E Verbesserung des Müllkonzepts Durch die dichte Besiedelung fällt in der Ruinenberg-Kaserne auch entsprechend viel Hausmüll an. Für das südliche Stallgeviert sind entlang der Kurt-von-Plettenberg-Straße zwei Müllplätze vorhanden. Die optische Umsetzung dieser Anlage ist gelungen. Die Mülltonnen befinden sich in Holzumfassungen, die den Außenanlagen farblich und kubisch entsprechen. Hiervon abweichend ist für die Müllentsorgung des ehemaligen Verheiratetenhauses im WA 3 gar keine Anlage geplant. Die Mülltonnen stehen direkt an der Schmiedegasse. Hierdurch wird der Eindruck des denkmalgeschützten Ensembles empfindlich gestört und das Gesamtniveau der Wohnanlage herabgesetzt.</p> <p><u>Forderung:</u> Wir fordern die Entwicklung eines einheitlichen Müllkonzepts für die gesamte Ruinenberg-Kaserne dahingehend, dass sämtliche Müllplätze ähnlich der Anlagen in der Kurt-von-Plettenberg-Straße gestaltet werden.</p>	<p>Abwägung und Ergebnis der Stellungnahme E: Die Erarbeitung eines einheitlichen Müllkonzepts ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Hinsichtlich der Gestaltung von Müllstandort wird die Anregung aufgegriffen. Es wird eine zusätzliche Örtliche Bauvorschrift formuliert, die gestalterisch die Einhausung von Müllstandorten vorschreibt.</p> <p>Ergebnis: Der Forderung zu Pkt. E wird gefolgt. Es wird eine örtliche Bauvorschrift, die gestalterisch die Einhausung von Müllstandorten vorschreibt, in den B-Plan übernommen.</p>
<p>Öffentlichkeit 1: F Verkehrssituation</p>	
<p>F 1 Als ein weiteres akutes Problem der Ruinenberg-Kaserne ist bereits heute absehbar, dass die Anzahl der durch die Neubebauung benötigten Kfz-Stellplätze zu hoch für die vorhandene Fläche ist. Der Verlust weiterer kostbarer denkmalgeschützter Frei-</p>	

<p>räume bzw. die nachhaltige Zerstörung der Struktur der Freiflächen sind die Folge. Besonders offenbar wird dies bei den neu ausgewiesenen Stellplätzen im WA 3. Hier sollen die Anwohner der südlichen Reithalle ihre Fahrzeuge abstellen. Zum einen ist die große Entfernung zwischen Wohnort und Stellplatz den Anwohnern der Reithalle kaum zumutbar – insbesondere den älteren Mitbürgern. Die Zuordnung dieser Stellplätze zu der südlichen Reithalle stellt aufgrund der großen Distanz keine praktikable Lösung dar. Entsprechende Stellplätze könnten, in größerer Nähe zur Reithalle im WA 1.7 gelegen, im südlichen Teil des WA 2.1 bzw. westlich des Heizhauses ausgewiesen werden.</p> <p><u>Forderung:</u> Wir fordern die Ausweisung der Stellplätze für die südliche Reithalle im näher gelegenen WA 2.1 anstatt im WA 3.</p>	
<p>F 2 Das gesamte Areal der Ruinenberg-Kaserne ist als flächige Tempo 30-Zone ausgewiesen. Ebenso wurde im nahe gelegenen Neubaugebiet Bornstedter Feld verfahren. Darum bietet sich ein direkter Vergleich der verkehrstechnischen Umsetzung in diesem Wohngebiet an.</p> <p><u>I. Straßen- und Verkehrsregelung im Bornstedter Feld</u></p> <ol style="list-style-type: none"> generelles Tempolimit: 30 km/h bautechnische Verkehrsberuhigung: Alle Kreuzungen und Straßeneinmündungen sind mit Granit gepflastert. Regelmäßig wurde hierbei das Fahrbahnniveau auf die Höhe der Randbegrenzung von ca. 10 cm – 20 cm angehoben. Dies beruhigt den Verkehr, da die Autofahrer an jeder Kreuzung zum Abbremsen gezwungen werden. öffentlicher Spielplatz: H.-Mattern-Promenade neben der Kita Spielstraßen: Alle Straßen ohne Gehsteig sind Spielstraßen <ul style="list-style-type: none"> - Herta-Hammerbach-Straße - Hermann-Göriz-Straße - Walter-Funcke-Straße (von Erich-Mendelsohn-Straße bis H.-Mattern-Promenade, in denen keine Kita ist) <p><u>II. Straßen- und Verkehrsregelung in der Ruinenberg-Kaserne</u></p> <ol style="list-style-type: none"> generelles Tempolimit: 30 km/h bautechnische Verkehrsberuhigung: Alle Kreuzungen und Straßeneinmündungen sind mit Granit gepflastert. Diese Areale weisen jedoch keine Niveauerhöhungen auf. Dies zwingt die Autofahrer auch nicht zum Abbremsen. Der Verkehr wird nicht beruhigt. Vielmehr führt das Granitpflaster zu erhöhten Rollgeräuschen der Reifen auf diesem Untergrund. öffentlicher Spielplatz: keiner 	<p>Abwägung und Ergebnis der Stellungnahme F1 und F2:</p> <p>In einem B-Plan können u.a. lediglich die öffentlichen Verkehrsflächen festgesetzt werden; die Beschilderung und die Ausbaustandards sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Der direkte Vergleich der verkehrstechnischen Umsetzung zwischen der Ruinenberg-Kaserne und dem „Neubaugebiet Bornstedter Feld“ ist nicht zielführend. In der Stellungnahme wird lediglich Bezug auf die Situation in der Südlichen Gartenstadt genommen, die keine denkmalgeschützte ehem. Kasernenanlage ist, sondern ein reines Neubaugebiet. Somit herrschten unterschiedliche Voraussetzungen zur Entwicklung des öffentlichen Straßenraumes. Abschließend ist anzumerken, dass die Situation in der Orville-Wright-Straße, Herta-Hammerbacher-Straße und der Hermann-Göriz-Straße nicht korrekt dargestellt ist. Die Orville-Wright-Straße verfügt nicht über wechselseitige Pflanzinseln, die Herta-Hammerbacher-Straße ist keine Spielstraße ohne Gehweg und die Hermann-Göriz-Straße hat keinen Gehweg. Auch gibt es im Entwicklungsbereich Bornstedter Feld in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen nicht flächendeckend Aufpflasterungen mit einer Höhe von ca. 10 – 15 cm.</p> <p>Ist im Bebauungsplan eine öffentlichen Verkehrsflächen ohne Zweckbestimmung festgesetzt, liegt die Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen (u.a. Ausbaustandard der Straße) im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde. Die Beschilderung/Ausweisung der betreffenden Straßen als Spielstraße mit Schritttempo wurde durch die zuständigen städtischen Fachbehörden geprüft. Zahlreiche und intensive Diskussionen mit den Anwohnern wurden vor Ort geführt.</p> <p>Die Schmiedegasse, Reitbahnstraße und Sattlerstraße sind im B-Plan Nr. 65 als öffentliche Verkehrsflächen ohne Zweckbestimmung zur Festsetzung vorgesehen.</p>

- d. Spielstraßen: Straßen ohne Gehsteig (z.B. die Schmiedegasse) sind keine Spielstraßen. Dagegen ist z.B. der Brentanoweg inklusive Ulanenweg (bis zur Mündung auf die Jägerallee) eine Spielstraße. Obwohl hier keine Wohnbebauung vorhanden ist, die – die ähnlich wie in der Schmiedegasse – von der Haustür direkt und ungehindert auf die Fahrbahn führt.
- e. Auch die Verkehrsflächen des Areals der Stadtverwaltung haben den Status einer Spielstraße. Ein entsprechendes Verkehrsschild befindet sich in der Zufahrt an der Hegelallee.

Neben dem vorstehenden Vergleich verdeutlichen die im Folgenden ausgeführten Sachverhalte, dass die Verkehrsregelung im B-Plan völlig unzureichend ist. Maßgeblich hierfür ist, dass die Einfahrt der Tiefgarage für das Mannschaftsgebäude direkt auf die Schmiedegasse führt. Eine häufige Abkürzung des Fahrweges durch die Schmiedegasse auf die Pappelallee ist ebenfalls zu erwarten. Zu beachten ist, dass alle Hauseingänge des parallel zur Schmiedegasse verlaufenden südöstlichen Stallgebäudes direkt auf die Schmiedegasse führen. Es existiert auch kein Gehsteig, der insbesondere die Kinder von der Fahrbahn fernhält. Die Errichtung von Zäunen und Toren ist aus denkmalschutzrechtlichen Gründen verboten. D.h. es gibt kaum Möglichkeiten, Kinder am Betreten der Fahrbahn zu hindern. Die Hauseingänge führen über wenige Meter Distanz geradewegs auf die Straße in den Autoverkehr. Eltern haben auf diesem kurzen Weg keine Chance, ihre Kinder zurückzuhalten. Umgekehrt können Autofahrer bei dieser Geschwindigkeit plötzlich auftauchende Kinder nicht rechtzeitig bemerken. Die Schmiedegasse sollte daher als Spielstraße markiert werden, da hier der im Sicherheitsinteresse wichtige Trennungsgrundsatz der Verkehrsarten nicht gewährleistet ist. Aus diesem Grund verlangen wir außerdem zusätzlich die Sperrung der Schmiedegasse für den Durchgangsverkehr. Eine geeignete Maßnahme sollte dergestalt erfolgen, dass zwischen Haus Nr. 17 und Nr. 19 ein Pfeiler mittig in die Fahrbahn eingelassen wird. Radfahrer und Fußgänger können diese Sperrung ungehindert passieren. Der Pfeiler sollte mit einem Viereck o.ä. abschließbar sein, so dass die Feuerwehr in Notfall passieren kann. Damit wäre die Schmiedegasse komplett verkehrsberuhigt und als Mischverkehrsfläche in Verbindung zu der baulichen Ausführung der anliegenden Wohngebäude nur für die Anwohner nutzbar.

Die schnurgerade Ausrichtung der Kurt-von-Plettenberg-Straße verleitet Autofahrer immer wieder zur Überschreitung des Tempolimits. Der Fahrbahnrand ist durch die mit Autos belegten Stellplätze schwer einsehbar. Diese insbesondere für die Kinder gefährliche Situation kann durch die Vorstreckung eines Teils der schon auf den Stellplätzen vorhandenen Pflanzinseln entschärft werden. Wir verweisen diesbezüglich auf die im Bornstedter Feld und in der nahen Umgebung bewährte Praxis: In der Orville-

Die betreffenden Straßen sind mit einem einheitlichen Straßenquerschnitt ohne Trennung in Fahrbahn, Seitenstreifen und Gehwege. Diese Gestaltung des Straßenraumes soll den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Rolle einnimmt. Somit liegen die bautechnischen Voraussetzungen für eine Beschilderung als verkehrsberuhigte Bereiche mit Schritttempo vor. Die Straßen in der Ruinenberg-Kaserne sind nicht Bestandteil des überörtlichen Straßennetzes, so dass es in der Ruinenberg-Kaserne keine Durchgangsverkehre gibt.

Das Ermessen der Verkehrsbehörde zur Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche setzt bei neutraler Betrachtung die verkehrliche Notwendigkeit dazu voraus. Eine Analyse der Ist-Situation ergab jedoch, dass eine Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche nicht die Lösung der eigentlichen Probleme vor Ort gebieten würde.

Die eigentlichen Probleme lägen nicht in einer angeblich zu hohen Geschwindigkeit, sondern im – unberechtigten – „wildem“ Parken, auch durch die Nichtinanspruchnahme regulärer Stellplätze z.B. in der Tiefgarage, sowie in der Freihaltung von Sichtbeziehungen. Die Straßen hätten in dem Sinne keine Aufenthaltsqualität für einen verkehrsberuhigten Bereich. Die betreffenden Straßen seien zudem bei der Polizei hinsichtlich Geschwindigkeitsüberschreitungen etc. nicht als Schwerpunktbereiche bekannt.

Die Erfahrungen der Straßenverkehrsbehörde zeigen ferner, dass von Aufpflasterungen für Feuerwehr, Rettungsfahrzeuge und vor allem für Radfahrer Gefährdungen und Behinderungen ausgehen. Das ist besonders in den Wintermonaten, wo die Schneeräumung behindert wird und die Aufpflasterungen nicht mehr oder schlecht erkennbar sind, der Fall. Ferner bemängeln betroffene Anwohner wiederholt die von den Aufpflasterungen ausgehenden Lärmbelästigungen durch das Abbremsen, Überfahren der Aufpflasterung und wieder Beschleunigen. Daher werden Aufpflasterungen von der Straßenverkehrsbehörde kritisch gesehen. Auch zeigen die Erfahrungen aus anderen denkmalgeschützten Quartieren, dass das alleinige Ausweisen von verkehrsberuhigten Bereichen zu einer Geschwindigkeitsreduzierung führt.

Mit der geforderten Abpollerung würde die Schmiedegasse zu einer Privatstraße werden, welches nicht Ziel des B-Plans ist. Ferner ist eine Abpollerung nicht zulässig, da die Schmiedegasse im B-Plan als öffentliche Verkehrsfläche zur Festsetzung vorgesehen und mit öffentlichen Mitteln hergestellt worden ist.

Das im B-Plan zur Festsetzung als Fläche a vorgesehene Geh-, Fahr- und Leitungsrecht schließt einen Durchgangsverkehr aus, da das Fahrrecht ausschließlich zugunsten der Anlieger der anliegenden Baugrundstücke im WA 4 gilt. Da es sich hier um eine Privatstraße handelt, ist hier eine Abpollerung zur Vermeidung von Durchgangsverkehren zulässig. Der Nachweis der notwendigen – privaten – Stellplätze

<p>Wright-Straße ist eine Tempo 30-Zone mit wechselseitigen Pflanzinseln kombiniert.</p> <p><u>Forderung:</u> Wir fordern für die Ruinenberg-Kaserne, dass alle mit Granit gepflasterten Areale in ihrem Niveau erhöht werden und so eine bautechnische Verkehrsberuhigung erfolgt. Für die Schmiedegasse fordern wir die unbedingte Umsetzung der bautechnischen Maßnahme, dass lediglich eine Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer zur Pappelallee erfolgt. Darüber hinaus fordern wir analog zu der Umsetzung im Bornstedter Feld, dass sämtliche Straßen ohne separaten Bürgersteig (Schmiedegasse, Reitbahnstraße, entsprechende Abschnitte der Sattlerstraße) als Spielstraßen ausgewiesen werden. Wegen des zu erwartenden Durchgangsverkehrs aufgrund der Tiefgaragenausfahrt fordern wir, die Schmiedegasse zwischen Haus Nr. 17 und Nr. 19 durch einen abschließbaren Poller für den Autoverkehr zu sperren. Die Kurt-von-Plettenberg-Straße soll bautechnisch durch wechselseitige Vorstreckungen der vorhandenen Pflanzinseln zusätzlich verkehrsberuhigt werden.</p>	<p>richtet sich nach der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam in seiner aktuellen Fassung, des Weiteren sind in der Kurt-von-Plettenberg-Straße seitens der zuständigen Fachbehörde geforderte öffentliche Stellplätze vorgesehen. Der Stellplatzbedarf wird im Quartier nachgewiesen. Insofern ist die Argumentation nicht nachvollziehbar, „dass die Anzahl der durch die Neubebauung benötigten Stellplätze zu hoch für die vorhandene Fläche ist“.</p> <p>Ergebnis: In der dargestellten Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegen- und untereinander wird den Forderungen zu Pkt. F.1 und F.2 der Stellungnahme nicht gefolgt. Eine Änderung der Planung aus diesen Gründen erfolgt nicht.</p>
<p>Öffentlichkeit 1 G Lärminderungsmaßnahmen</p> <p>Die Pappelallee ist eine Haupteerschließungsstraße im Bornstedter Feld. Sie ist umgeben von Wohngebieten mit stetig steigender Einwohnerzahl. Mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung von derzeit ca. 14.600 – 17.460 Kfz/24h muss aufgrund des dynamischen Anwachsens der umgebenden Wohnbevölkerung gerechnet werden. Im Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Potsdam (LAP) wird das Wohngebiet Ruinenberg-Kaserne als Beispiel für eine nicht lärmoptimierte Bauweise vorgestellt. (LAP, Stand 30.05.2008, S. 50) Das Landesumweltamt Brandenburg, Bereich Immissionsschutz hat die Prüfung vorrangig aktiver Lärmschutzmaßnahmen schon empfohlen, als das WA 4 noch als Mischgebiet geplant war. Umso mehr gilt das Gebot der Ergreifung von lärmindernden Maßnahmen insbesondere im Hinblick auf die geplante Umwandlung zu einem Allgemeinen Wohngebiet.</p> <p>Um die Attraktivität des gesamten Wohnumfeldes im südlichen Bornstedter Feld zukunftssicher herzustellen und nachhaltig zu bewahren, ist die Errichtung von Baulücken schließenden Lärmschutzeinrichtungen beiderseits der Pappelallee erforderlich.</p> <p>Als begleitende, den Verkehrsfluss verstetigende Maßnahmen erwähnt der LAP eine Intensivierung der Straßenrandbegrünung, die Einrichtung von Nachts-Tempo-30-Zonen und die Anordnung Geschwindigkeitsdämpfender Querungseinrichtungen (Fahrbahn-teiler). (LAP, a.a.O., S. 61) Letztere sollte im Bereich der Einmündung Schlegelstraße angeordnet werden. Diese Maßnahmen empfehlen sich insbesondere für den geplanten Schulstandort Pappelallee sowie die</p>	<p>Abwägung und Ergebnis der Stellungnahme G</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der B-Plan trifft Festsetzungen zum Immissionsschutz im WA 4. Die Einrichtung einer Tempo 30-Zone auf der Pappelallee vor dem WA 4 ist Bestandteil des Lärmaktionsplanes der Landeshauptstadt Potsdam sowie des Schulwegesicherungskonzeptes für die 2. Grundschule im Bornstedter Feld.</p> <p>Fazit: Eine Änderung der Planung aufgrund der Stel-</p>

Wohnnutzung des Gebiets der ehem. Ruinenberg-Kaserne, und zwar nicht nur im WA 4.	lungnahme ist nicht erforderlich.
<p>Wir möchten abschließend darauf hinweisen, dass wir aufgrund unserer denkmalschutzrechtlichen Bedenken im Zusammenhang mit den Ausweisungen des B-Plans auch im Kontakt mit dem Landesdenkmalschutzamt stehen, das im Rahmen der Aufstellung des B-Plans ebenfalls zu beteiligen ist.</p> <p>(Der Stellungnahme liegt ein Anhang mit 7 Abbildungen und 8 Fotos zur Visualisierung der o.g. Anregungen bei.)</p>	<p>Ergebnis: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p>

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>Öffentlichkeit 2 (Anett und Ralph Müller, Schmiedegasse 25, 14469 Potsdam)</p> <p><u>Stellungnahme vom 13.09.2008</u></p> <p>Wir möchten wie folgt Stellung nehmen, da wir durch die Errichtung eines geplanten Hauses auf der Freifläche des WA 3 unmittelbar vor unserem Haus Schmiedegasse in weitergehenden Rechten unmittelbar beeinträchtigt werden.</p> <p>Als wir im August des Jahres 2007 unser Haus in der Schmiedegasse erwarben, war die Mikrolage des Hauses, insbesondere wegen der Freifläche direkt vor unserem Haus, sehr Ausschlag gebend. Der unserem Kaufvertrag beigefügte Bebauungsplan Nr. 65 (Stand: März 2006) wies dieses Areal für immer als Freifläche aus. Weder Baulinien noch andere Kennzeichnungen ließen erkennen, dass hier noch Baumaßnahmen durchgeführt würden. Im Gegenteil: Man versicherte uns, dass gerade diese Freifläche erhalten werden muss, insbesondere aufgrund von Erwägungen des Denkmalschutzes.</p> <p>Wie für unsere direkten Nachbarn war auch für uns ein wichtiger Grund für den Erwerb des Hauses in der Schmiedegasse, dass die Fläche nach vorn zur Schmiedegasse hin, eine Freifläche ist. Wir wollten damit sicherstellen, dass zumindest nach einer Seite unseres Hauses Räume vorhanden sind, die durch Beschattung von Nachbargebäuden betroffen sind. Wir lebten bisher in Bayern auf einem ca. 2.000 m² großen Grundstück. Diese Weitläufigkeit für unsere drei Kinder zumindest indirekt zu erhalten, war uns sehr wichtig. Eine betretbare / beispielbare Fläche, die direkt an unser Haus angrenzt, war deshalb auch eine zwingende Bedingung für den Hauskauf. Wie bereits beschrieben, bestätigte dies – neben Denkmalschutzaspekten und verbalen Aussagen seitens des Verkäufers – zum damaligen Zeitpunkt auch der B-Plan. Das der freie Blick von unserem Haus in die Anlage des Lennéschen Parks führt, bestärkte unseren Kauf zusätzlich.</p> <p>Das im WA 3 geplante Gebäude zerstört die für unsere Kinder wichtige Freifläche und nimmt uns darüber hinaus im erheblichen Maße Licht. Der freie Blick auf den Lennéschen Park ist uns komplett genommen.</p> <p>Darüber hinaus wollten wir mit der Wahl des Hauses</p>	

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>in der Schmiedegasse ebenfalls unsere Privatsphäre schützen. Durch die davor liegende Freifläche wollen wir sicherstellen, dass zumindest eine Seite unseres Hauses vor neugierigen Einblicken durch Nachbarn geschützt ist.</p> <p>Unser Haus hat hierbei eine Sonderstellung. Als einziges Haus des südöstlichen Stallgebäudes verfügt unser Haus über eine doppelflügelige Glas-tür, die von der Küche direkt auf die Schmiedegasse führt. Die daraus resultierende durchgängige Glas-front ist ca. 1,7 m breit und hat eine Höhe von ca. 4 m.</p> <p>Wir haben uns bewusst für diese Bauausführung entschieden, da so ausreichend Tageslicht unser Haus erhellt und neugierige Blicke von Fußgängern etc. bis zu einer Höhe von ca. 2 m mittels Scheiben-gardinen und Rollos geschickt verhindert werden können. Die darüber liegende Fensterfläche bleibt offen. Der Lichteinfall wird hier nicht behindert. Die freundliche Atmosphäre des Wohnraumes bleibt erhalten.</p> <p>Kritisch wird es hingegen, wenn neugierige Blicke nicht ebenerdig, sondern aus gegenüberliegenden Geschossen auf unser Haus treffen. Ein Beobachter hat von dieser erhöhten Position ungehinderten Ein-blick tief in unser Haus. Da wir weder eine Galerie noch ein Zwischengeschoss über unserer Küche haben, geht der Blick von einer erhöhten Position ungehindert durch unser Haus hindurch. Eine Privat-sphäre existiert dann für uns nicht mehr.</p> <p>Verhüllungen – mittels Rollos etc. – sind nur sehr schwer durchführbar. Darüber hinaus wären diese Maßnahmen auch sehr kostenintensiv, da alle Instal-lationen in einer Höhe ab 2 m bis 4 m (und darüber hinaus) erfolgen müssten. Rollos müssen in dieser Höhe elektronisch betrieben werden. Entsprechende Leitungen etc. sind nicht vorhanden. Auch das Auf-hängen, Abnehmen und Bedienen von Gardinen ist in dieser Höhe sehr gefährlich, wenn nicht unmög-lich. Außerdem würde der Lichteinfall in unser Haus dadurch sehr gedämpft werden. Eine starke Ver-schlechterung unserer Lebensqualität wäre das Re-sultat. Auch eine Wertminderung bei etwaiger Wei-terveräußerung unseres Eigentums ist hierdurch zu befürchten.</p> <p>Mit der Errichtung eines Gebäudes im WA 3 wäre unsere Privatsphäre zerstört. Etwaige Nachbarn hätten ungehinderten Einblick bis tief in unser Haus. Voyeurismus wäre ungehindert möglich.</p> <p>Wir möchten Sie bitten, sich unsere Situation vorzu-stellen: Eine Familie hat drei Kinder, davon zwei Mädchen. Der Vater arbeitet in Hamburg und ist deshalb fast nur an den Wochenenden zu Hause. Wie soll einer Mutter und Frau zugemutet werden, dass sie in der ständigen Ungewissheit lebt, ob ihr nicht gerade ein Fremder ungehindert bei ihren Tä-tigkeiten zuschaut?</p> <p>Eine Alternative wäre das Verhüllen der oberen Fenster. Dann wäre unser Haus aber ständig in ein Halbdunkel gehüllt, dass durch den Schatten des nahen massiven Gebäudes nur verstärkt würde. Eine</p>	<p>Hinsichtlich der Entwicklung von Grundstücken muss</p>

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>depressive Lebensatmosphäre ist dann das Resultat. Hierfür sind wir nicht nach Potsdam in die Schmiedegasse gezogen und es war uns extrem wichtig, dass dies auch niemals geschieht. Wir wussten um die angrenzende Bebauung im Innenbereich des Stallgevierts und akzeptierten die hieraus entstehende Beeinträchtigung durch die Einsichtnahme der dort lebenden Nachbarn. Die Höhe und die Distanz dieser Häuser und auch die Baugestaltung unseres Hauses zu dieser Seite machen hier die Situation erträglich.</p> <p>Aber wir verlangten – und mussten anhand der uns vorgelegten Planungen auch davon ausgehen – dass wir zur Schmiedegasse hin keine Beeinträchtigungen unserer Privatsphäre befürchten müssen. Denn an dieser Seite unseres Hauses ist die Beeinträchtigung unserer Privatsphäre elementar und nicht tolerierbar.</p> <p>Durch das geplante Gebäude werden wir sowohl unmittelbar in unserem Eigentumsrecht als auch in unserem allgemeinen Persönlichkeitsrecht beeinträchtigt. Wir verlangen deshalb die Streichung der Planungsmaßnahmen im WA 3 aus dem B-Plan und eine Rückführung des B-Plans auf den Sachstand vom März 2006. Auf dieser Grundlage haben wir unser Eigentum erworben. Die aus dem damaligen Stand des B-Plans ablesbare Erhaltung unserer Privatsphäre war ein wesentlicher Aspekt für unsere Kaufentscheidung.</p>	<p>jedem Grundstückseigentümer das Recht eingeräumt werden, sein Grundeigentum in einer für ihn zumutbaren Art und Weise nutzen und in seinem Interesse verwerten zu können. Das Interesse des Grundeigentümers ist hier, das Grundstück entsprechend den vorgesehenen Festsetzungen des B-Plans einer baulichen Entwicklung und Verwertung zuzuführen. Sein Interesse ist nicht, hier eine private oder öffentliche Grünfläche anzulegen. Im Ergebnis der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander wird daher auf das Baurecht für dieses Neubaupotential nicht verzichtet.</p> <p>Ein Verzicht auf das Baurecht im WA 3 würde für die Finanzierungsbilanz der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld eine Mindereinnahme von ca. 208.000 € bedeuten, da diese Fläche ohne Baurecht nicht anderweitig veräußerbar ist. Auch kann die Herstellung und Pflege der Grünfläche nicht aus Treuhandsmitteln finanziert werden, da diese nicht zu den Entwicklungszielen der Entwicklungsmaßnahme gehört; dies wäre dann durch den städtischen Haushalt zu tragen.</p> <p>Klarstellend sei angemerkt, dass die in Rede stehende Teilfläche des Baufeldes WA 3 nicht Bestandteil der Lennéschen Bandparks entlang der Schlegelstraße war, sondern innerhalb der Kasernenmauer als Reitplatz diente (Klarstellung der Unteren Denkmalschutzbehörde vom 16.06.2009).</p> <p>Fazit: Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Öffentlichkeit 3 (Dres. Susanne und Dirk Weber, Schmiedegasse 23, 14469 Potsdam)</p> <p><u>Stellungnahme vom 10.09.2008</u></p> <p>Wir möchten wie folgt Stellung nehmen, da wir durch die Errichtung eines geplanten Hauses auf der Freifläche unmittelbar vor unserem Haus in der Schmiedegasse in weitergehenden Rechten unmittelbar beeinträchtigt werden.</p> <p>Als wir uns am Anfang 2006 für den Erwerb unseres Hauses in der Schmiedegasse entschieden hatten, haben wir dies u.a. auch deshalb getan, weil in der Mikrolage direkt vor unserem Haus eine Freifläche besteht und wir von einer geplanten Bebauung nichts wussten. Im Gegenteil: Man versicherte uns, dass diese Freifläche erhalten werden soll/muss, insbesondere aufgrund von Erwägungen des Denkmalschutzes.</p> <p>Wir zählen zu den ersten Erwerbern der WEG Gardekarree und haben uns aus unterschiedlichen Gründen bewusst für unser heutiges Haus entschieden – zum damaligen Zeitpunkt wäre es auch möglich gewesen, in den Bereichen Häuser zu erwerben, die auf gegenüber liegenden Flächen eine Bebauung aufweisen. Ein Grund für den Erwerb unseres Hauses war es, dass die Fläche nach vorne eine Freifläche ist. Wir wollten damit sicherstellen, dass zumindest nach einer Seite unseres Hauses Räume vorhanden sind, die weder durch Beschattung von</p>	<p>Hinsichtlich der Entwicklung von Grundstücken muss jedem Grundstückseigentümer das Recht eingeräumt werden, sein Grundeigentum in einer für ihn zumutbaren Art und Weise nutzen und in seinem Interesse verwerten zu können. Das Interesse des Grundeigentümers ist hier, das Grundstück entsprechend den vorgesehenen Festsetzungen des B-Plans einer baulichen Entwicklung und Verwertung zuzuführen. Sein Interesse ist nicht, hier eine private oder öffentliche Grünfläche anzulegen. Im Ergebnis der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander wird daher auf das Baurecht für dieses Neubaupotential nicht verzichtet.</p> <p>Ein Verzicht auf das Baurecht im WA 3 würde für die Finanzierungsbilanz der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld eine Mindereinnahme von ca. 208.000 € bedeuten, da diese Fläche ohne Baurecht nicht anderweitig veräußerbar ist. Auch kann die Herstellung und Pflege der Grünfläche nicht aus Treuhandsmitteln finanziert werden, da diese nicht zu den Entwicklungszielen der Entwicklungsmaßnahme gehört; dies wäre dann durch den städtischen Haushalt zu tragen.</p> <p>Klarstellend sei angemerkt, dass die in Rede stehende Teilfläche des Baufeldes WA 3 nicht Bestandteil der Lennéschen Bandparks entlang der Schlegelstraße</p>

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>Nachbargebäuden betroffen sind, noch der freie Blick in die parkähnliche Anlage des Lennéschen Parkgürtels beeinträchtigt ist. Das geplante Gebäude nimmt uns im erheblichen Maße Licht und der freie Blick ist uns komplett genommen.</p> <p>Darüber hinaus wollten wir mit der Wahl des Hauses in der Schmiedegasse unsere Privatsphäre schützen. Durch die davorliegende Freifläche wollen wir sicherstellen, dass zumindest auf der einen Seite unseres Hauses vor neugierigen Einblicken durch Nachbarn geschützt sind. Unser Wohn-/Fernsehbereich sowie unser Schlafzimmer haben wir bewusst so gewählt, dass sie nach vorne rausgehen. Dies ist uns sehr wichtig. Wir wussten um die angrenzende Bebauung in dem Innenbereich des Gardekarrees und akzeptierten die Beeinträchtigung durch die Einsichtnahme der dort lebenden Nachbarn. Aber wir gingen davon aus, dass wir dennoch zu der anderen Seite vor solchen Beeinträchtigungen in der Privatsphäre geschützt sind.</p> <p>Durch das geplante Gebäude werden wir sowohl unmittelbar in unserem Eigentumsrecht als auch in unserem allgemeinen Persönlichkeitsrecht beeinträchtigt.</p>	<p>war, sondern innerhalb der Kasernenmauer als Reitplatz diente (Klarstellung der Unteren Denkmalschutzbehörde vom 16.06.2009).</p> <p>Fazit: Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Öffentlichkeit 4 (Nicole Michel & Frank Lenz, Schmiedegasse 33, 14469 Potsdam)</p> <p><u>Stellungnahme vom 04.09.2008</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Teil A, 3.4 Infrastrukturausstattung, Versorgung im Grundschulbereich <p>Der Schulstandort Pappelallee ist aufgrund der jüngsten Entwicklungen in Frage gestellt. Der Schulstandort Pappelallee ist zu erhalten und mit geeigneten Maßnahmen schulgeeignet herzurichten (siehe auch unter 4.).</p> <p>Begründung:</p> <p>Im FNP wurde unter Annahme der Bevölkerungsentwicklung bis 2020 die Notwendigkeit eines Schulstandorts im südlichen Bornstedter Feld nachgewiesen: „Bis zum Jahr 2015 sollen weitere 4.000 Wohnungen errichtet werden – damit ist das Bornstedter Feld deutlicher Schwerpunkt des Wohnungsbaus in Potsdam.“</p> <p>Dieser Umstand erfordert eine baldige Lösung des Problems. Frühere Planungsalternativen sind bereits gescheitert. Ein Wechsel auf einen Alternativstandort in die Nähe der Biosphäre würde der Baubeigeordneten Elke von Kuick-Frenz (SPD) zufolge zwei Jahre benötigen. Weitere jahrelange Planungsverzögerungen stellen für die Anwohner des Gebiets und insbesondere deren Kinder eine nicht hinnehmbare Belastung dar.</p> <ul style="list-style-type: none"> Teil B, 2.2.2 Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen, östlicher Bereich (WA 3) <p>Nördlich des ehem. Wohnhauses für Verheiratete soll eine überbaubare Grundstücksfläche für einen Neubau ausgewiesen werden. Nördlich dieser Flä-</p>	<p>zu Teil A, 3.4 Infrastrukturausstattung Die Entwicklung der 2. Grundschule mit Hort im Bornstedter Feld ist nicht in Frage gestellt. Die Schule mit Hort soll im 1. Halbjahr 2012 eröffnet werden. Hierzu ist der B-Plan Nr. 42.2 „Kaserne Pappelallee“, 1. Änderung „Schul- und Hortstandort Pappelallee“ seit August 2009 in Kraft gesetzt.</p> <p>zu Teil B, 2.2.2 Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen Die Denkmalfachbehörde ist gem. § 17 Abs. 4 BbgDSchG aufgrund des Denkmalschutzes für die Ruinenberg-Kaserne in das Verfahren eingebunden. Das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abt. Denkmal-</p>

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>che soll eine Stellplatzanlage mit 24 Plätzen zum Nachweis der Stellplätze für die ehem. südliche Reithalle im WA 1.7 ausgewiesen werden.</p> <p>Als Bewohner des Kopfhauses Schmiedegasse/Kurt-von-Plettenberg-Straße lehnen wir die Planung einer Stellplatzanlage in unmittelbarer Nähe zu unserem Wohnhaus ab.</p> <p>Begründung: Eine Stellplatzanlage mit 24 Pkw-Stellplätzen sowie die weiteren für den geplanten Neubau anzulegenden Stellplätze bedeuten für uns als unmittelbare Anwohner eine unzumutbare Lärmbelastung. Wir befürchten aufgrund der geplanten Stellplatzanlage eine erhöhte Lärmbelastung durch die Vielzahl der ab- und anfahrenden Pkw sowie das damit verbundene häufige Türenschiagen, Motorenanlassen etc. Zudem ist durch die ungünstige Zuordnung der geplanten Stellplatzanlage zu der südlichen Reithalle aufgrund großer Distanz ein erhöhtes Pendelverkehrsaufkommen zwischen jeweiliger Wohnung und zugehörigem Stellplatz zu erwarten. Auch dadurch entstünde zusätzlicher vermeidbarer Lärm. Dies stellt keine praktikable Lösung dar. Als Alternative zu dieser Planung wären die für die Reithalle in WA 1.7 vorzusehenden Stellplätze im südlichen Teil des WA 2.1 sowie westlich des Heizhauses nachweisbar. (Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Erfahrung mit der Müllstandfläche in unmittelbarer Nähe unseres Kopfhauses: Viele Anwohner fahren zur Müllentsorgung mit dem Auto an.)</p> <p>Zusätzlich besteht die Möglichkeit gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Potsdam, die Zahl der notwendigen Stellplätze zu reduzieren, wenn sich in nicht mehr als 300 m Fußweg-Entfernung Haltestellen des regelmäßig verkehrenden ÖPNV befinden. Zwei nächstliegende Bus-Haltestellen befinden sich am Voltaireweg und an der Pappelallee in ca. 200 m Entfernung.</p> <p>Aufgrund des übergeordneten Planungsziels der Wiederherstellung der Parklandschaft (Lennéscher Bandpark) und den betreffenden Rechtsgrundlagen im Bereich der Potsdamer Kulturlandschaft, gem. Eintragung in die Liste des Kulturerbes der Welt der UNESCO, kann weiteren Neubauten und Flächenversiegelungen in diesem Bereich nicht zugestimmt werden.</p> <p>Begründung: 1. Wir verweisen auf die von der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten bereits festgestellte Schutzwürdigkeit dieses Bereichs. Die gesamte Fläche des Bandparks ist betroffen, somit auch der Bereich WA 3. Nur durch den Erhalt dieser Flächen und die Wiederherstellung der Parklandschaft ist ein Erleben des parkähnlichen Charakters und ihr Hineinwirken in die ansonsten introvertiert angelegte Ruinenberg-Kaserne möglich.</p> <p>„Die Schlegelstraße wie auch der Voltaireweg sind ab 1842 von Peter Joseph Lenné landschaftlich in der Weise gestaltet worden, dass die Wege seitlich unterschiedlich dicht gepflanzte Laubgehölze begleiteten und die damaligen Ackerflächen räumlich fass-</p>	<p>pflüge (BLDAM) als Denkmalfachbehörde in seiner Stellungnahme vom 15.09.2008 sowie die Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg in ihrer Stellungnahme vom 10.09.2008 haben den B-Plan Nr. 65 in der im August und September 2008 öffentlich ausgelegten Fassung vom April 2008 bestätigt; das BLDAM hat sich einzig gegen das Neubaupotential im WA 3 ausgesprochen. Somit ist grundsätzlich festzuhalten, dass der B-Plan Nr. 65 mit seinen vorgesehenen Festsetzungen nicht den Belangen des Denkmalschutzes entgegensteht. Die Wiederherstellung des Lennéschen Bandparks entlang der Schlegelstraße ist kein übergeordnetes Planungsziel des B-Plans Nr. 65, da die Schlegelstraße nicht im Geltungsbereich des B-Plans Nr. 65 liegt. Der Bandpark entlang der Schlegelstraße gehört nicht zum UNESCO-Weltkulturerbe.</p> <p>Die Denkmalschutzbehörden haben keine Bedenken gegen die Festsetzung der Stellplatzanlage GSt2 geäußert. Auch hat das OVG Berlin-Brandenburg in einem Beschluss vom 06.12.2010 festgestellt, dass die Stellplatzanlage GSt2 als denkmalverträglich anzusehen ist. Somit steht die GSt2 den Belangen des Denkmalschutzes nicht entgegen.</p> <p>Ferner hat die Untere Denkmalschutzbehörde in einer Stellungnahme klargestellt, dass die in Rede stehende Teilfläche des WA 3 nicht Bestandteil der Lennéschen Bandparks entlang der Schlegelstraße war, sondern innerhalb der Kasernenmauer als Reitplatz diente. Die Stellplatzanlage GSt2 dient dem Stellplatznachweis für die südliche Reithalle im WA 1.7; nach den gegenwärtigen Planungen sind hierfür nunmehr 18 Stellplätze erforderlich. Da der Stellplatznachweis nach den Vorschriften des Bauordnungsrechts zu beurteilen ist, trifft der B-Plan keine Festsetzungen zur Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze. Die Möglichkeit, gem. Stellplatzsatzung der Stadt Potsdam die Zahl der notwendigen Stellplätze zu reduzieren, wird durch den B-Plan Nr. 65 nicht außer Kraft gesetzt und bleibt somit erhalten. Die Erwähnung der geplanten Stellplatzzahl dient lediglich als Hinweis zur Dimensionierung der Stellplatzanlage GSt2.</p> <p>Da die notwendigen Stellplätze für die südliche Reithalle aufgrund der gegebenen örtlichen Verhältnisse nicht direkt auf dem Grundstück selbst nachgewiesen werden können, ist ein Nachweis an anderer Stelle erforderlich. Unter Beachtung dessen wurde die Stellplatzanlage GSt2 direkt am Eingang zum Quartier Ruinenberg-Kaserne verortet. Somit besteht die Möglichkeit zur Vermeidung von Verkehren im Quartier, die entstehen, wenn die Stellplatzanlage, wie vorgeschlagen, im Bereich des WA 2.1 angeordnet werden würde. Die Argumentation, dass durch die Verortung der GSt2 im WA 3 zusätzliche Pendelverkehre erzeugt werden würden, greift nicht, da auch eine Anordnung der GSt im WA 2.1 zusätzliche Pendelverkehre hervorrufen würde.</p> <p>Die Stellplatzanlage führt unvermeidlich zu Geräuschimmissionen, die jedoch zufolge einer Stellungnahme des Landesumweltamtes, RW 4.1 Immissionsschutz vom 16.09.2008 durch die Anwohner hinzunehmen</p>

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>ten. Dadurch entstand am Rand der offenen Flächen eine Gehölzkulisse mit parkartigem Charakter. (...) Für die verbindenden Landschaftselemente an den Wegen zur russischen Kolonie und zum Bornstedter Feld sind keine weiteren baulichen Einengungen verträglich, weil der freie Raum neben den Pflanzungen weiter verengt würde und die beabsichtigte Wirkung umkehrt.“</p> <p>Das ehemalige Verheirateten-Wohnhaus, welches kein Einzeldenkmal ist, ist als eine „Bausünde“ der Vergangenheit zu werten, steht aber unter Bestandsschutz; eine 2. Auflage davon ist nicht nur entbehrlich, sondern den o.g. Zielen abträglich. Gleiches gilt für die geplante Stellplatzanlage GSt2, die den Bandpark großflächig zerschneiden und die Fläche versiegeln würde. Die Anlage wäre dadurch unkenntlich gemacht.</p> <p>2. Die ausgewiesene Überbauung steht im Widerspruch zu weiteren Festlegungen des Bebauungsplans. Gem. 2.2.4 „Grün- und Freiflächen“ ist der Charakter der Kasernenanlage zu wahren, indem die historischen Grün- und Freiflächen soweit wie möglich in ihrem Bestand erhalten werden.</p> <p>Die Festlegung zum Denkmalschutz im Teil C, Schutzgut Kultur- und Sachgüter, wird durch die ausgewiesene Überbauung verletzt. Hier ist ausdrücklich der Verzicht auf eine Neubebauung östlich der Schmiedegasse festgelegt.</p> <p>Eine solche würde das noch vorhandene Panorama der beeindruckenden Ausdehnung der Reitstallanlage sowie der sie umgebenden großzügigen Reitflächen zerstören.</p> <p>3. Wir verweisen auf die vom Bereich Umwelt und Natur festgestellten Naturschutzbelange. Im Wohnquartier Ruinenbergkaserne fehlt eine „Platzsituation mit Aufenthalts- und Freiraumcharakter für Anwohner und Besucher des Kasernengeländes“. In der Abwägung wird explizit auf die Aufenthaltsqualitäten des Lennéschen Bandparks verwiesen.</p> <p>Lage, Größe und Zuschnitt der Häuser und Wohnungen im Wohnquartier haben bereits eine Vielzahl überdurchschnittlich großer Familien angezogen. Es steht zu erwarten dass dieser Trend anhält. Nach Fertigstellung der rund 350 Wohnungen bis Mitte 2009 werden schätzungsweise 300 Kinder hier leben. Es bietet sich die Chance in Zusammenhang mit den erforderlichen Grünfestsetzungen zur Parkgestaltung eine kinderverträgliche Lösung mit Freizeitwert auch für die Bewohner und Besucher der Anlage zu gestalten.</p> <p>Fazit: Im WA 3 stehen dem Verwertungsinteresse des Entwicklungsträgers Bornstedter Feld, das sich weder mit den Belangen des Denkmalschutzes, noch des Landschafts- und Naturschutzes, noch dem Erholungs- und Spielbedürfnis der hier lebenden Kinder in Einklang bringen lässt, drei sich überschneidende, schutzwürdige öffentliche Interessen gegenüber:</p> <p>Zum einen die Erhaltung der Freifläche und Wiederherstellung des Lennéschen Bandparks. Zum anderen die Wahrung der besonderen Charakteristik der</p>	<p>sind, weil jeder Bewohner auch Mitverursacher dieser Immissionen ist. Bei Stellplätzen und Gemeinschaftsstellplatzanlagen bedarf es laut LUA keiner (Lärm-)Festsetzungen.</p> <p>Die erforderlichen öffentlichen siedlungsnahen Grünflächen werden mit dem 60 ha großen Volkspark nachgewiesen (Entfernung ca. 850 m). Damit werden im Entwicklungsbereich, zu dem auch die Ruinenberg-Kaserne gehört, die siedlungsnahen und überörtlichen Bedarfe nachgewiesen. Ein darüber hinausgehender Nachweis ist nicht erforderlich, zumal auch der Ruinenberg in unmittelbarer Nähe gelegen ist.</p> <p>Der Nachweis der wohnungsnahen Spiel- und Freizeitangebote erfolgt entsprechend der Spielplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam. Da jedoch z.B. die Wohnungen im WA 1 als Reihenhausscheibe mit einer Wohneinheit gelten, ist auch kein Nachweis an Spielplätzen zu führen. Dennoch besteht im WA die Möglichkeit, in Privatinitiative Spiel- und Freizeitflächen anzulegen, ggf. ist dafür Grunderwerb notwendig.</p> <p>Ferner ist die Forderung nach einer öffentlichen parkähnlichen Freizeit- und Erholungszone im Bereich des WA 3 (und im WA 4) in Verbindung mit dem Bandpark entlang der Schlegelstraße aufgrund der Rahmenbedingungen nicht umsetzbar. Da sich das Grundstück für die Stellplatzanlage GSt2 in Privateigentum befindet, steht dieses nicht zur Verfügung, damit würde im WA 3 eine Restfläche von 1.266 m² für eine parkähnliche Freizeit- und Erholungszone bleiben, die zusätzlich durch die denkmalgeschützte Umfassungsmauer der Ruinenberg-Kaserne vom Bandpark entlang der Schlegelstraße abgetrennt ist. Die vorgeschlagene Verbindung durch die erwähnte Pforte in der Umfassungsmauer ist nicht möglich, da diese auf dem Privatgrundstück des ehem. Verheiratetenhauses liegt. Auch besteht kein Zugriff auf die ggf. benötigten Flächen im WA 4, da sich diese ebenfalls in Privateigentum befinden. Vor diesem Hintergrund wäre einzig eine Art Pocketpark im WA 3 möglich.</p> <p>Hinsichtlich der Entwicklung von Grundstücken muss jedem Grundstückseigentümer das Recht eingeräumt werden, sein Grundeigentum in einer für ihn zumutbaren Art und Weise nutzen und in seinem Interesse verwerten zu können. Das Interesse des Grundeigentümers ist hier, das Grundstück entsprechend den vorgesehenen Festsetzungen des B-Plans einer baulichen Entwicklung und Verwertung zuzuführen. Sein Interesse ist nicht, hier eine private oder öffentliche Grünfläche anzulegen. Im Ergebnis der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander wird daher auf das Baurecht für dieses Neubaupotential nicht verzichtet.</p> <p>Ein Verzicht auf das Baurecht im WA 3 würde für die Finanzierungsbilanz der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld eine Mindereinnahme von ca. 208.000 € bedeuten, da diese Fläche ohne Baurecht nicht anderweitig veräußerbar ist. Auch kann die Herstellung und Pflege der Grünfläche nicht aus Treuhandmitteln finanziert werden, da diese nicht zu den Entwicklungszielen der Entwicklungsmaßnahme ge-</p>

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>Ruinenberg-Kasernen und zum dritten die Schaffung einer parkähnlichen Freizeit- und Erholungszone für Anwohner und Publikum. Alle drei Anliegen lassen sich in aufeinander abgestimmter Form wahren und realisieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teil B, 2.2.3. Verkehr, Öffentliche Straßen und Fahrrechte <p>Die Kurt-von-Plettenberg-Straße bildet die Hauptschließung des Wohngebiets Ruinenberg-Straße. Alle anderen Straßen sind Mischverkehrsflächen. Das ganze Gebiet weist eine Tempo 30-Zone auf. Die Fläche a soll Fußgängern und Radfahrern als Wegeverbindung zwischen der Pappelallee und der nördlich anschließenden Georg-Hermann-Allee sowie der Schmiedegasse dienen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Um den Verkehrsfluss in der Kurt-von-Plettenberg-Straße zu verlangsamen, soll diese mit beiderseitigen Pflanzinseln versehen werden. Zur Unterstützung der Bremswirkung und zur Lärmeindämmung sind die Granitpflasterungen im Bereich der Einmündungen zur Schmiedegasse und zur Reitbahnstraße um 10 – 15 cm anzuheben, sowie die vorhandenen beidseitig zur Straße angeordneten Pflanzinseln wechselseitig um ca. 75 – 100 cm in den Straßenraum vorzustrecken. 2. Die Kurt-von-Plettenberg-Straße, die Schmiedegasse und die Reitbahnstraße sind als verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) auszuschildern. 3. Im Straßenbereich der Schmiedegasse zwischen der Gemeinschaftsstellfläche GSt1 und dem südlich davon im Abstand von ca. 10 m gelegenen denkmalgeschützten Altgebäude sollen in der Fahrbahnmitte zwei Poller aufgestellt werden, die das Durchfahren nur in Notfällen zulassen. Für die Fläche a muss Planungsrecht hergestellt werden, das verhindert, dass diese Fläche zu einer Durchgangsstraße ausgebaut werden könnte. <p>Begründungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die schnurgerade Ausrichtung der Kurt-von-Plettenberg-Straße verleitet Autofahrer immer wieder zur Überschreitung des Tempolimits. Der Fahrbahnrand ist durch die mit Autos belegten Stellplätze schwer einsehbar. Diese insbesondere für die Kinder gefährliche Situation kann durch die Vorstreckung eines Teils der schon auf den Stellplätzen vorhandenen Pflanzinseln entschärft werden. <p>Die bereichsweisen Granitpflasterungen bspw. vor dem Zwerchhaus Schmiedegasse oder im Bereich Kreuzung Schmiedegasse/Kurt-von-Plettenberg-Straße bilden bei Tempo 30 eine erhebliche Lärmbelästigung, da der Verkehr ungebremst darüber hinweg fährt. Insbesondere im Bereich der Kopfhäuser beiderseits der Kurt-von-Plettenberg-Straße bilden sich durch den ostwärts aus dem Wohngebiet ausfahrenden Verkehr erhebliche Lärmspitzen, da das Rollgeräusch bis zum Erreichen der Kreuzung von den Gebäuden abgeschattet wird und sich dann plötzlich sprunghaft zu einem Donnern verstärkt.</p>	<p>hört; dies wäre dann durch den städtischen Haushalt zu tragen.</p> <p>zu Teil B, 2.2.3. Verkehr</p> <p>Die Ausbildung der Straßenquerschnitte, die Beschilderung und die Ausbaustandards sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Die Darstellungen dienen lediglich als Hinweis zur Dimensionierung der öffentlichen Verkehrsflächen.</p> <p>Der direkte Vergleich der verkehrstechnischen Umsetzung zwischen der Ruinenberg-Kaserne und den nahe gelegenen Neubaugebiet Bornstedter Feld (hier Südliche Gartenstadt) erscheint nicht zielführend, da die Südliche Gartenstadt keine ehem. denkmalgeschützte Kasernenanlage ist, sondern ein reines Neubaugebiet. Somit herrschten unterschiedliche Voraussetzungen zur Entwicklung des öffentlichen Straßenraumes.</p> <p>Die Straßen in der Ruinenberg-Kaserne sind nicht Bestandteil des überörtlichen Straßennetzes, so dass es in der Ruinenberg-Kaserne keine Durchgangsverkehre gibt. Ferner gibt es im Bereich der Ruinenberg-Kaserne keine Unfallauffälligkeiten und die vorgebrachten Sicherheitsaspekte werden durch die Tempo 30-Zone abgedeckt.</p> <p>Die Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche liegt bei öffentlichen Verkehrsflächen ohne Zweckbestimmung im Bebauungsplan mit dem entsprechenden Ausbaustandard als Mischverkehrsfläche im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde. Die Beschilderung/Ausweisung der betreffenden Straßen als Spielstraße mit Schritttempo wurde durch die zuständigen städtischen Fachbehörden geprüft. Zahlreiche und intensive Diskussionen mit den Anwohnern vor Ort wurden geführt.</p> <p>Die Schmiedegasse, Reitbahnstraße und Sattlerstraße sind im B-Plan Nr. 65 als öffentliche Verkehrsflächen ohne Zweckbestimmung zur Festsetzung vorgesehen. Die betreffenden Straßen sind mit einem einheitlichen Straßenquerschnitt ohne Trennung in Fahrbahn, Seitenstreifen und Gehwege. Diese Gestaltung des Straßenraumes soll den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltswahl überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Rolle einnimmt. Somit liegen die bautechnischen Voraussetzungen für eine Beschilderung als verkehrsberuhigte Bereiche mit Schritttempo vor. Die Straßen in der Ruinenberg-Kaserne sind nicht Bestandteil des überörtlichen Straßennetzes, so dass es in der Ruinenberg-Kaserne keine Durchgangsverkehre gibt.</p> <p>Das Ermessen der Verkehrsbehörde zur Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche setzt bei neutraler Betrachtung die verkehrliche Notwendigkeit dazu voraus. Eine Analyse der Ist-Situation ergab jedoch, dass eine Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche nicht die Lösung der eigentlichen Probleme vor Ort bieten würde.</p> <p>Die eigentlichen Probleme liegen nicht in einer angeblich zu hohen Geschwindigkeit, sondern im – unrechtmäßigen – „wildem“ Parken, auch durch die Nichtin-</p>

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>Eine Abbremsung des Verkehrs findet nicht statt, da die Aufpflasterung mit der Asphaltbahn niveaugleich ausgeführt ist.</p> <p>Wie im gesamten Entwicklungsgebiet Bornstedter Feld bereits bewährt, sollten die Aufpflasterungen um ca. 10 – 15 cm über die Asphaltfläche erhöht werden. Dadurch würde der fahrende Verkehr wirksam abgebremst, die Lärmemission deutlich reduziert und die Fußgänger geschützt.</p> <p>2. Die Schmiedegasse und die Reitbahnstraße haben keine Bürgersteige. In der Schmiedegasse führen die Hauseingänge über wenige Meter Distanz geradewegs auf die Straße in den mit Tempo 30 fahrenden Autoverkehr. Eltern haben auf diesem kurzen Weg keine Chance, ihre Kinder zurückzuhalten. Umgekehrt können Autofahrer bei dieser Geschwindigkeit plötzlich auftauchende Kinder nicht rechtzeitig bemerken. Diese Situation ist unhaltbar. Die genannten Straßen sollten als Spielstraßen markiert werden, da hier der im Sicherheitsinteresse wichtige Trennungsgrundsatz der Verkehrsarten nicht gewährleistet ist.</p> <p>Wir verweisen diesbezüglich auf die im Bornstedter Feld und in der nahen Umgebung bewährte Praxis: In der Orville-Wright-Straße ist eine Tempo 30-Zone mit wechselseitigen Pflanzinseln kombiniert. Sämtliche Nebenstraßen ohne Bürgersteige sind als Spielstraßen markiert, teilweise sogar Straßen mit Bürgersteig (Hermann-Görizt-Straße). Im Brentanoweg existiert eine Spielstraße, obwohl die Distanz zwischen Fahrbahn und Hauseingängen deutlich größer ist als in der Schmiedegasse.</p> <p>Die Ribbeckstraße mit beiderseitigen, sehr breiten Bürgersteigen sowie auf der Fahrbahn markierten Stellplätzen ist als Spielstraße beschildert. Das gleiche gilt über sehr weite Strecken für die Eichenallee.</p> <p>3. Ein möglicher Ausbau der Fläche a zu einer Durchgangsstraße durch das Wohngebiet stünde im Widerspruch zu den Immissionsschutzbelangen des Wohngebiets und würde zudem die beschriebene Gefährdung der schwachen Verkehrsteilnehmer verschärfen. Deshalb muss diese Möglichkeit planungsrechtlich ausgeschlossen werden. Dem gleichen Zweck dient die Aufstellung von (durch Feuerwehr und Rettungsdiensten entfernbaren) Pollern zwischen GS11 und der Tiefgarageneinfahrt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teil B, 2.2.5 Immissionsschutz, Verkehrsemissionen von der Pappelallee <p>Von der Pappelallee gehen erhebliche Verkehrsemissionen aus. Die Verkehrsbelastungen führen zu Pegelüberschreitungen im Außenwohnbereich von bis zu 15 dB am Tag und der Nacht. Beiderseits der Pappelallee sind – vorrangig aktive –</p>	<p>anspruchnahme regulärer Stellplätze z.B. in der Tiefgarage, sowie in der Freihaltung von Sichtbeziehungen. Die Straßen haben nicht die für die verkehrsrechtliche Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs erforderliche Aufenthaltsqualität. Die betreffenden Straßen sind zudem bei der Polizei hinsichtlich Geschwindigkeitsüberschreitungen etc. nicht als Schwerpunktbereiche bekannt.</p> <p>Die Erfahrungen der Straßenverkehrsbehörde zeigen jedoch auch, dass von Aufpflasterungen für Feuerwehr, Rettungsfahrzeuge und vor allem für Radfahrer Gefährdungen und Behinderungen ausgehen. Das ist besonders in den Wintermonaten der Fall, in denen die Schneeräumung behindert wird und die Aufpflasterungen nicht mehr oder schlecht erkennbar sind. Ferner bemängelten betroffene Anwohnern wiederholt die von den Aufpflasterungen ausgehenden Lärmbelästigungen durch das Abbremsen, Überfahren der Aufpflasterung und wieder Beschleunigen. Daher werden Aufpflasterungen von der Straßenverkehrsbehörde kritisch gesehen.</p> <p>Auch zeigen die Erfahrungen aus anderen denkmalgeschützten Quartieren, dass das alleinige Ausweisen von verkehrsberuhigten Bereichen zu keiner Geschwindigkeitsreduzierung führt.</p> <p>Mit der geforderten Abpollerung würde die Schmiedegasse zu einer Privatstraße werden. Dies ist nicht zulässig, da die Schmiedegasse im B-Plan als öffentliche Verkehrsfläche zur Festsetzung vorgesehen und mit öffentlichen Mitteln hergestellt worden ist. Das im B-Plan zur Festsetzung als Fläche a vorgesehene Geh-, Fahr- und Leitungsrecht schließt einen Durchgangsverkehr aus, da das Fahrrecht ausschließlich zugunsten der Anlieger der anliegenden Baugrundstücke im WA 4 gilt. Da es sich hier um eine Privatstraße handelt, ist hier eine Abpollerung zur Vermeidung von Durchgangsverkehren zulässig. Abschließend ist anzumerken, dass die Situation in der Orville-Wright-Straße und der Hermann-Görizt-Straße nicht korrekt dargestellt ist. Die Orville-Wright-Straße verfügt nicht über wechselseitige Pflanzinseln und die Hermann-Görizt-Straße hat keinen Gehweg. Auch gibt es im Entwicklungsbereich Bornstedter Feld in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen nicht flächendeckend Aufpflasterungen mit einer Höhe von ca. 10 – 15 cm.</p> <p>zu Teil B, 2.2.5 Immissionsschutz Der B-Plan trifft Festsetzungen zum Immissionsschutz im WA 4. Diese Festsetzungen werden ergänzt und weiter konkretisiert. Die Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes und der Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Potsdam sehen u.a. die Einrichtung einer Tempo 30-Zone in der Pappelallee vor der Grundschule mit Hort vor.</p>

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>Lärminderungsmaßnahmen festzusetzen. Begründung: Wie bereits beschrieben, ist die Pappelallee eine Haupterschließungsstraße im Bornstedter Feld. Sie ist umgeben von Wohngebieten mit stetig steigender Einwohnerzahl. Mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung von derzeit ca. 14.600 – 17.460 Kfz/24 h ist aufgrund des dynamischen Anwachsens der umgebenden Wohnbevölkerung zu rechnen. Im Lärmaktionsplan der Stadt Potsdam wird das Wohngebiet Ruinenberg-Kaserne als Beispiel für eine nicht lärmoptimierte Bauweise dargestellt. Das Landesumweltamt Brandenburg, Bereich Immissionsschutz, hat die Prüfung vorrangig aktiver Lärmschutzmaßnahmen schon empfohlen als das WA 4 noch als Mischgebiet geplant war. Umso mehr gilt das Gebot der Ergreifung von lärmindernden Maßnahmen jetzt, wo dieses Gebiet zu einem Allgemeinen Wohngebiet umgewandelt werden soll. Um die Attraktivität des gesamten Wohnumfeldes im südlichen Bornstedter Feld zukunftssicher herzustellen und nachhaltig zu bewahren, ist die Errichtung baulückenschließender Lärmschutzeinrichtungen beiderseits der Pappelallee erforderlich. Auch eine Tieferlegung der Straße auf ca. 350 m Länge um 2 – 3 m unter Geländeniveau wäre zu prüfen, auch wenn dies eine sehr aufwendige Lösung darstellt. Als begleitende, den Verkehrsfluss verstetigende Maßnahmen erwähnt der LAP eine Intensivierung der Straßenrandbegrünung, die Einrichtung von Nachts-Tempo-30-Zonen und die Anordnung geschwindigkeitsdämpfender Querungseinrichtungen (Fahrbahnsteiler). Letztere sollte im Bereich der Einmündung Schlegelstraße angeordnet werden. Diese Maßnahmen empfehlen sich insbesondere im Hinblick auf den geplanten Schulstandort Pappelallee sowie die Wohnnutzung des Gebiets der ehemaligen Ruinenberg-Kaserne und zwar nicht nur im WA 4. Sie haben darüber hinaus einen allgemein standortverbessernden Effekt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teil F, Integrierte örtliche Bauvorschriften, lfd. Nr. 19, Einfriedungen Einfriedungen dürfen nicht straßenseitig errichtet werden. Einfriedungen im Bereich der bürgersteiglosen Straßen sind ausnahmsweise zulässig. Begründung: Im Sicherheitsinteresse der hier lebenden Kinder und um die Trennung der Aufenthaltsräume der spielenden Kinder und fahrenden Autos zu gewährleisten, sollen Durchblick gewährende, nicht wandartige Einfriedungen, bspw. Hecken, Zäune und dergleichen, zulässig sein. 	<p>zu Teil F, Integrierte örtliche Bauvorschriften Die straßenseitige Einfriedung ist aus Gründen des Denkmalschutzes nicht zulässig und können daher auch nicht ausnahmsweise zugelassen werden. Des Weiteren weist der FB Ordnung und Sicherheit in seiner Stellungnahme vom 29.08.2008 darauf hin, dass bei der Anpflanzung von Hecken zur Einfriedung der Grundstücke darauf zu achten wäre, dass durch diese nicht die für den Verkehrsablauf notwendigen Sichtbeziehungen (rechtzeitige Erkennbarkeit von Kindern) behindert werden.</p> <p>Fazit: Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Öffentlichkeit 5: 43 Anwohnerfamilien der Ruinenbergstraße, 14469 Potsdam <u>Stellungnahme vom 12.09.2008</u> Die bereits ausgeführte Bebauung im an die Ruinenbergstraße angrenzenden WA 2.2 sowie die im Wei-</p>	<p>Der B-Plan Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“ mit den darin zur Festsetzung vorgesehenen städtebaulichen Ziel-</p>

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>teren durch den B-Plan vorgesehene Erschließung des Geländes der Ruinenberg-Kaserne verfehlt nicht nur die Ziele des Denkmalschutzes der Ruinenberg-Kaserne selbst, sondern beeinträchtigt zudem in hohem Maße den Erhalt des historischen Charakters des ebenfalls unter Denkmalschutz gestellten Gebäudeensembles in der Ruinenbergstraße. Die Unterzeichnenden sind als Bewohner der an die Ruinenberg-Kaserne angrenzenden Ruinenbergstraße unmittelbar betroffen.</p> <p>Die genossenschaftliche Siedlung in der Ruinenbergstraße wurde im Geiste der Gartenstadt-Idee bewusst architektonisch und städteplanerisch in das spezifische Umfeld des Ruinenbergs und der angrenzenden Kaserne eingegliedert. Der weitläufige und gartenumhegte Charakter der Siedlung wird durch eine weitere engmaschige und unmittelbar an die Mauer der Ruinenberg-Kaserne angrenzende Bebauung verloren gehen.</p> <p>Die Unterzeichnenden fordern den Stopp der geplanten Neubebauung auf dem Gebiet der Ruinenberg-Kaserne und die Ausweisung denkmalbereichstypischer Freiflächen im B-Plan, um den Zielen des Denkmalschutzes der Ruinenberg-Kaserne sowie der Ruinenbergstraße gerecht zu werden.</p>	<p>stellungen wurde in enger Abstimmung mit den zuständigen städtischen Fachbehörden erarbeitet. Damit sind aufgrund des Denkmalschutzes für die Ruinenberg-Kaserne auch die Obere und Untere Denkmalschutzbehörde in das Verfahren eingebunden. Das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abt. Denkmalpflege als Obere Denkmalschutzbehörde in seiner Stellungnahme vom 15.09.2008 sowie die Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg in ihrer Stellungnahme vom 10.09.2008 haben den B-Plan Nr. 65 in der im August und September 2008 öffentlich ausgelegten Fassung vom April 2008 für das in Rede stehende WA 2 bestätigt. Dies bestätigt, dass der B-Plan Nr. 65 mit seinen vorgesehenen Festsetzungen den Belangen des Denkmalschutzes nicht entgegensteht.</p> <p>Eine Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn dem Vorhaben keine öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegenstehen (§ 67 Abs. 1 BbgBO). Baugenehmigungen in einem Denkmalbereich werden im Benehmen mit der Denkmalschutzbehörde erteilt (§ 20 BbgDSchG). Da für den in der Stellungnahme kritisierten Wohnungsbau im WA 2.2 Baugenehmigungen erteilt worden sind, ist auch hier grundsätzlich festzuhalten, dass diese Einzelvorhaben nicht den Belangen des Denkmalschutzes entgegenstehen.</p> <p>Fazit: Die Planung wird nicht geändert.</p>

<p>Öffentlichkeit 6 (Holger Pabst für 43 Anwohner der Ruinenbergstraße, 14469 Potsdam)</p> <p><u>Stellungnahme vom 12.09.2008</u></p> <p>Der Lücken füllende B-Plan und die bereits erfolgte Bebauung im WA 2.2 widersprechen dem Denkmalschutz der Ruinenberg-Kaserne und der Siedlung Ruinenbergstraße. Ich fordere eine Ausweisung denkmalbereichstypischer Freiflächen, insbesondere für den an die Ruinenbergstraße angrenzenden Abschnitt WA 2.1.</p>	<p>Der B-Plan Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“ mit den darin zur Festsetzung vorgesehenen städtebaulichen Zielstellungen wurde in enger Abstimmung mit den zuständigen städtischen Fachbehörden erarbeitet. Damit sind aufgrund des Denkmalschutzes für die Ruinenberg-Kaserne auch die Denkmalfachbehörde und die untere Denkmalschutzbehörde in das Verfahren eingebunden. Das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abt. Denkmalpflege in seiner Stellungnahme vom 15.09.2008 sowie die Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg in ihrer Stellungnahme vom 10.09.2008 haben den B-Plan Nr. 65 in der im August und September 2008 öffentlich ausgelegten Fassung vom April 2008 für das in Rede stehende WA 2 bestätigt. Dies bestätigt, dass der B-Plan Nr. 65 mit seinen vorgesehenen Festsetzungen nicht den Belangen des Denkmalschutzes entgegensteht.</p> <p>Fazit: Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Öffentlichkeit 7 (Ingrid Irmischer, Ruinenbergstraße, 14469 Potsdam)</p> <p><u>Stellungnahme vom 10.09.2008</u></p> <p>Wir alle wussten zwar, dass gebaut wird (waren logi-</p>	<p>Der B-Plan Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“ mit den darin zur Festsetzung vorgesehenen städtebaulichen Ziel-</p>

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>scherweise davon nicht sehr erbaut, aber tolerant), aber dass solche Klotzhäuser im WA 2.2 genehmigt würden, die das Gesamtbild des Denkmals Ruinenberg-Kaserne und im Verbund mit der Ruinenbergstraße zerstören, hat nicht nur die Anwohner, sondern auch zufällige Touristen, empört. Die Häuser an sich sind in Ordnung. Aber sie passen einfach nicht hierher. „Meinem Nachbarn“ im 2. Haus kann ich beim Grillen im Garten schnell mal ein Würstchen überreichen auf den Balkon. Die Menschen, die Parterre einziehen, schauen 3 – 4 m weiter auf die Mauer. Die Häuser stehen so dicht und lassen für evtl. Grün kaum Platz, da ja auch Wege und Parkplätze vonnöten sind.</p> <p>Für Kinder gibt es überhaupt keine Spielfläche. Als Stadt Potsdam sollte gerade das eine Rolle spielen, wenn wir keine Greisenstadt werden wollen. Hier gibt es weniger Rasenfläche, als mitten in der Stadt mit seinen begrünten Innenhöfen. Der Ruinenberg und das BUGA-Gelände sind im täglichen Leben keine Alternative, zumal ein Betreten der Wiesen- und Waldflächen des Ruinenbergs lt. Stiftung Schlösser und Gärten das Weltkulturerbe zerstört. Wer über die Wiese läuft und von der „Schlösserpolizei“ erwischt wird, muss eine empfindliche Geldbuße zahlen. Wenn eine Bebauung nicht verhindert werden kann, dann sollte bei der Planung evtl. der Bereich der Reitbahnstraße Pate stehen (Einfamilien- und Doppelhäuser), auf keinen Fall der sog. Offiziersgarten. Gut gelungen ist m.E. die Sanierung des Küchengebäudes (Casino).</p> <p>Angesichts der Möglichkeit, dass in dem gesamten Areal von vielleicht 400 Wohneinheiten nicht nur Leute mit Hund und Katze, sondern auch mit Kindern einziehen, sollte ein annähernd ausreichender Platz für Kinder zum Spielen und zum Bolzen geschaffen werden. Die Fläche WA 2.1 an der Mauer zur Ruinenbergstraße eignet sich hervorragend dazu. Und man muss auch keine gesunden Bäume vernichten, wie im Offiziersgarten. Ich weiß, die Stadt braucht Geld. Aber die Kinder sorgen dafür, dass die Stadt erhalten bleibt, nicht das Geld.</p>	<p>stellungen wurde in enger Abstimmung mit den zuständigen städtischen Fachbehörden erarbeitet. Damit sind aufgrund des Denkmalschutzes für die Ruinenberg-Kaserne auch die Obere und Untere Denkmalschutzbehörde in das Verfahren eingebunden. Das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abt. Denkmalpflege als Denkmalfachbehörde in seiner Stellungnahme vom 15.09.2008 sowie die Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg in ihrer Stellungnahme vom 10.09.2008 haben den B-Plan Nr. 65 in der im August und September 2008 öffentlich ausgelegten Fassung vom April 2008 für das in Rede stehende WA 2 bestätigt. Dies bestätigt, dass der B-Plan Nr. 65 mit seinen vorgesehenen Festsetzungen nicht den Belangen des Denkmalschutzes entgegensteht.</p> <p>Eine Baugenehmigung zu erteilen ist, wenn dem Vorhaben keine öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegenstehen (§ 67 Abs. 1 BbgBO). Baugenehmigungen in einem Denkmalbereich oder für ein Denkmal bedürfen einer denkmalrechtlichen Erlaubnis (§ 19 BbgDSchG), die durch die Untere in Einvernehmen mit der Denkmalfachbehörde erteilt wird. Da für den in der Stellungnahme kritisierten Wohnungsbau im WA 2.2 Baugenehmigungen erteilt worden sind, ist auch hier festzuhalten, dass diese Einzelvorhaben nicht den Belangen des Denkmalschutzes entgegenstehen. Die vorgesehenen Festsetzungen für das WA 2.1 lassen eine dreigeschossige, aufgelockerte (GRZ 0,3), freiflächenverbundene Bebauung zu.</p> <p>Fazit: Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Öffentlichkeit 8 (Hans-Reiner Beckert, Ruinenbergstraße 5, 14469 Potsdam)</p> <p><u>Stellungnahme vom 11.09.2008</u></p> <p>Von der Bebauung des Areals der Kaserne am Ruinenberg ist auch der unmittelbar hinter der Klinkermauer angrenzende Anwohnerbereich in der Ruinenbergstraße betroffen. Als Wählervertreter der Wohnungsbaugenossenschaft PWG 1956 spreche ich mich gegen die beabsichtigte Art der Bebauung aus, wie sie im B-Plan vorgesehen ist. Hierzu trage ich besonders aus der Sicht von Anwohnern folgende Gesichtspunkte vor:</p> <p>1. Der B-Plan sieht eine lückenlose Bebauung nahezu der gesamten an die Ruinenbergstraße grenzenden Fläche vor. Im schlimmsten Fall entspricht dies einer Bebauung, die bereits im Bereich der Ruinenberg-</p>	<p>zu 1. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie haben jedoch keine Auswirkungen auf das Bauleitplanverfahren.</p>

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>straße 1 – 13 realisiert wurde. In dieser realisierten und weiter vorgesehenen Bebauung wird eine nachteilige Entwicklung unseres Wohnumfeldes gesehen. Der Blick von hier auf Betonmauern und –flächen und von jenseits der Mauer auf die Kuchenteller der im Garten Sitzenden beendet den bisherigen Abschnitt des Wohngebietes – nämlich ein ruhiges und lärmarmes Wohnen im Grünen. Ich denke, dass ich dies als jemand, der mehr als 40 Jahre hier wohnt, beurteilen kann. Die bereits abgeschlossenen Bauvorhaben so nahe an den Genossenschaftsgrundstücken und die geplante Entwicklung stehen der ursprünglichen Absicht der Gründungsväter unserer Wohnsiedlung – ein Wohnen im Grünen zu schaffen – diametral entgegen. Zu Beginn der Existenz unserer Wohnsiedlung wurde die architektonische und städteplanerische Leistung des Wohnens im Grünen noch in einer deutschen Bauzeitung als vorbildlich herausgestellt. Offensichtlich sind diese historischen Zielstellungen den Planern nichts mehr wert oder sie wissen gar nichts davon.</p> <p>Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Bebauung besteht auch die Gefahr, dass der finanzielle Wert der Grundstücke beeinträchtigt wird.</p> <p>2. Entsprechend dem B-Plan ist für das gesamte Areal eine Bebauung in hoher Dichte vorgesehen. Da bleibt kaum Raum für Grün- und Spielflächen, Bäume und Sträucher. So steht die Frage, ob</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam vom 04.06.2008, der auch der Natur im Wohngebiet einen gebührenden Platz einräumt, ausreichend umgesetzt wird, - für Kinder junger Familien genügend Freiraum zum Spielen ermöglicht wird. <p>3. Ausgehend von den bisher errichteten 4 quaderförmigen Wohnblöcken kann vermutet werden, dass weitere entlang der Mauer in ähnlicher Bauweise geplant sind. Mir ist natürlich bewusst, dass auch Architekten sich streiten, inwieweit Wohnobjekte in ihrer Gestaltung zwischen denkmalgeschützten Bauten den prägenden Objekten anzugleichen sind. Was gegenwärtig sichtbar ist, konterkariert jedoch den Gesamtcharakter, der von den denkmalgeschützten Bauten ausgeht. Dem könnte besser durch die Einbeziehung von Klinkerelementen Rechnung getragen werden.</p> <p>4. Mit dem o.g. Beschluss der Stadtverordnetenversammlung soll mit der öffentlichen Auslegung des B-Plan-Entwurfs eine Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung ermöglicht werden. Wie soll das gewährleistet sein, wenn teilweise bereits durch realisierte Bauprojekte vollendete Tatsachen geschaffen worden sind – z.B. durch Errichtung der 4 Wohnbauten am vorderen Teil der Ruinenbergstraße? Alles in allem beeinträchtigen die bisherigen Planun-</p>	<p>zu 2. Der B-Plan Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“ steht dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam vom 04.06.2008 mit den darin zur Festsetzung vorgesehenen städtebaulichen Zielstellungen nicht entgegen, da der B-Plan Grundlage des Auslegungsbeschlusses vom 04.06.2008 war. Der Nachweis der wohnungsbezogenen Spielplätze erfolgt entsprechend der Spielplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam.</p> <p>zu 3. Die vorgesehenen Festsetzungen für das WA 2.1 lassen eine dreigeschossige, aufgelockerte (GRZ 0,3), freiflächenverbundene Bebauung zu.</p> <p>zu 4. Der B-Plan Nr. 65 lag bereits im November/Dezember 2005 und im Juli/August 2006 öffentlich aus. Bereits die im Juli/August 2006 öffentlich ausgelegte Fassung enthielt nahezu die jetzigen Festsetzungen für das WA 2.2. Der B-Plan wurde in enger Abstimmung mit den zuständigen städtischen Fachbehörden erarbeitet. Damit sind aufgrund des Denkmalschutzes für die Ruinenberg-Kaserne auch die Denkmalfachbehörde und die untere Denkmalschutzbehörde in das Verfahren ein-</p>

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>gen sowohl den historischen Charakter des Geländes der Ruinenbergkaserne, als auch den Charakter der unter Denkmalschutz stehenden und ehemals als Gartenstadt-Siedlung angelegten Ruinenbergstraße. Deshalb wird zusammenfassend gefordert,</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Bebauung des WA 2.1 weiter von der Grundstücksgrenze unserer Wohngrundstücke zurückzunehmen, auch wenn bisher schon die gesetzlich festgelegten Abstände eingehalten werden. - die Bebauungsdichte zugunsten von mehr Grünheiten zu verringern, - die noch vorgesehenen Bauten architektonisch so zu gestalten, dass der Gesamtcharakter des Wohngebietes Ruinenbergkaserne mit den prägenden denkmalgeschützten Objekten in einer besseren Weise gewahrt wird. 	<p>gebunden. Das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abt. Denkmalpflege als Denkmalfachbehörde in seiner Stellungnahme vom 15.09.2008 sowie die Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg in ihrer Stellungnahme vom 10.09.2008 haben den B-Plan Nr. 65 in der im August und September 2008 öffentlich ausgelegten Fassung vom April 2008 für das in Rede stehende WA 2 bestätigt. Dies bestätigt, dass der B-Plan Nr. 65 mit seinen vorgesehenen Festsetzungen nicht den Belangen des Denkmalschutzes entgegensteht.</p> <p>Eine Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn dem Vorhaben keine öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegenstehen (§ 67 Abs. 1 BbgBO). Zu diesen öffentlich-rechtlichen Vorschriften gehört auch die Erlaubnispflichtigkeit von Veränderungen eines Denkmals. Über die denkmalrechtliche Erlaubnis für diese Veränderungen wird unter Einbeziehung der Denkmalbehörden im konzentrierten Baugenehmigungsverfahren entschieden (§ 67 Abs. 1 Satz 2 BbgBO, § 20 Abs. 1 BbgDSchG). Da für den in der Stellungnahme kritisierten Wohnungsbau im WA 2.2 Baugenehmigungen erteilt worden sind, belegt das, dass diese Einzelvorhaben nicht den Belangen des Denkmalschutzes entgegenstehen.</p> <p>Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass die Wohngebäude an der Ruinenberg-Straße vom Geländeniiveau z.T. deutlich über der Ruinenberg-Kaserne liegen und im nördlichen Bereich aufgrund des Grundstückszuschnitts in ausreichender Entfernung zu den Wohngebäuden an der Ruinenberg-Straße stehen.</p> <p>Fazit: Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Öffentlichkeit 9 (RA Severin für Lorenz Bruckner Grundstücks GmbH, Knesebeckstraße 59-61, 10719 Berlin)</p> <p><u>Stellungnahme vom 15.09.2008</u></p> <p>Wir beziehen uns auf die öffentliche Auslegung des B-Plan-Entwurfs Nr. 65. Folgende Punkte sind aus unserer Sicht änderungs- bzw. verbesserungsbedürftig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorgesehene Festsetzung 1 Die vorgesehene Festsetzung 1 schließt die im allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässige Nutzung – Anlagen für sportliche Zwecke – aus. Es ist nicht ersichtlich, aus welchem Grund dieser Ausschluss erfolgt. Eine nähere diesbezügliche Begründung findet sich nicht. Im Begründungsentwurf heißt es lediglich apodiktisch: Anlagen für sportliche Zwecke wären mit dem besonderen denkmalgeschützten Charakter der Ruinenberg-Kaserne nicht vereinbar. Dies mag dann der Fall sein, wenn größere Sportplätze oder ähnliches eingerichtet werden sollten, es ist aber nicht ersichtlich, dass jede gemeinschaftsbezogene Sportanlage ausgeschlossen werden müsste. So ist insbesondere nicht ersichtlich, aus wel- 	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • zur vorgesehenen Festsetzung 1 Der Anregung zur vorgesehenen Festsetzung 1 wird dahingehend gefolgt, dass nur nicht gedeckte Sportanlagen nicht zulässig sind. Gedeckte Sportanlagen, insbesondere die in der Stellungnahme erwähnten Einrichtungen wie z.B. Fitnessstudios, Studios für Jazzgymnastik, Aerobic oder Wellness etc., sollen nach § 1 Abs. 5 BauNVO ausnahmsweise zulässig sein. Dabei ist zu beachten, dass die Gebietsverträglichkeit gem. § 15 BauNVO gewahrt bleibt.

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>chem Grunde etwa auch Anlagen für sportliche Zwecke ausgeschlossen sein sollten, die in Innenräumen stattfinden und an der Grenze zur Anlage für gesundheitliche Zwecke liegen, wie etwa Fitnessstudios, Studios für Jazzgymnastik, Aerobic oder Wellness etc. Eines kategorischen Ausschlusses von Sportanlagen bedarf es unserer Ansicht nach nicht, da jede sportliche Anlage ohnehin gebietsverträglich sein muss.</p> <p>Selbst wenn dies nicht genügen sollte, bedarf es keines vollständigen Ausschlusses von sportlichen Anlagen; es würde als leichter Eingriff in jedem Fall genügen, wenn etwa nach § 1 Abs. 5 BauNVO die nur ausnahmsweise Zulässigkeit von Anlagen für sportliche Zwecke festgesetzt würde oder wenn nach § 1 Abs. 9 BauNVO festgesetzt würde, dass nur bestimmte Arten der im Baugebiet allgemein oder ausnahmsweise zulässigen Nutzungen nicht zulässig sind oder nur ausnahmsweise zugelassen werden können.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorgesehene Festsetzung 5 Der Entwurf des B-Plans sieht weiter vor, dass in dem WA 4 Terrassen bis zu einer Länge von 4,0 m und einer Tiefe bis zu 3,0 m sowie Balkone und Freitreppen bis zu einer Länge von jeweils 3,50 m und einer Tiefe bis zu 2,0 m über die Baugrenzen bzw. Baulinien hervortreten dürfen. Um für Eindeutigkeit zu sorgen, sollte die Formulierung der Festsetzung für Terrassen einerseits bzw. Balkone und Freitreppen andererseits gleich erfolgen. Der Begriff „jeweils“ müsste also bei beiden baulichen Anlagen erscheinen, so dass es wie folgt heißen müsste: „Ein Vortreten von Terrassen bis zu einer Länge von jeweils 4,0 m und einer Tiefe bis zu 3,0 m sowie Balkonen und Freitreppen bis zu einer Länge von jeweils 3,50 m und einer Tiefe bis zu 2,0 m zu den Baugrenzen ist zulässig.“ Außerdem sollte das Hervortreten dieser baulichen Anlage im WA 4 nicht nur im Bereich des nordöstlichen Stallflügels und der nördlichen Reithalle- also im Bereich des Bestands- zugelassen werden, sondern auch im Bereich des „Neubaupotentials“ des WA 4. • Vorgesehene Festsetzungen 9, 14 Die beabsichtigte Festsetzung 9 sieht vor, dass in den Baugebieten mit Ausnahme WA 2.2, WA 3 und WA 4 Stellplätze nur in den überbaubaren Grundstücksflächen sowie den mit „St“ bzw. „GSt“ und „TGA“ gekennzeichneten Flächen zulässig sowie Gebäude als Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO nur in den überbaubaren Grundstücksflächen sowie den festgesetzten Flächen N1 bis N6 zulässig sind. Wir gehen davon aus, dass für das WA 4, für das diese Beschränkung nicht gilt, demnach § 12 BauNVO bzw. § 14 BauNVO gelten sollen, wonach Stellplätze bzw. andere bauliche Nebenanlagen – wie etwa die in der Planung vorgesehenen Gartenhäuschen – auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sind. Als Anlage fügen wir einen Entwurf unserer Planung bei, aus denen sich die Erschließung, die Stellplätze sowie 	<ul style="list-style-type: none"> • zur vorgesehenen Festsetzung 5 Der Anregung zur vorgesehenen Festsetzung 5 wird, obwohl das „jeweils“ immanent ist und ein anderes Verständnis der Festsetzung unverständlich wäre, dahingehend gefolgt, dass das „jeweils“ an der vorgeschlagenen Stelle eingefügt wird. Der Anregung, dieses Hervortreten auch im Bereich des Neubaupotentials für den nordwestlichen Stallflügel im WA 4 zuzulassen wird nicht gefolgt. Die historischen Stallflügel haben eine Tiefe von ca. 11,5 m, die überbaubare Grundstücksfläche für den nordwestlichen Stallflügel verfügt über eine Tiefe von 19,0 m, so dass hier genügend Flexibilität zum Nachweis der Terrassen innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen gegeben ist. Im Übrigen gilt § 23 Abs. 3 Satz 2 BauNVO. • zu den vorgesehenen Festsetzungen 9, 14 Die vorgesehene Festsetzung 9 wird dahingehend konkretisiert, dass das Planungsziel deutlich wird, dass auch Gebäude als Nebenanlagen i.S.d. § 14 BauNVO in den Allgemeinen Wohngebieten WA 2.2, WA 3 und WA 4 außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sind, die Beschränkung auf Nebenanlagen i.S.d. § 14 Abs.1 BauNVO wird gestrichen. Mit dieser Klarstellung sind auch die erwähnten Zufahrten und Wege außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sowie Anlagen zur Gewinnung von Erdwärme planungsrechtlich zulässig. Der vorgeschlagenen Änderung der vorgesehenen Festsetzung 14 wird nicht gefolgt. Wasser- und luftdurchlässiger Aufbau bedeutet, dass eine Vollversiegelung durch Asphalt- oder Betondecke sowie eine vergleichbarer Unterbau ausgeschlossen ist. Heutige Standards und Techniken erlauben die Herstellung von Wegen in wasser- und luftdurchlässigen Aufbau, die auch für schwere Fahrzeuge (wie z.B.

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>die vorgesehenen Gartenhäuschen ersehen lassen. So oder ähnlich könnte das Bauvorhaben realisiert werden, soweit der Grundstückskaufvertrag vollständig vollzogen wird.</p> <p>Aus der beigefügten Planung ergibt sich, dass sowohl die wesentlichen Erschließungsanlagen wie auch die Stellplätze teilweise außerhalb der überbaubaren Flächen liegen, so dass eine Beschränkung von Stellplätzen auf überbaubare Grundstücksflächen im WA 4 nicht möglich wäre – was ja auch nicht vorgesehen ist. Zu beachten ist aber, dass unsere Mandantin neben den eigentlichen Stellplätzen auch Zufahrten zu den Stellplätzen, Wendehammer etc. und die eigentliche Erschließung des Innenbereichs des WA 4 schaffen muss und dass die Erschließungswege außerhalb der gegenwärtig als überbaubar bezeichneten Flächen angelegt werden müssen.</p> <p>Nun lässt § 12 BauNVO bekanntlich auch die erforderlichen Zufahrten zu Stellplätzen zu, weil diese bauplanungsrechtlich regelmäßig dem Stellplatz zuzuordnen sind und entsprechend hinsichtlich ihrer Zulässigkeit zu beurteilen sind (BVerwG Beschluss vom 19.09.1995 – 4 NB 24.94). Falls an diesem Umstand wegen des Ausmaßes der außerhalb der eigentlichen Baugrenzen zu realisierenden Erschließungswege Zweifel bestehen, sollte dies klar gestellt werden, damit sicher gestellt ist, dass die erforderlichen Erschließungsanlagen auch außerhalb der Baugrenzen bzw. Baufelder realisiert werden können.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist weiter darauf hinzuweisen, dass die vorgesehene Festsetzung 14 für die eigentlichen Erschließungswege innerhalb des WA 4 nicht gelten kann. Die dort anzulegenden Straßen, die sich in der Ausführung an den öffentlich gewidmeten Erschließungsstraßen orientieren werden und die auch von schweren Fahrzeugen befahren werden können müssen (etwa Möbellastern, Müllabfuhr etc.), können – anders als die eigentlichen Stellplätze – nicht in einem wasser- und luftdurchlässigen Aufbau ausgeführt werden. Die entsprechende Grünfestsetzung ist mithin dahin klarzustellen, dass nur Stellplätze und Wege nicht aber Zufahrten und neu anzulegende Straßen im WA 4 über einen wasser- und luftdurchlässigen Aufbau verfügen müssen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorgesehene Festsetzung 11 <p>Die vorgesehene Festsetzung 11, dort der 1. Absatz, lautet wie folgt:</p> <p><i>„Entlang der Pappelallee müssen die Außenbauteile einschließlich der Fenster der nördlichen Reithalle und des nordöstlichen Stallflügels....“</i></p> <p>Diese Festsetzung versteht unsere Mandantin- vom Sinn und Zweck der Regelung her so, dass die aufgestellte Schallschutzanforderung nur für die Außenbauteile der nördlichen Reithalle und des nordöstlichen Stallflügels gilt, die zur Pappelallee hin gewandt sind, also gerade nicht auf Außenbauteile Anwendung findet, die nach Süden (zum Innenhof) hin ausgerichtet sind. Um die Festsetzung insoweit unmiss-</p>	<p>Möbellaster, Müllabfuhr etc.) geeignet sind. Ferner ist zu beachten, dass diese Fläche auch mit einem Leitungsrecht belastet ist. Somit wäre im Havariefall bei einem nicht wasser- und luftdurchlässigen Aufbau eine Aufnahme des Straßenbelags mit weit größeren Folgen verbunden als bei einem wasser- und luftdurchlässigen Aufbau.</p> <ul style="list-style-type: none"> • zur vorgesehenen Festsetzung 11 <p>Die vorgesehene Festsetzung 11 ist vom Sinn und Zweck der Regelung her so zu verstehen, wie in der Stellungnahme dargestellt. Die vorgesehene Festsetzung 11 wird entsprechend klar gestellt. Ferner wird eine Nebenzeichnung in die Planzeichnung übernommen, die verdeutlicht und klar stellt, welche bewerteten Schalldämmmaße in welchen Fasadenseitenabschnitten einzuhalten sind.</p>

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>verständlich zu machen, sollte sie wie folgt lauten: <i>„Entlang der Pappelallee müssen die zur Pappelallee gewandten Außenbauteile einschließlich der Fenster der nördlichen Reithalle und des nordöstlichen Stallflügels.....“</i> Gleiches gilt für die vorgesehene Festsetzung im 2. Absatz. Auch diese ist nicht eindeutig formuliert. Um eindeutig zu sein, muss sie wie folgt heißen: <i>„Entlang der Pappelallee müssen die zur Pappelallee gewandten Außenbauteile einschließlich der Fenster des Neubaupotentials.....“</i> Der 3. Absatz der vorgesehenen Festsetzung 11 ist ebenfalls missverständlich. Offenbar besteht die Idee der Absätze 1 bis 4 der vorgesehenen Festsetzung 11 darin, die Lärmschutzanforderungen dergestalt zu staffeln, dass sie mit steigender Entfernung von der Immissionsquelle, hier vornehmlich der Pappelallee, gesenkt werden. Hier besteht allerdings das Problem, dass der jeweilige Regelungsgegenstand nicht eindeutig bestimmt wird, weil nur mit den unbestimmten Begriffen „nördlicher Fassadenabschnitt“, (3. Absatz) bzw. „mittlerer Fassadenabschnitt“ (4. Absatz) gearbeitet wird. Um hier Klarheit zu schaffen, sind der 3. Absatz und 4. Absatz dahin klarzustellen, dass jeweils Angaben in Metern angegeben werden, die eindeutig bestimmen, bis zu welchem Punkt die jeweilige Lärmschutzanforderung reicht. Die Darstellung in der Begründung zum Lärmschutz ist außerdem insoweit unvollständig, als dass den Festsetzungen zugrunde liegende Lärmgutachten nicht berücksichtigt, dass im Norden der Pappelallee auf dem gegenüberliegenden beabsichtigten Schulstandort (B-Plan Nr. 42.2) folgende neue textliche Festsetzung 6.4 erfolgen soll: <i>„In der Fläche Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Schule ist in einer Entfernung von 15 m zur Straßenbegrenzungslinie der Pappelallee und der Georg-Hermann-Allee eine 2,0 m hohe Lärmschutzwand zu errichten.“</i> Die Errichtung einer Lärmschutzwand auf der nördlichen Seite der Pappelallee und die damit ggf. einhergehenden Lärmreflexionen sind im Lärmgutachten des B-Plans Nr. 65 nicht berücksichtigt. Die Festsetzung 6.4 des B-Plans Nr. 42.2 ist also entweder so zu fassen, dass die Lärmschutzwand im nördlichen Bereich vorzugsweise lärmabsorbierend, jedenfalls aber reflexionsfrei herzustellen ist bzw. alternativ sind die Auswirkungen einer derartigen Lärmschutzwand auf der Nordseite der Pappelallee auf das WA 4 zu untersuchen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorgesehene Festsetzung 18 Die beabsichtigte Festsetzung 18 sieht vor, dass Außenwände von Nebenanlagen, die nicht auf einer Grundstücksgrenze stehen, mit Kletter- und Rankpflanzen zu bepflanzen sind. Es wird angeregt, von dieser Festsetzung abzusehen. • Vorgesehene Festsetzung 19 Zu berücksichtigen ist hinsichtlich der vorgesehenen Festsetzung 19, dass schon aus denkmalpflegerischen Gesichtspunkten die Umfassungsmauer der Ruinenberg-Kaserne wieder hergestellt werden soll. 	<p>Die textlichen Festsetzungen im B-Plan Nr. 42.2, 1. Änderung werden dahingehend erweitert, dass die Lärmschutzwand des Schul- und Hortstandortes auf der der Pappelallee zugewandten Seite lärmabsorbierend herzustellen ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> • zur vorgesehenen Festsetzung 18 Die vorgesehenen Festsetzung 18 kann aus Gründen des Umweltschutzes bzgl. der Eingriffs-Ausgleichs-Regelung nicht gestrichen werden. • zur vorgesehenen Festsetzung 19 In der vorgesehenen Festsetzung 19 ist die Umfassungsmauer eindeutig von den getroffenen Regelungen ausgenommen. Dennoch erfolgt eine Klarstellung.

Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>Mit einer vorgesehenen Höhe von 2,3 m hat diese Mauer zumindest erdgeschossig eine gebäudegleiche Wirkung.</p> <p>Dass die Errichtung dieser Mauer zulässig sein soll, ergibt sich, auch wenn es zeichnerisch nicht zu erkennen ist, für uns jedenfalls aus der vorgesehenen Festsetzung 19, die die Umfassungsmauer also ausdrücklich von dem Verbot straßenseitiger Einfriedungen ausnimmt.</p> <p>Für uns ist allerdings nicht eindeutig, dass sich die Höhenvorgabe für Einfriedungen nicht auch auf die Umfassungsmauer erstreckt. Dieser Umstand – die Nichtgeltung der maximalen Höhe von 1,4 m für Einfriedungen auch für die Umfassungsmauer, die 2,3 m hoch sein wird – und die Zulässigkeit ihrer Errichtung sollte klar gestellt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sonstiges/Planzeichnung <p>Weiter ist darauf hinzuweisen, dass der ausgelegte B-Plan insoweit unvollständig ist, als im nordwestlichen Bereich der Kurt-von-Plettenberg-Straße die Stellplatzbezeichnung „St“ angrenzend an die gewidmete Stellplatzanlage fehlt.</p> <p>Außerdem wird im Bereich der Kurt-von-Plettenberg-Straße dort jeweils ganz im Norden direkt angrenzend an den Bereich, in dem die Markierung St fehlt, ein Teil des von uns erworbenen Grundstücks als öffentliches Straßenland ausgewiesen. Konkret geht es um das von uns erworbene Flurstück mit der aktuellen Bezeichnung 1617.</p> <p>Zu beachten ist weiterhin, dass wir erwägen, das Bauvorhaben mit Erdwärme zu versorgen. Hierzu müssten entsprechende Erdwärmesonden – nach dem gegenwärtigen Planungsstand – in den ganz nordöstlich gelegenen Bereich des WA 4, für den keinerlei Baufeld ausgewiesen worden ist, eingebracht werden. Hier gehen wir davon aus, dass eine derartige bauliche Anlage auch außerhalb der Baufelder als Nebenanlage zulässig wäre. Sofern dies nicht der Fall sein sollte, müsste der B-Plan dieses Vorhaben unserer Mandantin berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sonstiges/Planzeichnung <p>Die fehlende Stellplatzbezeichnung „St“ wird nachgetragen.</p> <p>Die Festsetzung des Flurstücks 1617 als öffentliche Verkehrsfläche beinhaltet keine Aussage zu den Eigentumsverhältnissen, sondern zu deren Widmung. Auch Flächen in Privateigentum können öffentlich gewidmet werden.</p> <p>Fazit: Die Begründung und die Planzeichnung werden wie in der Abwägung dargestellt, klarstellend konkretisiert.</p>

Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>1.</p> <p>1a.</p>	<p>Landesumweltamt Brandenburg (LUA) <u>Stellungnahme vom 16.09.2008</u></p> <p>Belange des besonderen Artenschutzes, RW7</p> <p>Das LUA nimmt im Rahmen der Behördenbeteiligung in Bauleitplanverfahren die Belange des besonderen Artenschutzes wahr mit Ausnahme der besonders geschützten Arten bzw. Artengruppen, für die die Zuständigkeit mit der Artenschutzzuständigkeitsverordnung (ArtSchZV) vom 14.05.2007 auf die Unteren Naturschutzbehörden übertragen wurde.</p> <p>Seit der letzten Stellungnahme vom LUA, RW7 im Jahr 2005 sind am 18.12.2007 Änderungen zum Artenschutz nach dem BNatSchG in Kraft getreten, die auch bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind, insbesondere § 42 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG. Demnach gelten die Zugriffsverbote nach § 42 Abs. 1 BNatSchG für nach den Vorschriften des BauGB zulässige Vorhaben i.S.d. § 21 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG für europäische Vogelarten und Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie.</p> <p>Die im Jahr 2005 erfolgte Zustimmung zur im B-Plan vorgeschlagenen Verfahrensweise (s. S. 23 Fauna), Behandlung des besonderen Artenschutzes auf der Baugenehmigungsebene, kann aufgrund der neuen gesetzlichen Regelungen, die eine Behandlung/Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände bereits auf der Bauleitplanebene verlangt, nicht mehr aufrechterhalten werden.</p> <p>Nach Durchsicht des Umweltberichtes ist einzuschätzen, dass die auf der Bauleitplanebene zu behandelnden artenschutzrechtlichen Fragestellungen nicht in dem Maße betrachtet wurden, wie es erforderlich wäre.</p> <p>Auf mögliche Vorkommen von Fledermäusen und Gebäudebrütern (Mauersegler, Schwalben) wird auf S. 20 zwar hingewiesen, es erfolgt jedoch keine Verortung der Bestände. Darüber hinaus fehlt die Beurteilung des Vorliegens der Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG bzw. die Einschätzung ob und wie mögliche Konflikte auf der Baugenehmigungsebene lösbar sind.</p> <p>Die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG gelten erst auf der Ebene der Zulassung des einzelnen baulichen Vorhabens. Sollten die auf dem B-Plan basierenden Vorhaben wegen eines Verbots nach § 42 Abs. 1 BNatSchG jedoch nicht genehmigungsfähig sein, stellt sich der B-Plan in einem solchen Fall als vollzugsunfähig und damit unwirksam dar. Die Stadt muss daher bereits auf der Planungsebene die artenschutzrechtlichen Verbote gem. § 42 Abs. 1 BNatSchG behandeln und die Möglichkeit der Lösung von Konflikten</p>	<p>Für die Bauvorhaben in WA 1, mit Ausnahme der südlichen Reithalle im WA 1.7, WA 2.2. und WA 2.3 sind die jeweiligen Baugenehmigungen vor dem 18.12.2007 erteilt worden. Für die übrigen Bestandsgebäude, wiederum mit Ausnahme der südlichen Reithalle im WA 1.7, wurden mittlerweile ebenfalls die Baugenehmigungen erteilt. Für die untergeordneten Nebengebäude ehem. Pferdelazarett im WA 3 und ehem. Latrine im WA 1.8 liegt auch noch keine Baugenehmigung vor. Alle genehmigten Vorhaben, Ausnahme des Stallflügels im WA 4, befinden sich in der Realisierung bzw. sind fertig gestellt.</p> <p>Aufgrund der Hinweise des LUA liegt nunmehr ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vor, in dem die Fledermaus- und Avifauna untersucht und bewertet sind. Im Ergebnis konnten Fledermausquartiere nicht bestätigt werden. Hinsichtlich der Avifauna können durch Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vermieden werden und Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1, 5 und 6 BNatSchG nicht vorliegen. Bei den Ersatzmaßnahmen handelt es sich die Schaffung von 2 Ersatzniststätten für den Hausrotschwanz.</p> <p>Weiter ist anzumerken, dass es sich beim Innenhof des WA 4 um eine ehemals voll versiegelte Betonfläche handelte, die im 1. Quartal 2008 entsiegelt wurde, die übrigen Freiflächen im WA 4 „entstanden“ ebenfalls durch Abriss von Bestandsgebäuden und Entsiegelung teilweise kontaminierter Flächen. Gleiches gilt für das WA 2.1. Das WA 2.1 wird seit Einsetzen der Bautätigkeiten in der Ruinenberg-Kaserne in 2005/06 intensiv durch umliegende Bautätigkeiten in Anspruch genommen (Baustelleneinrichtungen, temporäre Erdmieten etc.), so dass das WA 2.1 keinen natürlichen Lebensraum für dauerhafte Nist-, Brut- und Ruhestätten bietet. Entsprechend dieser Beurteilung liegen die Voraussetzungen der Behandlung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG auf der Bauleitplanebene nicht mehr vor.</p> <p>Fazit: Die Begründung wird entsprechend ergänzt. Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
1b.	<p>aufzeigen (z.B. Festsetzung einer Bauzeitenregelung im Rahmen der Baugenehmigung). Andernfalls bedarf es einer Ausnahme/der Inaussichtstellung einer Ausnahme gem. § 43 Abs. 8 BNatSchG von den Verboten des § 42 BNatSchG durch die zuständige Baugenehmigungsbehörde. Zur Beurteilung des Vorliegens der Verbote des § 42 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG bedarf es neben der Aussagen zu Umfang, Zeitraum und Methodik der Erfassung folgender Angaben:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vorkommen im Geltungsbereich / wo exakt nachgewiesen (Text und Karte) 2. welche geplante Handlung löst welchen Verbotstatbestand aus <ul style="list-style-type: none"> - Beschreibung und Verortung der Handlung (Text und Karte) - Benennung des Verbotstatbestandes 3. in welchem Umfang ist die Art betroffen <ul style="list-style-type: none"> - Umfang der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten - bei dem Störungsverbot Größe der gestörten Population 4. Möglichkeit / Umsetzung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen <p>Wenn die Verbotstatbestände erfüllt sind, sind für die Ausnahmeprüfung nach § 43 Abs. 8 BNatSchG folgende Angaben erforderlich:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ausführungen zu Alternativen 2. Ausführungen zu den zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses 3. Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population 4. Ausführungen zu kompensatorischen Ausgleichsmaßnahmen (sofern vorgesehen) <p>Mit Erlassen vom 10.09.2004, 30.12.2005 und 10.08.2007 wurde durch das MLUV geregelt, dass das LUA, RW 7 in Bauleitplanverfahren für den Bereich Natura 2000 und im Hinblick auf geplante, einstweilig sichergestellte, im Verfahren gem. § 28 BbgNatSchG befindliche sowie festgesetzte Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete, für die das MLUV zuständig ist, Stellung nimmt.</p> <p>Im Ergebnis der Prüfung ist festzustellen, dass keines der Gebiete von der vorliegenden Planung betroffen ist.</p> <p>Hinweis: Gem. ArtSchZV nimmt die Untere Naturschutzbehörde der Stadt Potsdam die Belange des besonderen Artenschutzes für folgende in der Begründung angeführten Arten/Artengruppen wahr: Fledermäuse, Rauchschwalbe, Mehlschwalbe, Mauersegler.</p> <p>Wasserwirtschaft, Hydrologie, RW5</p> <p>Im Geltungsbereich des Plans befinden sich keine Grund- und Oberflächenwassermessstellen des Landesmessnetzes nach § 23 Abs. 2 BbgWG.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
1c.	<p>Sollten dennoch Pegel (z.B. Grundwasserbeobachtungsrohre) vorhanden sein, wäre eine erneute Anfrage zur Verfahrensweise an das LUA, RW5 zu richten.</p> <p>Immissionsschutzrechtliche Belange, RW4.1</p> <p>Der B-Plan umfasst eine 9 ha große Fläche, auf der durchgängig ein Allgemeines Wohngebiet i.S.d. § 4 BauNVO festgesetzt wird, in dem lediglich die in § 4 Abs. 3 Nr. 4, 5 BauNVO genannten Nutzungsarten (Gartenbaubetriebe und Tankstellen) sowie die Handwerksbetriebe und die Anlagen für sportliche Zwecke nach § 4 Abs. 2 Nr. 2, 3 BauNVO für unzulässig erklärt, alle anderen in § 4 BauNVO aufgeführten Nutzungsarten folglich zulässig sind.</p> <p>Dem WA werden sowohl wertvolle denkmalgeschützte Bestandsgebäude als auch neu zu bebauende ergänzende Baufelder angehören. Eine etwas größere Fläche im NO (rd. 6.500 m²) bleibt (neben anderen noch kleineren) offensichtlich ohne Bebauung.</p> <p>Flächen für Stellplätze oder Gemeinschaftsstellplätze werden teils in/an die neuen gebieterschließenden Straßen gelegt, teils in die WA-Flächen (z.B. WA 3) integriert. Für das WA 1.8 im S ist eine Tiefgarage mit 145 Stellplätzen (Begründung, Ziff. 2.2.3, S. 11 Mitte) mit Ein- und Ausfahrt zur Schmiedegasse (3 m Abstand zu Bestandsgebäude) vorgesehen.</p> <p>Die textliche Festsetzung (TF) Nr. 11 besteht aus 4 Absätzen und behandelt die Belange des Immissionsschutzes, wobei sich alle 4 Absätze <u>einzig</u> der Vorgabe bewerteter resultierender Schalldämmmaße ($R_{w,res}$ nach DIN 4109) für unterschiedliche Fassadenabschnitte (an Bestandsgebäuden) bzw. Baufeldgrenzen widmen.</p> <p>1. Beurteilung <u>a) Allgemeines, Differenzen und Unklarheiten innerhalb des B-Plans</u></p> <p>1. Zunächst wird vorausgesetzt, dass der FNP an die Umplanung angeglichen wird.</p> <p>2. Die unterschiedliche Darstellung der Nutzungsausschlüsse bzw. zulässigen Nutzungen im WA soll angeglichen werden, nach Abschnitt 2.2.7, TF 1 sind neben Tankstellen und Gartenbaubetrieben auch Anlagen für sportliche Zwecke und Handwerksbetriebe im WA ausgeschlossen. Im Abschnitt 2.2.1 auf S. 7 ist jedoch für WA 1, WA 2 und WA 3 (also das gesamte WA) nur von Gartenbaubetrieben und Tankstellen die Rede. <u>Anmerkung:</u> Auch immissionsschutzfachlich ist es zweckmäßig, solche Anlagen wie Tankstellen auszuschließen. Für den grundsätzlichen Ausschluss (kleiner) nicht störender Handwerksbetriebe (z.B. Uhrmacher, Goldschmied) gibt es allerdings keine immissionsschutzfachlichen Gründe.</p>	<p>zu 1.a) Pkt. 1 Der FNP wird angepasst.</p> <p>zu 1.a) Pkt. 2 Der Hinweis ist zutreffend; die Begründung wird entsprechend korrigiert.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>3. Die Aussagen des Abschnitts 1 und 2.1 auf S. 6 der Begründung, wonach neben dem Wohnen ergänzendes nicht störendes Gewerbe (nach Abschnitt 1 „wohnverträgliches Gewerbe,“) sowie Dienstleistungen i.S. der Entwicklung eines „gemischt genutzten Quartiers“ anzustreben sind, lassen die Frage aufkommen, weshalb hier nicht doch – wie ursprünglich – nahe der Pappelallee ein Mischgebiet i.S.d. § 6 BauNVO beibehalten werden konnte.</p> <p>Zahlreiche Formulierungen der Abschnitte 1 und 2.1 würden die Option eines MI weiterhin ermöglichen – wegen der hohen Lärmimmissionen entlang der Pappelallee (jedenfalls nördlich der Kurt-von-Plettenberg-Straße – eher zu rechtfertigen als ein WA).</p> <p>Das LUA RW präferiert an der Pappelallee weiterhin eine MI-Entwicklung.</p> <p>4. Im 3. Absatz der TF 11 ist die Straße „An der Einsiedelei“ genannt, im 4. Absatz ist im gleichen sachlichen Zusammenhang die Ruinenbergstraße genannt. Der Straßename muss korrigiert werden.</p> <p>In den gleichen Abschnitten sollte auch aus dem „nordöstlichen Stallflügel“ ein „östlicher Stallflügel“ gemacht werden. Der zur Schlegelstraße stehende Stallflügel ist eindeutig nach O, nicht NO ausgerichtet.</p> <p>5. Im 1. Teilsatz des 2. Satzes unter der TF 11 auf S. 15 sind konkrete Pegelüberschreitungen für das WA genannt. Hier wird nicht klar, ob Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV oder der Orientierungswerte der DIN 18005 gemeint sind. Noch unklarer wird das im 2. Teilsatz des gleichen Satzes, wo von „Immissionen“ die Rede ist, obwohl Überschreitungen gemeint sind. Dieser Satz muss klarstellend geändert werden. Der gleiche Fehler erscheint auch im Abschnitt 2.2.5, S. 12.</p> <p>6. Im 3. Absatz unter der 2. Tabelle des Abschnitts 2.2.5 wird behauptet, die Berechnung der Verkehrslärmpegel fuße auf einem LKW-Anteil von 10 % tags. Nach S. 2 Mitte des aktuellen Gutachtens wurde jedoch von nur 5 % ausgegangen. Auch die für $L_{m,E}$ genannten Werte stimmen nicht mit denen des Gutachtens überein. Ich bitte um Korrektur des LKW-Anteils und des $L_{m,E}$.</p> <p>b) gebietsinterne Konfliktquellen</p> <p>1. Dem Anlageninformationssystem des LUA (AIS-I) zufolge existiert (als einzige bekannte und nicht stillgelegte Anlage) am südlichsten Ende des nordöstlichen Pferdestallbestandsgebäudes eine Ortsnetzstation der EWP. Der Abstand zu schutzwürdigen Raumnutzungen muss bei derartigen Anlagen i.d.R. zur Einhaltung der im Anhang 2 zu § 3 26. BImSchV genannten Grenzwerte für elektromagnetische Felder nur 1 m betragen. Das bedarf im B-Plan keiner Festsetzung.</p>	<p>zu 1.a) Pkt. 3 Die Ruinenberg-Kaserne soll sich gem. den Zulässigkeitsvoraussetzungen eines WA gem. § 4 BauNVO unter Beachtung der TF 1 zu einem gemischten Quartier entwickeln, in dem das Wohnen dominiert. Eine Festsetzung des nördlichen Stallgevierts als MI mit höheren Orientierungs- bzw. Grenzwerten hätte keine positiven Auswirkungen auf eine zur Pappelallee ausgerichtete, im MI zulässige Wohnnutzung, da der Immissionsschutz nach der tatsächlichen Nutzung zu beurteilen ist, und nicht der im B-Plan festgesetzten Nutzung.</p> <p>zu 1.a) Pkt. 4. Der korrekte Straßename ist hier die Ruinenbergstraße. Der Straßename wird in der Begründung korrigiert. Der Anregung, den „nordöstlichen Stallflügel“ als „östlichen Stallflügel“ zu bezeichnen wird nicht gefolgt, da die Beschreibung „nordöstlich“ nicht nur der Ausrichtung, sondern auch zur Differenzierung mit dem „südöstlichen“ Stallflügel im WA 1.1 dient. zu 1.a) Pkt. 5. und 6. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen; die Begründung wird entsprechend korrigiert</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>2. Auch für Stellplätze und Gemeinschaftsstellplatzanlagen, die den Wohnungen der Gebietsnutzer zugewiesen sind (wie in der Begründung, S. 9 Mitte und in der TF 10 auf S. 15 oben deutlich gemacht), bedarf es keiner Festsetzungen. Die unvermeidlichen Geräuschimmissionen sind hinzunehmen, weil jeder Bewohner auch Mitverursacher ist.</p> <p>Wenngleich das grundsätzlich auch für die Tiefgarage gilt, empfehle ich wegen der Konzentration eventuellen Konfliktpotentials auf wenige Punkte sich dennoch dieser Thematik im B-Plan anzunehmen und</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine lufthygienisch verträgliche Lösung (Abgasabführung aus der Tiefgarage) festzusetzen sowie - die Schallimmissionen der Ein- und Ausfahrttrampe zur Schmiedegasse (3 m neben WA-Gebäude) zu quantifizieren und - geeignete Festsetzungen (Einhausung?) zu treffen. <p>3. Die öffentlichen Parkflächen an der Kurt-von-Plettenberg-Straße werden aufgrund ihrer geringen Größe, vor allem aber der bei öffentlichen Verkehrsflächen andersartigen (wesentlich großzügigeren) Berechnungs- und Beurteilungsmethodik nach RLS-90 keine Konflikte induzieren.</p> <p>4. Grundsätzlich anders ist die Rechtslage bei Stellplätzen, die gewerblichen oder sonstigen Anlagen (z.B. nach § 4 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO) zuzuordnen sind, denn sie sind als Teil der Anlage nach TA Lärm zu beurteilen, dessen Spitzenpegelkriterium (max. 60 dB(A) nachts für WA gem. Satz 2 der Ziff. 6.1) bei Nachtnutzung im WA einen Abstand zwischen Stellplatz und schutzwürdigen Immissionsorten im WA von 28 m erforderlich macht.</p> <p>Fazit: Da ein Abstand von 28 m zwischen Stellplätzen und schutzbedürftigen Immissionsorten im WA an fast keiner Stelle zu gewährleisten ist, erkläre ich, dass auch nachts genutzte, gewerblichen Betrieben (z.B. Gaststätten) oder anderen Anlagen (z.B. kulturelle Einrichtungen, Beherbergungsbetriebe) zugeordnete Stellplätze hier absehbar zu Immissionskonflikten führen werden.</p> <p><u>c) externe Konfliktquellen</u></p> <p>1. Dem AIS-I zufolge sind auch aus der näheren Umgebung keine planungsbeeinträchtigenden Immissionen aus dem Betrieb bestimmter Anlagen zu erkennen.</p> <p>2. Ebenfalls unschädlich ist die 400 m südwestlich vorbeiführende B 273.</p> <p>3. Östlich befindet sich das WA des B-Plans Nr. 59 „Lazarett“ und nördlich der Pappelallee Misch- und (jetzt neu) Gemeinbedarfsfläche (Schule). Diese Nachbarschaft ist verträglich.</p> <p>4. Nordöstlich vom WA 4 nördlich der Pappelallee befindet sich allerdings nach B-Plan Nr. 42.3 weiterhin ein Gewerbegebiet i.S.d. § 8 BauNVO.</p>	<p>zu 1.b) Pkt. 2</p> <p>Die Hinweise zur Tiefgarage werden zur Kenntnis genommen. Der Empfehlung wird nicht gefolgt, da es, wie in der Stellungnahme des LUA ausgeführt, keiner Festsetzungen bedarf, wenn die Geräuschimmissionen durch die Bewohner als Mitverursacher hervorgerufen werden. Die Nutzer der Tiefgarage sind die Bewohner des Hauptgebäudes und des südlichen Stallgebäudes.</p> <p>Da die Baugenehmigung für die Tiefgarage erteilt worden ist, ist davon auszugehen, dass die technischen Anforderungen u.a. an die Abgasabführung eingehalten werden.</p> <p>zu 1.b) Pkt. 4</p> <p>Es liegen für alle Baugebiete mit Ausnahme des WA 2.1 konkrete Planungen von Bauherren vor. Nach diesen ist davon auszugehen, dass gewerbliche oder sonstige Anlagen, insbesondere Gaststätten, kulturelle Einrichtungen oder Beherbergungsbetriebe, in Größenordnungen nicht geplant sind. Werden dennoch derartige Einrichtungen beantragt, sind im Baugenehmigungsverfahren deren Stellplatzanlagen nach der TA Lärm zu beurteilen. Im Übrigen ist die Bewältigung im Baugenehmigungsverfahren auch im Hinblick auf § 12 BauNVO richtig und ausreichend. Um jedoch auf diese mögliche Konfliktsituation hinzuweisen, wird ein entsprechender Hinweis in die Begründung aufgenommen.</p> <p>zu 1.c) Pkt. 4</p> <p>Der erwähnte B-Plan Nr. 42.3 „Kaserne Pappelallee / Fachhochschule“ ist in seiner Fassung vom</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>Dessen gewerblich nutzbarer Rand ist nur ca. 35 m vom Pferdestallbestandsgebäude im WA 4 mit Wohnnutzungsplanung entfernt.</p> <p>Nach der vorliegenden Planentwurfsfassung vom 25.05.1999 ist mit der TF 1.2 die Ansiedlung von Lagerhäusern, Lagerplätzen und „wesentlich störenden Gewerbebetrieben“ unzulässig. Demnach wären im Umkehrschluss hier nur (quasi mischgebietsverträgliche) „das Wohnen <i>nicht wesentlich</i> störende“ Betriebe und Anlagen zulässig und es handelt sich faktisch um ein „eingeschränktes Gewerbegebiet“ (auch wegen seiner Größe von ca. 1,5 ha).</p> <p>Indem nun auch der nördliche Teil des Plangebiets zum WA entwickelt werden soll, kann ich für diese nordöstlichste Teilfläche trotz dazwischen liegender Pappelallee immissionsschutzrechtliche Grenzspannungen und kleinräumige Konflikte nicht ausschließen. Das Aneinandergrenzen von GE und WA ist immissionsschutzfachlich ungünstig. Vor einem abschließenden Votum zu diesem Punkt (GE im B-Plan Nr. 42.3) soll die Stadt erklären:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ob die TF 1.2 im B-Plan Nr. 42.3 in der Entwurfsfassung vom 25.05.1999 noch gilt oder wie sie geändert worden ist, - welche Nutzungen sich derzeit schon auf dieser Fläche befinden (Art und Umfang) und - ob Nachtbetrieb stattfindet bzw. durch Bauantrag genehmigt ist. <p><u>2. Die Verkehrslärmproblematik</u></p> <p>Ich teile die Ansicht des Gutachters, dass einzig die entlang (bzw. nur knapp außerhalb) der Planbegrenzen verlaufenden Straßen – insbesondere aber die Pappelallee – lärmtechnische Relevanz besitzen.</p> <p>Wie im aktuellen schalltechnischen Gutachten vom 21.07.2008 ausgewiesen, wird mit DTV = 15 000 KFZ/d (Prognose 2010), Pt = 5 %, Pn = 3 % und 50 km/h gerechnet. Die Ergebnisse basieren auf der Annahme des Bestands einer 2,3 m hohen Lärmschutzwand an der Pappelallee.</p> <p><u>Kritik 1:</u> Verkehrsmengenannahmen für 2010 sind kaum noch als „Prognosezahlen“ anzuerkennen, da das Jahr 2010 schon in 15 Monaten beginnt. Üblich sind Prognosehorizonte von >10 bis <15 Jahren. Es soll bei der zuständigen Stelle erfragt und dokumentiert werden, ob die DTV für das Jahr 2020 zu halten oder zu korrigieren ist.</p>	<p>17.01.2006 am 26.04.2006 in Kraft getreten. In dem B-Plan ist an der Pappelallee ein Gewerbegebiet i.S.d. § 8 BauNVO festgesetzt. Gem. der TF 2.1 sind Lagerhäuser, Lagerplätze und das Wohnen wesentlich störende Gewerbebetriebe nicht zulässig. Es handelt sich somit tatsächlich um ein „eingeschränktes Gewerbegebiet“. Der Nutzungskonflikt zwischen Wohnen und Gewerbe ist damit ausgeschlossen. Das Baugebiet ist derzeit noch nicht entwickelt.</p> <p>zu 2., Kritik 1 Die bisherigen Schalltechnischen Untersuchungen für die Pappelallee im Bereich der Ruinenberg-Kaserne basieren auf einer Prognose für das Jahr 2015 von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) von 15.000 KFZ/d vom Dezember 2003. Nunmehr liegt eine seitens der Stadtverwaltung im Rahmen der Erarbeitung der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) erstellten Prognose für das Jahr 2015 vor; in dieser werden für den Abschnitt zwischen der Georg-Hermann-Allee und der Kirschallee 11.700 KFZ/d prognostiziert. Diese Reduzierung des DTV wird mit der verstärkten Förderung des ÖPNV und Fahrradverkehrs begründet. Die Ergebnisse der neuen Prognose (- 3.300 KFZ/d) dürften eine Minderung der Lärmimmissionen um ca. 1 dB bedeuten.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p><u>Kritik 2:</u> Entgegen der gutachtlichen Berechnungsgrundlage, der dringenden Empfehlung des Dr. Wendt und entgegen der Abstimmungsergebnisse gemäß Vermerk zur Beratung vom 28.07.2008 ist die Lärmschutzwand nicht festgesetzt worden. Einem Verzicht würde ich nur zustimmen, wenn auch für die Neubebauung (wie im Bestand) Fenster schutzbedürftiger Räume im Erdgeschoss überall ausgeschlossen werden, wo die Orientierungswerte erheblich (> 3 dB) überschritten sind.</p> <p>In der Begründung werden die z.T. sehr hohen Beurteilungspegel erwähnt (z.B. auf S. 12) und dort auch die richtigen Schlussfolgerungen (Grundrissorientierung, schallgedämmte Lüfter) angedeutet, jedoch nicht verbindlich als TF in den B-Plan übertragen. Dort bleibt es bei der alleinigen Festsetzung von Bauschalldämmmaßnahmen. Die Stadt folgt nur einer der 4 Schallschutzmaßnahmenempfehlungen des Gutachters – und zwar der schwächsten aller Lösungen. Dem Einrücken schutzbedürftiger Nutzungen in Bereiche mit partiell (IO1 + IO2 + IO7) bereits gesundheitsgefährdend hohen Beurteilungspegel (tags >70dB(A), nachts >60dB(A)), verbreitet (IO3 + IO4 + IO8) aber Beurteilungspegeln, die nur knapp darunter liegen und damit noch lange nicht als „gesundes Wohnen“ i.S.d. § 34 BauGB anzusprechen sind, ist nichts als ein Bauschalldämmmaß entgegengesetzt. Das ist viel zu wenig und nicht die Intention der Bauleitplanung. Das Protokoll der Beratung vom 28.07.2008 (Änderung vom 05.08.2008) weist den Weg:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausschluss neuer schutzbedürftiger Räume i.S.d. DIN 4109 in Bereichen mit Beurteilungspegeln von 70dB(A) tags, 60dB(A) nachts oder mehr; Ausnahmen davon nur, wenn dort keine zum Lüften zu öffnenden Fenster, sondern nur Festverglasungen vorkommen. - Ausrichtung von i.S.d. DIN 4109 schutzbedürftigen Räumen (Aufenthaltsräumen) in Bereichen mit deutlichen Orientierungswertüberschreitungen (> 3 dB bzw. tags > 58 dB(A), nachts > 48 dB(A)) auf die der Pappelallee abgewandten Seite - bauliche Realisierung der umgebenden Bebauung zeitlich vor der Neubebauung im Innenbereich nach § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB zur Schaffung eines ruhigen Innenhofes - Festsetzung von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen für Schlaf- und Kinderzimmer, deren zum Lüften zu öffnendes Fenster im Bereich von Nachtbeurteilungspegeln > 50 dB(A) liegen und die über kein 2. zum Lüften zu öffnendes Fenster auf einer ruhigeren Seite des gleichen Raumes verfügen. Das Verlegen dieser Räume auf die Pappelallee abgewandte Seite hat Vorrang. Diese TF zielt vorwiegend auf Räume, die sich im nördlichen Teil der jeweils 	<p>zu 2., Kritik 2 und 3</p> <p>Wie in dem erwähnten Vermerk dargestellt, war Ziel der Beratung am 28.07.2008 die Vorstellung und vorbereitende Abstimmung der Schalltechnischen Untersuchung für die Ruinenberg-Kaserne im Hinblick auf die am 11.08.2008 beginnende öffentliche Auslegung des B-Plans Nr. 65.</p> <p>Vorgestellt wurden der B-Plan mit der TF 11 sowie weitere Überlegungen, der Immissionsschutzproblematik an der Pappelallee zu begegnen. Eine Einarbeitung dieser Überlegungen in den B-Plan in der öffentlich ausgelegten Fassung vom April 2008 war jedoch nicht mehr möglich, da die SVV den Auslegungsbeschluss bereits am 04.06.2008 gefasst hatte und nachträglich Planänderungen somit nicht mehr möglich waren.</p> <p>Daher sind die folgenden, in dem Vermerk vom 28.07.2008, geändert am 05.08.2008, erwähnten und mit der Stellungnahme des LUA, RW 4.1 bestätigte Maßnahmen zum Immissionsschutz mit einem vereinfachten Änderungsverfahren im April/Mai 2009 in den B-Plan übernommen worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entlang der Straßenbegrenzungslinie der Pappelallee ist eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von mind. 2,3 m zu errichten. Im Bereich der nördlichen Reithalle kann bei gleichwertigen Maßnahmen (z.B. Einbau festverglaster, zur Pappelallee ausgerichteter Fenster in schutzbedürftigen Räume i.S.d. DIN 4109) auf die Lärmschutzmauer verzichtet werden. - Schutzbedürftige Räume (Aufenthaltsräume) i.S.d. DIN 4109 in Bereichen mit deutlicher Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 (über 3 dB) sind auf die der Pappelallee abgewandten Seite auszurichten. Alternativ sind der Einbau festverglaster Fenster in schutzbedürftigen Räumen oder der Einbau schallgedämmten Lüftungseinrichtungen zulässig. - In Schlaf- und Kinderzimmern, deren zum Lüften zu öffnende Fenster im Bereich von Nachtbeurteilungspegeln über 50 dB(A) liegen und/oder die über kein zweites zum Lüften zu öffnendes Fenster auf der der Pappelallee abgewandten Seite des selben Raumes verfügen, sind schallgedämmten Lüftungseinrichtungen vorzusehen. - Die den Innenhof des nördlichen Stallgevierts umgebende Bebauung (nordwestlicher Stallflügel mit Anbau an die nördliche Reithalle) bzw. eine Lärmschutzwand ist zeitlich vor der Neubebauung im Innenbereich zu realisieren.

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>äußeren Ost- und Westseiten der Gebäude befinden (z.B. 2. OG des IO11 mit Lr,N = 51,3 dB(A) oder etwas nördlicher bis IO5 / IO8)</p> <p><u>Kritik 3:</u> Das Ergebnis der Beratung vom 28.07.08 wurde weitgehend missachtet. Die v.g. Maßnahmen zum Schallschutz sollen ergänzend verbindlich festgesetzt werden.</p> <p>Ich befürworte nach wie vor eine Tempo 30-Zone vor dem WA zur aktiven Konfliktminderung (etwa 2,5 dB Minderung). Gerade die extrem kritische gesundheitsgefährdende Zone würde damit gänzlich verschwinden. Eine Berücksichtigung kommt aber erst in Betracht, wenn ein verbindlicher Beschluss für eine Tempo 30-Zone gefasst worden ist.</p> <p>Im Übrigen ist die TF 11 in ihrem 3. und 4. Absatz zu unbestimmt: Wo endet/beginnt der beschriebene nördliche bzw. mittlere Fassadenabschnitt?</p> <p><u>Kritik 4:</u> Ende/Anfang der im 3. und 4. Absatz der TF 11 beschriebenen Fassadenabschnitte müssen eindeutig erklärt sein. Anstelle einer weiter verkomplizierenden textlichen Beschreibung empfehle ich eine einfache Nebenzeichnung zur Planzeichnung, in der die Abschnitte mit den jeweiligen Anforderungen zu $R_{w,res}$ differenziert markiert sind.</p>	<p>Die Einrichtung einer Tempo 30-Zone vor dem WA 4 ist Bestandteil des Schulwegesicherungskonzepts für die 2. Grundschule im Bornstedter Feld sowie des Lärmaktionsplanes der Stadt Potsdam. Dies Konzepte bzw. Pläne können jedoch noch nicht berücksichtigt werden, da sie noch nicht durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen sind.</p> <p>zu 2., Kritik 4 Dem Hinweis wird gefolgt und eine entsprechende Nebenzeichnung in die Planzeichnung übernommen.</p> <p>Fazit: Die Begründung wird entsprechend der Hinweise korrigiert. Die vorgeschlagenen immissionschutzrechtlichen textlichen Festsetzungen werden in den B-Plan übernommen, ebenso die Nebenzeichnung zum Immissionsschutz in die Planzeichnung.</p>
2.	<p>Deutsche Telekom AG, NL 2 Potsdam</p> <p><u>Stellungnahme vom 26.08.2008</u></p> <p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien (Tk-Linien) der Deutschen Telekom AG. Vor Tiefbauarbeiten über oder in unmittelbarer Nähe der Tk-Linien ist es erforderlich, dass sich die Bauausführenden vorher durch die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH in die genaue Lage dieser Anlagen einweisen lassen und die Bauausführenden die „Anweisung zum Schutze unterirdischer Anlagen der Deutschen Telekom AG bei Arbeiten anderer (Kabelschutzanweisung)“ beachten, um Schäden am Eigentum der Deutschen Telekom zu vermeiden.</p> <p>Zur telekommunikationstechnischen Versorgung des Planbereiches ist die Verlegung neuer Tk-Linien erforderlich.</p> <p>Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Planbereich der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, so früh wie möglich, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Die Herstellung der öffentlichen leitungsgebundenen Erschließung erfolgt bzw. wird durch den Entwicklungsträger Bornstedter Feld in Abstimmung auch mit der Deutschen Telekom AG erfolgen. Die weiterhin erforderlichen Abstimmungen werden rechtzeitig geführt.</p> <p>Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
3.	<p>Verbundnetz Gas AG</p> <p><u>Stellungnahme vom 22.08.2008</u></p> <p>GDMcom ist als von der VNG-Verbundnetz Gas AG (VNG) beauftragtes Dienstleistungsunternehmen tätig und handelt namens und in Vollmacht der VNG.</p> <p>Der Anfrage entsprechend teilen wir mit, dass das Vorhaben weder die vorhandenen Anlagen noch die zurzeit laufenden Planungen der VNG berührt. Wir haben keine Einwände gegen das Vorhaben.</p> <p>Sollte der Geltungsbereich bzw. die Planung erweitert oder verlagert werden oder der Arbeitsraum die dargestellten Planungsgrenzen überschreiten, so ist es notwendig, die GDMcom am weiteren Verfahren zu beteiligen.</p> <p>Bzgl. Leitungen und Anlagen regionaler und/ oder örtlicher Gasversorgungsunternehmen bitten wir, sich unmittelbar mit dem zuständigen Leitungsbetreiber in Verbindung zu setzen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p>
4.	<p>Erdgas Mark Brandenburg GmbH</p> <p><u>Stellungnahme vom 08.08.2008</u></p> <p>Die WGI GmbH (WGI) wurde von der Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg GmbH & Co. KG (NBB) beauftragt, Ihre Leitungsanfrage zu prüfen und handelt namens und im Auftrag der NBB. Die NBB handelt namens und im Auftrag u.a. der EMB Erdgas Mark Brandenburg GmbH.</p> <p>Im Bereich der geplanten Baumaßnahme liegen keine Anlagen der NBB.</p> <p>Aussagen zu Anlagen anderer Versorgungsunternehmen bzw. Netzbetreiber können wir nicht treffen.</p> <p>Sollte der Geltungsbereich Ihrer Auskunftsanfrage verändert werden oder der Arbeitsraum den dargestellten räumlichen Bereich überschreiten, so ist der Vorgang erneut zur Erteilung einer Auskunft der NBB vorzulegen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p>
5.	<p>Energie und Wasser Potsdam GmbH, EWP</p> <p><u>Stellungnahme vom 09.09.2008</u></p> <p>Dem Bauvorhaben wird seitens der EWP grundsätzlich zugestimmt.</p> <p>WA 2.1 und WA 4 werden neu geplant. Die übrigen Teilgebiete südlich der Kurt-von-Plettenberg-Straße sowie südlich des Heizhauses sind bereits bebaut und erschlossen bzw. werden gegenwärtig erschlossen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teil A, Pkt. 3.5 Ver- und Entsorgung <p>Für die Sicherung des Energie- und Trinkwasserbedarfs im WA 2.1 und WA 4 stehen derzeit ausreichende Kapazitäten in den umliegenden Netzen zur Verfügung.</p> <p>Mögliche Anschlusspunkte für Fernwärme befinden sich in der Pappelallee, Sattlerstraße in Höhe Heizhaus und im Bereich Schmiedegasse in Hö-</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Herstellung der öffentlichen leitungsgebundenen Erschließung erfolgte durch die EWP in Abstimmung mit dem Entwicklungsträger Bornstedter Feld. Die weiterhin erforderlichen Abstimmungen werden rechtzeitig geführt. Dabei ist zu beachten: zu Teil A, Pkt. 3.5 Ver- und Entsorgung</p> <p>Einerseits stehen nach Aussagen der EWP ausreichende Kapazitäten zur Sicherung des Energiebedarfes für das WA 2.1 und WA 4 zur Verfügung, andererseits wird für die Niederspannungserschließung die Errichtung eines neuen Trafos gefordert. Dies ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Der Standort der neu zu errichtenden Trafostation am Knoten Kurt-von-Plettenberg-Straße / Sattler-</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>he Kurt-von-Plettenberg-Straße. Die Niederspannungserschließung für die neuen Teilgebiete muss neu aufgebaut bzw. das vorhandene Netz verstärkt werden. Abhängig von der Entwicklung des Leistungsbedarfs Elektroenergie wird zusätzlich zur Trafostation Reitbahnstraße ein zweiter Standort für eine Trafostation benötigt, Platzierung vorzugsweise in Höhe WA 4/ Sattlerstraße/Ecke Kurt-von-Plettenberg-Straße. Standorte für Kabelverteiler werden mit den Investoren bzw. beauftragten Planungsbüros abgestimmt.</p> <p>Im Zuge vorangegangener Planungen wurden in den Querschnitten der öffentlichen Straßen (Kurt-von-Plettenberg-Straße, Sattlerstraße, Schmiedegasse) Freihaltetrassen für die Medientrassierung EWP (Fernwärme, 1 kV, 10 kV) mit dem Entwicklungsträger Bornstedter Feld abgestimmt, welche für die Erschließung der neuen Teilgebiete zu nutzen sind.</p> <p>Die Anschlusspunkte am Versorgungssystem und die Lage der Anschlussstrassen richten sich nach der zeitlichen und räumlichen Entwicklung der Teilgebiete und sind rechtzeitig mit der EWP abzustimmen. Erschließungen/Maßnahmen der Ver- und Entsorgung sind kostenpflichtig. Der Leistungsbedarf ist im Interesse der Antragsteller/Investoren rechtzeitig anzumelden. Dies trifft auch auf den Leistungsbedarf für die Bauphase (Baustrom/Bauwärme/ Bauwasser) zu.</p> <p>Die Schmutz-/Abwasser-Anschlusspunkte sind im Rahmen der Planfortschreibungen abzustimmen. Anfallendes Niederschlagswasser ist nach Möglichkeit Vorort zu versickern.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten EWP (Teil A, Pkt. 2.2.7 TF 7 und 8) <p>Geh-, Fahr- und Leitungsrechte sind zusätzlich zu den im Entwurf ausgewiesenen Flächen für folgende Abschnitte zugunsten EWP einzuräumen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trassenstreifen in einer Mindestbreite von 3,5 m westlich zur geplanten Bebauung im WA 4 in Verlängerung der Sattlerstraße bis zur Pappelallee; Trassen sind im Zuge der Ausführungsplanung abschließend festzulegen - Trassenstreifen in einer Mindestbreite von 3,5 m (Zugänglichkeit zur vorhandenen Schmutzwassergefälleleitung) zwischen Schmiedegasse und An der Einsiedelei östlich vom Mannschaftsgebäude - Trafostation Ecke Fläche a/Kurt-von-Plettenberg-Straße (vorhanden) - Trafostation im WA 4/Sattlerstraße/Ecke Kurt-von-Plettenberg-Straße (Freihaltfläche ca. 5 x 5 m zzgl. 1 m-Schutzstreifen um die Anlage herum) <p>Die Anlagen der EWP dürfen nicht überbaut oder bepflanzt werden. Die einzuhaltenden Mindestabstände zu vorhandenen Anlagen der EWP sind im Zuge der weiteren Planung mit der EWP ab-</p>	<p>straße findet keine Zustimmung, da sich dieser Standort in Privateigentum befindet. Bei Notwendigkeit eines neuen Trafos ist ein neuer Standort vorzuschlagen.</p> <p>zu Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten EWP</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trassenstreifen im WA 4 in Verlängerung der Sattlerstraße bis zur Pappelallee Fraglich ist, wofür das Leitungsrecht gesichert werden soll, wenn alle bereits existierenden Ver- und Entsorgungsanlagen ausreichend konzipiert und hergestellt sein sollen. - Trassenstreifen zwischen Schmiedegasse und An der Einsiedelei östlich vom Mannschaftsgebäude im WA 1.8 Da dieses Leistungsrecht die Entsorgungsleitungen für das WA 1.8 abdeckt und hierzu bereits eine Einigung mit dem Eigentümer erfolgte, ist die Notwendigkeit des Leitungsrechts zu hinterfragen. - Trafostation im WA 4/Sattlerstraße/Ecke Kurt-von-Plettenberg-Straße Der zukünftige Standort im Bereich des Knotens Sattlerstraße/Kurt-von-Plettenberg-Straße kann erst bei Nachweis der Notwendigkeit bestätigt werden.

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>zustimmen. Die Sicherung von Anlagen ist kostenpflichtig.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teil A, Pkt. 2.2.3, Verkehr <p>Zwischen Außenkante Baumstamm (ausgewachsener Baum) und der Medientrassen EWP (Außenkante) ist gem. Baumschutzverordnung ein Mindestabstand von 2,5 m einzuhalten. Es zeichnet sich ab, dass der Mindestabstand unterschritten wird. Die Baumstandorte sind der EWP zur Bestätigung vorzulegen inkl. Lösungen, die das dauerhafte Eindringen von Wurzeln in den Bereich der Medientrassen EWP verhindern und nachträgliche Tiefbauarbeiten im Trassenbereich zu jedem Zeitpunkt möglich machen (Begrenzen von Pflanzgruben, Wurzelgräben o.ä.). Dies gilt auch für Trassen/Flächen die mit Leitungsrechten belegt sind bzw. noch zu belegen sind.</p>	<p>zu Teil A, Pkt. 2.2.3, Verkehr Sämtliche Pflanzungen im öffentlichen Raum sind bereits, auch in Abstimmung mit der EWP, erfolgt. Weitere Pflanzungen im öffentlichen Raum sind nicht vorgesehen.</p> <p>Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p>
6.	<p>E.ON edis AG Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
7.	<p>Stadtentsorgung Potsdam GmbH, STEP Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
8.	<p>Regionale Planungsstelle Havelland-Fläming Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
9.	<p>Gemeinsame Landesplanungsabteilung <u>Stellungnahme vom 09.09.2008</u></p> <p>Zum Planentwurf teilen wir auf Grundlage nachstehender Erfordernisse der Raumordnung aus dem</p> <ul style="list-style-type: none"> - LEP I – Zentralörtliche Gliederung – vom 04.07.1995, - LEPro 2007 vom 18.12.2007, - LEP eV vom 02.03.1998 und - Entwurf des (LEP B-B) vom 21.08.2007 <p>mit:</p> <p>Grundsatz aus § 5 Abs. 1 und 2 LEPro 2007:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf Zentrale Orte und raumordnerisch festgelegte Siedlungsbereiche - Priorität der Erhaltung und Umgestaltung des baulichen Bestandes in vorhandenen Siedlungsbereichen und der Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen <p>Ziel 1.2 Abs. 3 LEP I/Ziel 4.1.4 LEP eV:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Stadt Potsdam ist Oberzentrum, Zentrum im Brandenburger Teil des engeren Verflechtungsraumes und Handlungsschwerpunkt für die Erhaltung und Stärkung der polyzentrischen Siedlungsstruktur <p>Ziel 1.0.1 LEP eV:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorrang von Erneuerung und Verdichtung - Schnellstmögliche Beplanung und Nutzung brachliegender bzw. brachgefallener Bauflächen 	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>Ziel 1.0.5 LEP eV:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bereitstellung ehemaliger militärisch genutzter baulicher Anlagen und Flächen im räumlichen Zusammenhang zur Ortslage für Siedlungszwecke <p>Ziel 1.2.1 LEP eV:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konzentration der Siedlungserweiterungen in Gemeinden mit potentielltem Siedlungsbereich <p>Grundsätze 4.1.1 und 4.1.2 LEP eV:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verdichtung und Arrondierung der Brandenburger „Zentren im engeren Verflechtungsraum“ u.a. zur Auslastung der vorhandenen Infrastruktur und Konzentration der Flächennachfrage im engeren Verflechtungsraum <p>Bewertung:</p> <p>Aufgrund der Lage des Änderungsbereiches in einem Zentralen Ort und Handlungsschwerpunkt sowie im Siedlungsbereich und potenziellen Siedlungsbereich nach LEP eV stehen die dargelegten Planungsabsichten in Übereinstimmung mit den o.g. Erfordernissen zur Stärkung/Entwicklung Zentraler Orte, zur Konzentration der Siedlungsentwicklung und Nutzung raumordnerisch geeigneter Konversionsflächen.</p> <p>Durch den Entwurf des Landesentwicklungsplans Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 21.08.2007 liegen in Aufstellung befindliche Ziele als sonstige Erfordernisse der Raumordnung vor. Nach LEP B-B Entwurf soll die Stadt Potsdam Zentraler Ort und Gemeinde mit Gestaltungsraum Siedlung sein. Der in Rede stehende Geltungsbereich würde nach Festlegungskarte 1 LEP B-B Entwurf innerhalb des Gestaltungsraumes Siedlung liegen. Die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen wäre hier gem. Ziel 4.5 Abs. 1 Ziff. 2 LEP B-B Entwurf möglich.</p> <p>Die Nutzung militärischer und ziviler Konversionsflächen soll künftig mittels Grundsatz der Raumordnung geregelt werden.</p> <p>Bis zum Inkrafttreten des LEP B-B bleiben die Festlegungen des LEP eV verbindlich.</p>	
10.	<p>Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abt. Bodendenkmalpflege</p> <p><u>Stellungnahme vom 17.09.2008</u></p> <p>Im Bereich des Vorhabens sind bisher keine Bodendenkmale bekannt. Da bei den Arbeiten jedoch unvermutet bisher unbekannte Bodendenkmale entdeckt werden können, weisen wir als brandenburgische Fachbehörde für Bodendenkmale darauf hin, dass nach den §§ 11 und 12 des Gesetzes über den Schutz und die Pflege der Denkmale und Bodendenkmale im Land Brandenburg Verpflichtungen bestehen. Die Bauausführenden sind über diese gesetzlichen Auflagen zu belehren.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der entsprechende Hinweis auf die Vorschriften der §§ 11 und 12 BbgDSchG erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.</p> <p>Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
11.	<p>Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abt. Denkmalpflege</p> <p><u>Stellungnahme vom 15.09.2008</u></p> <p>Die Bezeichnung für die genannte Planung blendet die Geschichte des Planungs- und Bauungsprozesses dieses Kasernengeländes aus. Weshalb wird hier nicht, wie sonst üblich aufgezählt, um die wievielte Änderung es sich handelt? Der Plan wäre besser erfassbar, wenn er nur darstellte, worum es neuerdings geht. Um der immer wieder begründeten Freihaltung der trichterförmig in die Landschaft geöffneten Schlegelstraße als Teil des denkmalgeschützten Bandparkes willen ist denkmalpflegerisch das Baufenster „IV WD“ nicht akzeptabel. Diese Fläche muss von Bebauung freigehalten werden.</p>	<p>Die Begründung zur Freihaltung von Teilflächen im Baufeld WA 3 (Streichung Baufenster „IV WD“) erscheint nicht nachvollziehbar, da sich die Schlegelstraße erst im Bereich des Baufeldes WA 4 nördlich der Kurt-von-Plettenberg-Straße trichterförmig zur Pappelallee öffnet. Zudem wird die Westseite der Schlegelstraße räumlich durch die denkmalgeschützte Kasernenmauer begrenzt. Somit beeinträchtigt das Neubaupotential im WA 3 nicht die trichterförmige Öffnung der Schlegelstraße zur Pappelallee.</p> <p>Die Schlegelstraße ist kein Denkmal. Die von Lenè Mitte des 19. Jahrhundert geplante Gestaltung der Landschaft ist durch die Realisierung der nunmehr denkmalgeschützten Ruinenberg-Kaserne und des Lazarets überholt und im Abwägungsprozess hinzunehmende Realität. Die die Schlegelstraße begrenzenden Mauern stehen ebenfalls unter Denkmalschutz. Diese Mauern begrenzen den Grünzug beidseitig der Schlegelstraße. Ein Verzicht auf das Baurecht im WA 3 würde für die Finanzierungsbilanz der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld eine Mindereinnahme von ca. 208.000 € bedeuten, da diese Fläche ohne Baurecht nicht anderweitig veräußerbar ist.</p> <p>Fazit: Die Planung wird nicht geändert.</p>
12.	<p>Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg</p> <p><u>Stellungnahme vom 10.09.2008</u></p> <p>Unter Beachtung des Brandenburgischen Denkmalschutzgesetzes und dem Denkmalverzeichnis des Landes Brandenburg stehen dem B-Plan Nr. 65 von Seiten der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg keine denkmalpflegerischen Belange entgegen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p>
13.	<p>Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH</p> <p>Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
14.	<p>Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH</p> <p>Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
15.	<p>Industrie- und Handelskammer Potsdam, IHK</p> <p>Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
16.	<p>Kreishandwerkerschaft Potsdam</p> <p>Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
17.	<p>Zentraldienst der Polizei, Kampfmittelbeseitigungsdienst</p> <p><u>Stellungnahme vom 13.08.2008</u></p> <p>Bei dem Verfahren werden die Belange des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Brandenburg (KMBD) nicht berührt.</p> <p>Erst bei konkreten Bauvorhaben ist bei Notwendigkeit eine Munitionsfreigabebescheinigung beizubringen. Darüber entscheidet die für das Baugenehmigungsverfahren zuständige Behörde auf Grundlage einer vom KMBD erarbeiteten Kampfmittelverdachtsflächenkarte.</p> <p>Die Bauträger / Bauausführenden können dann Anträge zur Überprüfung einer konkreten Kampfmittelbelastung beim KMBD stellen. Diese Anträge sind rechtzeitig vor Beginn der Maßnahmen einzureichen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p> <p>Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p>

Bereiche der Stadtverwaltung Potsdam

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
1.	<p>Bereich Wirtschaftsförderung <u>Stellungnahme vom 15.09.2008.</u></p> <p>Im Vorfeld der Änderung des B-Plans Nr. 65 von einem im nördlichen Bereich bisher ausgewiesenen MI in ein WA gab es im April 2008 Abstimmungen mit dem ETBF und dem Bereich Stadterneuerung. Die geplante gewerbliche Nutzung im bisherigen MI hätte sich insbesondere auf das an der Pappelallee befindliche Bestandsgebäude reduziert, in dem aufgrund der angrenzenden hochwertigen Wohnbebauung nur die Ansiedlung von nicht störenden Gewerbebetrieben möglich gewesen wäre.</p> <p>Die Ausweisung eines WA schließt die Ansiedlung von Gewerbe nicht grundsätzlich aus. Auch im WA können u.a. sonstige nicht störende Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen ausnahmsweise zugelassen werden.</p> <p>Das im Pkt. 2.1 beschriebene städtebauliche Konzept stellt dar, dass die Ruinenberg-Kaserne zu einem Wohnquartier ergänzt mit nicht störendem Gewerbe sowie Dienstleistungen in einem umgebenden attraktiven Grünraum entwickelt werden soll. Es wird in der Begründung zu den Festsetzungen darauf hingewiesen, dass die bisher noch weitgehend offenen Nutzungen im WA 4, einen hinreichenden Entwicklungsspielraum bieten. Die Einschränkung der allgemein zulässigen Nutzungen im WA 4 beschränkt sich auf den Ausschluss von Gartenbaubetrieben und Tankstellen.</p> <p>Es wird somit der im April 2008 seitens 903 gestellten Forderung, dass „ausdrücklich auch die in § 4 Abs. 2 BauNVO genannten Nutzungen grundsätzlich und die in § 4 Abs. 3 Ziffer 1 – 3 BauNVO ausnahmsweise als zulässig ausgewiesen werden“, im Wesentlichen entsprochen. 903 stimmt daher der geplanten Änderung im nördlichen B-Planbereich von MI in WA zu.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Fazit: Eine Überarbeitung der Planung ist nicht erforderlich.</p>
2.	<p>Büro für Gleichstellungsfragen Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
3.	<p>FB Recht, Versicherung und Regelung offener Vermögensfragen Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
4.	<p>Kommunaler Immobilienservice, KIS <u>Stellungnahme vom 14.10.2008</u></p> <p>Dem Entwurf des B-Plans wird zugestimmt. Änderungen und Ergänzungen sind nicht erforderlich. Aus dem Text, Pkt. 2.4 „Eigentumsverhältnisse“, geht hervor, dass städtische Liegenschaften offensichtlich nicht betroffen sind.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Fazit: Eine Überarbeitung der Planung ist nicht erforderlich.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
5.	<p>FB Schule und Sport</p> <p><u>Stellungnahme vom 13.08.2008</u></p> <p>Der FB Schule und Sport hat keine Änderungswünsche zu den Planungen und nimmt den Entwurf zustimmend zur Kenntnis.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Fazit: Eine Überarbeitung der Planung ist nicht erforderlich.</p>
6.	<p>FB Ordnung und Sicherheit</p> <p><u>Stellungnahme vom 29.08.2008</u></p> <p>Dem B-Plan wird grundsätzlich zugestimmt. Es müssen jedoch zwingend unsere folgenden Erwägungen und Hinweise in der Planung berücksichtigt und eingearbeitet werden.</p> <p>Die bereits hergestellten Mischverkehrsflächen haben eine Breite von 4,75 m und nicht 5,05 m und breiter (S. 10).</p> <p>Zur Fläche a (von Kurt-von Plettenberg-Straße zur Pappelallee) ist vermerkt, dass sie als Wegverbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen dem Wohnquartier und der Pappelallee dienen soll. Dazu muss aber auch das entsprechende Fahrrecht vorgesehen werden. Gem. TF 7 ist für die Fläche a aber nur ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit, ein Fahrrecht zugunsten der Anlieger der anliegenden Baugrundstücke und ein Leitungsrecht vorgesehen. Um Fehlfahrten über die Fläche a in Richtung Pappelallee zu verhindern, sind entsprechende Absperrmaßnahmen mittels Poller oder Ähnlichem vorzusehen.</p> <p>Die im öffentlichen Straßenraum vorgesehenen und zum Teil bereits fertig gestellten privaten Stellplätze sind durch die Eigentümer vor widerrechtlicher Nutzung mittels abklappbarem Bügel, Poller o.ä. zu schützen.</p> <p>Die freien Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sollten möglichst gleichmäßig im gesamten Wohnquartier und unter Berücksichtigung des normalen Besucherverkehrs vorgesehen werden. Unsere Erfahrungen haben gezeigt, dass die lt. BbgBO angesetzte Größe von einem Stellplatz pro Wohneinheit bis 100 m² unrealistisch ist. Realistisch sind 2 – 3 Stellplätze pro Wohnung. Aus diesem Grund sollte die Anzahl der zu schaffenden Stellplätze auf jeden Fall erhöht und nicht wie auf S. 11 ausgeführt, gem. Anwendung der Stellplatzsatzung, um 20 % verringert werden.</p> <p>Eine Reduzierung der notwendigen Stellplatzanzahl um 20 % ist aus unserer Sicht für öffentliche Einrichtungen und nicht für reine Wohnanlagen (analog dem Ausschluss einer Mehrfachnutzung für Wohnungen) anwendbar.</p> <p>Bei der Nichtabdeckung des vorhandenen Parkbedarfes besteht die akute Gefahr, dass durch „wildes“ Parken die Außenanlagen zerstört oder durch parkende Fahrzeuge die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens behindert wird.</p> <p>Alternative Parkmöglichkeiten sind in akzeptabler</p>	<p>Die Hinweise zu den Straßenbreiten werden zur Kenntnis genommen und entsprechend in der Begründung korrigiert.</p> <p>Die mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht belastete Fläche a schließt einen Durchgangsverkehr aus, da das Fahrrecht ausschließlich zugunsten der Anlieger der anliegenden Baugrundstücke im WA 4 gilt. Die gegenwärtigen Planungen sehen vor, dass die Schmiedegasse nur für Fußgänger und Radfahrer bis zur Pappelallee verlängert wird, durchgehend jedoch nicht für den Kfz-Verkehr. Das Bauplanungsrecht kennt jedoch kein Fahrrecht zugunsten von Radfahrern im eigentlichen Sinne, diese fallen i.d.R. unter das Gehrecht.</p> <p>Der – private – Stellplatznachweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung, sondern Inhalt des Bauordnungsrechts. Dennoch: Der Stellplatznachweis erfolgt entsprechend der Vorschriften der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam in der aktuellen Fassung. Die Satzung trifft hinsichtlich der Reduzierung von Stellplätzen um 20 % in der Nähe öffentlicher Verkehrsmittel keine Unterscheidung zwischen privaten (Wohn-) Nutzungen und öffentlichen Einrichtungen. Die Straßenplanung ist mit den zuständigen städtischen Fachbereichen abgestimmt und durch diese genehmigt. In der Ruinenberg-Kaserne weist einzig die Kurt-von-Plettenberg-Straße einen Querschnitt mit Trennprofil auf; hier sind öffentliche Stellplätze angeordnet. Die Sicherung von privaten Stellplätzen per Poller o.ä. ist nicht Inhalt der Bauleitplanung, ebenso die Abpollerung der Schmiedegasse.</p> <p>Die Schmiedegasse würde mit der geforderten Abpollerung zu einer Privatstraße werden. Dies ist nicht zulässig, da die Schmiedegasse im B-Plan als öffentliche Verkehrsfläche zur Festsetzung vorgesehen und mit öffentlichen Mitteln hergestellt worden ist.</p> <p>Hinsichtlich des Hinweises zur Anpflanzung von Hecken zur Einfriedung von Grundstücken wird auf die TF 19 (neue Nummerierung) und 23 (neue Nummerierung) verwiesen, nach denen eine Einfriedungen Hecken nicht straßenseitig errichtet werden dürfen.</p> <p>Fazit: Die Begründung wird bzgl. den Angaben zu den Straßenbreiten korrigiert.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>Entfernung nicht vorhanden (Schlegelstraße soll zu einem Bandpark ohne Parkmöglichkeiten umgebaut werden) und können auch in Zukunft nicht realisiert werden. Der Parkbedarf muss in jedem Fall vollständig im Gebiet selbst abgedeckt werden.</p> <p>Weiterhin sollte überlegt werden, ob im Sinne einer weiteren Verkehrsberuhigung die Schmiedegasse in Höhe der Fläche b (vor Zufahrt der Tiefgarage) abgepollert wird, um so unnötige Verkehre aus dem Wohngebiet fernzuhalten.</p> <p>Bei der Anpflanzung von Hecken zur Einfriedung der Grundstücke ist zu beachten, dass durch diese nicht die für den Verkehrsablauf notwendigen Sichtbeziehungen (rechtzeitige Erkennbarkeit von Kindern) behindert werden.</p>	
7.	<p>FB Jugendamt</p> <p>Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
8.	<p>FB Feuerwehr</p> <p><u>Stellungnahme vom 03.09.2008</u></p> <p>Wie bereits in der Stellungnahme vom 06.12.2005 inhaltlich ausgeführt, werden präzisierend in brandschutztechnischer Hinsicht folgende Auflagen vorgeschlagen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Für das geplante Gebiet ist eine Löschwasserversorgung von mind. 1.600 l/min. für mind. 2 Stunden sicherzustellen. Durch die Entnahme des Löschwassers soll die Trinkwasserversorgung weiter gewährleistet sein. 2. Die Anordnung der Löschwasserentnahmestellen sollte so erfolgen, dass sie untereinander nicht mehr als 200 m und zu Hauseingängen nicht mehr als 100 m entfernt sind. Die erste und jede zu berücksichtigende Löschwasserentnahmestelle muss eine Förderung von 800 l/min. ermöglichen. Zur Deckung der gesamt erforderlichen Löschwassermenge können Löschwasserentnahmestellen in einem Umkreis von 300 m herangezogen werden. 3. Bei Gebäuden, die ganz oder mit Teilen mehr als 50 m von öffentlichen Verkehrsflächen entfernt sind, sind Zu- bzw. Durchfahrten zu den vor und hinter den Gebäuden gelegenen Grundstücksteilen erforderlich. In max. 50 m Entfernung sind Bewegungsflächen für die Feuerwehrfahrzeuge vorzusehen. 4. Zu- und Durchfahrten zu Objekten sowie Aufstellflächen an Gebäuden sind auch erforderlich, wenn der 2. Rettungsweg aus den Nutzungseinheiten über Geräte der Feuerwehr führt und die Oberkante der Brüstung notwendiger Fenster mehr als 8 m über Gelände liegt. 5. Zu- und Durchfahrten sowie Aufstell- und Bewegungsflächen sind in ihren Maßen und Anforderungen entsprechend den Vorgaben 	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der weiteren Planung berücksichtigt; sie sind jedoch nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>zu errichten. Es muss darauf hingewiesen werden, dass nach Pkt. 3, wenn die Anfahrtsmöglichkeit der Feuerwehr in größeren Abständen vom Objekt (Gebäude, Grundstück / max. in einer Entfernung von 50 m) endet, für mind. 3 Feuerwehrfahrzeuge jeweils eine Bewegungsfläche von 7 m x 12 m zu schaffen ist. Für ein Standardereignis „Wohnungsbrand“ wird der Löschung (mindestens 3 größere und 2 kleinere Fahrzeuge) der Feuerwehr alarmiert.</p>	
9.	<p>Bereich Soziales, Gesundheit und Umwelt Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
10.	<p>Bereich Umwelt und Natur <u>Stellungnahme vom 12.09.2008</u> Alle Arbeitsgruppen haben keine Hinweise.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Fazit: Eine Überarbeitung der Planung ist nicht erforderlich.</p>
11.	<p>FB Kataster und Vermessung Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
12.	<p>Bereich Stadt- und Verkehrsentwicklung <u>Stellungnahme vom 16.09.2008</u> Die örtlichen Bauvorschriften (TF 19 und 20) sind nicht begründet. Dies ist nachzuholen. Der Lärmschutzkonflikt wurde plausibel dargestellt. Im Übrigen ist der Entwurf (Begründung und Planzeichnung) in Ordnung.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Fazit: Die örtlichen Bauvorschriften werden in der Begründung begründet.</p>
13.	<p>Bereich Bauaufsicht Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
14.	<p>Bereich Grünflächen <u>Stellungnahme vom 15.09.2008</u> Beinahe das gesamte B-Plangebiet wird als Allgemeines Wohngebiet ohne eine öffentliche oder private Grünfläche festgesetzt. Nicht nur im Wohngebiet selbst, sondern auch im Umkreis fehlen wohnungsnah attraktive Spielangebote und Freizeitflächen für Kinder und Jugendliche (siedlungsnah Freizeitflächen sind an der Mauerstraße in der Stadtmitte, im Volkspark und in der Südlichen Gartenstadt vorhanden). Dem Bereich Grünflächen liegen bereits die ersten Beschwerden aus der Bürgerschaft vor. Für eine ausreichende Versorgung des B-Plangebietes wäre wünschenswert, eine 20 x 30 m große Ballspielwiese mit 2 Toren und einen 20 x 30 m (Nettospielfläche) großen Spielplatz mit Sandspielfläche und einem Kombinationsspielgerät einzurichten.</p>	<p>Die – privaten – Baugebiete verfügen insgesamt über eine Größe von ca. 84.000 m², davon dürfen rd. 48.560 m² überbaut werden, damit gibt es ca. 35.440 m² an privaten Freiflächen, die überwiegend gärtnerisch angelegt/anzulegen sind. Öffentliche siedlungsnah Grünflächen werden mit dem 60 ha großen Volkspark nachgewiesen. Damit werden im Entwicklungsbereich, zu dem auch die Ruinenberg-Kaserne gehört, die überörtlichen entwicklungsbedingten Bedarfe nachgewiesen. Ein darüber hinausgehender Nachweis ist damit nicht erforderlich, zumal auch der Ruinenberg in unmittelbarer Nähe zur Erholung zur Verfügung steht. Der Nachweis der wohnungsbezogenen Spiel- und Freizeitangebote erfolgt entsprechend der Spielplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam. Da jedoch z.B. einzelnen „Reihenhausscheiben“ im WA 1.1 als je eine Wohneinheit gelten, ist hierfür</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
		<p>kein Nachweis an Spielplätzen auf dem Grundstück zu führen. Dennoch besteht im WA die Möglichkeit, in Privatinitiative Spiel- und Freizeitflächen anzulegen, ggf. ist jedoch dafür Grunderwerb notwendig. Fazit: Der Anregung, eine 20 x 30 m große Ballspielwiese mit 2 Toren und einen 20 x 30 m (Nettospielfläche) großen Spielplatz mit Sandspielfläche und einem Kombinationsspielgerät durch die öffentliche Hand herzustellen, wird nicht gefolgt (im übrigen wäre der Bereich Grünflächen für Pflege und Instandhaltung verantwortlich). Die Planung wird nicht geändert.</p>
15.	<p>Bereich Verkehrsanlagen <u>Stellungnahme vom 13.08.2008</u> Nach Prüfung der Begründung zum Entwurf des B-Plans Nr. 65 müssen wir auf folgende Punkte hinweisen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Entgegen den uns bisher zur Beteiligung übergebenen Unterlagen ist in der Planzeichnung ein öffentlicher Weg mit einer Breite von 5,0 m dargestellt. Eine weiterführende Anbindung ist für uns nicht zu erkennen, so dass die Herstellung dieser Verkehrsanlage für uns unschlüssig ist. In den textlichen Ausführungen gibt es keine Aussagen zu dieser Verkehrsanlage, so dass auch aus diesem Grund die Nachvollziehbarkeit nicht gegeben ist. 2. Weiterhin sind in der Kurt-von-Plettenberg-Straße Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (öffentliche Parkfläche) festgesetzt. In bisherigen Gesprächen waren in diesen Bereichen private Stellplatzflächen für die Gesamtstellplatzbilanz des Gebietes vorgesehen. Auch zu dieser Änderung gibt es im textlichen Teil keine Aussagen. 3. Die Querschnitte der Mischverkehrsflächen weisen entgegen den Aussagen im Textteil 4,75 m (Schmiedegasse) und 6,5 m auf. 	<p>zu 1. Die 5,0 m breite öffentliche Verkehrsfläche im Nordosten des Plangebiets dient zur Aufweitung des Straßenraums der Pappelallee. Hier, im Einmündungsbereich der Schlegelstraße in die Pappelallee, sollen aufgrund der vorhandenen Bushaltestelle der Gehweg aufgeweitet und ein Radweg angelegt werden, um für Fußgänger und Radfahrer eine adäquate Verbindung von der Schlegelstraße zur lichtsignalgesteuerten Fußgängerquerung der Kreuzung Pappelallee/Georg-Hermann-Allee zu gewährleisten.</p> <p>zu 2. Der Nachweis öffentlicher (Besucher-)Stellplätze in der Kurt-von-Plettenberg-Straße war von Anfang an Bestandteil der Planung. Die privaten Stellplatzflächen werden in den als WA festgesetzten und mit St gekennzeichneten Flächen in der Kurt-von-Plettenberg-Straße nachgewiesen.</p> <p>zu 3. Die Hinweise zu den Straßenbreiten werden zur Kenntnis genommen und entsprechend in der Begründung korrigiert. Fazit: Die Begründung wird entsprechend ergänzt bzw. korrigiert.</p>
16.	<p>Bereich Untere Denkmalschutzbehörde Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	

Bebauungsplan Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“

Vereinfachtes Änderungsverfahren gemäß § 13 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Abwägung der Stellungnahmen

(Stand: April 2007)

Die folgenden Seiten umfassen die Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und der Beteiligung der Behörden im Rahmen eines vereinfachten Änderungsverfahrens gemäß § 13 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB zum Bebauungsplan 65 „Ruinenberg-Kaserne“.

Die Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit und der berührten Behörden am vereinfachten Änderungsverfahren erfolgte mit Schreiben vom 25.01.2007; es wurde eine Frist von 4 Wochen zur Stellungnahme bis zum 28.02.2007 gesetzt. Insgesamt wurden ein Träger öffentlicher Belange und vier Bereiche der Stadtverwaltung am Verfahren beteiligt; von dem Träger öffentlicher Belange und drei Bereichen liegen Stellungnahmen zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 65 vor. Seitens der Öffentlichkeit liegt eine schriftliche Stellungnahme vor.

Öffentlichkeit

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
1.	<p>Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH, Treuhänder der Stadt Potsdam</p> <p><u>Stellungnahme vom 05.02.2007</u></p> <p>Hinsichtlich der textlichen Festsetzungen gibt es seitens des Entwicklungsträgers Bornstedter Feld folgende Anmerkungen:</p> <p>textliche Festsetzung Nr. 7 Diese textliche Festsetzung regelt für bestimmte untergeordnete Bauteile den Zulässigkeitsrahmen für das Überschreiten der Baulinien bzw. Baugrenzen. Der Zulässigkeitsrahmen für eine geringfügige Überschreitung nach § 23 Abs. 2 und 3 S. 2 BauNVO wird in der Regel unter Beachtung der Vorschriften des § 6 Abs. 7 BbgBO beurteilt. Eine Festsetzung nach § 23 Abs. 2 und 3 S. 3 BauNVO darf jedoch nur erweiternden Charakter, aber keinen einschränkenden haben. Da hier aus Gründen des Denkmalschutzes eine einschränkende Festsetzung getroffen werden soll, muss diese Einschränkung als örtliche Bauvorschrift gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i. V. mit 81 Abs. 1 Nr. 1 und 9 Nr. 1 BbgBO festgesetzt werden.</p> <p>textliche Festsetzung Nr. 8 Die Rechtsgrundlage für diese textliche Festsetzung ist § 23 Abs. 2 Satz 3 BauNVO und nicht Abs. 3.</p> <p>textliche Festsetzung Nr. 10 Diese textliche Festsetzung ist dahingehend zu erweitern, dass im Baugebiet WA 3 Stellplätze für das Baugebiet WA 1.7 zulässig sind. Aufgrund der historischen Bebauungsstruktur kann der mit einer Sanierung der ehemaligen südlichen Reithalle erforderlich werdende Nachweis der notwendigen Stellplätze nicht vollständig im Baugebiet WA 1.7 erbracht werden. Somit ist es erforderlich, den Stellplatznachweis anderenorts führen zu können.</p> <p>textliche Festsetzung Nr. 12 Die hier formulierte Ausnahme muss sich auf die östlich, und nicht südlich, des Mannschaftsgebäudes gelegenen Stellplatzflächen beziehen, da im Baugebiet WA 1.8 nur östlich des Mannschaftsgebäudes Stellplätze planungsrechtlich zulässig sein sollen. Die Planstraße A heißt nunmehr Kurt-von-Plettenberg-Straße.</p> <p>textliche Festsetzung Nr. 15 Da aufgrund von Forderungen der Denkmalpflege die Freiflächen in den Baugebieten WA 1.7 und 1.8 nach historischem Vorbild wieder hergestellt werden sollen, d. h. mit Schmuckbeeten ohne Heckenpflanzungen, sind diese Baugebiete von der textlichen Festsetzung Nr. 15 auszunehmen. Die erforderlich werdenden Änderungen können im Rahmen einer Berichtigung vorgenommen</p>	<p>Die Hinweise wurden geprüft und sind zutreffend. Fazit: Die textlichen Festsetzungen werden im Rahmen einer Berichtigung korrigiert.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	werden.	
	Weitere Stellungnahmen sind seitens der Öffentlichkeit im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur vereinfachten Änderung weder mündliche noch schriftliche abgegeben worden.	

Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
1.	<p>Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg</p> <p><u>Stellungnahme vom 01.03.2007</u></p> <p>Den Veränderungen des B-Plans Nr. 65 Ruinen- berg-Kaserne stehen keine denkmalpflegerischen Belange der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg entgegen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p>

Bereiche der Stadtverwaltung Potsdam

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
1.	<p>Bereich Umwelt und Natur</p> <p><u>Stellungnahme vom 22.02.2007</u></p> <p>Aus naturschutzrechtlicher Sicht gibt es folgende Hinweise: Bei der Überarbeitung des BP-Entwurfs wurden die folgenden Forderungen der UNB nicht berücksichtigt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verzicht auf Leitungsrechte im Wurzel- und Kronentraufbereich von festgesetzten Bäumen, da der beabsichtigte dauerhafte Erhalt der Bäume damit in Frage gestellt wird (WA 2.2). 2. Erläuterung der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung (eine Vollentsiegelung von 1,68 ha Fläche entspricht nicht der Entsigelung von Wertstufe 5 auf 4 (5=>4 ist max. eine Teilentsiegelung); die Biotopentwicklung von Wertstufe 5 auf 3 (0,86 ha) wäre ebenfalls als Entsigelung zu werten, die jedoch anhand der Tabelle S. 4 nicht nachvollzogen werden kann. Insofern kann die BP-Bilanz lediglich mit 1,68 ha in die Gesamtbilanz des Entwicklungsgebietes einfließen.) <p>Zusätzlich zu bisherigen naturschutzrechtlichen Forderungen wird darauf hingewiesen, dass ein Erhalt der Baumreihe im WA 1.8 voraussetzt, Eingriffe im Wurzel- und Kronentraufbereich dieser Bäume bereits auf der planerischen Ebene auszuschließen. Hier kollidiert jedoch die Darstellung der Tiefgaragenbegrenzung in einer Entfernung von 2 m vom Stammfuß der Bäume. Beide Darstellungen – Tiefgarage und Baumerhalt – widersprechen einander. Ein Erhalt der Baumreihe kann nur bei Berücksichtigung der Bestimmungen der DIN 18920 Punkt 4.6 gewährleistet werden. Die Tiefgaragenbegrenzung ist somit entsprechend der DIN-Vorschrift zurückzusetzen. Ein weiterer Hinweis bezieht sich auf die Straßenbezeichnung südlich WA 1.8 außerhalb des Plangebietes – richtig wäre An der Einsiedelei anstelle Ruinenbergkaserne. Alle anderen Arbeitsgruppen haben keine Hinweise.</p>	<p>zu 1. Das Leitungsrecht entlang der Sattlerstraße ist nicht Gegenstand des vereinfachten Änderungsverfahrens. Da dieser Hinweis bereits in der Stellungnahme vom 18.08.2006 zur öffentlichen Auslegung gegeben worden ist, wird auf die diesbzgl. Abwägung (Stand Dez. 2006) verwiesen. Ergänzend ist anzumerken, dass die Erschließungsanlagen in der Ruinenberg-Kaserne bereits realisiert sind und durch die Stadt Potsdam abgenommen worden sind. Die Verlegung des Beleuchtungskabels erfolgte im Bereich der Kronen der festgesetzten Bäume in Form einer Durchörterung und nicht mit einem offenen Graben. Der Baumbestand ist in seinem dauerhaften Erhalt durch diese Maßnahmen nicht gefährdet. Fazit: Die Planung wird nicht geändert.</p> <p>zu 2. Dieser Hinweis ist ebenfalls in der Stellungnahme vom 18.08.2006 gegeben worden und wurde in der Abwägung (Stand Dez. 2006) ausführlich erläutert. Ergänzend ist auszuführen, dass die Reduzierung der Vollversiegelung um 1,68 ha, also die Verbesserung von der Wertstufe 5 auf Wertstufe 4 eine vollständige Entsigelung in der Typologie der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz darstellt. Die biotopverbessernden Maßnahmen auf diesen Flächen werden lediglich mit der Verbesserung um 2 Wertstufen auf nur 50 % der entsiegelten Flächen angenommen (also Aufwertung von Wertstufe 5 auf Wertstufe 3 auf 0,84 ha). Aufgrund der Entsigelung von 1,68 ha ist der Ansatz für die Verbesserung von 2 Wertstufen entsprechend auf 0,84 zu korrigieren. Damit gehen insgesamt rechnerisch 2,52 ha als Aufwertung um eine Wertstufe in das Ökoplus der Gesamt-Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz für das Bornstedter Feld ein. Diese Einschätzung ist in Bezug auf die Kategorisierung der Wertstufen eine sehr vorsichtige Einschätzung der Biotopentwicklung in dem Gebiet der Ruinenbergkaserne und liegt eher unter der zu erwartenden ökologischen Wertigkeit. Fazit: Die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz wird wie oben ausgeführt angepasst.</p> <p>zu 3. Die Ausweisung der Tiefgarage ist nicht Gegenstand des vereinfachten Änderungsverfahrens. Die Stellungnahme zur öffentlichen Auslegung vom 18.08.2006 beinhaltet keine Hinweise zur Abgrenzung der Tiefgarage. Da hier keine Bedenken vorlagen, musste hier für den B-Plan Nr. 65 mit Abschluss der öffentlichen Auslegung von einem Ver-</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
		<p>fahrensstand nach § 33 Abs. 1 BauGB ausgegangen werden.</p> <p>Davon unbenommen wurden am 28.03.2007 im Rahmen des Bauantragsverfahrens für die Tiefgarage folgende Festlegungen zum Umgang mit den Eingriffen in den Wurzel- und Kronenbereich mit dem Bereich Umwelt und Natur getroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In Vorbereitung der Baumaßnahme ist entlang der nördlichen Baugrenze für die Tiefgarage ein 1 m breiter und ca. 1,5 – 1,8 m tiefer Wurzelsuchgraben zu ziehen. Die Arbeiten sind im Bereich von Starkwurzeln als Handschachtung auszuführen. Der günstigste Zeitpunkt zur Durchführung der Suchschachtung wird mit einem Baumgutachter abgestimmt. • Die Anlage des Suchgrabens ist durch einen Baumsachverständigen zu begleiten. Des Weiteren ist durch den Sachverständigen zu prüfen, ob aufgrund der Wurzelausbildung der jeweilige Baum dauerhaft erhalten werden kann. Sollte dies bei einzelnen Bäumen nicht gegeben sein, ist für diese entsprechend eine Fällgenehmigung zu beantragen. Eine Fällgenehmigung wird durch die Untere Naturschutzbehörde in Aussicht gestellt. • An den zu erhaltenden Bäumen sind die Wurzeln sauber abzuschneiden und ein Wurzelvorhang anzubringen. • Die Bäume sind während der Bauphase kontinuierlich zu wässern. • Der nördlich der Baumreihe vorhandene Asphaltweg ist frühzeitig aufzunehmen, um die Bewässerungs- und Belüftungssituation für den Baumbestand zu verbessern. • Die Arbeiten an der Tiefgarage einschließlich des Setzens der Spundwand erfolgen ausschließlich von Süden. • Die Baumreihe ist während der Bauphase mit einem Bauzaun abzugrenzen, um das Befahren der Flächen und das Lagern von Baumaterial auszuschließen. • Nach Durchführung der Baumaßnahmen ist ein Totholz- und Kronenrückschnitt durch eine Fachfirma an den Bäumen durchzuführen. Diese Maßnahme sollte ebenfalls durch den Baumgutachter begleitet werden. <p>Diese Festlegungen sind Bestandteil der Bauantragsunterlagen.</p> <p>Fazit: Die Planung wird nicht geändert.</p>
2.	<p>Bereich Bauaufsicht</p> <p>Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
3.	<p>FB Grün- und Verkehrsflächen</p> <p><u>Stellungnahme vom 20.02.2007</u></p>	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	Seitens des FB Grün- und Verkehrsflächen bestehen keine Einwände gegen die Änderung des B-Plans.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
4.	<p>Bereich Untere Denkmalschutzbehörde <u>Stellungnahme vom 05.02.2007</u></p> <p>Im Plangebiet befindet sich das Denkmal „Ruinenberg-Kaserne“. Dieses Denkmal besteht aus verschiedenen Funktionsbauten (2 Mannschaftsgebäude, 3 Reithäuser, 4 Stallgebäude, Latrinenhaus, Krankenstall, Wagenschuppen) sowie der Einfriedungsmauer.</p> <p>Der B-Plan liegt zusätzlich im Umgebungsschutzbereich des Parks Sanssouci. Hier wird insbesondere die Umgebung des Ruinenbergs mit der Ruinenbergkulisse berührt. Weiterhin liegt in der unmittelbaren Umgebung des B-Plans die Einsiedelei an der Ruinenbergstraße.</p> <p>Unsere Bedenken richten sich gegen eine Bebauung des ehemaligen Offiziersgartens. Damit würde eine ehemals landschaftlich gestaltete Gartenanlage der Kaserne zugunsten einer Bebauung vollständig aufgegeben. Große Bedenken ergeben sich hinsichtlich des räumlich geringen Abstandes zwischen der östlichen Baugrenze des WA 2.2 und dem palaisartig wirkenden historischen Mannschaftsgebäude. Ein Baukörper in dieser Baufeldausweisung würde das Mannschaftsgebäude erheblich in seiner Wirkung als Solitärbau beeinträchtigen.</p> <p>Unsere Anregungen zielen daher auf eine niedrige Bebauung im Plangebiet. Die o.g. östliche Baugrenze des WA 2.2 ist soweit nach Westen zu verschieben, dass das Mannschaftsgebäude in seinem Erscheinungsbild nicht beeinträchtigt wird.</p>	<p>Die Abgrenzung der überbaubaren Grundstücksflächen im Baufeld WA 2.2 war nicht Gegenstand des Änderungsverfahrens. Die Abgrenzung war bereits Bestandteil der Planfassung vom März 2006, die im Juli und August 2006 öffentlich auslag. Eine Stellungnahme seitens des Bereichs Untere Denkmalschutzbehörde ist im Rahmen der öffentlichen Auslegung trotz Beteiligung nicht abgegeben worden. Somit musste davon ausgegangen werden, dass keine Bedenken gegen diese Planung bestehen. Die zur Festsetzung vorgesehene überbaubare Grundstücksfläche greift die mit dem Bereich Untere Denkmalschutzbehörde abgestimmte Rahmenplanung für die Ruinenberg-Kaserne vom Juni 2004 auf, die für das Baufeld eine Bebauung mit 4 Stadthäusern vorsieht. Die östliche Baugrenze ermöglicht in Verbindung mit dem ehemaligen Casino die Bildung einer Kante zur Sattlerstraße, dies ist aber nicht zwingend.</p> <p>Des Weiteren ist für das Baufeld WA 2.2 eine OK von 57 m ü. NHN vorgesehen. Damit bleibt die Neubebauung bis 3 m unter der Firsthöhe des ehemaligen Casinos und bis 7 m unter der Firsthöhe des Mannschaftsgebäudes. Somit ist, auch unter Beachtung des festgesetzten sowie erhaltenswerten Baumbestandes, eine Beeinträchtigung der Solitärwirkung des Mannschaftsgebäudes durch eine Neubebauung nicht erkennbar.</p> <p>Fazit: Die Planung wird nicht geändert.</p>

Bebauungsplan Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“

erneute öffentlichen Auslegung und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Ergebnis der Abwägung der Stellungnahmen

(Stand: Dezember 2006)

Die folgenden Seiten umfassen das Ergebnis der Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Bereiche der Stadtverwaltung zur erneuten öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Bebauungsplanes Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“.

Die erneute öffentliche Auslegung des Entwurfs des Bebauungsplanes Nr. 65 erfolgte vom 17.07. bis zum 18.08.2006. Es liegt eine Stellungnahme seitens der Öffentlichkeit vor.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Bereiche der Stadtverwaltung wurden mit Schreiben vom 12.07. bzw. 13.07.2006 am Verfahren beteiligt. Es wurde eine Frist zur Stellungnahme von einem Monat gesetzt. Beteiligt am Verfahren wurden 15 Bereiche der Stadtverwaltung und 13 Behörden. Es liegen von 8 Bereichen und 5 Behörden Stellungnahmen vor.

Die Texte der Einwender geben die Originalstimmungen wieder, soweit sie nicht zur besseren Les- und Erfassbarkeit neu geordnet und/oder gekürzt wurden.

Mit einem Teil der Behörden, der sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Bereiche der Stadtverwaltung haben vor der formellen Beteiligung Abstimmungen stattgefunden.

Öffentlichkeit

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>Bürger 1 (PvP Bauträgersgesellschaft mbH, Lindenstraße 5, 16548 Glienicke)</p> <p><u>Stellungnahme vom 01.08.2006</u></p> <p>Im Rahmen der öffentlichen Auslegung bitten wir um Änderung der Festsetzung der max. Firsthöhe von 54 m ü. NHN auf 58 m ü. NHN.</p> <p>Die Höhe von 54 m ü. NHN ist offensichtlich aus dem nördlichen Teil übernommen worden. Hier auf weist auch die Begründung auf S. 9 – Westlicher Bereich (WA2) „... die Firsthöhe aus Gründen der gestalterischen Einbindung in das historische Gebäudeensemble auf maximal 54 m ü. NHN begrenzt, was den o.g. 11,6 m über Geländeoberkante entspricht.“ Dies trifft aber für die Situation im Baufeld WA 2.2 nicht zu. Die vorhandene max. Geländehöhe im Baufenster liegt bei 45,87 m ü. NHN. Dies ließe ein Gebäude von max. 8,13 m Höhe zu. Entsprechend der im B-Plan vorgegebenen Dreigeschossigkeit müsste die Firsthöhe bei ca. 57,50 m ü. NHN liegen, dies würde dann einer Gebäudehöhe von 11,6 m entsprechen.</p> <p>Die Gebäude würden sich mit der größeren Firsthöhe auch gestalterisch in das Ensemble einbinden lassen, da das angrenzende Casino eine Firsthöhe von 60,16 m ü. NHN hat und das Hauptgebäude eine Firsthöhe von 64 m ü. NHN hat.</p>	<p>Die Stellungnahme ist zur Kenntnis genommen worden.</p> <p>In der weiteren Konkretisierung der städtebaulichen Konzeption für das Baufeld WA 2.2 konnte zwischen den Fachbehörden und dem Einwender eine Firsthöhe von 57 m ü. NHN abgestimmt werden.</p> <p>Fazit: Die Firsthöhe wird von 54 m ü. NHN auf 57 m ü. NHN erhöht.</p>

Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
<p>1.</p> <p>1a.</p> <p>1b.</p> <p>1c.</p>	<p>Landesumweltamt Brandenburg <u>Stellungnahme vom 20.09.2006</u></p> <p><u>Belange des besonderen Artenschutzes, RW7</u> Die Stellungnahme vom 07.12.2005 behält weiterhin Gültigkeit.</p> <p><u>Stellungnahme vom 07.12.2005 (gekürzt)</u> LUA, RW7 stimmt der in der Begründung beschriebenen Vorgehensweise zu, dass vor Beginn der Sanierung des Altbestandes auf Baugenehmigungsebene über den Umgang mit Vorkommen von Fledermäusen und Gebäudebrütern zu entscheiden ist. Dafür ist der Bestand an Gebäudebrütern bzw. Fledermäusen zu erfassen und LUA, RW7 sowie der unteren Bauaufsichtsbehörde zur Kenntnis zu geben, da sich daraus Restriktionen für Baumaßnahmen ergeben können oder Befreiungen von den Verboten des besonderen Artenschutzes erforderlich werden. Natura 2000-Bereich sowie geplante, einstweilig sichergestellte, im Verfahren gem. § 28 BbgNatSchG befindliche sowie festgesetzte Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete sind von der Planung nicht betroffen.</p> <p><u>Wasserwirtschaft, Hydrologie, RW5</u> Zu den Änderungen im B-Plan werden zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Forderungen und Hinweise vorgebracht.</p> <p><u>Immissionsschutzrechtliche Belange, RW4.1</u> Die immissionsschutzrechtliche Stellungnahme vom 07.12.2005 ist auch gegenüber der Fassung des B-Plans 03/2006 gültig. Wegen der hohen Verkehrsbelastung der nördlich angrenzenden Pappelallee, nach einer überschlägigen Berechnung ergeben sich in einem Abstand von 12 m des vorhandenen Gebäudes zur Straßenmittel Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht, wurde die Notwendigkeit der Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen hervorgehoben. Da des Weiteren eine hohe Schadstoffkonzentration, insbesondere durch Feinstaub (PM₁₀) auch wegen der hohen und relativ geschlossenen Bebauung an der Straße nicht auszuschließen ist, wurden geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der lufthygienischen Situation aufgezeigt. Inwieweit und ob diese Maßnahmen umgesetzt werden sollen, ist dem Plan nicht zu entnehmen. Bezüglich der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen sollen lt. Punkt 3.6 „überwiegend passive Maßnahmen, wie Schallschutzfenster und Lüftungseinrichtungen“ eingesetzt werden. Angesichts der erwarteten deutlichen Überschreitungen der zulässigen Orientierungswerte, die die Grenze zur Gesundheitsgefährdung erreichen, sollte nicht allein auf passive Maßnahmen abgestellt werden und vor allem muss die planungs-</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise sind zur Kenntnis genommen worden und werden im weiteren Verfahren berücksichtigt. Fazit: Eine Änderung der Planung war nicht erforderlich.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aufgrund der immissionsschutzrechtlichen Stellungnahme vom 07.12.2005 wurde eine schalltechnische Untersuchung für das Plangebiet beauftragt. Die Untersuchung kommt zu folgenden Ergebnissen: Zur Beurteilung der Schallimmissionen sind die Orientierungswerte der DIN 18005 heranzuziehen. Der Straßenverkehr spielt bei der Gesamtlärmbelastung eine erhebliche Rolle. Teilbereiche der Pappelallee werden mit DTV-Werten von 14.600 – 17.460 Kfz/24h prognostiziert. Bei 50 km/h zulässiger Geschwindigkeit und 10% Schwerverkehrsanteil am Tag bzw. 3% in der Nacht werden max. Emissionspegel von L_{m, E (tags)} 70,1 dB und L_{m, E (nachts)} 61,1 dB errechnet. Für die Schlegelstraße werden 1.500 Kfz/24h und für die Ruinenbergstraße max. 1.550 Kfz/ 24h prognostiziert. Daraus ergeben sich für die Schlegelstraße max. Emissionspegel von L_{m, E (tags)} 59,4 dB und L_{m, E (nachts)} 50,4 dB sowie für die Ruinenbergstraße von L_{m, E (tags)} 59,6 dB und L_{m, E (nachts)} 50,6 dB. Die Verkehrsbelastungen der Pappelallee führen zu Pegelüberschreitungen im Außenwohnbereich von bis zu 15 dB am Tag und in der Nacht. Für die Immissionen an den Wohngebäuden werden für den Tag max. 13 dB und für die Nacht max. 12 dB Pegelüberschreitung errechnet. Damit werden auch die Grenzwerte der 16. BImSchV an den Nordfas-</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>rechtliche Absicherung durch entsprechende textliche Festsetzungen im B-Plan erfolgen. Neben lärmschützender Grundrissorientierung ist z.B. auch die Anordnung der Außenwohnbereiche (Balkon, Terrassen) im „Schallschatten“ der Gebäude eine der möglichen und notwendigen Maßnahmen, um einen ausreichenden (vorbeugenden) Immissionsschutz sicherzustellen.</p>	<p>saden der Bebauung südlich der Pappelallee deutlich überschritten. Um dieses Konfliktpotential zwischen Verkehrslärm und heranrückendem MI und WA im B-Plan zu lösen, wurden textliche Festsetzungen formuliert, in denen für die Gebäudefassaden entsprechend der Einstufung in die Lärmpegelbereiche I bis VI der DIN 4109 Schalldämmmaße festgelegt sind. Fazit: Die vorgeschlagenen immissionsschutzrechtlichen textlichen Festsetzungen werden in den B-Plan übernommen.</p>
2.	<p>Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
3.	<p>Deutsche Telekom AG, NL 2 Potsdam Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
4.	<p>Energie und Wasser Potsdam GmbH, EWP Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
5.	<p>Stadtentsorgung Potsdam GmbH, STEP <u>Stellungnahme vom 18.08.2006</u> Gegen die geplanten Maßnahmen und Änderungen bestehen keine Einwände.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
6.	<p>Regionale Planungsstelle Havelland-Fläming Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
7.	<p>Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abt. Bodendenkmalpflege / Archäologisches Landesmuseum <u>Stellungnahme vom 31.07.2006</u> Die Belange des Bodendenkmalschutzes sind von den Änderungen des B-Plans nicht betroffen. Die Stellungnahme vom 08.12.2005 behält daher weiterhin ihre Gültigkeit. <u>Stellungnahme vom 08.12.2005 (gekürzt)</u> Im Plangebiet sind bisher keine Bodendenkmale bekannt. Für den Fall des Auffindens von bisher unbekanntem Bodendenkmalen, wird auf die §§ 11 und 12 BbgDSchG verwiesen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der entsprechende Hinweis auf die Vorschriften der §§ 11 und 12 BbgDSchG erfolgt im Baugenehmigungsverfahren. Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p>
8.	<p>Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg <u>Stellungnahme vom 23.08.2006</u> Der Ablehnung des Baufeldes MI 1 in der nordöstlichen Ecke Pappelallee/Schlegelstraße gemäß unserer Stellungnahme vom 24.11.2005 wurde entsprochen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
9.	Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, VIP Eine Stellungnahme liegt nicht vor.	
10.	Industrie- und Handelskammer Potsdam, IHK Eine Stellungnahme liegt nicht vor.	
11.	Kreishandwerkerschaft Potsdam Eine Stellungnahme liegt nicht vor.	
12.	Handelsverband Land Brandenburg e.V., HBB <u>Stellungnahme vom 17.07.2006</u> Zu den Änderungen vom März 2006 gibt es keine Einwände.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
13.	Staatlicher Munitionsbergungsdienst des Landes Brandenburg Eine Stellungnahme liegt nicht vor.	

Bereiche der Stadtverwaltung Potsdam

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
1.	<p>Bereich Wirtschaftsförderung <u>Stellungnahme vom 18.08.2006</u></p> <p>Der Wegfall eines Baufensters im Baufeld MI 1 beschränkt die Entwicklungsmöglichkeiten in diesem Bereich. Das zeigte sich bereits im Rahmen der Prüfung eines Kaufantrages für diesen Teilbereich der Ruinenberg-Kaserne. Da die Abwägung jedoch zugunsten des öffentlichen Belangs des Denkmalschutzes getroffen wurde, müssen wir diese Entscheidung akzeptieren. Aufgrund der zunehmenden Entwicklung der Ruinenberg-Kaserne in Richtung hochwertiges Wohnen wird die Ansiedlung gewerblicher Nutzungen immer schwieriger. Um die Störung der Wohnnutzung zu minimieren, sollte die Erschließung des MI 1 durch eine Zufahrt von der Pappelallee aus erfolgen. Zur Sicherstellung ausreichender Stellplätze für das MI 1 wäre die Festsetzung einer Tiefgarage sinnvoll.</p>	<p>Die für den Denkmalschutz zuständigen Fachbehörden haben im Rahmen der öffentlichen Auslegung im November / Dezember 2005 einer Bebauung in der nordöstlichen Ecke des Baufeldes MI 1 aus denkmalpflegerischen Gründen nicht zugestimmt. In der Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegen- und untereinander wurde dem öffentlichen Belang des Denkmalschutzes der Vorrang eingeräumt, so dass das betreffende Baufeld nicht mehr festgesetzt wird. Die Erschließung des Baufeldes MI 1 ist eingeschränkt über die Pappelallee möglich. Tiefgaragen sind in den überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, einer gesonderten Festsetzung bedarf es daher nicht. Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p>
2.	<p>FB Recht, Versicherung und Regelung offener Vermögensfragen Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
3.	<p>Bereich Schule <u>Stellungnahme vom 20.07.2006</u></p> <p>Gegen die Änderungen bestehen keine Einwände.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
4.	<p>FB Jugend, Soziales und Wohnen Eine Stellungnahme liegt nicht vor.</p>	
5.	<p>Bereich Straßenverkehr, AG Verkehrslenkung/-sicherung <u>Stellungnahme vom 17.08.2006</u></p> <p>Es gibt keine Ergänzungen bzw. Änderungsvorschläge zum B-Plan Nr. 65.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
6.	<p>Bereich Umwelt und Natur <u>Stellungnahme vom 18.08.2005</u></p> <p>Aus naturschutzrechtlicher Sicht gibt es folgende Hinweise:</p> <p>1. Im Wurzel- und Kronentraufbereich von festgesetzten Bäumen ist auf die Darstellung von Leitungsrechten zu verzichten, da der beabsichtigte dauerhafte Erhalt der Bäume damit in Frage gestellt wird (WA 2.2).</p>	<p>zu 1. Das in den Baufeldern WA 2.2 und WA 2.3 westlich der Sattlerstraße verlaufende Leitungsrecht e8 dient zur Sicherung der Straßenbeleuchtung. Die Sattlerstraße ist als Mischverkehrsfläche mit einer Fahrbahnbreite von 5,75 m angelegt. In den Mischverkehrsflächen, die keine Aufteilung in Fahrbahn und Gehweg haben, können die Leuchten nicht innerhalb der Fahrbahn stehen. Daher ist das straßenbegleitende Leitungsrecht für</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	<p>2. Die Zahlenangaben der Tab. S. 18 und 19 sind zumindest, was die Teilversiegelung im öff. Straßenraum (1.608 m² von 6.650 m²) anbetrifft, nicht nachvollziehbar. Darüber hinaus ist nicht verständlich, dass die Baufeld-Reduzierung in MI 1 und die Nichtinanspruchnahme dieses Bereiches für Nebenanlagen keine Auswirkungen auf die GR (Tab. S. 18) besitzt. Die Bilanzierung ist zu überarbeiten.</p> <p>3. Die bodenbezogene Bilanz ergibt unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren eine vollständige Bodenentsiegelung von 1,7 ha innerhalb des Plangebietes. Das entspräche theoretisch einer Entwicklung von Wertstufe 5 zu Wertstufe 2 einschließlich Begrünung. Aus den vorangegangenen Aussagen erschließt sich jedoch nicht die Angabe von 0,86 ha (S. 22). Hier sind zum besseren Verständnis nähere Erläuterungen erforderlich.</p> <p>Alle anderen Arbeitsgruppen haben keine weiteren Hinweise.</p>	<p>die Straßenbeleuchtung erforderlich. Während der Erschließungsmaßnahmen erfolgte eine Suchschachtung und eine Durchörterung des Beleuchtungskabels. Fazit: Die Planung wird nicht geändert.</p> <p>zu 2. Die Ermittlung der teil- und vollversiegelten Flächen im Straßenraum basiert auf der Grundlage der Erschließungsplanung, da die Aufteilung des Straßenraumes nicht Gegenstand des B-Plans ist. In die Berechnung sind als teilversiegelt die Baumscheiben und die Gehwege in der Kurt-von-Plettenberg-Straße eingegangen. Der Straßenquerschnitt für diese Straßen wird als Skizze in die Begründung übernommen, so dass die Flächenaufteilung nachvollziehbar ist. Der Versiegelungsgrad für das Baufeld MI 1 wird auf der Grundlage der GRZ 0,4 inkl. der Überschreitung nach § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO ermittelt. Die Ermittlung der zulässigen Überbauung bzw. des Versiegelungsgrades ist unabhängig von der Ausweisung der überbaubaren Grundstücksflächen. Daher bleibt der Versiegelungsgrad trotz Aufgabe des Baufeldes rechnerisch unverändert. Fazit: Eine Überarbeitung der Bilanzierung ist nicht erforderlich; die Begründung wird ergänzt.</p> <p>zu 3. Das ermittelte Plus von 1,72 ha Entsiegelung geht wie folgt in die Gesamtbilanz des Bornstedter Feldes ein: Die 1,72 ha werden als Aufwertung, um eine Wertstufe interpretiert (also eine Verbesserung von der Wertstufe 5 auf 4). Aufgrund der festgesetzten Grünmaßnahmen wird zudem für die Hälfte der 1,72 ha (= 0,86 ha) von einer Verbesserung um 2 Wertstufen ausgegangen. Dies beinhaltet insgesamt eine Verbesserung der Wertigkeit von rechnerisch 2,58 ha um eine Wertstufe. Dieser Flächenansatz geht entsprechend in die Gesamt-Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung für das Bornstedter Feld ein. Die Einstufung der Verbesserung von Wertstufe 5 auf 2 entspricht nicht der zu erwartenden Entwicklung und der Bewertung der Landschaftsstrukturtypen. Die im B-Plan vorgenommene Bewertung ist eine vorsichtige Einstufung, die das Ökoplus ausgedrückt in Wertstufen angemessen berücksichtigt. Fazit: Eine Überarbeitung der Planung ist nicht erforderlich.</p>

7.	<p>Fachbereich Feuerwehr <u>Stellungnahme vom 01.08.2006</u></p> <p>Die Prüfung der Unterlagen ergab keine Notwendigkeit weitergehender Hinweise als die, die in der Stellungnahme vom 06.12.2005 bereits ergangen sind.</p> <p><u>Stellungnahme vom 06.12.2005 (gekürzt)</u></p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die entsprechenden Abstimmungen wurden im Rahmen der Erarbeitung der Erschließungsplanungen geführt. Die Beachtung der Anforderungen an den 2. Rettungsweg über Rettungsgeräte der Feu-</p>
----	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

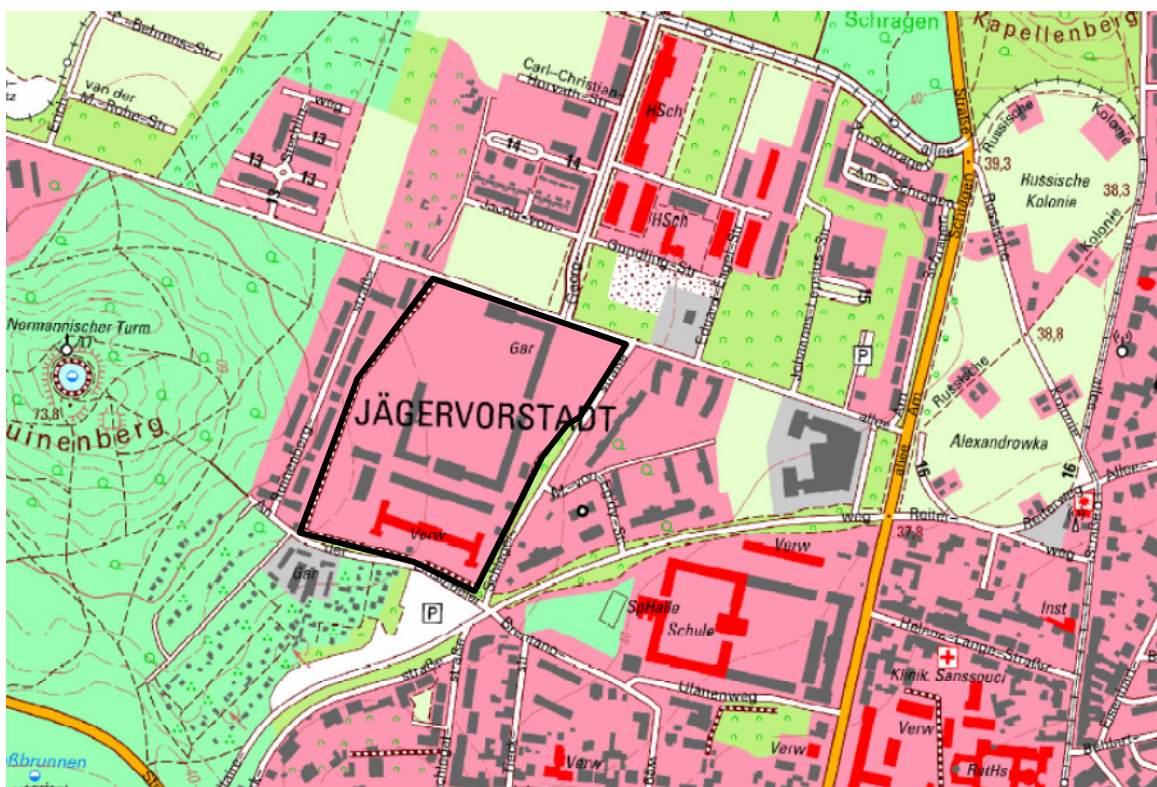
Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Ergebnis
	Es wird empfohlen, die Lage der Löschwasserentnahmestellen sowie die konkrete Verkehrsführung im Vorfeld mit dem FB Feuerwehr abzustimmen. Insbesondere ist dies in Bezug auf die Realisierung des 2. Rettungsweges über Rettungsgeräte der Feuerwehr erforderlich.	erwehr ist Gegenstand des Baugenehmigungsverfahrens. Fazit: Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.
8.	FB Kataster und Vermessung Eine Stellungnahme liegt nicht vor.	
9.	Bereich Stadt- und Verkehrsentwicklung Eine Stellungnahme liegt nicht vor.	
10.	Bereich Bauaufsicht Eine Stellungnahme liegt nicht vor.	
11.	Bereich Grünflächen <u>Stellungnahme vom 07.08.2006</u> Es bestehen keine weiteren Änderungswünsche bzw. Anmerkungen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
12.	Bereich Verkehrsanlagen <u>Stellungnahme vom 28.07.2006</u> Gegen den B-Plan sowie die Änderung des FNP bestehen keine Einwände oder Bedenken. In der für die öffentlichen Verkehrsanlagen zur Bauausführung freigegebenen Ausführungsplanung sind die Änderungen in der Sattlerstraße und Schmiedegasse bereits berücksichtigt.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
13.	Bereich Untere Denkmalschutzbehörde Eine Stellungnahme liegt nicht vor.	
14.	Kommunaler Immobilienservice, KIS <u>Stellungnahme vom 07.09.2006</u> Gegen die Planung werden keine Einwände erhoben, Ergänzungen oder Präzisierungen sind nicht erforderlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
15.	Büro für Gleichstellungsfragen Eine Stellungnahme liegt nicht vor.	



Landeshauptstadt Potsdam
Bereich Stadterneuerung

BEBAUUNGSPLAN NR. 65 „RUINENBERG-KASERNE“

BEGRÜNDUNG



(Stand: Dezember 2011)

Landeshauptstadt Potsdam
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Stadterneuerung
14461 Potsdam
www.potsdam.de

Auftraggeber: Entwicklungsträger Bornstedter Feld, Treuhänder der Stadt Potsdam
Pappelallee 4, 14469 Potsdam

Auftragnehmer: Planungskontor für Städtebau und Ortsentwicklung,
Karl-Kunger-Straße 69, 12435 Berlin

INHALTSVERZEICHNIS

A	PLANUNGSGEGENSTAND	1
1.	Planungsanlass und Erforderlichkeit	1
2.	Plangebiet	1
2.1	Geltungsbereich	1
2.2	Stadträumliche Einordnung	1
2.3	Übergeordnete Planungsvorgaben	2
2.4	Eigentumsverhältnisse	2
3.	Bestandsbeschreibung, Bestandsanalyse	2
3.1	Städtebauliche Entwicklung und Situation	2
3.2	Denkmalschutz	4
3.3	Verkehrliche Anbindung und Erschließung	4
3.4	Infrastrukturausstattung	4
3.5	Ver- und Entsorgung	5
B	PLANINHALT	6
1.	Planungsziele (generelle Zielvorstellungen)	6
2.	Inhalte des Bebauungsplanes	6
2.1	Städtebauliches Konzept	6
2.2	Begründung der einzelnen Festsetzungen	7
2.2.1	Art der baulichen Nutzung	7
2.2.2	Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen	7
2.2.3	Verkehr	9
2.2.4	Grün- und Freiflächen	11
2.2.5	Immissionsschutz	11
2.2.6	Nachrichtliche Übernahmen	13
2.2.7	Textliche Festsetzungen	13
C	UMWELTBERICHT	20
1.	Allgemeinverständliche Zusammenfassung – Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes	20
2.	Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen und -planungen	21
2.1	Rechtsgrundlagen	21
2.2	Flächennutzungsplan	21
2.3	Landschaftsplan	21
2.4	Geschützter Baumbestand und Wald nach Landeswaldgesetz	21
2.5	Geschützte Biotope	21
2.6	Flora Fauna Habitat- und NATURA-2000-Gebiete	21
2.7	Weitere Schutzgebiete	21
2.8	Altlasten	22
3.	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter	22
3.1	Schutzgut Boden	22
3.2	Schutzgut Wasser	22
3.3	Schutzgut Klima und Lufthygiene	23
3.4	Schutzgut Tiere und Pflanzen	23
3.4.1	Schutzgut Pflanzen	23

3.4.2	Schutzgut Tiere	24
3.4.2.1	Wirkfaktoren	24
3.4.2.2	Relevanzprüfung	25
3.4.2.3	Methodik	27
3.4.2.4	Bestandsdarstellung sowie Darlegung der Betroffenheit der Arten	28
3.4.2.5	Bestand und Betroffenheit der Fledermäuse	28
3.4.2.6	Bestand und Betroffenheit der europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie	32
3.5	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	38
3.6	Schutzgut Siedlungs- und Landschaftsbild/Erholung	39
3.7	Schutzgut Mensch	40
4.	Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung	40
4.1	Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung	40
4.2	Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen	42
5.	Planungsrechtliche Grünfestsetzungen	44
D	VERFAHREN, AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG, RECHTSGRUNDLAGEN	46
1.	Verfahren	46
2.	Auswirkungen der Planung	48
2.1	Städtebauliche Auswirkungen	48
2.2	Gemeinbedarfseinrichtungen	48
2.3	Verkehr	48
2.4	Natur, Landschaft, Umwelt	48
2.5	Kosten und Finanzierung	48
3.	Rechtsgrundlagen	49
ANHANG		50
1.	Textliche Festsetzungen	50
2.	Pflanzlisten	54
3.	Fledermausnachweise mit Rufanmerkungen	55
4.	Vorgefundene Vogelarten mit Bemerkungen	57
5.	Zusammenstellung der Beurteilungspegel	58

TEIL A PLANUNGSGEGENSTAND

1. Planungsanlass und Erforderlichkeit

Der Potsdamer Norden mit dem Bornstedter Feld diente ab Mitte des 18. Jahrhunderts der militärischen Nutzung und war somit bis zur Auflösung der Nationalen Volksarmee der DDR (NVA) und bis zum Abzug der GUS-Streitkräfte 1994 für eine zivile Entwicklung weitgehend unzugänglich. Die Landeshauptstadt Potsdam verfolgt mit der Konversion der ehemaligen militärischen Fläche zur zivilen Nutzung das Ziel, das Bornstedter Feld im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zu einem neuen Wohn- und Arbeitsstandort zu entwickeln.

Zur Umsetzung dieses Ziels ist das ca. 300 ha große Bornstedter Feld am 04.12.1991 durch die Stadtverordnetenversammlung Potsdam (StVV) mit einer Entwicklungssatzung als städtebaulicher Entwicklungsbereich förmlich festgelegt worden. Die Entwicklungssatzung ist durch das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr im August 1992 genehmigt und gemäß § 165 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) durch Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Potsdam vom 22.02.1993, Sonderdruck Nr. 6, ortsüblich bekannt gemacht worden. In einem städtebaulichen Entwicklungsbereich sind gemäß § 166 Abs. 1 BauGB Bebauungspläne aufzustellen; mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“ für die Gesamtanlage der ehemaligen Kaserne kommt die Landeshauptstadt Potsdam dieser Verpflichtung nach.

Der Aufstellungsbeschluss, gefasst durch die StVV am 01.06.1996, begründet sich wie folgt:

- Die ehemalige militärisch genutzte Gesamtanlage ist als Konversionsfläche kein im Zusammenhang bebauter Ortsteil im Sinne des BauGB; die angestrebte Entwicklung kann nicht nach § 34 BauGB beurteilt werden. Die Planaufstellung ermöglicht eine geordnete städtebauliche Entwicklung des Areals der ehemaligen Kasernenanlage entsprechend § 1 Abs. 5 BauGB.
- Der Bebauungsplan Nr. 65 sichert die Konversion der ehemaligen Kaserne. Die Gebäude sollen vorwiegend einer Wohn-, Misch- und Gewerbenutzung zugeführt werden; im Mannschaftsgebäude ist eine Verwaltungs- oder Schulnutzung vorstellbar. Im Innenhof sowie an den Rändern ist die Integration von Neubauten vorgesehen. Bei der Entwicklung des Areals sind die Belange des Denkmalschutzes zu beachten. Ferner wird die innere Erschließung des Areals sowie dessen Anbindung an die Schlegelstraße und An der Einsiedelei gesichert.
- Die geplante Entwicklung und Neuordnung des Gesamtquartiers ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft im Sinne des § 1a BauGB und des Brandenburgischen Naturschutzgesetzes verbunden. Die Gestaltung und Nutzung der Freiflächen kann zu einer Veränderung des Landschaftsbildes führen und die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes beeinflussen. Auftretende Konflikte sind daher gemäß § 1a BauGB vorsorgend im Bebauungsplan zu bewältigen.
- Der Bebauungsplan Nr. 65 dient der planungsrechtlichen Sicherung der städtebaulichen Entwicklung und Erschließung der Ruinenberg-Kaserne.

2. Plangebiet

2.1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“ umfasst das ehemalige Kasernengelände, das von der Umfassungsmauer, mit Ausnahme an der Pappelallee, allseitig umschlossen wird. Das Plangebiet wird durch die städtebauliche Komposition der Gesamtanlage sowie die architektonische und handwerkliche Qualität der einzelnen Baudenkmale bestimmt. Zu den erhaltenen Baudenkmalen zählen das Mannschaftsgebäude im Süden, das den Zugang zur Anlage bildet sowie das sich unmittelbar nördlich anschließende ehemalige Stallgebäude und die drei erhaltenen Stallflügel mit den beiden Reithallen, die noch das charakteristische Geviert erkennen lassen. Weiterhin befinden sich auf der östlichen Seite des Geländes das Wohnhaus für Verheiratete, der Krankenstall und die Latrine sowie westlich das Casino und die Beschlagschmiede.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 65 hat eine Fläche von ca. 90.700 qm.

2.2 Stadträumliche Einordnung

Die Ruinenberg-Kaserne liegt östlich des Ruinenberges, ca. 1,5 km nordwestlich der Potsdamer Innenstadt in der Jäger-Vorstadt. Sie befindet sich im Übergang zum Bornstedter Feld mit seinem anlässlich der Bundesgartenschau 2001 realisierten Volkspark sowie den ehemaligen Kasernen Kirschallee und Pappelallee mit der Fachhochschule Potsdam, das seit dem 18. Jahrhundert als Exerzierfeld vor der Stadt genutzt wurde. Östlich der Ruinenberg-Kaser-

ne verläuft die Schlegelstraße, an die sich das ehemalige Garnisonslazarett mit seiner homogenen, denkmalgeschützten Bausubstanz anschließt.

Die Jäger-Vorstadt wird sowohl durch die Ruinenberg- und die Garde-Ulanen-Kaserne sowie das Garnisonslazarett als auch durch einen großen Bestand an reizvollen Villen, die im 18. Jahrhundert teilweise auch von bekannten Baumeistern, so u. a. L. Persius, errichtet worden sind, geprägt.

2.3 Übergeordnete Planungsvorgaben

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Potsdam befindet sich derzeit in der Neuaufstellung. Der Entwurf (Stand 09.02.2011) weist für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“ Wohnbauflächen W 1 (GFZ 0,8 – 1,6) aus.

Landschaftsplan

Auch der Landschaftsplan befindet sich in der Neuaufstellung. Im Landschaftsplan-Entwurf (Stand 09.02.2011) ist die Ruinenberg-Kaserne als Baufläche mit hohem Grünanteil in Planung dargestellt; der Erhalt von Bau- und Vegetationsstrukturen soll nach historischem Vorbild erfolgen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 65 liegt im Teilraum Nr. 23 „Bornstedter Feld“, für das gemäß Zielkonzept folgende Prägung / Entwicklung vorgesehen ist: *Durch einen zentralen Park gegliederte und mit den angrenzenden Landschaftsräumen verbundene Konversionsflächen mit anspruchsvoll gestalteten und angemessen dimensionierten, stark durchgrüneten Baustrukturen.*

Rahmenplanung Bornstedter Feld

Die Rahmenplanung von 1996 hat eine nutzungsstrukturelle Dreigliederung des Gebiets vorgeschlagen, wonach das Mannschaftsgebäude für Verwaltungs- und Dienstleistungsnutzung, der südliche Bereich des Gevierts, einschließlich Stallgebäude als Allgemeines Wohngebiet und der nördliche Bereich als Mischgebiet entwickelt werden sollte. Die baulich-räumliche Fortentwicklung, die Rahmenplanung 2004, sieht im nördlichen Geviertsabschnitt eine "großflächige Mischnutzung / Schule" und innerhalb des südlichen Gevierts sowie der westlichen Umfeldfläche ergänzende Wohngebäude sowie Verwaltungs- und Dienstleistungsnutzung im Mannschaftsgebäude vor.

2.4 Eigentumsverhältnisse

Die Ruinenberg-Kaserne befand sich zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, verwaltet durch das Bundesvermögensamt (BVA). Der Entwicklungsträger Bornstedter Feld hat im Oktober 2002 die Liegenschaft vom BVA erworben. Seit September 2005 wurden jeweils nach öffentlichen Ausschreibungen Gebäude und Freiflächen, mit Ausnahme eines Neubaupotentials im Allgemeinen Wohngebiet WA 3, an mitwirkungsbereite Investoren veräußert.

3. Bestandsbeschreibung, Bestandsanalyse

3.1 Städtebauliche Entwicklung und Situation

Die Lage der Ruinenberg-Kaserne zwischen An der Einsiedelei, Schlegelstraße und Pappelallee ist um 1840 durch das Gestaltungskonzept von P. J. Lenné bestimmt worden, das unter anderem auch die Grünzüge, die so genannten Bandparks, entlang der Schlegelstraße und des Voltaireweges beinhaltet. Der Voltaireweg stellt die Verbindung zwischen dem Schloss Sanssouci und dem Neuen Garten her (Königsweg). Die das Kasernenareal im Norden begrenzende Pappelallee ist um 1840 im Rahmen der beginnenden militärischen Nutzung des Bornstedter Feldes als eine von Schwarzpappeln gesäumte Chaussee angelegt worden. Sie grenzte das militärisch genutzte Bornstedter Feld zum südlich gelegenen Gut Bornstedt ab.

Die westlich angrenzende Wohnsiedlung an der Ruinenbergstraße, die zum Kasernenareal durch einen Grünstreifen und die historische Mauer getrennt ist und punktuell ca. 4,5 m über dem Geländeniveau des Kasernenareals liegt, fügt sich aufgrund der städtebaulichen Anlage und der Architektur in den städtebaulichen Gesamtzusammenhang ein.

Die Ruinenberg-Kaserne ist zwischen 1885 und 1891 für das 1. Garde-Ulanen-Regiment in mehreren Bauabschnitten errichtet worden; sie ist funktional und gestalterisch klar strukturiert und wird durch die historische Bebauung und die gewachsenen Grünstrukturen geprägt. Charakteristisch für die Ruinenberg-Kaserne ist die strenge Orthogonalität der Gesamtanlage, die Weite des Stallgevierts sowie eine auf das Mannschaftsgebäude bezogene Achsensymmetrie und Axialität der Bebauung. Gleichzeitig vermittelt die Kasernenanlage durch die umgrenzende Mauer und die von außen abgrenzend wirkende Stellung der Gebäude einen introvertierten Eindruck.

Der erste Bauabschnitt zwischen 1885 und 1891, in dem der Großteil der das Plangebiet prägenden Backsteinbauten entstand, lässt sich wiederum in drei Bauperioden unterteilen. In der ersten Periode von 1885 bis 1887 sind eine Wohnkaserne (der Mitteltrakt des Mannschaftsgebäudes), das südliche Stallgebäude und eine Reithalle mit Kühlstall errichtet worden.

Bis 1889 sind das Mannschaftsgebäude erweitert, das Stallgeviert mit der zweiten Reithalle und den Stallgebäuden geschlossen sowie eine Beschlagschmiede, ein Krankenstall und eine Latrine errichtet worden. Parallel dazu ist die Kaserne mit einer Klinkermauer mit teilweise noch erhaltenen überhöhten Pfeilern und einer Ziegeldeckung umgrenzt worden. Der Bau einer dritten Reithalle mit Kühlstall bildete 1891 den Abschluss des ersten Bauabschnitts.

Die Gebäude des ersten Bauabschnitts sind mit Ausnahme der westlichen Stallflügel des Stallgevierts und der westlichen Reithalle bis heute fast vollständig erhalten. Sie sind in rotem Klinkermauerwerk im Stil der norddeutschen Backsteingotik errichtet worden und zeichnen sich gestalterisch durch eine reichhaltige Fassadengliederung aus.

Das Mannschaftsgebäude, das den südlichen Abschluss der Kaserne und deren Hauptzugang markiert, wird durch einen viergeschossigen Mitteltrakt und dreigeschossige Flügelbauten mit T-förmigen Abschluss geprägt. Das Gebäude, insbesondere der Mitteltrakt, dominiert die ehemalige Kaserne durch seine Höhe und seine Fassadengestaltung.

Nördlich des Mannschaftsgebäudes schließt sich parallel ein eingeschossiges, lang gestrecktes Stallgebäude an. Dieses Stallgebäude verfügt über ein Satteldach und zeichnet sich durch zwei symmetrische Erschließungsachsen aus, die durch Zwerchgiebel optisch hervorgehoben werden. Das ursprünglich für die Lagerung von Futter genutzte Dachgeschoss ist nachträglich ausgebaut worden. Die im Zuge dieser Baumaßnahmen nachträglich angebrachten Dachgauben sind dem historischen Duktus angepasst.

Die sich nördlich anschließenden Stallgebäude bildeten ursprünglich ein hofartiges, geschlossenes Geviert, in dem sich Reitbahnen befanden.

Die Umfassungsmauer ist größtenteils in einem guten Zustand, jedoch im Westen teilweise ruinös und im Nordosten weisen Mauerabschnitte starke Schäden auf oder wurden in Garagenhallen integriert; partiell ist die Originalmauer auch durch minderwertigere Mauerteile ersetzt. Im Norden zur Pappelallee ist die Mauer nicht mehr vorhanden. Der Zugang zur Ruinenberg-Kaserne wurde über vier Tore ermöglicht:

- das Haupttor im Süden An der Einsiedelei, ein ursprünglich konkav ausgebildetes Portal mit Eisenzaun, das 1949 durch eine Mauer und ein Wachhäuschen ersetzt worden ist,
- ein östliches Seitentor zur Schlegelstraße in Höhe der südlichen Reithalle,
- zwei Tore im Norden, jeweils eins zur Pappelallee und zur Schlegelstraße, in Verlängerung der außen am Stallgeviert geführten Erschließung als direkten Zugang zum Bornstedter Feld.

Im Zuge des zweiten Bauabschnitts bis 1935 entstanden im Nordosten Garagengebäude, die Kopfbauten an den Stallgebäuden sowie drei Wirtschaftsgebäude im westlichen Abschnitt. Daneben sind bauliche Veränderungen in den Gebäuden vorgenommen sowie Anlagen zur Entwässerung errichtet worden.

Nach 1945 bezog die Rote Armee das Areal und ist nach deren Gründung von der Nationalen Volksarmee abgelöst worden. Zwischen 1949 und 1958 erfolgte der Abriss des nordwestlichen Stallgebäudes womit ein Essentiell der Gesamtfigur des Gevierts verloren ging, was einen nachhaltigen Eingriff in die städtebauliche Figur der Ruinenberg-Kaserne bedeutete. Stattdessen wurde an selbiger Stelle eine Garagenhalle errichtet. Die Fassaden der Stallgebäude sind zum Teil durch den Einbau von zweiflügeligen Garagentoren aus Stahl erheblich verändert worden. In diesem Zeitraum ist darüber hinaus der im Südwesten des Gevierts gelegene Stallflügel durch den Anbau von Treppenhäusern und die Aufstockung um ein weiteres Geschoss in seiner historischen Struktur erheblich beeinträchtigt worden. Des Weiteren ist in der südlichen Reithalle ein Kinosaal eingerichtet worden.

Im Herbst 1990 übernahm für kurze Zeit die Bundeswehr die Ruinenberg-Kaserne. Bis 1995 sind Sanierungsmaßnahmen im Mannschaftsgebäude sowie der Umbau der ehemaligen Beschlagschmiede in ein Heizhaus vorgenommen worden.

Der östliche Flügel des Mannschaftsgebäudes ist zwischenzeitlich durch das Amt für Soziales und Versorgung des

Landes Brandenburg genutzt worden. Im ehemaligen Wohngebäude für verheiratete Offiziere war bis April 2003 die Außenstelle Vermögenszuordnung der Oberfinanzdirektion Cottbus untergebracht.

Bis September 2005 sind umfangreiche Bestandsuntersuchungen und Gebäudesicherungsmaßnahmen im Auftrag des Entwicklungsträgers Bornstedter Feld durchgeführt worden. 2003 und 2004 sind nicht erhaltenswerte, nicht denkmalgeschützte Nebengebäude abgebrochen und Bodensanierungsmaßnahmen durchgeführt worden.

Die bis 1891 entstandenen Gebäude der Ruinenberg-Kaserne sind aufgrund ihrer Ausführung in rotem Backstein und der Fassadengestaltung gut von den nachträglich errichteten Gebäuden zu unterscheiden. Nur die in der Zeit bis 1949 entlang der Schlegelstraße und an den Stirnseiten der Stallgebäude errichteten Bauten (Verheiratetenwohnhaus, Offizierskasino) knüpfen in ihrer Fassadengestaltung an die historischen Bauten an. Die nach 1949 errichteten Werkstattgebäude und Garagenhallen sind in einfacher Bauweise hergestellt worden.

Der unregelmäßige Grundstückszuschnitt des Kasernengeländes ist bis heute nahezu unverändert und wird noch immer durch die Pappelallee, die Schlegelstraße und An der Einsiedelei bestimmt.

Die bauliche Konversion des ehemaligen Kasernenareals setzte 2006 mit der Instandsetzung/Sanierung des südöstlichen Stallflügels und der Bebauung des südlichen Innenhofs ein. Sukzessive und in mehreren Bauabschnitten folgte bis Ende 2008 die Sanierung des Verheiratetenwohnhauses, des Offizierskasinos und die Entwicklung des Neubaupotentials am Offizierskasinos. Die Sanierung des Mannschaftsgebäudes mit Tiefgarage, der Beschlagschmiede und des südwestlichen Stallflügels ist 2009 abgeschlossen worden.

3.2 Denkmalschutz

Die Ruinenberg-Kaserne ist seit dem 14.04.1996 ein Denkmal gemäß § 2 Abs. 1 Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz und in die Denkmalliste des Landes Brandenburg, Stadt Potsdam, Teil C: Denkmale Stadt Potsdam, S. 24 (Stand 31.12.2005) eingetragen. Die Unterschutzstellung umfasst folgende bauliche Anlagen der Ruinenberg-Kaserne als Einzeldenkmale:

- Wohngebäude (Mannschaftsgebäude),
- Stallgebäude,
- Beschlagschmiede,
- drei Reithallen (eine Reithalle ist 1995 abgebrannt),
- Latrine,
- Krankenstall,
- drei Stallflügel sowie
- Umfassungsmauer.

Damit unterliegen die zum Denkmal gehörenden Gebäude, Freiflächen und Einfriedungen den Bestimmungen des Brandenburgischen Denkmalschutzgesetzes. Veränderungen bedürfen einer denkmalrechtlichen Erlaubnis durch die Untere Denkmalschutzbehörde.

Bodendenkmale im Plangebiet sind nicht bekannt.

3.3 Verkehrliche Anbindung und Erschließung

Die Ruinenberg-Kaserne ist über An der Einsiedelei und die Schlegelstraße an die äußere Erschließung angebunden; die interne Erschließung erfolgt über die Kurt-von-Plettenberg-Straße, die Schmiedegasse, die Sattlerstraße und die Reitbahnstraße. In Bezug auf den öffentlichen Personennahverkehr ist das Plangebiet über eine Buslinie, die auf dem Voltaireweg verkehrt, direkt an die Potsdamer Innenstadt und den Potsdamer Hauptbahnhof angebunden. Eine weitere Buslinie verkehrt auf der Pappelallee.

3.4 Infrastrukturausstattung

Die nächsten Einkaufsmöglichkeiten für Güter des täglichen Bedarfs befinden sich mit einem Nahversorgungszentrum an der Pappelallee im Quartier Kirschallee, weitere Einzelhandelseinrichtungen befinden sich in der Potsdamer Innenstadt und im Quartier Rote Kaserne West am Kreuzungsbereich der Georg-Hermann-Allee mit der Nedlitzer Straße. Weitere Einzelhandelseinrichtungen sind im Quartier Pappelallee geplant.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes führen zu einem Bedarf von rd. 90 Kindertagesstättenplätzen, die in den vorhandenen bzw. geplanten Einrichtungen im Bornstedter Feld nachgewiesen werden können. Als Einrichtung der sozialen Infrastruktur befindet sich die nächste Kindertagesstätte (Kita) mit 90 Plätzen an der Jakob-von-Gundling-

Straße im Quartier der ehemaligen Kaserne Pappelallee; eine zweite Kita ist in der Südlichen Gartenstadt. Die Planungen sehen eine weitere Kita mit rd. 90 Plätzen im Quartier Am Schragen vor. Die vierzügige Karl-Foerster-Grundschule mit Hort (180 Plätze) liegt an der Kirschallee im Quartier der ehemaligen Kaserne Kirschallee. Eine dreizügige Grundschule mit Hort (335 Plätze) wird im Quartier Pappelallee unmittelbar gegenüberliegend der Ruinenberg-Kaserne errichtet (geplante Fertigstellung: Frühjahr 2012).

3.5 Ver- und Entsorgung

Die Bestandsgebäude, mit Ausnahme der Stallgebäude, verfügen über entsprechende Wasser- und Elektroanschlüsse. Da die Leitungstrassen zu unterschiedlichen Zeiten hergestellt und unterschiedlich dokumentiert worden sind, lagen nur unzureichende Unterlagen und Pläne zur leitungsgebundenen Erschließung vor. Aufgrund des Baualters und des Zustandes ist jedoch davon ausgegangen worden, dass die Anlagen der technischen Infrastruktur im Rahmen der Neuentwicklung der Ruinenberg-Kaserne vollständig erneuert werden müssen.

Die leitungsgebundene Erschließung ist in 2006 im Rahmen der Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen neu verlegt worden, so dass alle Baufelder an die leitungsgebundenen Medien der technischen Infrastruktur angebunden sind. Die interne Erschließung der Allgemeinen Wohngebiete WA 2.1 und WA 4 erfolgt in Abhängigkeit zur Entwicklung der Neubaupotenziale.

Der Entwicklungsbereich Bornstedter Feld liegt im Fernwärmevorranggebiet, dementsprechend erfolgt die Wärmeversorgung über Fernwärme. Die Erschließung mit Fernwärme ist ebenfalls im Rahmen der für die Entwicklung der Liegenschaft erforderlichen Erschließungsmaßnahmen in 2006 durchgeführt worden.

B PLANINHALT

1. Planungsziel (generelle Zielvorstellungen)

Die ehemalige Kaserne wird als gemischt genutztes Quartier einer zivilen Nutzung zugeführt. Entwicklungsziel ist die Öffnung der Ruinenberg-Kaserne und ihre Integration in den neuen Stadtteil Bornstedter Feld, gefördert durch die Mischung unterschiedlicher privater Nutzungen. Angestrebt ist eine denkmalgerechte Umnutzung der Bestandsgebäude durch Wohnen und Büro-/Dienstleistungen im Rahmen eines Allgemeinen Wohngebietes nach § 4 BauNVO, wobei sich insbesondere die Reithallen gut für eine Mischung aus Wohnen und Arbeiten eignen würden. Im Innenhof des Stallgevierts sowie an den Rändern sind bauliche Ergänzungen vorgesehen.

Das Entwicklungskonzept für die Ruinenberg-Kaserne verbindet den Erhalt der historisch wertvollen Bebauung und den prägenden Freiraumstrukturen mit einer das historische Raumgefüge würdigenden Neubebauung. Neubauten in den Randbereichen werden als Solitäre in den Freiraum gesetzt. Innerhalb des Stallgevierts sollen Neu- bzw. Ergänzungsbauten die strenge Orthogonalität aufnehmen.

Im Rahmen der Neubebauung sind die markanten und schlichten Strukturelemente des Freiraums zu sichern und zu stärken und in Verbindung mit der Neubebauung weiterzuentwickeln und zu interpretieren. Die wertvollen Altbäume sind zu erhalten und die historischen Baumreihen zu ergänzen. Im Weiteren ist der Charakter der befestigten Flächen durch die Wiederverwendung von historischem Pflastermaterial zu erhalten, wobei die Kombination mit modernen Materialien möglich ist.

Der Lennésche Bandpark entlang der Schlegelstraße liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 65. Die hinter der Umfassungsmauer im Kasernenareal angrenzenden Freiflächen waren im Wesentlichen ehemals Reit- und Exerzierplätze und zu keiner Zeit Bestandteil des Bandparks.

2. Inhalte des Bebauungsplanes

2.1 Städtebauliches Konzept

Im Rahmen der Gebietsentwicklung im Entwicklungsbereich Bornstedter Feld wird die Ruinenberg-Kaserne zu einem Wohnquartier, ergänzt mit Büro- und Dienstleistungen, in einem umgebenden, attraktiven Grünraum entwickelt. Städtebaulich sieht das Konzept eine Gliederung der Gesamtanlage vor, in einen Kernbereich mit dem Mannschaftsgebäude im Süden, dem Stallgebäude und dem südlichen Stallgeviert sowie dem nördlichen Stallgeviert einerseits und andererseits in die westlichen Bereiche mit Neubaupotentialen. Die Bauflächen sind als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Im Innenbereich des Stallgevierts ergänzen Neubauten den Bestand.

Die Erschließungsstruktur verstärkt die städtebauliche Gliederung durch ein öffentliches Straßenkarree, das orthogonal angeordnet zwischen dem nördlichen und südlichen Stallgeviert sowie parallel zu den Stallflügeln außerhalb des Gevierts geführt wird. Diese innere Haupteinschließung bindet sowohl an die Schlegelstraße als auch an die An der Einsiedelei an das äußere Straßennetz an. Die Kurt-von-Plettenberg-Straße und in ihrem nördlichen Abschnitt einseitig die Sattlerstraße, hier private, sind von Stellplätzen, die überwiegend den Baugebieten zugeordnet sind, gesäumt. Die Stellplätze sind mittels eines Baumrasters gegliedert.

Das städtebauliche Konzept sieht für das Mannschaftsgebäude eine Wohnnutzung vor, die aufgrund der baulich-konstruktiven Bedingungen und des Denkmalschutzes des Gebäudes entsprechend künstlich ist.

Das südliche Stallgeviert, bestehend aus den beiden Stallflügeln (WA 1.1, WA 1.6) und der Reithalle (WA 1.7) sowie dem südlichen Stallgebäude nördlich des Mannschaftsgebäudes, bilden zusammen mit den ergänzenden Wohnungsneubauten ein Raumkontinuum, das sich wie folgt gliedert:

Das südliche Stallgebäude, dessen äußere Gestalt noch weitgehend dem Originalzustand entspricht, ist im Inneren so verändert worden, dass eine Umgestaltung zur Wohnnutzung oder auch eine Kombination von Geschäftsnutzung im Erdgeschoss und Wohnnutzung im Obergeschoss denkbar ist. Die südliche Reithalle, die ebenfalls in ihrer Grundstruktur erhalten und im Inneren stark verändert worden ist, bietet mit ihrem interessanten Dachtragwerk einen attraktiven Raum und große Möglichkeiten für unterschiedliche Nutzungen. Der südöstliche Stallflügel, dessen Ostfassade fast vollständig im Originalzustand erhalten ist, während die Westfassade weitgehend geöffnet wurde, ermöglicht unter weitgehender Wahrung der Gebäudeachsen, Spielraum für eine neue Gestaltung. Der südwestliche Stallflügel der im Äußeren stark überformt wurde, während sich dessen Innenraum noch nahezu im Originalzustand befindet, kann dennoch im Rahmen einer Neugestaltung neue Nutzungsperspektiven im Rahmen eines Allgemeinen Wohngebiets entfalten.

Ergänzend zu den Bestandsgebäuden wurden innerhalb des südlichen Stallgevierts zwei Baufelder (WA 1.2 – WA

1.5) parallel zur Reitbahnstraße so angeordnet, dass zwischen den Neubauten eine auf die südliche Reithalle bezogene Erschließung entsteht. Die bis zu dreigeschossigen Reihen- und Doppelhäuser dienen dem Wohnen. Die Neubauten ordnen sich in ihrer Höhenentwicklung gegenüber dem denkmalgeschützten Bestand unter. Weitere Neubaupotentiale sind im westlichen Geltungsbereich (WA 2.1, WA 2.2) zwischen den Bestandsgebäuden und der Umfassungsmauer platziert. Die Neubauten nördlich der ehemaligen Beschlagschmiede sollen mit einer Ost-West-Ausrichtung dem orthogonalen Raster folgen, während sich die Gebäude südlich der Beschlagschmiede parallel am Verlauf der Umfassungsmauer orientieren.

Das nördliche Stallgeviert umfasst den nordöstlichen Stallflügel sowie die nördliche Reithalle. Dem städtebaulichen Konzept entsprechend sollen Neubauten das historische Geviert wieder schließen. Allerdings sind diese Strukturen derzeit eher als bauliche Chiffren zu verstehen, die den Rahmen der Grundstücksentwicklung aufzeigen. Die Erschließung erfolgt über die Kurt-von-Plettenberg-Straße, an die östlich und westlich jeweils eine private Erschließung, Fläche a, angebunden werden kann. Darüber hinaus können die Gebäude des nördlichen Gevierts in Verlängerung der Reitbahnstraße über den Innenhof erschlossen werden.

Zusätzlich ist für den Planbereich die Neuordnung der Erschließungsflächen und Stellplatzanlagen vorgesehen. Der historischen Umgebung wurde bei der Erarbeitung der Stellplatzkonzeption eine hohe Bedeutung beigemessen. Die vorhandenen Grünstrukturen entlang der Umfassungsmauer sollen erhalten bleiben, daher sind Stellplätze in der Regel nur in den überbaubaren Grundstücksflächen und in den mit „St“, „GSt“ bzw. „TGA“ gekennzeichneten Flächen zulässig.

2.2 Begründung der einzelnen Festsetzungen

2.2.1 Art der baulichen Nutzung

Allgemeines Wohngebiet

Das Plangebiet ist als Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO festgesetzt. Diese Festsetzung entspricht dem städtebaulichen Ziel, die Wohnnutzung als stabilen Kern der Konversionsentwicklung der ehemaligen Ruinenberg-Kaserne zu sichern. Die Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet setzt einerseits den nötigen planerischen Rahmen und gewährleistet andererseits die erforderliche Offenheit für die nach Baunutzungsverordnung zulässigen wohnergänzenden Nutzungen. Die relativ starken Eingriffe in die historische Bausubstanz sowohl der nördlichen Reithalle als auch des nordöstlichen Stallflügels ermöglichen einen hohen baulichen und gestalterischen Entwicklungsspielraum dieses Bereiches.

Die konkrete Nutzung der denkmalgeschützten Gebäude (Wohnen und/oder Arbeiten) ist vom Einzelfall abhängig, dahingegen ist davon auszugehen, dass die ergänzenden Neubauten als Wohngebäude genutzt werden. Daher beinhaltet das Allgemeine Wohngebiet im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 65 im Wesentlichen das gesamte gemäß § 4 BauNVO zulässige Nutzungsspektrum. Lediglich die nach § 4 Abs. 2 Nr. 2 und 3 BauNVO allgemein zulässigen nicht störenden Handwerksbetriebe sowie Anlagen für ungedeckte sportliche Zwecke sowie die § 4 Abs. 3 Nr. 4 und Nr. 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen sind ausgeschlossen. Die somit zulässigen Nutzungen eröffnen vielfältige Perspektiven für die Wiedernutzung der Baudenkmale und die Neugestaltung der gegebenen Neubaupotentiale und ermöglichen, ein nutzungsstrukturelles und städtebauliches Quartier zu entwickeln, dass der historischen Umgebung gerecht wird.

Die nicht zulässigen Nutzungen sind aufgrund ihrer verkehrlichen Auswirkungen, unter dem Gesichtspunkt des Umgebungsschutzes der Baudenkmale sowie der architektonischen Gestalt und der schwierigen nutzungsstrukturellen Integration in die Gesamtanlage, insbesondere Lärmimmissionen, mit den städtebaulichen Zielen der Gebietsentwicklung nicht vereinbar.

2.2.2 Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen

Das Plangebiet gliedert sich in vier Bereiche, die ihrerseits nochmals unterteilt sind. Das Allgemeine Wohngebiet WA 1 umfasst den baulich-räumlichen Kern des Geltungsbereiches, mit den wesentlichen Baudenkmalen und einer größeren Neubaufäche innerhalb des südlichen Gevierts. Das Allgemeine Wohngebiet WA 2 liegt am westlichen Gebietsrand, in dem sich die Beschlagschmiede sowie das ehemalige Offizierskasino als erhaltenswerte Gebäude befinden und weist zusätzliche Potenziale an Neubaufächen auf. Das Allgemeine Wohngebiet WA 3 am östlichen Gebietsrand ist durch die beengte Lage zwischen Begrenzungsmauer und Schmiedegasse sowie dem erhaltenswerten ehemaligen Krankenstall und dem Verheiratetenwohnhaus charakterisiert. Das Allgemeine Wohngebiet WA 4 umfasst das nördliche Stallgeviert, einschließlich umfangreicher Potenziale für bauliche Ergänzungen im Inneren des Gevierts.

Ziel des Bebauungsplanes ist, trotz einer Bebauung des Innenbereichs des Stallgevierts weiterhin dessen Dimensionierung erlebbar zu machen. Daher sind in Abstimmung mit den Denkmalbehörden die Kurt-von-Plettenberg-Straße in West-Ost-Richtung sowie die Reitbahnstraße mit deren Verlängerung im Allgemeinen Wohngebiet WA 4 in Nord-Süd-Richtung mit der Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche bzw. nicht überbaubare Grundstücksfläche von einer Bebauung freigehalten.

Südliches Stallgeviert (WA 1.1 bis WA 1.7)

In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.1 – WA 1.7 sind die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude (Stallgeviert einschließlich der südlichen Reithalle) in ihrem Bestand durch Baulinien gesichert. Mit der Baukörperausweisung ist deren Grundfläche definiert. Aus Gründen der Klarheit ist zusätzlich für die einzelnen Baufelder eine Grundfläche von insgesamt 6.110 qm festgesetzt. Die zulässige Geschossfläche ist bei den beiden Flügelgebäuden und der ehemaligen Reithalle durch die Festsetzung von zwei Vollgeschossen begrenzt. Aus Gründen der baulichen Gestaltung ist die bestehende Firsthöhe festgeschrieben. Im Ergebnis umfassen die Bestandsgebäude einschließlich neuer Nebenanlagen im Allgemeinen Wohngebiet innerhalb des südlichen Gevierts eine Grundfläche von ca. 4.300 qm und können bis zu einer Geschossfläche von ca. 8.700 qm ausgebaut werden.

Die Neubebauung innerhalb des südlichen Stallgevierts ist durch die Festsetzung von zwei Baufeldern, die von Baugrenzen umfasst sind, planungsrechtlich gesichert. Die überbaubare Grundfläche ist durch die teilbereichsbezogene Festsetzung von Grundflächen beschränkt; die maximale Geschossfläche ergibt sich durch die Zulässigkeit von drei Vollgeschossen. Gemäß dem städtebaulichen Konzept sind insgesamt 26 Wohneinheiten in Doppel- und Reihenhäusern innerhalb des südlichen Stallgevierts realisiert worden. Mit Rücksicht auf die historische Umgebung ist die Firsthöhe als maximale Höhe mit 54,00 m NHN festgesetzt, was einer realen Höhe von ca. 11,60 m über Geländeoberkante entspricht. Damit liegt die Firsthöhe der Neubauten unter der Firsthöhe der historischen Stallgebäude (ca. 55,00 m NHN).

Mannschaftsgebäude, südliches Stallgebäude (WA 1.8)

Das Allgemeine Wohngebiet WA 1.8 umfasst den südlichen Geltungsbereich mit dem denkmalgeschützten Mannschaftsgebäude, dem südlichen Stallgebäude und der ehemaligen Latrine. Diese baugeschichtlich bedeutsamen Gebäude werden in ihrem Bestand gesichert. Dementsprechend ist das Maß der baulichen Nutzung der historischen Gebäude durch Festlegung der überbaubaren Grundstücksflächen in Form von Baukörperausweisungen sowie dem Höchstmaß der zulässigen Vollgeschosse bestimmt. Für die denkmalgeschützten Bestandsgebäude sind die überbaubaren Grundstücksflächen mittels Baulinien festgesetzt.

Den Baukörperausweisungen entsprechend sind als maximal zulässige Grundfläche 7.350 qm festgesetzt. Bei einer gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO zulässigen Überschreitung der Grundfläche um 50 % u. a. für die Errichtung der Tiefgarage und Nebenanlagen sowie der notwendigen Stellplätze einschließlich der Zufahrten wäre unter Berücksichtigung des Bestandes die zulässige Grundfläche nicht ausreichend. Zur planungsrechtlichen Absicherung der zusätzlich erforderlichen Flächeninanspruchnahme ist durch die textliche Festsetzung Nr. 4 eine Überschreitung der zulässigen Grundfläche um bis zu 70 % zugelassen.

Die Festsetzung der Zahl der zulässigen Vollgeschosse gemäß § 20 Abs. 1 BauNVO orientiert sich ebenfalls am Bestand. Dementsprechend sind für den Mitteltrakt und die Seitenflügel des Mannschaftsgebäudes als Höchstmaß sechs und für die Mittelflügel fünf zulässige Vollgeschosse festgesetzt. Für die ehemalige Latrine sind zwei zulässige Vollgeschosse und für die Anbauten am Westflügel des Mannschaftsgebäudes ein zulässiges Vollgeschoss festgesetzt.

Westlicher Bereich (WA 2)

Im westlichen Bereich des Allgemeinen Wohngebiets WA 2 befinden sich neben der denkmalgeschützten Beschlagschmiede und dem ehemaligen Offizierskasino keine weiteren zu erhaltenden Bestandsgebäude. Während die Beschlagschmiede aufgrund des Status' eines Baudenkmals mit Baulinien sowie der Ausweisung der Vollgeschosse und Firsthöhe gesichert ist, erfolgt die Festsetzung des Offizierskasinos durch Baugrenzen sowie die Zahl der zulässigen Vollgeschosse sowie der Firsthöhe.

Für die Neubaupotentiale nördlich der Beschlagschmiede im Allgemeinen Wohngebiet WA 2.1 ist die überbaubare Grundstücksfläche mit einer Bauflächenausweisung durch Baugrenzen in Verbindung mit einer GRZ von 0,3 festgesetzt. Darüber hinaus ist die Zahl der zulässigen Vollgeschosse – drei – festgesetzt und die Firsthöhe aus Gründen der gestalterischen Einbindung in das historische Gebäudeensemble auf maximal 57,00 m über NHN begrenzt, was

den o. g. 14,60 m über Geländeoberkante entspricht.

Das Allgemeine Wohngebiet WA 2.1 umfasst eine Fläche von ca. 8.975 qm. Die überbaubare Grundstücksfläche beträgt bei einer GRZ von 0,3 ca. 2.695 qm, wobei 442 qm auf das Gebäude der ehemaligen Beschlagschmiede entfallen, so dass für die Neubebauung noch ca. 2.250 qm verbleiben. Unter Ausschöpfung der Regelungen nach § 19 Abs. 4 BauNVO besteht hinreichender Entwicklungsspielraum für eine Neubebauung.

Der südliche Teilbereich des Allgemeinen Wohngebiets mit dem ehemaligen Offizierscasino und dem angrenzenden Neubaupotential (WA 2.2, WA 2.3) hat eine Fläche von 7.420 qm. Für das ehemalige Offizierscasino (WA 2.3) ist eine GR von 770 qm festgesetzt; dies entspricht dem Bestand, rechnerisch ergibt sich eine GRZ von 0,35. Eine GRZ 0,3 ist für die Neubaufäche (WA 2.2) festgesetzt, so dass ca. 1.585 qm überbaut werden können. Somit sind ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten gegeben.

Östlicher Bereich (WA 3)

Das Allgemeine Wohngebiet WA 3 erstreckt sich südlich der Kurt-von-Plettenberg-Straße von der Schmiedegasse bis zur östlichen Geltungsbereichsgrenze. Der ehemalige Krankenstall und das ehemalige Wohnhaus für Verheiratete bilden mit der südlich befindlichen ehemaligen Latrine das Ensemble der solitären Bestandsgebäude entlang der östlichen Umfassungsmauer. Diese Gebäude sind durch die Festsetzung von Baulinien bzw. Baugrenzen, der Festsetzung von zwei bzw. vier Vollgeschossen sowie der Bestandsfirsthöhe planungsrechtlich gesichert. Südlich des ehemaligen Wohnhauses für Verheiratete ist eine Anlage für 12 Gemeinschaftsstellplätze zugunsten der Wohnnutzer des südöstlichen Stallflügels festgesetzt. Nördlich des ehemaligen Verheiratetenwohnhauses ist eine überbaubare Grundstücksfläche für einen möglichen Neubau durch Baugrenzen festgesetzt, der sich in Maßstab und Proportion an das ehemalige Wohnhaus für Verheiratete anlehnt. Aus Gründen des Denkmalschutzes sind hier über den üblichen Festsetzungsplan hinaus die Traufhöhe, die sich in ihrer Höhe am ehemaligen Verheiratetenwohnhaus orientiert, sowie die Dachform, Walmdach, festgesetzt. Südlich der Kurt-von-Plettenberg-Straße ist eine Gemeinschaftsstellplatzanlage für maximal 24 Stellplätze festgesetzt, die im Norden von der Kurt-von-Plettenberg-Straße zu erschließen ist. Die Stellanlage dient dem Stellplatznachweis für die ehemalige südliche Reithalle im Allgemeinen Wohngebiet WA 1.7, die zu Wohnzwecken umgenutzt werden soll.

Nördliches Stallgeviert (WA 4)

Im nördlich festgesetzten Allgemeinen Wohngebiet WA 4 sind die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude in ihrem Bestand durch Baulinien, die Festsetzung von zwei Vollgeschossen und der Firsthöhe von 54,95 m NHN bzw. 56,87 m NHN (Reithalle) gesichert.

Für eine Neubebauung sind drei Baufelder mittels Baugrenzen so ausgewiesen, dass einerseits die äußeren Konturlinien die Grundstruktur des ehemaligen Stallgevierts nachzeichnen und andererseits zwei Baufelder eine Fortentwicklung durch Neubau im inneren des nördlichen Stallgevierts an der Kurt-von-Plettenberg-Straße erlauben. Im Norden weist die überbaubare Grundstücksfläche für den nordwestlichen Stallflügel eine Tiefe von 15 m und im Westen von 19 m auf.

Das Maß der baulichen Nutzung ist mit einer GRZ von 0,4 festgesetzt. Die Bestandsgebäude haben eine Grundfläche von 2.470 qm, so dass damit bei der festgesetzten GRZ für eine Neubebauung ca. 8.025 qm verbleiben.

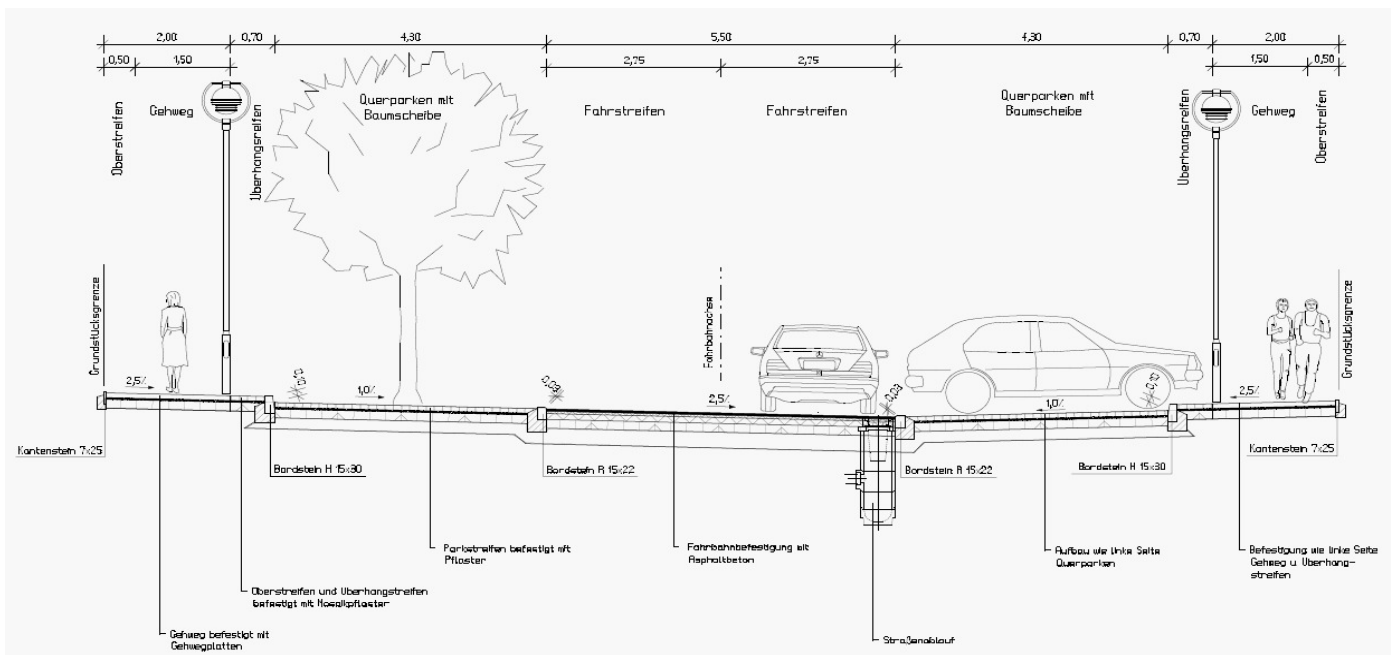
Die künftigen Neubauten innerhalb des Gevierts dürfen maximal drei Vollgeschosse aufweisen und unterliegen aufgrund des Umgebungsschutzes der benachbarten Denkmale der Beschränkung der Firsthöhe auf 54,00 m NHN. Dies entspricht ca. 11,60 m über Geländeoberkante.

2.2.3 Verkehr

Öffentliche Straßen und Fahrrechte

Die öffentliche Erschließung des Plangebiets zeichnet sich durch eine klare Gliederung des Verkehrsnetzes aus. Im Norden bildet die Kurt-von-Plettenberg-Straße zwischen dem nördlichen und südlichen Stallgeviert eine Querschließung, die außerhalb der beiden Stallflügel im Osten und Westen mit der Sattlerstraße und der Schmiedegasse nach Süden führt. Die Anbindung an die Schlegelstraße erfolgt über die Kurt-von-Plettenberg-Straße und die Schmiedegasse. In die Kurt-von-Plettenberg-Straße ist entlang der Längsachse des Stallgevierts als Erschließungsstich nach Süden die Reitbahnstraße eingehängt, die zur Erschließung der beiden Neubaufelder im südlichen Stallgeviert und der südlichen Reithalle dient. Die Sattlerstraße schafft mit der Anbindung an An der Einsiedelei im Süden eine weitere Verknüpfung zur äußeren Erschließung.

Die Kurt-von-Plettenberg-Straße verfügt über einen Querschnitt von 19,50 m mit beidseitig zur 5,50 m breiten Fahrbahn angelegten Querstellplätzen und Gehwegen. Die Stellplätze haben eine Tiefe von 4,30 m mit 0,70 m Überhangstreifen. Die Gehwege sind jeweils 2,00 m breit.



Die übrigen öffentlichen Straßen verfügen über einen einheitlichen Querschnitt ohne Differenzierung in Fahrbahn, Gehweg, Stellplätze, die Querschnitte weisen, bedingt durch die historische Bestandssituation, Breiten zwischen 4,75 m und 5,80 m auf.

Dieses öffentliche Erschließungsnetz ist durch private Wege ergänzt, die alle an die vorgenannten Erschließungsstraßen anbinden. Die – privaten – Erschließungsflächen a und b (Kutscherweg) sind mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit und Fahrechten zu Gunsten der Anlieger sowie Leitungsrechten zu Gunsten der zuständigen Versorgungsträger belastet. Die Fläche a im östlichen Teil des Allgemeinen Wohngebiets WA 4 soll Fußgängern und Fahrradfahrern als Wegeverbindung zwischen der Pappelallee und der nördlich anschließenden Georg-Hermann-Allee sowie der Schmiedegasse dienen; sie ist keine öffentliche Verkehrsfläche für den motorisierten Durchgangsverkehr. Die Fläche b im Allgemeinen Wohngebiet WA 1.8 dient vorrangig der Erschließung des südlichen Stallgebäudes. Die Privatwege dienen in einigen Abschnitten auch als Feuerwehraufstellflächen.

Die 5,0 m breite öffentliche Verkehrsfläche im Nordosten des Plangebiets dient zur Aufweitung des Straßenraums der Pappelallee. Hier, im Einmündungsbereich der Schlegelstraße in die Pappelallee, sollen aufgrund der vorhandenen Bushaltestelle der Gehweg aufgeweitet und ein Radweg angelegt werden, um für Fußgänger und Radfahrer, eine adäquate Verbindung von der Schlegelstraße zur lichtsignalgesteuerten Kreuzung Pappelallee/Georg-Hermann-Allee zu gewährleisten.

Der Bebauungsplan Nr. 65 setzt lediglich die öffentlichen Verkehrsflächen fest, die oben dargestellten Straßenquerschnitte sind nicht Gegenstand der Festsetzungen. Genauso ist die Widmung und Beschilderung der Straßen, entweder als Tempo 30-Zone oder Verkehrsberuhigter Bereich, nicht Inhalt des Bebauungsplanes Nr. 65.

Stellplätze und öffentliche Parkplätze

Entlang der Kurt-von-Plettenberg-Straße sind beidseitig und an der Sattlerstraße einseitig (Ostseite) Stellplätze senkrecht zur Fahrbahn vorgesehen. Diese Stellplatzstreifen sind aus gestalterischen und ökologischen Gründen durch Bäume so zu gliedern, dass ein regelmäßiges Straßenbild mit einem Wechsel von Bäumen und Stellplätzen entsteht (pro vier Stellplätze je ein Baum).

Die Stellplätze sind – bis auf wenige Ausnahmen – den Baugrundstücken zugeordnet und dienen somit dem privaten Stellplatznachweis. In der Regel sind sie zu Gunsten der baulichen Anlagen vorgesehen, denen sie auch räumlich zugeordnet sind.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Planungen sind im Allgemeinen Wohngebiet WA 4 noch keine Stellplätze verortet, da die Objektplanung hier noch nicht hinreichend konkretisiert ist. Größe und Zuschnitt der Flächen ermöglichen aber den vollständigen Nachweis der zu erwartenden Stellplatzbedarfe.

Im südlichen Stallgeviert (WA 1.1 – WA 1.6) dienen nicht nur die Neubauten, sondern auch die bestehenden Stallflügel Wohnzwecken. Diese Wohnnutzung löst einen Stellplatzbedarf von 148 Stellplätzen aus. Diesem Bedarf steht ein Angebot von 92 Stellplätzen innerhalb des südlichen Gevierts und 44 Stellplätzen in der Kurt-von-Plettenberg-Straße gegenüber. Des Weiteren sind mit der Gemeinschaftsstellplatzanlage GSt 1 östlich der Sattlerstraße insgesamt 12 Stellplätze dem Allgemeinen Wohngebiet WA 1.1 zugeordnet. So wird der notwendige Stellplatzbedarf vollständig gedeckt.

Die ehemalige Reithalle im Allgemeinen Wohngebiet WA 1.7 soll zu einem Wohngebäude umgebaut werden. Weil weder die Grundstücksfläche ausreicht, um die notwendigen Stellplätze unterzubringen, noch eine solche Anlage im unmittelbaren Umfeld des Baudenkmals tragfähig ist, erfolgt der Stellplatznachweis auf der Gemeinschaftsstellplatzanlage GSt 2 im Allgemeinen Wohngebiet WA 3, parallel zur Kurt-von-Plettenberg-Straße.

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1.8 wird ein Stellplatzbedarf durch das Mannschaftsgebäude und das südliche Stallgebäude ausgelöst. Zur Deckung eines kalkulierten Bedarfs von zurzeit ca. 165 Stellplätzen ist eine Tiefgarage mit ca. 145 Stellplätzen geplant. Der Nachweis der verbleibenden Stellplätze erfolgt oberirdisch östlich des Mannschaftsgebäudes.

Für das ehemalige Verheiratetenhaus und den ehemaligen Krankenstall im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 ist entsprechend der architektonischen Konzepte ein Nachweis von ca. 10 Stellplätzen notwendig. Dieser kann auf den jeweiligen Grundstücken erbracht werden.

Im Übrigen lässt die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand 07.10.2005) gemäß § 3 Abs. 3 eine Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze um 20 % zu, wenn sich in nicht mehr als 300 m Fußweg-Entfernung Haltestellen des regelmäßig verkehrenden ÖPNV befinden; die nächstliegenden Bus-Haltestelle befinden sich im Voltaireweg und in der Pappelallee in ca. 100 – 300 m Entfernung.

2.2.4 Grün- und Freiflächen

Das Erscheinungsbild der Ruinenberg-Kaserne wird maßgeblich durch die denkmalgeschützten Bestandsgebäude und die Freiraumstrukturen wie Baumreihen und Gehölzgruppen innerhalb des Areals und den östlich, außerhalb des Geltungsbereichs gelegenen Bandpark entlang an der Schlegelstraße geprägt. Die vorgesehene Grün- und Freiflächengestaltung wird unter Wahrung der ökologisch wertvollen Elemente im Naturraum, insbesondere dem Altbaumbestand, sowie unter Berücksichtigung der künftigen Nutzungsbelange vorgenommen. Das historische Pflastermaterial bleibt erhalten oder wird im Rahmen der Neuanlage von befestigten Flächen wieder verwendet.

Um den Charakter der Kasernenanlage zu wahren, werden die historischen Grün- und Freiflächen soweit wie möglich in ihrem Bestand erhalten. Ergänzende Neuanpflanzungen sollen die Freiflächen aufwerten bzw. neu strukturieren. Der öffentliche und halböffentliche Raum wird gestalterisch durch Baumpflanzungen im Bereich der Stellplätze strukturiert. Die Maßnahmen tragen zu einer Verbesserung des landschaftsräumlichen Erscheinungsbildes der Ruinenberg-Kaserne bei.

Die erforderlichen öffentlichen siedlungsnahen Grünflächen werden im 60 ha großen Volkspark im Bornstedter Feld mit seinem reihhaltigen Spiel- und Freizeitangebot nachgewiesen. Damit werden für den Entwicklungsbereich, zu dem auch die Ruinenberg-Kaserne gehört, die siedlungsnahen und überörtlichen Bedarfe erbracht; ein darüber hinausgehender Nachweis ist nicht erforderlich. Der Nachweis der wohnungsnahen Spiel- und Freizeitangebote ist entsprechend der Spielplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand 23.06.2006) zu führen. Ferner steht zur Erholung der nahe gelegene Ruinenberg zur Verfügung.

2.2.5 Immissionsschutz

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 65 sind auch die Belange des Immissionsschutzes nach Maßgabe des § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und § 1 BauGB hinsichtlich von Immissionen gemäß § 3 Abs. 2 BImSchG zu untersuchen.

Zur Beurteilung der Schallimmissionen in Bebauungsplanverfahren sind die Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 Schallschutz im Städtebau heranzuziehen. Nach der DIN 18005 sollen die Beurteilungspegel verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehrs-, Sport-, Gewerbe- und Freizeitlärm, etc.) jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und beurteilt werden. Diese Betrachtungsweise lässt sich mit der verschiedenartigen

Geräuschzusammensetzung und der unterschiedlichen Einstellung der Betroffenen zur jeweiligen Lärmquelle begründen. Die Orientierungswerte sollten im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens eingehalten werden, sind jedoch der Abwägung zugänglich.

Orientierungswerte nach DIN 18005 (Auszug)

Gebietsnutzung	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)
Allgemeines Wohngebiet	55 dB(A)	45 / 40 dB(A)

Der jeweils niedrigere Nachtwert gilt für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm, der höhere für Verkehrslärm.

Die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) stellen beim Neubau von Straßen die verbindliche Planungsgrundlage dar. Da es sich bei den die Ruinenberg-Kaserne umgebenden Straßen um Straßen im Bestand handelt, kommt die 16. BImSchV hier nicht zur Anwendung.

Bei der Gesamtlärmbelastung spielt der Straßenverkehr eine erhebliche Rolle. Vor allem von der Pappelallee gehen erhebliche Verkehrsemissionen aus, so dass Lärmimmissionen durch diese Durchgangsverkehre nicht auszuschließen sind. Weitere emissionsrelevante Nutzungen oder Betriebe, deren Auswirkungen in das Plangebiet hineinreichen, sind nicht bekannt.

Zur Beurteilung der Auswirkungen der Lärmemissionen sind die Immissionen für ausgewählte Punkte der Bebauung in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 – WA 4 berechnet worden (vgl. Umwelt Ingenieur Consult Werder, Schalltechnische Untersuchung B-Plan Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“, Dezember 2007; Schalltechnische Stellungnahme zur Änderung des B-Plans Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“ in Potsdam, Juli 2008; höhendifferenzierte Berechnungen, Januar 2009).

Als Spitzenwert des Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs (DTV) werden für den betreffenden Abschnitt der Pappelallee 15.000 Kfz/24h im Jahr 2015 prognostiziert (vgl. Ingenieurbüro Stadt + Verkehr, Äußere Erschließung des Teilentwicklungsgebietes Ruinenberg-Kaserne, Dezember 2003). Bei 50 km/h zulässiger Geschwindigkeit und 5 % Schwerlastverkehrsanteil am Tag bzw. 3 % in der Nacht wurden maximale Emissionspegel von $L_{m,E}$ 63,5 dB tags und $L_{m,E}$ 55,1 dB nachts errechnet. Die Berechnung der Emissionspegel erfolgte entsprechend den RLS-90.

Für die Schlegelstraße wurden ca. 1.500 Kfz/24h und für An der Einsiedelei rd. 1.550 Kfz/24h prognostiziert. Daraus ergeben sich maximale Emissionspegel von $L_{m,E}$ 59,4 dB tags und $L_{m,E}$ 50,4 dB nachts für die Schlegelstraße sowie $L_{m,E}$ 59,6 dB tags und $L_{m,E}$ 50,6 dB nachts für An der Einsiedelei.

Die Verkehrsimmissionen der Pappelallee sind für drei Höhen berechnet worden: 2,80 m, 6,30 m und 9,60 m; diese Höhen leiten sich aus den Bestandsgeschosshöhen des nordöstlichen Stallgebäudes ab. Die Verkehrsimmissionen führen in den der Pappelallee zugewandten Freibereichen und den der Pappelallee zugewandten nördlichen, östlichen und westlichen Gebäudeteilen im Allgemeinen Wohngebiet WA 4 zu Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 um bis zu 15,8 dB am Tag und 17,3 dB in der Nacht (vgl. zu den Beurteilungspegel im Einzelnen die Tabelle im Anhang). Aufgrund der geplanten U-förmigen Bebauung liegt der nach Süden ausgerichtete Blockinnenbereich im Lärmpegelbereich I mit Beurteilungspegeln bis zu 55 dB(A) tags; aufgrund der geringeren Bauhöhen der Anbauten östlich und westlich der Reithalle wird in einer Höhe von 9,60 m punktuell der Lärmpegelbereich III mit bis zu 65 dB(A) tags erreicht.

Diese Konfliktpotentiale zwischen den Verkehrslärmimmissionen und der heranrückender Wohnbebauung sind durch Festsetzungen von aktiven und/oder passiven Lärmschutzmaßnahmen im Bebauungsplan zu lösen.

Die Errichtung einer 2,30 m hohe Lärmschutzwand entlang der Pappelallee, die auch in Form der historischen Umfassungsmauer ausgebildet werden kann, würde die Immissionen im nördlichen Bereich des Allgemeinen Wohngebietes WA 4 in Abhängigkeit zur (Geschoss-)Höhe sowie für den Freiraum um mehr als 5 dB senken. Jedoch gewährleistet die Lärmschutzwand bei der geplanten bzw. vorhandenen Bauhöhe in Abhängigkeit von der Höhenausbildung keinen Vollschutz für alle Geschosslagen.

Im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung für die einzelnen Gebäude im nördlichen Allgemeinen Wohngebiet WA 4 sollten bei einer Umnutzung in Wohnen, unabhängig vom einzuhaltenden Schalldämmmaß, die Fenster von Schlaf- und Kinderzimmern vorzugsweise zur der Pappelallee abgewandten Gebäudeseite orientiert sein. Falls diese Grundorientierung nicht möglich ist, sind schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder festverglaste Fenster für die entsprechenden Zimmer vorzusehen.

Bei den Gebäuden an der Schlegelstraße und an An der Einsiedelei werden dort wo der aktive Lärmschutz durch die vorhandene Mauer nicht ausreicht, vor allem in den Obergeschossen des Mannschaftsgebäudes, der ehemaligen Latrine und des Krankstalls, Pegelüberschreitungen von maximal 4 dB errechnet. Diese Gebäude liegen in

den Lärmpegelbereichen I und II. In den Lärmpegelbereichen I und II bestehen aufgrund der ohnehin herrschenden Standards bei der Dämmung der Außenbauteile aufgrund der Wärmeschutzverordnung keine zusätzlichen Anforderungen an den Immissionsschutz.

Weitere Lärmbelastungen können von Stellplatzanlagen und emittierenden Nutzungen (z. B. Gewerbegebieten) in benachbarten Quartieren ausgehen.

Für Stellplätze und Gemeinschaftsstellplatzanlagen, die den Wohnungen der Gebietsnutzer zugewiesen sind, bedarf es keiner Festsetzungen. Die unvermeidlichen Geräuschimmissionen sind hinzunehmen, weil im Grunde jeder Bewohner auch Mitverursacher ist. Die öffentlichen Stellplätze in der Kurt-von-Plettenberg-Straße werden aufgrund ihrer geringen Größe, vor allem aber der bei öffentlichen Verkehrsflächen andersartigen – im wesentlich großzügigeren – Berechnungs- und Beurteilungsmethodik nach RLS-90 keine Konflikte induzieren (vgl. Stellungnahme vom 22.05.2009 des Landesumweltamtes, RW 4.1 Immissionsschutz im Rahmen des vereinfachten Änderungsverfahrens).

Dahingegen sind Stellplätze, die gewerblichen oder sonstigen Anlagen, z.B. kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche oder sportliche (nach § 4 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO) zuzuordnen sind, als Teil der Anlage nach TA Lärm zu beurteilen. Hier sind in einem Allgemeinen Wohngebiet nach Ziff. 6.1, Satz 2 der TA Lärm Spitzenwerte nachts von max. 60 dB(A) zulässig, dies erfordert einen Abstand zwischen Stellplatz und schutzwürdigem Immissionsort von 28 m. Da für nahezu alle Baugebiete konkrete Planungen vorliegen, ist davon auszugehen, dass gewerbliche oder sonstige Anlagen, insbesondere Gaststätten, kulturelle Einrichtungen oder Beherbergungsbetriebe, nicht geplant sind. Werden dennoch derartige Einrichtungen beantragt, sind im Baugenehmigungsverfahren deren Stellplatzanlagen nach der TA Lärm zu beurteilen.

Nordöstlich des Allgemeinen Wohngebietes WA 4 befindet sich nördlich der Pappelallee im Geltungsbereich des B-Plan Nr. 42.3 „Kaserne Pappelallee / Fachhochschule“ ein Gewerbegebiet im Sinne des § 8 BauNVO. Der B-Plan Nr. 42.3 ist in seiner Fassung vom 17.01.2006 am 26.04.2006 in Kraft getreten. Im B-Plan ist festgesetzt, dass Lagerhäuser, Lagerplätze und das Wohnen wesentlich störende Gewerbebetriebe nicht zulässig sind. Es handelt sich somit um ein „eingeschränktes Gewerbegebiet“; ein Nutzungskonflikt zwischen Wohnen und Gewerbe kann damit ausgeschlossen werden. Das Baugebiet ist derzeit noch nicht entwickelt.

2.2.6 Nachrichtliche Übernahmen

Die Ruinenberg-Kaserne ist Denkmal gemäß § 2 Abs. 1 des Brandenburgischen Denkmalschutzgesetzes. Aus diesem Grund erfolgt gemäß § 9 Abs. 6 BauGB die nachrichtliche Übernahme des Denkmals mit seinen Bestandteilen (Mannschaftsgebäude, Stallgebäude, drei erhaltene Stallflügel, zwei Reithallen sowie Beschlagschmiede, Latrinhaus, Krankenstall und Umfassungsmauer) entsprechend der Denkmalliste des Landes Brandenburg, Stadt Potsdam, Teil C: Denkmale Stadt Potsdam, S. 24 (Stand 31.12.2005) in den Bebauungsplan.

2.2.7 Textliche Festsetzungen

Art und Maß der baulichen Nutzung

- 1. Im Allgemeinen Wohngebiet sind die gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen nicht störenden Handwerksbetriebe nicht zulässig, von den gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO allgemein zulässigen Anlagen für sportliche Zwecke sind nur gedeckte Anlagen zulässig. Auch die nach § 4 Abs. 3 Nr. 4 und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen sind nicht zulässig.**

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO).

Der Ausschluss von Handwerksbetrieben sowie von ungedeckten Anlagen für sportliche Zwecke ist in den Gesamtzusammenhang der Gebietsentwicklung zu stellen, da die Landeshauptstadt Potsdam innerhalb des Bornstedter Feldes diese Nutzung entweder in Mischgebieten oder in eingeschränkten Gewerbegebieten anstrebt. Gartenbaubetriebe, Tankstellen sowie ungedeckte Anlagen für sportliche Zwecke wären zusätzlich mit dem besonderen denkmalgeschützten Charakter der Ruinenberg-Kaserne nicht vereinbar und würden zudem die Wohnruhe im Quartier, insbesondere durch zusätzlichen Kfz-Verkehr, beeinträchtigen.

Ferner werden durch den Ausschluss von Tankstellen Belastungen durch die Anlage und den Betrieb, die bei Wohnnutzungen nicht auftreten, (erhöhtes Verkehrsaufkommen, Betankung, Lärm, Schadstoffe, Boden- und Grundwassergefährdung) vermieden. Damit ist auch eine erhöhte Beeinträchtigung von Natur und Landschaft ausgeschlossen. Gartenbaubetriebe sind unzulässig, da sie aufgrund ihrer meist flächenextensiven Nutzung nicht in

das städtebauliche Konzept eingebunden werden können und der Zielsetzung des flächensparenden Bauens widersprechen.

Gedekte sportliche Anlagen sind zulässig, da hier die sportlichen Aktivitäten in Innenräumen stattfinden und ggf. mit Anlagen für gesundheitliche Zwecke in Verbindung stehen (z. B. Fitnessstudios, Studios für Jazzgymnastik, Aerobic oder Wellness). Derartige Nutzungen können auch in den denkmalgeschützten Bestandsgebäuden etabliert werden.

- 2. Als zulässige Firsthöhe werden für jedes Bestandsgebäude die jeweiligen Bestandshöhen festgesetzt; diese dürfen ausnahmsweise jeweils um bis zu 1,0 m überschritten werden.**
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO)

Die Vorschrift dient einerseits dazu, Rücksicht auf den Umgebungsschutz der Baudenkmale zu nehmen und bietet andererseits der weiteren baulichen Entwicklung eine hinreichende Flexibilität.

- 3. Bei der Ermittlung der zulässigen Grundfläche darf im Allgemeinen Wohngebiet WA 1, mit Ausnahme des Allgemeinen Wohngebiets WA 1.8, durch die Flächen von Stellplätzen mit ihren Zufahrten, Wegen und Gebäude als Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, die festgesetzte Grundfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 0,6 überschritten werden.**
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO)

Das Allgemeine Wohngebiet WA 1 ist aufgrund der denkmalgeschützten Bausubstanz so geschnitten, dass es den nötigen Umgebungsschutz zu den Baudenkmalen wahrt. In Folge dessen sind städtebaulich und architektonisch qualitätvolle Lösungen nur durch eine differenzierte und kleinteilige Anordnung von Gebäuden, Nebenanlagen und Stellplätzen möglich, so dass ein gewisser planerischer Entfaltungsspielraum eingeräumt werden muss. Die damit verbundene Versiegelung würde eine höhere GRZ erfordern, als sie nach § 17 BauNVO im Allgemeinen Wohngebiet zulässig wäre. Aufgrund der Plankonzeption die dem ehemaligen Kasernengelände einen spezifischen baukulturellen Rang im Gesamtzusammenhang der Entwicklungsmaßnahme zuweist, ist die Überschreitung bis zu einer GRZ von 0,6 gerechtfertigt. In den damit zusätzlich zulässigen Grundflächen sind nur Wege, Stellplätze mit deren Zufahrten sowie Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO und Feuerwehraufstellflächen zulässig, die mit Ausnahme der Nebenanlagen gemäß textlicher Festsetzung in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen sind. Im Vergleich zum Bestand wird der Versiegelungsgrad trotz dieser Festsetzung verringert.

- 4. Bei der Ermittlung der zulässigen Grundfläche darf im Allgemeinen Wohngebiet WA 1.8 die festgesetzte Grundfläche durch die Flächen der Tiefgarage und von Stellplätzen mit ihren Zufahrten sowie von Wegen bis zu einer Grundflächenzahl von 0,7 überschritten werden.**
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO)

Das Allgemeine Wohngebiet WA 1.8 ist Standort der beiden Baudenkmale Mannschaftsgebäude und Stallgebäude, die einer Wiedernutzung zugeführt werden sollen. Da die historische Bausubstanz und die Rücksicht auf die umgebende Freiraumstruktur nur eine begrenzte Anzahl oberirdischer Stellplätze zulässt, werden die erforderlichen Stellplätze in einer Tiefgarage untergebracht. Die zulässige GR ist durch die überbauten Grundflächen der beiden Hauptbaukörper im Wesentlichen in Anspruch genommen. Die nach § 19 Abs. 4 BauNVO zulässige Überschreitung von 50 % der festgesetzten GR ist nicht hinreichend, um die Tiefgarage, die noch erforderlichen oberirdischen Stellplätze sowie die Zufahrten und Wege unterzubringen. Deshalb ist die o. g. Überschreitung städtebaulich vertretbar und erforderlich. Im Vergleich zum Bestand wird der Versiegelungsgrad trotz dieser Festsetzung verringert.

Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

- 5. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.1, WA 1.6, WA 1.7, WA 1.8, WA 2.1 (hier nur die ehemalige Beschlagschmiede), WA 2.3, WA 3 und WA 4 (hier nur der nordöstliche Stallflügel und die nördliche Reithalle) ist für bauliche Anlagen ein Vortreten von Terrassen bis zu einer Länge von jeweils 4,0 m und einer Tiefe bis zu 3,0 m sowie Balkonen und Freitreppen bis zu einer Länge von jeweils 3,5 m und einer Tiefe bis zu 2,0 m zu den Baulinien bzw. Baugrenzen zulässig. Die Gesamtbreite der Balkone und Freitreppen darf insgesamt 30 % der jeweiligen Gebäudelänge je Vollgeschoss nicht überschreiten.**
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO)

Das Erfordernis zu dieser Vorschrift ergibt sich aus dem erhaltenswerten – denkmalgeschützten – Gebäudebestand der Ruinenberg-Kaserne, bei dem in Abhängigkeit von der konkreten gebäudebezogenen Nutzung die o. g. Bauteile an noch zu bestimmenden Stellen als zusätzliche, über die Baulinie bzw. Baugrenze hinausragende Bauteile erforderlich werden können.

- 6. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1.8 ist ausnahmsweise für das südliche Gebäude (Mannschaftsgebäude) ein Vortreten von bauordnungsrechtlich erforderlichen Anbauten wie Freitreppen und Treppenhäusern bis zu einer jeweiligen Länge von 4,0 m und einer Tiefe bis zu 4,0 m zulässig.**
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO)

Das ehemals militärisch genutzte Mannschaftsgebäude wird einer zivilen Nutzung als Wohngebäude zugeführt. Um die Anforderungen an den Brandschutz zu erfüllen, kann es erforderlich werden, zusätzliche Fluchttreppenhäuser zu errichten, da die vorhandenen Treppenhäuser die Bildung der notwendigen Brandabschnitte nicht zulassen. Zulässig sind jedoch nur die zum Brandschutz zwingend erforderlichen Fluchttreppenhäuser.

- 7. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 4 ist zwischen den Punkten O2 und P1 die Errichtung einer 2,3 m hohen Mauer zulässig. Die Mauer muss an den Punkten O2 und P1 an die Lärmschutzwand in den Flächen mit den Umgrenzungen O1, O2, O3, O4, O5, O6, O1 sowie P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P1 anbinden. Diese Mauer gilt nicht als Einfriedung im Sinne der integrierten örtlichen Bauvorschrift Nr. 25.**

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 5 Satz 1 BauNVO)

Der nördliche Abschnitt der Umfassungsmauer der Ruinenberg-Kaserne im Bereich der Pappelallee ist im Zusammenhang mit dem Ausbau der Pappelallee abgerissen worden. Der Wiederaufbau der Mauer ist nicht zwingend, aus gestalterischen Gründen aber wünschenswert. Daher entspricht die Lage der festgesetzten Lärmschutzwand innerhalb der Flächen mit den Umgrenzungen O1, O2, O3, O4, O5, O6, O1 sowie P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P1 im Wesentlichen dem Verlauf der historischen Umfassungsmauer. Aufgrund der hallenartigen Kubatur der Reithalle hätte einerseits eine 2,3 m hohe Lärmschutzwand nur eingeschränkte Auswirkungen auf den Immissionsschutz für die Reithalle und andererseits aufgrund des geringen Abstandes zwischen Reithalle und Pappelallee Einschränkungen auf die Belichtung der Reithalle. Somit ist auf die – zwingende – Festsetzung einer Lärmschutzwand aus Sicht des Immissionsschutzes vor der Reithalle aus architektonisch-städtebaulichen Gründen verzichtet worden. Um jedoch die vollständige Errichtung der Umfassungsmauer nicht auszuschließen, ist diese auch zwischen den Punkten O2 und P1 zulässig.

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte, Stellplätze und Nebenanlagen

- 8. Die Flächen a und b sind mit einem Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit, einem Fahrrecht zu Gunsten der Anlieger der anliegenden Baugrundstücke sowie einem Leitungsrecht zu Gunsten der zuständigen Versorgungsträger zu belasten. Innerhalb der Fläche b, die insgesamt ein Querprofil von 7,0 m aufweist, darf die zu versiegelnde Fläche nur eine Profilbreite von 5,0 m einnehmen.**
- 9. Die Flächen c, d und e1 bis e8 sind mit einem Leitungsrecht zu Gunsten der zuständigen Versorgungsträger zu belasten.**
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Die mit einem Gehrecht und einem Fahrrecht zu belastenden Flächen gewährleisten einerseits die fußläufige Verbindung des Plangebiets mit dem nördlichen Bornstedter Feld und dienen andererseits der Erschließung der anliegenden Baugrundstücke. Die Ausweisung wird vorgenommen, da es erschließungstechnisch nicht notwendig ist, hier öffentliche Straßenverkehrsflächen auszuweisen. Die Begrenzung der Versiegelung der Fläche b erfolgt aus gestalterischen Gründen und dient dem Bodenschutz.

- 10. In den Allgemeinen Wohngebieten, mit Ausnahme der Allgemeinen Wohngebiete WA 2.2, WA 3 und WA 4, sind Stellplätze nur in den überbaubaren Grundstücksflächen sowie den mit „St“ bzw. „GSt“ und „TGA“ gekennzeichneten Flächen zulässig.**
In den Allgemeinen Wohngebieten, mit Ausnahme der Allgemeinen Wohngebiete WA 2.2, WA 3 und WA 4, sind Gebäude als Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO nur in den überbaubaren Grundstücksflächen sowie den festgesetzten Flächen N1 – N6 zulässig. Garagen und Carports sind nicht zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 6, § 14 Abs. 1 und § 23 Abs. 5 BauNVO)

Das Plangebiet wird im Wesentlichen durch die historische Gesamtanlage der Ruinenberg-Kaserne bestimmt. In dem städtebaulich sensiblen Bereich sollen neben den erhaltenswerten, denkmalgeschützten Bestandsgebäuden, Nebenanlagen und Stellplätzen auf den festgesetzten Flächen keine zusätzlichen baulichen Anlagen entstehen, die das Gesamtbild stören könnten. Aus diesem Grund sind Stellplätze und Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO nur in den überbaubaren Grundstücksflächen und den festgesetzten Flächen zulässig. Garagen und Carports sind im Plangebiet nicht zulässig.

- 11. Die Gemeinschaftsstellplatzanlage GSt 1 ist den Baugrundstücken im Allgemeinen Wohngebiet WA**

1.1 und die Gemeinschaftsstellplatzanlage GSt 2 dem Allgemeinen Wohngebiet WA 1.7 zugeordnet.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB)

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 sind zwei Gemeinschaftsstellplatzanlagen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB vorgesehen, die vollumfänglich dem privaten Stellplatznachweis dienen und den gegenüberliegenden Baugrundstücken im Allgemeinen Wohngebiet WA 1.1 sowie dem Allgemeinen Wohngebiet WA 1.7 zugeordnet sind. Diese Zuordnung ist erforderlich, da bei den betreffenden Baugrundstücken der Nachweis der notwendigen Stellplätze aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht auf den Grundstücken geführt werden kann.

Immissionsschutz

- 12. Im Lärmpegelbereich VI müssen die Außenbauteile einschließlich der Fenster an der Fassade von Aufenthaltsräumen in Wohnungen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 50 dB sowie an der Fassade von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 45 dB aufweisen.**
Im Lärmpegelbereich V müssen die Außenbauteile einschließlich der Fenster an der Fassade von Aufenthaltsräumen in Wohnungen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 45 dB sowie an der Fassade von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 40 dB aufweisen.
Im Lärmpegelbereich IV müssen die Außenbauteile einschließlich der Fenster an der Fassade von Aufenthaltsräumen in Wohnungen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 40 dB sowie an der Fassade von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 35 dB aufweisen.
Im Lärmpegelbereich III müssen die Außenbauteile einschließlich der Fenster an der Fassade von Aufenthaltsräumen in Wohnungen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 35 dB sowie an der Fassade von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 30 dB aufweisen.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
- 13. Auf den Flächen mit den Umgrenzungen O1, O2, O3, O4, O5, O6, O1 sowie P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P1 ist eine 2,3 m hohe Lärmschutzwand (gemessen über der nächstgelegenen festgesetzten Höhe der Fahrhahnoberkante der Pappelallee) entlang der Straßenbegrenzungslinie der Pappelallee zu errichten und im Bereich der Flächenabschnitte, die die Punkte O3/O4 sowie P1/P8 umfassen, an die Gebäude anzuschließen. Bei gleichwertigen Maßnahmen an der Fassade (z.B. Einbau festverglasteter, zur Pappelallee ausgerichteter Fenster in schutzbedürftigen Räume i.S.d. DIN 4109) kann auf die Lärmschutzwand verzichtet werden.**
(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
- 14. Die zum Lüften zu öffnenden Fenster schutzbedürftiger Räume i.S.d. DIN 4109 in den Lärmpegelbereichen III – VI sind auf die dem Innenhof zugewandten Seiten auszurichten. Dies gilt nicht zwingend für schutzbedürftige Räume in den rechtwinklig zur Pappelallee stehenden Gebäudeteilen des Allgemeinen Wohngebietes WA 4, die über mindestens ein weiteres zum Lüften zu öffnendes, zum Innenhof gerichtetes, Fenster verfügen.**
(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
- 15. In Schlaf- und Kinderzimmern, deren zum Lüften zu öffnende Fenster im Bereich von Nachtbeurteilungspegeln über 50 dB(A) liegen und die über kein zweites zum Lüften zu öffnendes Fenster auf der der Pappelallee abgewandten Seite des selben Raumes verfügen, sind schallgedämmten Lüftungseinrichtungen vorzusehen.**
(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
- 16. Die den Innenhof des nördlichen Stallgevierts umgebende Bebauung (nordwestlicher Stallflügel mit Anbau an die nördliche Reithalle) ist zeitlich vor der Neubebauung im Innenbereich zu realisieren, es**

sei denn, statt der den Innenhof des nördlichen Stallgevierts umgebenden Bebauung ist die Lärmschutzwand in der Fläche mit der Umgrenzung O1, O2, O3, O4, O5, O6, O1 hergestellt.

(§ 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB)

- 17. Ausnahmsweise kann eine Unterschreitung der festgesetzten Schalldämmmaße zugelassen werden, wenn im Baugenehmigungsverfahren ein geringerer Außenlärmpegel nachgewiesen wird, als im Bebauungsplan angenommen oder durch andere gleichwertige Maßnahmen die Anforderungen an den Immissionsschutz erfüllt werden.**

(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Die Prognose der Lärmimmissionen der die Ruinenberg-Kaserne umgebenden Straßen sind für ausgewählte Punkte der Bebauung in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 – WA 4 berechnet worden (vgl. Kap. 2.2.5).

Die Verkehrsimmissionen der Pappelallee sind für drei Höhen berechnet worden: 2,80 m, 6,30 m und 9,60 m. Die Verkehrsimmissionen führen in den der Pappelallee zugewandten Freibereichen und den der Pappelallee zugewandten nördlichen, östlichen und westlichen Gebäudeteilen im Allgemeinen Wohngebiet WA 4 zu Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 um bis zu 15,8 dB am Tag und 17,3 dB in der Nacht (vgl. zu den Beurteilungspegel im Einzelnen die Tabelle im Anhang). Aufgrund der geplanten U-förmigen Bebauung liegt der nach Süden ausgerichtete Blockinnenbereich im Lärmpegelbereich I mit Beurteilungspegeln bis zu 55 dB(A) tags; aufgrund der geringeren Bauhöhen der Anbauten östlich und westlich der Reithalle wird in einer Höhe von 9,60 m punktuell der Lärmpegelbereich III mit bis zu 65 dB(A) tags erreicht. Die hohen Überschreitungen resultieren auch aus der Berücksichtigung der Lichtsignalanlage der Kreuzung Pappelallee / Georg-Hermann-Allee unmittelbar nordöstlich des Bestandsstallflügels; nach der RLS-90 sind hier Zuschläge in die Prognose einzurechnen.

Die schalltechnischen Orientierungswerte nach DIN 18005 stellen keine Grenzwerte dar und sind somit der Abwägung zugänglich (§§ 1 Abs. 6 und 7, 2 Abs. 3 BauGB); dabei ist die städtebauliche Einzelsituation zu berücksichtigen.

Die Pappelallee ist eine Bestandsstraße, an die südlich das Allgemeine Wohngebiet WA 4 der denkmalgeschützten Ruinenberg-Kaserne angrenzt. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 4 stehen in einer Entfernung von ca. 3,5 – 5 m der nordöstliche Stallflügel und die nördliche Reithalle, die wiederum Einzeldenkmale sind. Städtebauliches Ziel für die Ruinenberg-Kaserne ist eine denkmalgerechte Umnutzung der Bestandsgebäude durch Wohnen und Büro-/Dienstleistungen im Rahmen eines Allgemeinen Wohngebietes nach § 4 BauNVO und die Öffnung der Ruinenberg-Kaserne und ihre Integration in den neuen Stadtteil Bornstedter Feld. Weiteres Ziel ist die Wiederherstellung des historischen Stallkarrees, d. h. die Wiedererrichtung des abgerissenen, von der NVA errichteten nordwestlichen Stallflügels. Hieraus begründet sich das nahe Heranrücken der diesbezüglichen überbaubaren Grundstücksfläche an die Pappelallee. Somit entsteht ein planerischer Konflikt zwischen den Lärmimmissionen der Pappelallee und der heranrückenden Wohnbebauung, der im Rahmen der Bauleitplanung zu lösen ist. Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind den passiven vorzuziehen.

Die festgesetzte 2,30 m hohe Lärmschutzwand entlang der Pappelallee, die auch in Form der historischen Umfassungsmauer ausgebildet werden kann, senkt die Immissionen im nördlichen Bereich des Allgemeinen Wohngebietes WA 4 in Abhängigkeit zur (Geschoss-)Höhe sowie für den Freiraum um mehr als 5 dB. Jedoch gewährleistet die Lärmschutzwand bei der geplanten bzw. vorhandenen Bauhöhe keinen Vollschutz für alle Höhenlagen. Somit sind weitere passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Demzufolge sind für die betroffenen Fassadenabschnitte der Bebauung, unter Berücksichtigung der festgesetzten 2,30 m hohen Lärmschutzwand, entsprechend der Einstufung in die Lärmpegelbereiche der DIN 4109, Abschnitt 5 (Schutz gegen Außenlärm; Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen) die entsprechenden bewerteten resultierenden Schalldämmmaße einzuhalten. Die Schallschutzanforderungen bis Lärmpegelbereich III werden heute bei bauüblichen Wohngebäudeausführungen allein aufgrund der Anforderungen durch die aktuelle Wärmeschutzverordnung erfüllt.

Im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung für die einzelnen Gebäude im nördlichen Allgemeinen Wohngebiet WA 4 sollten bei einer Umnutzung in Wohnen, unabhängig vom einzuhaltenden Schalldämmmaß, die Fenster von Schlaf- und Kinderzimmern vorzugsweise zur der Pappelallee abgewandten Gebäudeseite orientiert sein. Falls diese Grundorientierung nicht möglich ist, sind schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder festverglaste Fenster für die entsprechenden Zimmer vorzusehen.

Da die Nachtpegel insbesondere an den der Pappelallee zugewandten Nordfassaden, aber auch in den nördlichen Abschnitten der Ostfassade des Bestandsstallflügels und der Westseite des Neubaupotentials für den nordwestlichen Stallflügel (vgl. Nebenzeichnung 4), höher als 50 dB liegen, sind hier lärmunempfindliche Funktionen (Küche, Bad, Flur u. a.) vorzusehen. Sollte dies nicht umsetzbar sein (z. B. aus Gründen des Denkmalschutzes), sind schallgedämmte Lüftungseinrichtungen einzubauen.

Um die Innenbereiche des nördlichen Stallgevierts vor Lärmimmissionen zu schützen, ist festgesetzt, dass vor der Bebauung der Innenbereiche das Stallgeviert mit dem nordwestlichen Stallflügel zu komplettieren ist. Diese geschlossene Bebauung verhindert das Eindringen von Lärmimmissionen in den Innenbereich. Alternativ ist auch die Bebauung der Innenbereiche zulässig, wenn nur, jedoch zwingend, die Lärmschutzwand errichtet ist. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Lärmschutzwand allein nicht einen gleichwertigen Lärmschutz wie die Bebauung des nordwestlichen Stallflügels gewährleisten kann. In diesem Fall können somit zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude erforderlich werden, die im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen sind.

Die festgesetzten Maßnahmen zum Immissionsschutz erlauben die Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Sie sind vertretbar, da die Festsetzungen zum B-Plan Nr. 65 die Errichtung von Räumen schutzbedürftiger Aufenthaltsräumen und der Freiflächen von der Pappelallee nach Süden in den Innenbereich, der im Lärmpegelbereich I liegt, zulässt.

Eine Richtgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Pappelallee würde die Beurteilungspegel um 2,5 dB mindern. Die Einrichtung einer Tempo 30-Zone ist jedoch nicht Inhalt der Bauleitplanung. Die Einrichtung einer Tempo 30-Zone vor dem Allgemeinen Wohngebiet WA 4 ist aber aufgrund der nördlich des Allgemeinen Wohngebietes WA 4 geplanten 2. Grundschule im Bornstedter Feld mit Hort Bestandteil der Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes der Stadt Potsdam sowie des Lärmaktionsplanes der Landeshauptstadt Potsdam.

In den Obergeschossen des Mannschaftsgebäudes, der ehemaligen Latrine und des Krankenstalls, wo der aktive Lärmschutz zur An der Einsiedelei bzw. zur Schlegelstraße durch die vorhandene Mauer nicht ausreicht, werden mit Pegelüberschreitungen von maximal 4 dB die zulässigen Toleranzen eingehalten. Diese Gebäude liegen in den Lärmpegelbereichen I und II. In diesen bestehen aufgrund der herrschenden Standards bei der Dämmung der Außenbauteile aufgrund der Wärmeschutzverordnung keine zusätzlichen Anforderungen an den Immissionsschutz.

Die Festsetzungen zum Immissionsschutz basieren auf einer Prognose des Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs für das Jahr 2015 mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 5 % tags und 3 % nachts sowie einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Da z. B. die Reduzierung der Richtgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h die Beurteilungsgrundlage zur Festsetzung der Lärmpegelbereich verändern würde (Minderung der Beurteilungspegel um ca. 2,5 dB), lässt die Öffnungsklausel der textlichen Festsetzung Nr. 17 eine ausnahmsweise Unterschreitung der festgesetzten Schalldämmmaße zu, wenn im Baugenehmigungsverfahren – gutachterlich – ein geringerer Außenlärmpegel nachgewiesen wird, als im Bebauungsplan angenommen oder durch andere gleichwertige Maßnahmen die Anforderungen an den Immissionsschutz erfüllt werden.

Integrierte örtliche Bauvorschriften

- 25. Einfriedungen sind nur bis zu einer maximalen Höhe von 1,4 m zulässig; Einfriedungen dürfen nicht straßenseitig errichtet werden. Ausgenommen von dieser örtlichen Bauvorschrift ist die Umfassungsmauer der Ruinenberg-Kaserne.**
(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 81 Abs. 1 Nr. 1 und 10 Nr. 1 BbgBO)
- 26. Zur Wahrung der erhaltenswerten baulichen Eigenart der ehemaligen Ruinenberg-Kaserne werden statt der erforderlichen Abstandsflächen gemäß § 6 BbgBO solche mit geringerer Tiefe festgesetzt. Es gelten die durch Baulinien im Verlauf der erhaltenswerten – denkmalgeschützten – Bestandsgebäude festgesetzten Gebäudeabstände, die Bestandteil der vorhandenen besonderen städtebaulichen Gestaltung der Ruinenberg-Kaserne sind.**
(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 81 Abs. 2 und 10 Nr. 1 BbgBO)
- 27. Müllstandorte sind einzuhausen.**
(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 81 Abs. 1 und 10 Nr. 1 BbgBO)

Die Ruinenberg-Kaserne sowie der überwiegende Anteil der historischen Bestandsgebäude sind Denkmale gemäß den Vorschriften des Brandenburgischen Denkmalschutzgesetzes. Um den erhaltenswerten baulichen Charakter der ehemaligen Ruinenberg-Kaserne zu wahren, gelten Gestaltfestsetzungen, die diesen städtebaulichen Ansatz unterstreichen. Dies betrifft insbesondere die Gestaltung der Freianlagen, in dem die zum öffentlichen Straßenraum ausgerichteten Gärten nicht mit Hecken eingefasst werden dürfen und Müllstandorte einzuhausen sind. Dies gewährleistet, unterstützt durch die Festsetzungen zur Zulässigkeit von Stellplätzen und Nebenanlagen nach § 14 BauNVO, eine einheitliche geordnete Gestaltung der Außenanlagen.

Die textliche Festsetzung Nr. 24 regelt, dass die durch Baulinien festgesetzten Gebäudeabstände gelten. Hierbei kann es zu Unterschreitungen der nach § 6 BbgBO zulässigen Abstandsflächen kommen, die sich aus der Stellung der denkmalgeschützten Bestandsgebäude ergeben. Da dieser Gebäudebestand zu erhalten ist, ist hier die Unterschreitung der Abstandsflächen zulässig.

Auf Gestaltfestsetzungen als Vorgaben z. B. zur Dachneigung, Fassadengestaltung oder denkmalbereichstypischer Architekturelemente ist bewusst verzichtet worden, da eine Form der Denkmalpflege auch ist, eine Architektursprache zuzulassen, die sich gänzlich vom Denkmal abhebt, um eine eindeutige Unterscheidung zwischen Alt und Neu zu ermöglichen.

C UMWELTBERICHT

1. Allgemeinverständliche Zusammenfassung – Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes

Das Bornstedter Feld diente ab Mitte des 18. Jahrhunderts der militärischen Nutzung und war somit bis zur Auflösung der Nationalen Volksarmee der DDR (NVA) und bis zum Abzug der GUS-Streitkräfte 1994 für eine zivile Entwicklung weitgehend unzugänglich. Die Landeshauptstadt Potsdam verfolgt mit der Konversion von einer ehemaligen militärischen zur zivilen Nutzung das Ziel, das Bornstedter Feld im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zu einem neuen Wohn- und Arbeitsstandort zu entwickeln.

Die ehemalige Ruinenberg-Kaserne wird durch die städtebauliche Komposition der Gesamtanlage sowie die architektonische Qualität der einzelnen Baudenkmale bestimmt; sie ist allseitig von der Umfassungsmauer, mit Ausnahme an der Pappelallee, umschlossen. Zu den erhaltenen Baudenkmalen im Plangebiet zählen das Mannschaftsgebäude im Süden, das sich unmittelbar nördlich anschließende ehemalige Stallgebäude und die drei erhaltenen Stallflügel mit den beiden Reithallen, die noch das charakteristische Geviert erkennen lassen sowie der ehemalige Krankenstall, die ehemalige Latrine und die ehemalige Beschlagschmiede. Weiterhin befinden sich als historische Bestandsgebäude auf der östlichen Seite des Geländes das Wohnhaus für Verheiratete, und sowie westlich das Offizierskasino.

Entwicklungsziel für die Ruinenberg-Kaserne ist die Öffnung des ehemaligen Kasernenareals und deren Integration in den neuen Stadtteil Bornstedter Feld, gefördert durch die Mischung unterschiedlicher privater Nutzungen. Angestrebt wird eine denkmalgerechte Umnutzung der Bestandsgebäude durch Wohnen und Büro-/Dienstleistungen, wobei sich insbesondere die Reithallen gut für eine Mischung aus Wohnen und Arbeiten eignen würden. Im Innenhof des Stallgevierts sowie an den Rändern sind bauliche Ergänzungen vorgesehen.

Das städtebauliche Konzept für die Ruinenberg-Kaserne verbindet den Erhalt der historisch wertvollen Bebauung und den prägenden Freiraumstrukturen mit einer das historische Raumgefüge würdigenden Neubebauung. Neubauten in den Randbereichen sind als Solitäre in den Freiraum gesetzt. Innerhalb des Stallgevierts nehmen Neu- bzw. Ergänzungsbauten die strenge Orthogonalität auf.

Im Rahmen der Neuentwicklung sind die markanten und schlichten Strukturelemente des Freiraums – Baumreihen und locker gestellte Baumgruppen – zu sichern und zu stärken, die wertvollen Altbäume zu erhalten und die historischen Baumreihen zu ergänzen. Der Charakter der befestigten Flächen ist durch die Wiederverwendung von historischem Pflastermaterial zu erhalten, wobei die Kombination mit modernen Materialien möglich ist.

Unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der ursprünglichen Flächenbeanspruchung kann durch die Neustrukturierung der Freiflächen eine Reduzierung des Versiegelungsgrades erreicht werden. Während vor der planerischen Neustrukturierung ca. 56.000 qm Fläche vollversiegelt und ca. 15.850 qm teilversiegelt waren, führt die Umsetzung der Planung zu einer Reduzierung der vollversiegelten Fläche auf rund 40.300 qm und einer Verringerung der teilversiegelten Flächen um ca. 500 qm. Der überwiegende Teil der vorgesehenen Ergänzungsbauten und dessen Erschließungsflächen werden auf ehemals versiegelten oder hoch verdichteten Flächen hergestellt. Im Ergebnis reduziert sich rechnerisch die Vollversiegelung um mehr als 16.000 qm und wird als zusätzliche Vegetationsfläche gewonnen.

Zum Zeitpunkt der Kartierungen der Fledermäuse und der Avifauna war die Sanierung für einen Großteil der vorhandenen Gebäude sowie die Anlage von Straßen, Gärten und anderen Flächen bereits weitestgehend abgeschlossen und an den noch nicht vollständig sanierten Gebäudebereichen in vollem Gange. Durch vorhergehende Untersuchungen festgestellte oder vermutete Fledermausquartiere konnten nicht (mehr) bestätigt werden. Die einst auferlegten Fledermausflachkästen konnten nicht mehr vorgefunden werden. Die Ermittlung der Verbotstatbestände bezieht sich ausschließlich auf die zum aktuellen Zeitpunkt im Rahmen der Kartierung – noch – festgestellten Vorkommen.

Im Rahmen der aktuellen Untersuchung konnten im Untersuchungsgebiet insgesamt fünf Fledermausarten nachgewiesen werden. Es handelte sich dabei überwiegend um Arten, die an Gebäuden Quartier beziehen. Es konnte jedoch kein Quartier vorgefunden werden. Ein Jagdschwerpunkt wurde im Süden des Gebietes festgestellt.

Insgesamt konnten außerdem 14 Vogelarten mit 30 Revieren dokumentiert werden. Die Niststätten befanden sich überwiegend in Gehölzbereichen außerhalb der Baufelder sowie an bereits sanierten Gebäuden. Lediglich eine Niststätte des Hausrotschwanzes befand sich im aktuellen Baubereich.

Im Ergebnis der im vorliegenden Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag angestellten Betrachtungen ist daher zu konstatieren, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG nicht vorliegen. Aufgrund

von Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen können die Verbotstatbestände vermieden werden (vgl. Natur & Text in Brandenburg GmbH, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“, Januar 2011).

Bei den Maßnahmen handelt es sich zum einen um den Erhalt vorhandener und genutzter Baum- und Strauchstrukturen (Maßnahme V1) sowie die Schaffung von Ersatzniststätten für den Hausrotschwanz (Maßnahme CEF1). Für letzteren sollen am betroffenen Gebäude zwei Nischenbrütersteine an bzw. in die Fassade eingebracht werden.

2. Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen und -planungen

2.1 Rechtsgrundlagen

Die für den Bebauungsplan anzuwendenden Grundlagen sind:

- Baugesetzbuch
- Brandenburgisches Naturschutzgesetz (BbgNatSchG) und Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)
- Bundes-Bodenschutzgesetz
- Potsdamer Baumschutzverordnung (PBaumSchVO)
- DIN 18005 Schallschutz im Städtebau unter Berücksichtigung der TA Lärm
- Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)
- Flächennutzungsplan Potsdam (Entwurf 09.02.2011)
- Landschaftsplan Potsdam (Entwurf 09.02.2011)

2.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Potsdam befindet sich derzeit in der Neuaufstellung. Der Entwurf (Stand 09.02.2011) weist für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 65 Wohnbauflächen W 1 (GFZ 0,8 – 1,6) aus.

2.3 Landschaftsplan

Auch der Landschaftsplan befindet sich in der Neuaufstellung. Im Landschaftsplan-Entwurf (Stand 09.02.2011) ist die Ruinenberg-Kaserne als Baufläche mit hohem Grünanteil in Planung dargestellt; der Erhalt von Bau- und Vegetationsstrukturen soll nach historischem Vorbild erfolgen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 65 liegt im Teilraum Nr. 23 „Bornstedter Feld“, für das gemäß Zielkonzept folgende Prägung / Entwicklung vorgesehen ist: *Durch einen zentralen Park gegliederte und mit den angrenzenden Landschaftsräumen verbundene Konversionsflächen mit anspruchsvoll gestalteten und angemessen dimensionierten, stark durchgrüntem Baustrukturen.*

2.4 Geschützter Baumbestand und Wald nach Landeswaldgesetz

Im Plangebiet befindet sich kein Wald im Sinne des Landeswaldgesetzes.

Der im Plangebiet vorkommende nach Potsdamer Baumschutzverordnung (PBaumSchVO) geschützte Baumbestand wurde aufgenommen.

2.5 Geschützte Biotope

Im Plangebiet befinden sich keine nach § 30 BNatSchG und nach § 32 BbgNatSchG geschützten Biotope.

2.6 Flora Fauna Habitat- und NATURA-2000-Gebiete

Im Plangebiet befinden sich keine Fauna-Flora-Habitat- und keine NATURA-2000 Gebiete.

2.7 Weitere Schutzgebiete

Weitere Schutzgebiete gibt es nicht im Plangebiet.

2.8 Altlasten

Auf dem Gelände der Ruinenberg-Kaserne wurden 1994 im Rahmen der Untersuchungen auf Kontaminationen und einer Gefährdungsabschätzung insgesamt fünf Altlastenverdachtsflächen (Tankstellenbereich mit unterirdischen Kraftstofftanks, Kfz-Reparaturhalle in der nördlichen Reithalle, Kohlelagerplatz, Panzerrampe, Kfz-Reparaturrampe in der mittlerweile abgerissenen Halle im südlichen Stallgeviert) ausgewiesen. Im Zuge der städtebaulichen Entwicklung erfolgte im Herbst 2003 der Rückbau von nicht erhaltungswürdigen Gebäuden und den ehemaligen technischen Einrichtungen sowie eine erneute Analytik auf standortspezifische Parameter in den fünf ausgewiesenen Altlastenverdachtsflächen.

Der angetroffene belastete Boden wurde ausgehoben und mit den anfallenden Abbruchmaterialien ordnungsgemäß entsorgt. Nach dem Rückbau der unterirdischen Baulichkeiten (u. a. Regenwasser- und Feuerlöschbecken, Tankanlagen, Heizungs- und Leitungskanäle und Fundamente) erfolgte die Wiederverfüllung der entstandenen Gruben. Als Verfüllmaterial wurde wiedereinbaufähiger Boden der Belastungsklasse Z0 nach LAGA verwendet.

Aufgrund der durchgeführten Maßnahmen im Herbst 2003 und der behördlichen Bescheinigung wird der Standort Ruinenberg-Kaserne nunmehr im Altlasten-/ Altlastenverdachtsflächenkataster der Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Umwelt und Natur, als für die sensible Nutzung geeigneter sanierter Altstandort geführt.

Für die vorgesehenen Folgenutzungen sind daher keine Gefährdungen zu erwarten.

3. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter

3.1 Schutzgut Boden

Die Böden lassen sich in ihrer Entstehungszeit dem Quartär zuordnen. Im Untersuchungsgebiet bilden Feinsande und Geschiebemergel die anstehenden Sedimente. Die oberflächennahen Schichten sind anthropogen durch Aufschüttungen mit Bauschutt, Sanden und Lehm überformt.

Die Freiflächen waren mit Ausnahme der Randbereiche historisch und nutzungsbedingt größtenteils versiegelt, insbesondere das Stallgeviert und der ehemalige Exerzierplatz zwischen Mannschafts- und südlichem Stallgebäude. Zusammenhängende Vegetationsflächen befinden sich lediglich entlang der Umfassungsmauer. Die großflächige Versiegelung prägte darüber hinaus den Freiraumcharakter.

Der Anteil an gestalterisch hochwertigen, wieder verwendbaren Pflastermaterialien aus Naturstein beträgt ca. 25 % der befestigten Flächen. Im Wesentlichen wurde Mosaikpflaster für Fußwege, Kleinsteinpflaster für untergeordnete Fahrbereiche, Großsteinpflaster für die stark genutzten Haupteinfahrungen verwendet.

Der Versiegelungsgrad innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 65 mit einer Gesamtgröße von rund 90.600 qm beträgt für die voll- und teilversiegelten Flächen im Bestand ca. 70 %.

Das Grundwasser weist einen Flurabstand von ca. 10 m auf. Die Fließrichtung ist in südöstlicher Richtung.

Unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der ursprünglichen Flächenbeanspruchung kann durch die Neustrukturierung der Freiflächen eine Reduzierung des Versiegelungsgrades erreicht werden. Während vor der planerischen Neustrukturierung ca. 56.000 qm Fläche vollversiegelt und ca. 15.850 qm teilversiegelt sind, führt die Umsetzung der Planung dazu führen, dass sich die vollversiegelte Fläche auf rund 49.300 qm reduziert und die teilversiegelten Flächen sich um ca. 500 qm verringern. Der überwiegende Teil der vorgesehenen Ergänzungsbauten und dessen Erschließungsflächen werden auf ehemals versiegelten oder hoch verdichteten Flächen hergestellt. Im Ergebnis reduziert sich rechnerisch die Vollversiegelung um mehr als 16.000 qm und steht als zusätzliche Vegetationsfläche zur Verfügung. Damit verbessert sich die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes bezogen auf den Boden- und Wasserhaushalt.

3.2 Schutzgut Wasser

Das anfallende Niederschlagswasser ist gemäß § 54 Abs. 4 Brandenburgisches Wassergesetz vor Ort zu versickern. Im Bereich der Ruinenberg-Kaserne ist das anfallende Niederschlagswasser der Neubauflächen vor Ort zu versickern und dem Wasserhaushalt wieder zuzuführen. Die Bestandsgebäude sowie die Erschließungsstraßen sind bzw. werden an die Regenkanalisation angeschlossen.

Die Festsetzung, die Flächen für Wege, Stellplätze, Zufahrten etc. nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen, trägt wesentlich zum Erhalt der Funktionsfähigkeit des Wasserhaushaltes (Grundwasserneubildung) bei.

Zudem erhöht sich mit der Reduzierung des Versiegelungsgrades im Geltungsbereich um 1,61 ha wesentlich der Anteil der Freiflächen, auf denen das anfallende Niederschlagswasser ebenfalls vor Ort versickern kann.

3.3 Schutzgut Klima und Lufthygiene

Der betreffende Landschaftsraum liegt im Einflussgebiet des Binnenklimas und ist klimatisch der Außenstadtrandlage zuzuordnen. Diese sorgt für die Kalt- und Frischluftproduktion, daher ist dieser Bereich des Potsdamer Stadtgebiets als Zone mit geringer lufthygienischer Belastung einzustufen.

In ihrer Funktion als Sauerstoffproduzenten und Staubfilter sind die Laubbäume von großer Bedeutung, insbesondere leisten die alten Bäume mit großem Kronenvolumen einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung der Lufthygiene.

Die Umsetzung des Bebauungsplanes trägt wesentlich zur Verbesserung der mikroklimatischen Bedingungen im Geltungsbereich durch die Erhöhung des Freiflächenanteils insgesamt und die festgesetzten Baum- und Heckenpflanzungen bei. Durch die Nutzungsausweisung eines Allgemeinen Wohngebiets lassen sich zudem immissionschutzrechtlich relevante Belastungen ausschließen.

3.4 Schutzgut Tiere und Pflanzen

3.4.1 Schutzgut Pflanzen

Biotop

Mit der Reduzierung des Versiegelungsgrades im Geltungsbereich erfolgt kein zusätzlicher Eingriff in den Biotopbestand. Die vorhandenen Vegetationsflächen werden sich jedoch in ihrer Gestaltung – abgesehen vom Altbaumbestand – grundlegend verändern. Mit der Nutzung des Areals für Wohnen und wohnverträglichen Büro- und Dienstleistungen werden sie sich zu Wiesen- und Rasenflächen mit parkartigem Charakter entwickeln. Zudem entstehen langfristig, verbunden mit der Wohnnutzung, in der Regel strukturreiche Hausgärten und Gemeinschaftsgrünflächen. Mit der Reduzierung des Versiegelungsgrades erhöhen sich die Vegetationsflächen und insgesamt die Wertigkeit in Bezug auf das Schutzgut Biotop.

Im gesamten Kasernenareal sind insgesamt drei verschiedene Biotoptypen differenziert worden. Die Kartierung wurde 1995 durchgeführt.

- Biotoptyp Nr. 10122 „städtische Ruderalfluren“ im Südwesten der Ruinenberg-Kaserne
- Biotoptyp Nr. 05132 „aufgelassenes Grasland frischer Standorte“ im südlichen und östlichen Randbereich sowie zwischen südlichem Stallgebäude und Reithalle
- Biotoptyp Nr. 05142 „Saumgesellschaft frischer, nährstoffreicher Standorte“ kleinflächig im Böschungsbereich der Umfassungsmauer, westlich des Wirtschaftsgebäudes

Für die drei Biotoptypen besteht weder eine Gefährdung noch sind sie unter Schutz gestellt. Sie weisen eine geringe bis mittlere Wertigkeit auf. Innerhalb des Geltungsbereiches dominiert der Biotoptyp Nr. 10122.

Die Flächen weisen heute anteilig Gehölzaufwuchs mit Birke, Robinie und Spitzahorn auf. Ein Schutzstatus gemäß der Potsdamer Baumschutzverordnung liegt nicht vor.

Baumbestand

Für den Geltungsbereich ist der Altbaumbestand, hinsichtlich seiner raumbildenden und -prägenden Wirkung von besonderer Bedeutung. Er weist eine heterogene Zusammensetzung auf, wobei jedoch Nadelgehölze die Ausnahme bilden. Die vorherrschenden Arten im Innenbereich sind: Rosskastanie (Reihe zwischen Mannschaftsgebäude und südlichem Stall, historisch), Kirsche (an der nordwestlichen Ruine, Pflanzungen jüngerer Datums, schlechter Zustand), Winterlinde, Robinie, Flatterulme, Gemeine Eberesche, Bergahorn. Hinzu kommen einzelne Eichen und Buchen. Diese Artenzusammensetzung ist nicht ungewöhnlich, da diese Arten zu damaliger Zeit breite Verwendung fanden.

Anhand der Altbäume ist die ursprüngliche, formal strenge Gestaltungsabsicht innerhalb des Kasernengeländes noch erkennbar, jedoch durch starke Lücken, planlose Nachpflanzungen jüngerer Datums und Selbstaussaat z. T. nicht mehr klar ablesbar.

Im Kasernenareal befinden sich insgesamt ca. 360 Bäume, von denen sich 150 Bäume innerhalb der Kaserne, ausnahmslos außerhalb des ehemals vollversiegelten Stallgevierts befinden; dabei ist eine Konzentration im Nord-

westen festzustellen. Die Bäume unterliegen der Potsdamer Baumschutzverordnung. Die Kartierung der Einzelbäume im Geltungsbereich erfolgte 1995 und wurde 2003 aktualisiert; der Baumbestand ist entsprechend in einer Baumkartierung dokumentiert.

Die Baumarten mit härterem Holz, wie z. B. Eichen und Buchen, sind in einem wesentlich besseren Zustand als empfindlichere Baumarten wie Linden oder Rosskastanien. Die Ulmen im hier vorgefundenen Alter sind z. T. aufgrund der so genannten Ulmenkrankheit als Rarität zu bezeichnen.

Aus der Entstehungszeit der Kaserne sind noch ca. 10 Exemplare erhalten, darüber hinaus können wahrscheinlich auch die Rosskastanien, bis auf zwei Ausnahmen, im Hof nördlich des Mannschaftsgebäudes, obwohl jüngeren Datums, der Entstehungszeit der Kaserne zugeordnet werden. Die geschlossen wirkende Reihe aus Rosskastanien zwischen dem Mannschaftsgebäude und dem südlichen Stallgebäude stellt ein prägendes Element dar.

Die bestehende Kastanienreihe nördlich des Mannschaftsgebäudes sowie weitere prägende Einzelbäume werden im Bebauungsplan durch Bindung für den Erhalt von Bäumen sowie deren Vervollständigung durch ein Pflanzgebot gesichert.

Im Weiteren unterliegen die geschützten Bäume im Bestand (Stammumfang ab 30 cm in 1,30 m Höhe) den Regelungen der Potsdamer Baumschutzverordnung. Soweit Fällungen im Rahmen der baulichen Entwicklung und Nutzung notwendig werden, sind diese im Zusammenhang mit dem Baugenehmigungsverfahren zu beantragen. Die ggf. erforderlichen Ausgleichspflanzungen werden im Rahmen der konkreten Bauvorhaben auf der Ebene der Baugenehmigungsverfahren durch den Bereich Umwelt und Natur festgelegt. Die Baumbilanz ist dementsprechend nicht Gegenstand der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung zum Bebauungsplan.

Zur Gliederung des öffentlichen Raumes sowie zur ansprechenden Gestaltung der Stellplatzflächen und Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen wird die Neupflanzung von Bäumen und Hecken festgesetzt. Neben der Schaffung eines durchgrünten Stadtquartiers bewirken diese Maßnahmen eine Aufwertung der Biotopstruktur.

Die Strauchschicht ist nur unbedeutend ausgeprägt. Vereinzelt sind Schneebeere, Spierstrauch, Schwarzer Holunder und Gemeiner Flieder anzutreffen.

3.4.2 Schutzgut Tiere

3.4.2.1 Wirkfaktoren

Nachfolgend werden diejenigen Wirkfaktoren aufgeführt, die Beeinträchtigungen und Störungen der europarechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten verursachen können.

Die vom Vorhaben ausgehenden Projektwirkungen lassen sich differenzieren in:

- baubedingte Wirkungen (vorübergehend)
- anlagenbedingte Wirkungen (dauerhaft)
- betriebsbedingte Wirkungen (dauerhaft wiederkehrend)

Baubedingte Wirkfaktoren

Baubedingte Wirkfaktoren stellen hier in erster Linie Lärmbeeinträchtigungen, Erschütterungen, optische Störungen sowie Inanspruchnahme von Boden und Vegetation durch Baufahrzeuge und Baustelleneinrichtungen dar. Folgende Wirkfaktoren sind zu betrachten:

- Entfernung der Vegetation in Teilen des Baufeldes, darunter auch Rückschnitt von Gehölzen,
- Erhöhtes Störungspotential (optische Störungen, Lärmentwicklung) infolge der Bautätigkeit,
- Gefahr der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch Baumfällungen, Gebäudesanierung, Entnahme von Strukturen, Bautätigkeit und Baustellenverkehr (Bodenverdichtung!),
- Gefahr der Tötung oder Verletzung von Tieren durch Baumfällungen, Gebäudesanierung, Bautätigkeit und Baustellenverkehr.

Anlagebedingte Wirkfaktoren

- Überbauung (Versiegelung) von Lebensräumen im Bereich der neu erschlossenen Bauflächen (insbesondere im Westen des Gebietes)
- Sanierung von Bauwerken (führt zum dauerhaften Verlust von potentiellen Fledermausquartieren sowie Nistplät-

- zen von Gebäudebrütern)
- Baumfällungen (führt zum Verlust potentieller Fledermausquartiere und Vogelniststätten)

Betriebsbedingte Wirkfaktoren

- Erhöhte Lärm- und Lichtemissionen

3.4.2.2 Relevanzprüfung

In der Relevanzprüfung werden zunächst die europarechtlich geschützten Arten selektiert (Abschichtung), für die eine verbotstatbeständige Betroffenheit durch das Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle) und die daher einer artenschutzrechtlichen Prüfung nicht mehr unterzogen werden müssen.

Dies sind Arten,

- die im Land Brandenburg gemäß aktueller Roter Liste ausgestorben oder verschollen sind,
- die nachgewiesenermaßen im Naturraum nicht vorkommen,
- deren Lebensräume / Standorte im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen (z.B. Hochmoore, Gewässer) und
- deren Empfindlichkeit gegenüber den vorhabenbedingten Wirkungen so gering ist, dass sich relevante Beeinträchtigungen / Gefährdungen mit hinreichender Sicherheit ausschließen lassen.

Aufgrund der innerstädtischen Lage sowie der geringen Betroffenheit von Grünflächenanteilen (Erhöhung der unversiegelten Flächen, Erhalt von Altbäumen, Neupflanzungen), wurde der Untersuchungsrahmen in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde auf die Artengruppen der Fledermäuse und Vögel begrenzt.

Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name	Rote Liste		Nachweis im UR	Vom Vorhaben betroffen	Bestand/ Status im Untersuchungsraum
		D	Bbg			
Farne						
Im Land Brandenburg kommen keine Anhang IV-Arten dieser Gruppe vor. Eine Relevanz für weiterführende Betrachtungen ist nicht gegeben.						
Samenpflanzen						
Aufgrund des stark anthropogen überprägten Charakters des Untersuchungsgebietes, sowie des Fehlens von Feuchtbiotopen und Gewässern können Vorkommen der insgesamt 9 in Brandenburg heimischen Arten des Anhangs IV ausgeschlossen werden. Eine Relevanz für weiterführende Betrachtungen ist nicht gegeben.						
Weichtiere (Mollusca)						
Die beiden in Brandenburg heimischen Anhang IV-Arten dieser Gruppe (<i>Anisus vorticulus</i> und <i>Unio crassus</i>) sind an Gewässer gebunden. Aufgrund des Fehlens von Gewässern ist eine Relevanz für weiterführende Betrachtungen nicht gegeben.						
Libellen (Odonata)						
Alle Libellen sind durch die aquatische Lebensweise ihrer Larven an Gewässer gebunden. Aufgrund des Fehlens von Gewässern ist eine Relevanz für weiterführende Betrachtungen nicht gegeben.						
Käfer (Coleoptera)						
Heldbock	<i>Cerambyx cerdo</i>	1	1	-	-	Aufgrund des Erhalts vorhandener Altbäume kann eine Gefährdung durch das Vorhaben ausgeschlossen werden.
Eremit	<i>Osmoderma eremita</i>	2	2	-	-	Aufgrund des Erhalts vorhandener Altbäume kann eine Gefährdung durch das Vorhaben ausgeschlossen werden.
Breitrand	<i>Dytiscus latissimus</i>	1	1	-	-	Vorkommen im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen, da an Gewässer gebunden.
Schmalbindiger Breitflügel-Tauchkäfer	<i>Graphoderus bilineatus</i>	1	1	-	-	Vorkommen im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen, da an Gewässer gebunden.

Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name	Rote Liste		Nachweis im UR	Vom Vorhaben betroffen	Bestand/ Status im Untersuchungsraum
		D	Bbg			
Schmetterlinge (Lepidoptera)						
Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling	Phengaris nausithous	3	1	-	-	Ein Vorkommen der an Feuchtwiesen mit Beständen des Großen Wiesenknopfes (<i>Sanguisorba officinalis</i>) gebundenen Schmetterlings ist aufgrund des Fehlens entsprechender Biotope ausgeschlossen.
Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling	Phengaris teleius	2	1	-	-	siehe Phengaris nausithous
Großer Feuerfalter	Lycaena dispar	2	2	-	-	Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Habitate für die im Larvalstadium an Ampfer (<i>Rumex hydrolapathum</i> , <i>R. crispus</i> , <i>R. obtusifolius</i>) gebundene Schmetterlingsart. Eine sporadische Nutzung potentieller Wirtspflanzenvorkommen in Ruderalfluren kann nicht völlig ausgeschlossen werden, jedoch hätten Eingriffe in derartige, kurzlebige und durch anthropogene Nutzung geprägte Biotope keinen Einfluss auf den Erhaltungszustand der lokalen Population.
Nachtkerzenschwärmer	Proserpinus proserpina			-	-	Der Nachtkerzenschwärmer ist im Larvalstadium an Pionierbiotope mit Weidenröschen (<i>Epilobium</i> spp.) oder Nachtkerze (<i>Oenothera</i> spp.) gebunden. Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine dementsprechenden Habitate, dennoch können kleine Ansiedlungen der Nachtkerze in Pioniergesellschaften auftreten. Aufgrund seines unsteten Verhaltens und einer Präferenz für feuchtere Biotope mit Weidenröschen ist die Wahrscheinlichkeit einer Habitatnutzung auch in diesem Fall gering.
Fische und Rundmäuler (Pisces & Cyclostomata)						
Aufgrund des Fehlens von Gewässern in der Eingriffsfläche ist eine Relevanz für weiterführende Betrachtungen nicht gegeben.						
Lurche (Amphibia)						
Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine potentiellen Laichgewässer. Die Nutzung des Gebietes als Sommer- und Winterlebensraum wird als sehr gering eingeschätzt, da kaum geeignete Flächen vorhanden sind und zudem Wanderbarrieren zu einer Mehrzahl der relevanten Gewässern in der näheren Umgebung durch die Straßen und Verbauung gegeben sind. Eine Relevanz für weiterführende Betrachtungen wird daher nicht gesehen.						
Kriechtiere (Reptilia)						
Schlingnatter	Coronella austriaca	3	2	-	-	Im Untersuchungsgebiet sowie dessen Umgebung finden sich keine als Lebensraum in Frage kommenden Biotope.
Europäische Sumpfschildkröte	Emys orbicularis	1	1	-	-	Im Untersuchungsgebiet sowie dessen Umgebung finden sich keine als Lebensraum in Frage kommenden Feuchtgebiete.
Östliche Smaragdeidechse	Lacerta viridis	1	1	-	-	Die wenigen rezenten Vorkommen befinden sich fernab des Untersuchungsgebietes.
Meeressäugetiere (Mammalia)						
Diese Gruppe ist für Brandenburg nicht relevant!						
Fledermäuse (Chiroptera)						
Die Fledermäuse werden im AFB behandelt.						

Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name	Rote Liste		Nachweis im UR	Vom Vorhaben betroffen	Bestand/ Status im Untersuchungsraum
		D	Bbg			
Landsäugetiere (Mammalia)						
Wolf	Canis lupus	1	0	-	-	Die zu betrachtenden Landsäuger besitzen im Untersuchungsraum weder Fortpflanzungs- noch Ruhestätten. Sie sind daher für das Vorhaben nicht relevant.
Biber	Castor fiber	V	1	-	-	
Feldhamster	Cricetus cricetus	1	1	-	-	
Fischotter	Lutra lutra	3	1	-	-	
Baummartener	Martes martes	3	3	-	-	
Iltis	Mustela putorius	V	3	-	-	
Europäische Vogelarten						
Die Vögel werden im AFB behandelt.						

Erläuterungen:

UR: **Untersuchungsraum**
 RL D: **Rote Liste Deutschland**
 RL Bbg: **Rote Liste Brandenburg**

Gefährdungskategorien der Roten Listen:

0 = ausgestorben oder verschollen
1 = vom Aussterben bedroht
2 = stark gefährdet
3 = gefährdet
4 = potentiell gefährdet
G = Gefährdung anzunehmen, aber Status unbekannt
R = extrem seltene Art mit geografischer Restriktion
V = Arten der Vorwarnliste
D = Daten defizitär

3.4.2.3 Methodik**Erfassung Fledermausfauna und -quartiere**

Zur Erfassung der Fledermäuse des Gebietes wurden insgesamt fünf nächtliche Kartierungen mittels Fledermaus-Detektor (Pettersson D240x) durchgeführt.

Die Kartierungen fanden an folgenden Terminen statt:

<u>Datum</u>	<u>Witterung</u>	<u>Bemerkung</u>
27./28.05.2010	11°C, windstill, wolkenlos	keine Aktivität festzustellen
03./04.06.2010	14°C, windstill, wolkenlos	hohe Aktivität, Jagdrufe
10./11.06.2010	23°C, windstill, wolkenlos	wenig Aktivität
01./02.07.2010	25°C, kein bis leichter Wind, Schleierwolken	hohe Aktivität, erster Nachweis Breitflügelfledermaus
15./16.07.2010	25°C, leichter Wind, 10% Bedeckung, Schleierwolken	hohe Aktivität, v.a. im Süden, Soziallaute und Balzrufe Rauhauffledermaus

Die Fledermausrufe wurden auf ein digitales Diktiergerät (Zoom H2) aufgezeichnet und anschließend am PC mit Hilfe einer Rufanalysesoftware (Batsound) die Fledermausarten bestimmt. Alle erfassten Rufe wurden kartografisch festgehalten, um Anhaltspunkte zu Jagdgebieten und Flugrouten zu erhalten.

Vor und während der Begehungen wurden insbesondere die Gebäude genau auf Hinweise zu Fledermausquartieren hin abgesucht. Teilweise wurden diese hierfür mit einer starken Taschenlampe angeleuchtet bzw. mit einem Nachtsichtgerät abgesucht.

In aller Regel wird man auf größere Quartiere (Wochenstubengesellschaften) durch eine erhöhte Aktivität von Fledermäusen in Quartiernähe und am Quartier direkt, insbesondere zur Zeit des Flüggewerdens der Jungtiere, aufmerksam. Einzelquartiere von Männchen oder auch Paarungsquartiere im Spätsommer sind schwer feststellbar, da

sie in der Regel unauffällig sind.

Die noch unsanierten Gebäudebereiche wurden bei einer Begehung am Tage auf eine Nutzung bzw. das Nutzungspotential für Fledermäuse hin untersucht.

Erfassung der Avifauna und Niststätten

Zur Erfassung der Vögel wurden insgesamt sieben Kartierungen durchgeführt. Während der Kartierungen wurden Hinweise auf Nisttätigkeiten (Futtersuche, Transport von Nistmaterial) sowie revieranzeigendes Verhalten (Gesang von Männchen) erfasst. Wenn möglich wurden außerdem festgestellte Niststandorte dokumentiert.

<u>Datum</u>	<u>Tageszeit</u>
07.05.2010	Morgens
15.05.2010	Mittag
28.05.2010	Frühmorgens
04.06.2010	Frühmorgens
11.06.2010	Frühmorgens
02.07.2010	Frühmorgens
16.07.2010	Frühmorgens

Bei der Auswertung und Darstellung der Vogelkartierung wurden die Reviermittelpunkte ermittelt. Bei den Mittelpunkten handelt es sich entweder um den festgestellten Niststandort oder, falls dieser nicht zu ermitteln war, um etwa den Mittelpunkt oder einem nach Ansicht des Kartierers sinnvollen Punkt (möglicher Nistplatz) zwischen den Standorten, an welchen das Männchen an den verschiedenen Terminen singend angetroffen wurde. Diese Darstellungsweise ist üblich und vollkommen ausreichend und wird in verschiedenen Leitfäden auch so vorgegeben, wie etwa in den Untersuchungsanforderungen zur Avifauna im Windkrafteinsatz 2011 des MUGV.

Das Untersuchungsgebiet ist identisch mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 65.

3.4.2.4 Bestandsdarstellung sowie Darlegung der Betroffenheit der Arten

Vorkenntnisse

Aufgrund von Abbruchmaßnahmen wurde 2003 für das Plangebiet eine Aufnahme der Fledermausbestände mittels Ultraschalldetektor durch die Untere Naturschutzbehörde durchgeführt. Sowohl die Untersuchung als auch Kotspuren in den Bestandsgebäuden wiesen auf Sommer- und Winterquartiere hin. Für den Abriss mehrerer Gebäude wurden hierfür Ausnahmegenehmigungen sowie Auflagen erteilt. Die in diesem Rahmen an der ehemaligen Reithalle im Süden des Gebietes angebrachten Ersatzquartiere (Fledermausflachkästen) konnten bei der aktuellen Untersuchung nicht mehr vorgefunden werden.

Im Rahmen der Untersuchungen 2003 wurden außerdem Fledermausquartiere an den ehemaligen Stallgebäuden vermutet. Aufgrund der bereits größtenteils abgeschlossenen Sanierungsarbeiten sowie der aktuellen Sanierung in den übrigen Bereichen konnte eine Bestätigung dieses Verdachtes nicht mehr erbracht werden. Es konnten hier keine Quartiere (mehr) festgestellt werden.

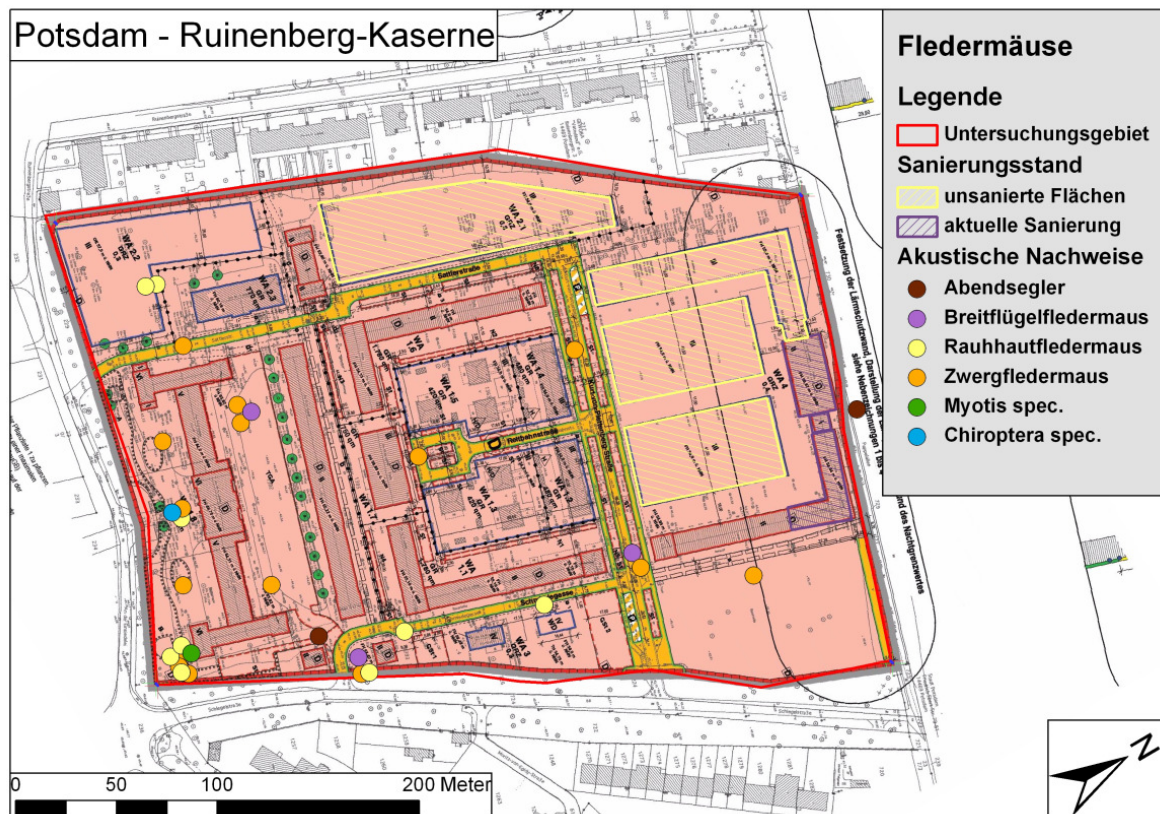
Von den durch 2008 festgestellten sieben Niststätten im Bereich des Stallgebäudes im Norden des Gebietes wurde nur noch die nördlichste (Hausrotschwanz) festgestellt.

3.4.2.5 Bestand und Betroffenheit der Fledermäuse

Nachgewiesene Fledermausarten

Im Untersuchungsgebiet konnten mittels Detektor insgesamt fünf Fledermausarten nachgewiesen werden. Dabei handelt es sich überwiegend um Arten, die an Gebäuden Quartiere beziehen. Lediglich der Abendsegler jagt gerne über Stadtgebieten, bezieht aber überwiegend Baumquartiere.

Abbildung 1: Akustische Fledermausnachweise



In folgender Tabelle werden die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fledermäuse sowie ihr Status im Untersuchungsraum aufgeführt.

Tabelle 1: Von den Wirkungen des Vorhabens betroffene Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name	Rote Liste		Bestand / Status im Untersuchungsraum
		D	Bbg	
Abendsegler	<i>Nyctalus noctula</i>	V	3	Es konnten mehrfach Abendsegler beim Überflug über das Untersuchungsgebiet akustisch erfasst werden. Aufgrund seiner speziellen Jagdweise in großer Höhe sowie seiner sehr weit tragenden Rufe muss dabei kein direkter Zusammenhang zum Untersuchungsgebiet bestehen. Hinweise auf Quartiere bestehen keine. In der Regel nutzen Abendsegler Baumhöhlen als Quartiere, werden jedoch ebenfalls auch in hohen Gebäuden, insbesondere im Winter, nachgewiesen.
Breitflügelfledermaus	<i>Eptesicus serotinus</i>	G	3	Ab Juli 2010 konnte auch die Breitflügelfledermaus im Gebiet nachgewiesen werden. Vernommene Jagdrufe deuten auf eine Nutzung des Gebietes als Jagdraum hin. Quartiere konnten nicht nachgewiesen werden. Sie zählt jedoch zu den typischen Gebäudebewohnern.
Rauhhauffledermaus	<i>Pipistrellus nathusii</i>	*	3	Die Rauhhauffledermaus konnte häufig im Gebiet, insbesondere im Süden und Südosten nachgewiesen werden. Mitte Juli wurden typische Balzrufe dieser Art vernommen. Diese Art nutzt sowohl Baumquartiere als auch Spalten an Gebäuden. Quartiere konnten nicht nachgewiesen werden, es befinden sich jedoch wahrscheinlich Balz-/Paarungsquartiere im Gebiet oder im näheren Umfeld.

Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name	Rote Liste		Bestand / Status im Untersuchungsraum
		D	Bbg	
Zwergfledermaus	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	*	4	Am häufigsten konnte die Zwergfledermaus festgestellt werden. Sie kam im gesamten Gebiet mit Schwerpunkt im Süden vor. Auch sie zählt zu den typischen Gebäudebewohnern und ist bei uns die häufigste Art in den Städten. Es konnte jedoch kein Quartier nachgewiesen werden.
Myotis-Art	<i>Myotis spec.</i>			Im Südosten des Gebietes konnten einmalig zwei Tiere einer Myotis-Art erfasst werden. Es handelt sich dabei vermutlich um eine der beiden Bartfledermäuse. Aufgrund der bekannten Schwierigkeiten bei der akustischen Artunterscheidung, konnte diese Frage nicht abschließend geklärt werden. Die Tiere befanden sich vermutlich auf dem Durchzug.

Rote Liste Deutschland 2008

0 - ausgestorben oder verschollen; 1 - vom Aussterben bedroht; 2 - stark gefährdet; 3 - gefährdet; G - Gefährdung unbekanntem Ausmaßes; R - extrem selten; V - Arten der Vorwarnliste; D - Daten unzureichend; * - ungefährdet

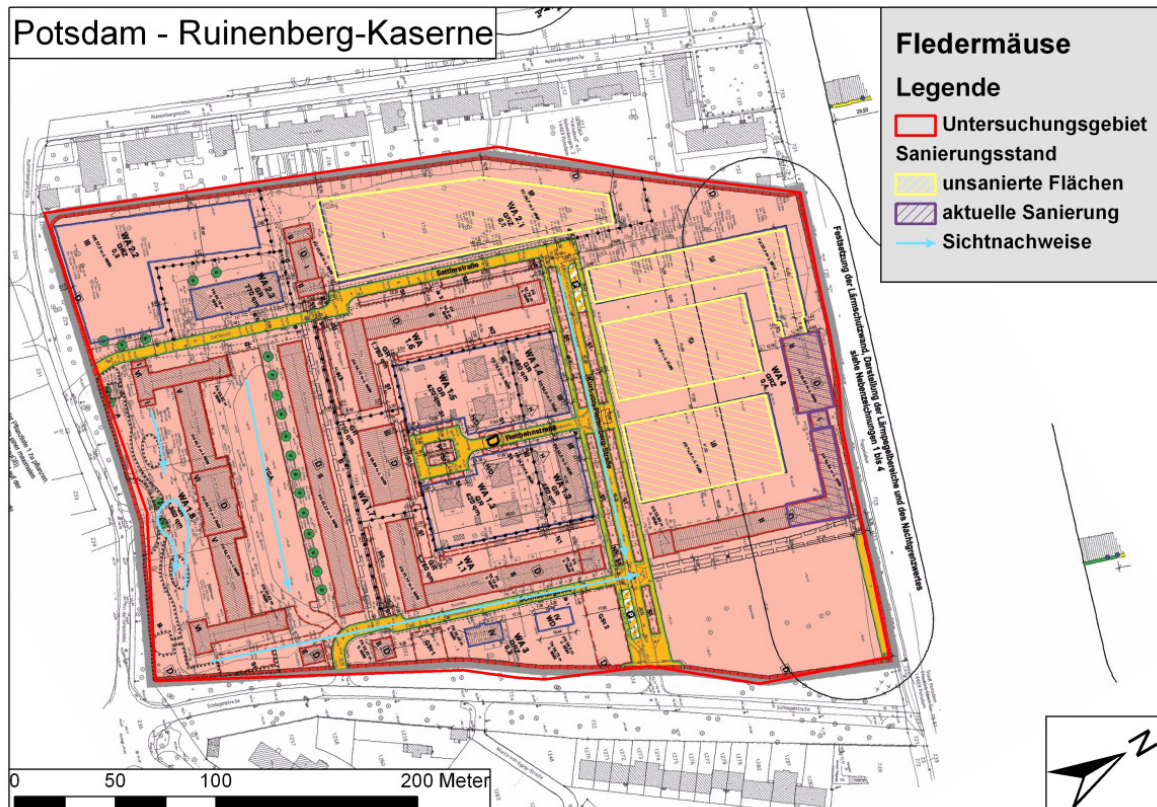
Rote Liste Brandenburg 1991

0 - ausgerottet; 1 - vom Ausrotten bedroht; 2 - stark gefährdet; 3 - gefährdet; 4 - potentiell gefährdet; * zum Erscheinungsdatum noch unbekannt

Jagd- und Flugrouten

Fledermäuse konnten fast in allen Bereichen des Gebietes angetroffen werden. Häuserschluchten und Fassadenkanten aber auch freie Flächen wurden als Flugrouten bzw. zum Überflug genutzt. Ein Jagdschwerpunkt war im Süden des Gebietes im Bereich des Platzes und der Pflanzbeete zu finden. Hier konnten einzelne Tiere auch bei der Jagd im Lichtschein der Außenstrahler beobachtet werden. Durch das Vorhaben ist nicht mit einer Beeinträchtigung der Nutzung dieser Flächen als Jagd- und Flugrouten zu rechnen.

Abbildung 2: Flug- und Jagdrouten der Fledermäuse im Untersuchungsgebiet



Fledermausquartiere

Es konnten keine Fledermausquartiere nachgewiesen werden.

Insbesondere Wochenstubenquartiere, und hierbei besonders der Zwergfledermaus, sind in der Regel auffällig und meist leicht festzustellen. Das Vorhandensein von Einzelquartieren oder später Balz- und Paarungsquartieren ist dagegen schwer feststellbar und nicht auszuschließen. Am 15.07.2010 konnte ein Balzruf der Rauhauffledermaus festgehalten werden. Ein Balzquartier im Umfeld ist hier daher wahrscheinlich.

Zum Zeitpunkt der Kartierungen war ein Großteil der Gebäude bereits fertig saniert. Bei einer Untersuchung der noch unsanierten Gebäudebereiche im Nordosten des Gebietes im Mai 2010 wurde nach Hinweisen auf Quartiere gesucht und das Potential abgeschätzt. Zu dieser Zeit war bereits kein abgeschlossener Dachboden mehr vorhanden. Eine aktuelle Nutzung entsprechender Bereiche war also unwahrscheinlich und wurde auch durch die nächtlichen Begehungen nicht festgestellt. Ob eine Nutzung zuvor stattfand, konnte nicht mehr nachgewiesen werden.

Keller sind im Gebiet nicht vorhanden. Hiermit kommen lediglich Spalten am Mauerwerk als Winterquartiere infrage. Der Großteil der Gebäude besteht aus einer doppelten Klinkermauer. Dieser Zwischenraum käme als Winterquartier infrage, ist aber nicht einsehbar und eine solche Nutzung konnte dementsprechend nicht nachgewiesen werden.

Betroffenheit der Arten

Da zum Zeitpunkt der Kartierung keine Quartiere nachzuweisen waren, muss davon ausgegangen werden, dass die Fledermäuse durch das Vorhaben zum aktuellen Zeitpunkt nicht direkt betroffen sind.

Formblatt zu den nachgewiesenen Fledermausarten

Artengruppe: Fledermäuse (<i>Chiroptera</i>) Artengruppe nach Anhang IV FFH-Richtlinie
1. Bestandsdarstellung
<p>Im Vorhabengebiet konnten 5 Fledermausarten, jedoch keine Fledermausquartiere nachgewiesen werden.</p> <p>Besonders der Platz vor dem Hauptgebäude mit den Pflanzbeeten und den umgebenden Altbäumen wird zur Jagd genutzt.</p>
2. Prognose und Bewertung der Schädigungs- und Störungsverbote nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG
2.1 Artspezifische Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen <p>Da keine Quartiere vorgefunden wurden, sind auch keine Maßnahmen zu treffen.</p>
2.2 Prognose und Bewertung des Tötungsverbotes gem. § 44 Abs.1, Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG: <ul style="list-style-type: none"> • Verletzung oder Tötung von Tieren einschließlich ihrer Entwicklungsformen im Zuge der Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (baubedingt) • Verletzung oder Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen durch betriebsbedingte Störungen. <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsphase (baubedingt), ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang <u>nicht</u> gewahrt <input checked="" type="checkbox"/> Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsphase (baubedingt), ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang gewahrt <input type="checkbox"/> Die betriebsbedingte Störungen führt zur Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population <input checked="" type="checkbox"/> Die betriebsbedingten Störungen führen zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population <p>Baubedingte Tötungen von Individuen sind aufgrund mangelnder Quartiere nicht zu erwarten.</p> <p>Die betriebsbedingten Störungen durch Licht, Lärm usw. führen zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population, da die Fläche keine Bedeutung als Fortpflanzungsstätte hat und die jagdliche Nutzung in weiten Bereichen und ohne Gefährdung von Tieren stattfinden kann. Im Umfeld sind ausreichende weitere Nahrungsgründe vorhanden, um während der Bauzeit ausweichen zu können.</p>

Artengruppe: Fledermäuse (<i>Chiroptera</i>)	
Artengruppe nach Anhang IV FFH-Richtlinie	
2.3 Prognose und Bewertung der Störungstatbestände gem. § 44 Abs.1, Nr. 2 BNatSchG:	
<ul style="list-style-type: none"> • Erhebliches Stören von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Die Störung führt zur Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population <input checked="" type="checkbox"/> Die Störungen führen zu <u>keiner</u> Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population <p>Störungen von Individuen sind aufgrund mangelnder Quartiere nicht zu erwarten.</p>	
2.4 Prognose und Bewertung der Schädigungstatbestände gem. § 44 Abs.1, Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG:	
<ul style="list-style-type: none"> • Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang <u>nicht</u> gewahrt <input checked="" type="checkbox"/> ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang gewahrt <p>Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sind aufgrund nicht festgestellter Quartiere nicht zu erwarten.</p>	
3. Zusammenfassende Feststellung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände	
Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i.V.m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG:	nicht erfüllt
Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG:	nicht erfüllt

3.4.2.6 Bestand und Betroffenheit der europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie

Nachgewiesene Vogelarten

In Tabelle 2 werden die im Untersuchungsraum der Artenschutzrechtlichen Prüfung nachgewiesenen Vogelarten aufgelistet. Darüber hinaus werden die Gefährdung nach den Roten Listen der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Brandenburg sowie der Status laut EU-Vogelschutzrichtlinie und Bundesartenschutzverordnung vermerkt. Alle wildlebenden Vogelarten des europäischen Gebietes sind prinzipiell durch die EU-Vogelschutzrichtlinie geschützt. Zusätzlich wird für einige Arten ein strenger europäischer Schutz ausgesprochen (Arten des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie).

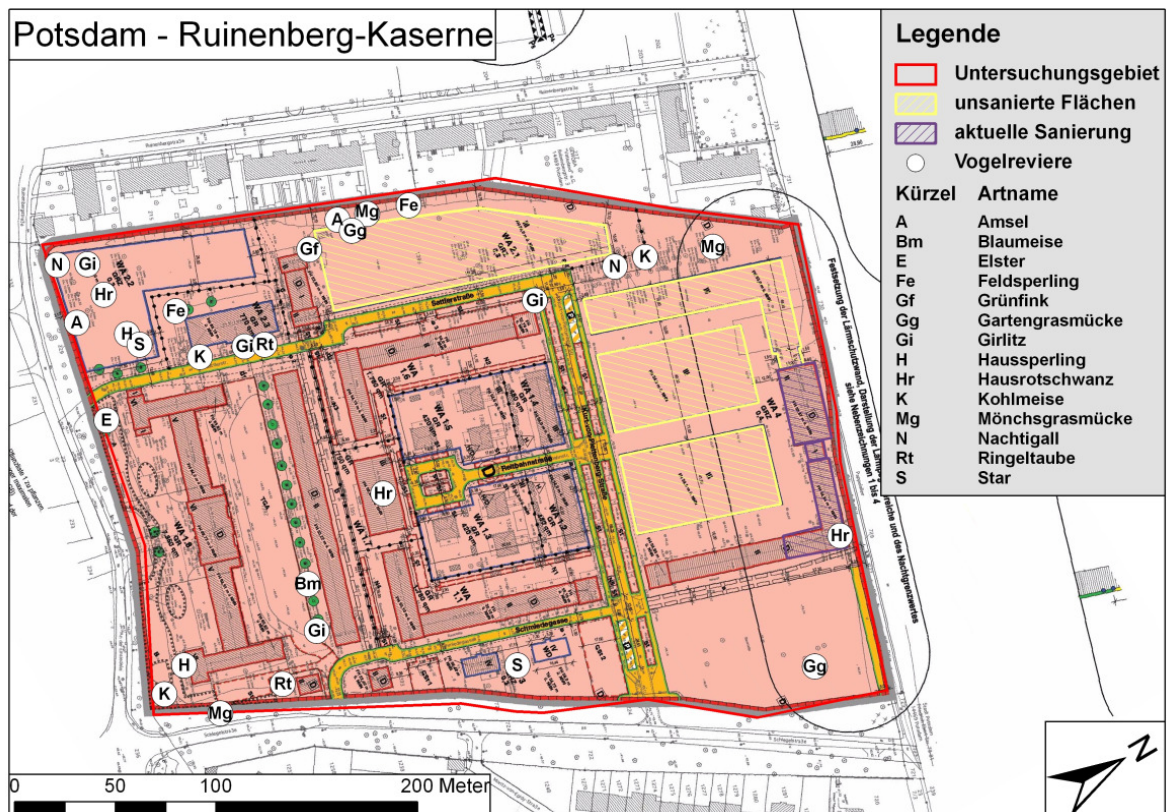
Tabelle 2: Gesamtliste der nachgewiesenen Vogelarten mit Angabe der festgestellten Revierzahlen innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Artkürzel	Artnamen	Wissenschaftlicher Name	Rote Liste D	Rote Liste Bbg	EU VS-RL	BArtSchV	Niststätte	Reviere
A	Amsel	<i>Turdus merula</i>	*	*	-	-	Baum	2
Bm	Blaumeise	<i>Parus caeruleus</i>	*	*	-	-	Höhle	1
E	Elster	<i>Pica pica</i>	*	*	-	-	Baum	1
Fe	Feldsperling	<i>Passer montanus</i>	V	V	-	-	Höhle	2

Artkürzel	Artnamen	Wissenschaftlicher Name	Rote Liste D	Rote Liste Bbg	EU VS-RL	BArtSchV	Niststätte	Reviere
Gf	Grünfink	<i>Carduelis chloris</i>	*	*	-	-	Baum	1
Gg	Gartengrasmücke	<i>Sylvia borin</i>	*	*	-	-	Gebüsch	2
Gi	Girlitz	<i>Serinus serinus</i>	*	V	-	-	Gebüsch	4
H	Hausperling	<i>Passer domesticus</i>	V	*	-	-	Höhle	2
Hr	Hausrotschwanz	<i>Phoenicurus ochruros</i>	*	*	-	-	Höhle	3
K	Kohlmeise	<i>Parus major</i>	*	*	-	-	Höhle	3
Mg	Mönchsgrasmücke	<i>Sylvia atricapilla</i>	*	*	-	-	Gebüsch	3
N	Nachtigall	<i>Luscinia megarhynchos</i>	*	*	-	-	Gebüsch	2
Rt	Ringeltaube	<i>Columba palumbus</i>	*	*	-	-	Baum	2
S	Star	<i>Sturnus vulgaris</i>	*	*	-	-	Höhle	2

* = ungefährdet, V = Art der Vorwarnliste, §§ = Art ist laut Bundesartenschutzverordnung streng geschützt, x = Art ist laut EU-Vogelschutzrichtlinie (Anhang I) streng geschützt, Zahlenangaben in der Spalte „Reviere“ = Anzahl nachgewiesener Reviere

Abbildung 3: Erfasste Vogelreviere



Es konnten insgesamt 14 Vogelarten mit 30 Revieren festgestellt werden. Darunter befinden sich keine nach EU-Vogelschutzrichtlinie oder Bundesartenschutzverordnung streng geschützten Arten. Drei Arten, Feldsperling, Haussperling und Girlitz, befinden sich auf der Vorwarnliste der Roten Liste Deutschland bzw. Brandenburg. Alle Arten kommen typischerweise im Siedlungsbereich vor.

Niststandorte

Unter den nachgewiesenen Arten befinden sich vier Baum-, vier Gebüsch- sowie sechs Höhlenbrüter. Ein Großteil der Reviere befand sich in den randlichen Baum- und Strauchstrukturen bzw. in Einzelbäumen zwischen den Gebäuden. Die Reviere gebäudegebundener Arten (Hausrotschwanz, Haussperling) befanden sich bis auf eine Ausnahme an bereits fertig sanierten Gebäuden. Die Tiere haben sich hier also schnell wieder angesiedelt bzw. nicht stören lassen. Lediglich ein Nest des Hausrotschwanzes im Nordosten des Untersuchungsgebietes befand sich im aktuellen Baubereich. Hier konnte am 17.05.2010 im Inneren eines offenen ehemaligen Stallgebäudes ein Nest mit 5 Jungtieren festgestellt werden. Es befand sich auf einem Pfeiler neben dem Eingangstor. Der Auftraggeber wurde umgehend informiert, um die am Bau beteiligten Personen auf den vorsichtigen Umgang bis zum Flüggewerden der Jungtiere aufmerksam zu machen.

Der Star im Osten des Gebietes brütete in einer Baumhöhle, nördlich des vorhandenen Gebäudes. Die Blaumeise nistete in einem Vogelkasten an einer Laube, das Nest der Elster befand sich in einer Platane. Der Haussperling nutzte einen Dachvorsprung und die Kohlmeisen konnten einmal einer Eiche sowie einmal einer zweistämmigen Linde (Nr. 107) zugeordnet werden.

Nahrungshabitate

Auf den randlichen locker mit Bäumen und Gebüsch bestehenden Flächen, insbesondere im Nordwesten, wurden mehrfach Vögel bei der Nahrungssuche beobachtet.

Betroffenheit durch das Vorhaben

Soweit aus der Karte ersichtlich, befinden sich die aktuell vorgefundenen Niststätten größtenteils außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen. Soweit keine Gehölzentnahmen in den vorhandenen Nistbereichen stattfinden, sind dort auch keine Niststätten betroffen. Der Hausrotschwanz im Norden des Gebietes ist durch das Vorhaben unmittelbar betroffen.

Maßnahmen zur Vermeidung und Kompensation

Im Folgenden werden zunächst die Maßnahmen zur Vermeidung und Kompensation sowie anschließend in einem Formblatt der Bestand sowie die Betroffenheit der im Untersuchungsraum vorkommenden Vogelarten beschrieben und die einzelnen Verbote des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG sowie ggf. die naturschutzfachlichen Ausnahmeveraussetzungen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG abgeprüft.

Maßnahmen zur Vermeidung

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung sollen durchgeführt werden, um Gefährdungen von Vogelarten zu vermeiden oder zu mindern. Die Ermittlung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG erfolgt unter Berücksichtigung dieser Vorkehrungen:

V1: Erhalt der Bäume und Sträucher außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen.

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen)

Folgende vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen sollen ergriffen werden.

CEF1: Schaffung von Ersatzquartieren für den Hausrotschwanz im räumlichen Zusammenhang der festgestellten und aktuell betroffenen Niststätte.

Hierzu sollen zwei Nischenbrütersteine an bzw. nach Möglichkeit noch in die Fassade des im äußersten Nordosten des Untersuchungsraumes befindlichen ehemaligen Stallgebäudes angebracht werden. Ein

Standort sollte sich unmittelbar im Bereich der ehemaligen Niststätte befinden (ganz im Norden der Ostfassade), der zweite im Süden dieser Fassade. Diese Maßnahme soll bis Ende März 2011 erfolgen.

Formblätter zu den nachgewiesenen Vogelarten

<p>Artengruppe: Gebäudebrüter (Teil der Höhlen- und Halbhöhlenbrüter)</p> <p>Hausrotschwanz, Haussperling</p> <p>Ökologische Gilde Europäischer Vogelarten nach VRL</p>
<p>1. Bestandsdarstellung</p> <p>Hausrotschwanz und Haussperling haben als Gebäudebrüter ihre Vorkommensschwerpunkte im Siedlungsbereich. Genutzt werden Mauerspalt und Nischen an Außenfassaden und an Dächern. Diese beiden Arten sind typische Kulturfolger und in Brandenburg regional weit verbreitet und häufig bis sehr häufig. Der Erhaltungszustand kann als gut eingeschätzt werden, wobei der Hausrotschwanz leicht sinkende Tendenzen verzeichnet. Sie nutzen ihre Niststätten in der Regel dauerhaft. Der Schutz dieser erlischt daher erst mit Aufgabe des Brutplatzes oder Revieres.</p> <p>Der Hausrotschwanz wurde im Gebiet mit drei und der Haussperling mit einem Revier festgestellt. Der überwiegende Anteil der Niststandorte befand sich an den bereits fertig sanierten Gebäuden. Nur ein Hausrotschwanznest wurde in einem aktuellen Bau- und Feld festgestellt.</p>
<p>2. Prognose und Bewertung der Schädigungs- und Störungsverbote nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG</p> <p>2.1 Artspezifische Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen</p> <p>CEF1: Schaffung von Ersatzquartieren für den Hausrotschwanz im räumlichen Zusammenhang der festgestellten und aktuell betroffenen Niststätte. Hierzu sollen zwei Nischenbrütersteine an bzw. nach Möglichkeit noch in die Fassade des im äußersten Nordosten des UGs befindlichen ehemaligen Stallgebäudes angebracht werden. Ein Standort sollte sich unmittelbar im Bereich der ehemaligen Niststätte befinden (ganz im Norden der Ostfassade), der zweite im Süden dieser Fassade. Diese Maßnahme soll bis Ende März 2011 erfolgen.</p> <p>Für den Hausrotschwanz im Nordosten müssen möglichst zeitnah Ersatzquartiere geschaffen werden, damit diese für die nächste Brutsaison zur Verfügung stehen.</p>
<p>2.2 Prognose und Bewertung des Tötungsverbot gem. § 44 Abs.1, Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verletzung oder Tötung von Tieren einschließlich ihrer Entwicklungsformen im Zuge der Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (baubedingt) • Verletzung oder Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen durch betriebsbedingte Störungen. <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsphase (baubedingt), ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang <u>nicht</u> gewahrt <input checked="" type="checkbox"/> Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsphase (baubedingt), ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang gewahrt <input type="checkbox"/> Die betriebsbedingte Störungen führt zur Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population <input checked="" type="checkbox"/> Die betriebsbedingten Störungen führen zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population <p>Da die Bereiche mit Niststätten an Gebäuden inzwischen saniert wurden, ist im weiteren Bauverlauf mit keiner weiteren Gefährdung zu rechnen.</p>
<p>2.3 Prognose und Bewertung der Störungstatbestände gem. § 44 Abs.1, Nr. 2 BNatSchG:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhebliches Stören von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Die Störung führt zur Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population <input checked="" type="checkbox"/> Die Störungen führen zu <u>keiner</u> Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population <p>Im Hinblick auf die Wirkungen akustischer und optischer Störungen infolge der Bautätigkeit sowie betriebsbedingt ist nicht mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Arten zu rechnen. Die Störungen erreichen die Reviere ubiquitärer Arten, die oft in der Nähe des Menschen brüten und störungstolerant sind.</p>

Artengruppe: Gebäudebrüter (Teil der Höhlen- und Halbhöhlenbrüter)	
Hausrotschwanz, Haussperling	
Ökologische Gilde Europäischer Vogelarten nach VRL	
2.4 Prognose und Bewertung der Schädigungstatbestände gem. § 44 Abs.1, Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG:	
<ul style="list-style-type: none"> • Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang <u>nicht</u> gewahrt <input checked="" type="checkbox"/> ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang gewahrt 	
Ein Niststandort ist durch die aktuelle Bautätigkeit gefährdet. Durch die Maßnahme CEF1 wird für ein ausreichendes Angebot neuer Niststätten gesorgt.	
3. Zusammenfassende Feststellung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände	
Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i.V.m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG:	nicht erfüllt
Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG:	nicht erfüllt

Artengruppe: Sonstige Höhlen- und Halbhöhlenbrüter	
Blaumeise, Feldsperling, Kohlmeise, Star	
Ökologische Gilde Europäischer Vogelarten nach VRL	
1. Bestandsdarstellung	
<p>Blaumeise, Feldsperling, Kohlmeise und Star kommen bei Vorhandensein von Brutmöglichkeiten in nahezu allen Gehölzbiotopen von Wäldern, Parkanlagen bis hinein in den Siedlungsbereich vor.</p> <p>Bis auf den Feldsperling sind alle Arten weit verbreitet und häufig und kommen regelmäßig auch im Siedlungsbereich vor. Der Feldsperling steht auf der Vorwarnliste für Brandenburg.</p>	
2. Prognose und Bewertung der Schädigungs- und Störungsverbote nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG	
2.1 Artspezifische Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen	
<p>V1: Erhalt der Bäume und Sträucher außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen.</p> <p>Durch den Erhalt der als Niststätten genutzten Bäume und Sträucher wird eine Gefährdung der Vögel und ihrer Niststätten vermieden.</p>	
2.2 Prognose und Bewertung des Tötungsverbot gem. § 44 Abs.1, Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG:	
<ul style="list-style-type: none"> • Verletzung oder Tötung von Tieren einschließlich ihrer Entwicklungsformen im Zuge der Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (baubedingt) • Verletzung oder Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen durch betriebsbedingte Störungen. <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsphase (baubedingt), ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang <u>nicht</u> gewahrt <input checked="" type="checkbox"/> Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsphase (baubedingt), ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang gewahrt <input type="checkbox"/> Die betriebsbedingte Störungen führt zur Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population <input checked="" type="checkbox"/> Die betriebsbedingten Störungen führen zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population 	
Alle Niststandorte befinden sich außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen. Soweit die entsprechenden Gehölze erhalten bleiben, findet keine Gefährdung der Tiere sowie ihrer Entwicklungsformen statt (Maßnahme V1).	

Artengruppe: Sonstige Höhlen- und Halbhöhlenbrüter	
Blaumeise, Feldsperling, Kohlmeise, Star	
Ökologische Gilde Europäischer Vogelarten nach VRL	
2.3 Prognose und Bewertung der Störungstatbestände gem. § 44 Abs.1, Nr. 2 BNatSchG:	
<ul style="list-style-type: none"> Erhebliches Stören von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Die Störung führt zur Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population <input checked="" type="checkbox"/> Die Störungen führen zu <u>keiner</u> Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population 	
Im Hinblick auf die Wirkungen akustischer und optischer Störungen infolge der Bautätigkeit sowie betriebsbedingt ist nicht mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der Arten zu rechnen. Die Störungen erreichen die Reviere ubiquitärer Arten, die oft in der Nähe des Menschen brüten und störungstolerant sind.	
2.4 Prognose und Bewertung der Schädigungstatbestände gem. § 44 Abs.1, Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG:	
<ul style="list-style-type: none"> Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang <u>nicht</u> gewahrt <input checked="" type="checkbox"/> ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang gewahrt 	
Alle Niststandorte befinden sich außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen. Soweit die entsprechenden Gehölze erhalten bleiben, findet keine Gefährdung der Brut- und Lebensstätten statt (Maßnahme V1).	
3. Zusammenfassende Feststellung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände	
Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i.V.m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG:	nicht erfüllt
Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG:	nicht erfüllt

Artengruppe: Freibrüter (Baum- und Gebüschbrüter)	
Amsel, Elster, Gartengrasmücke, Girlitz, Grünfink, Mönchsgrasmücke, Nachtigall, Ringeltaube	
Ökologische Gilde Europäischer Vogelarten nach VRL	
1. Bestandsdarstellung	
Die Gruppe vereint regional weit verbreitete und vielerorts häufige Baum- und Gebüschbrüter, die gegenwärtig keinen Gefährdungsstatus besitzen. Alle Arten kommen typischerweise auch im Siedlungsbereich vor.	
Häufigste Art innerhalb dieser Gilde ist der Girlitz mit vier Revieren. Die Revierzahlen aller anderen Arten liegen zwischen eins und drei.	
Zu den typischen Baumbrütern sind Amsel, Elster, Grünfink, und Ringeltaube zu zählen. Sie gehören zu den häufigen und weit verbreiteten Arten innerhalb Brandenburgs mit langfristig stabilen Beständen. Zu einer ähnlichen Einschätzung gelangt man bei den Gebüschbrütern . Hierzu zählen Gartengrasmücke, Girlitz, Mönchsgrasmücke und Nachtigall . Auch sie gehören zu den häufigen Arten. Lediglich für den Girlitz ist eine leicht negative Tendenz im Langfristtrend erkennbar. Er ist für extreme Bestandsschwankungen bekannt, ohne dass man die Ursachen hierfür kennt.	
2. Prognose und Bewertung der Schädigungs- und Störungsverbote nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG	
2.1 Artspezifische Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen	
V1:	Erhalt der Bäume und Sträucher außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen.

Artengruppe: Freibrüter (Baum- und Gebüschbrüter)	
Amsel, Elster, Gartengrasmücke, Girlitz, Grünfink, Mönchsgrasmücke, Nachtigall, Ringeltaube	
Ökologische Gilde Europäischer Vogelarten nach VRL	
2.2 Prognose und Bewertung des Tötungsverbotest gem. § 44 Abs.1, Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG:	
<ul style="list-style-type: none"> • Verletzung oder Tötung von Tieren einschließlich ihrer Entwicklungsformen im Zuge der Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (baubedingt) • Verletzung oder Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen durch betriebsbedingte Störungen. <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsphase (baubedingt), ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang <u>nicht</u> gewahrt <input checked="" type="checkbox"/> Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsphase (baubedingt), ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang gewahrt <input type="checkbox"/> Die betriebsbedingte Störungen führt zur Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population <input checked="" type="checkbox"/> Die betriebsbedingten Störungen führen zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population 	
Alle Niststandorte befinden sich außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen. Soweit die entsprechenden Gehölze erhalten bleiben, findet keine Gefährdung der Tiere sowie ihrer Entwicklungsformen statt (Maßnahme V1).	
2.3 Prognose und Bewertung der Störungstatbestände gem. § 44 Abs.1, Nr. 2 BNatSchG:	
<ul style="list-style-type: none"> • Erhebliches Stören von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Die Störung führt zur Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population <input checked="" type="checkbox"/> Die Störungen führen zu <u>keiner</u> Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population 	
Im Hinblick auf die Wirkungen akustischer und optischer Störungen infolge der Bautätigkeit sowie betriebsbedingt ist nicht mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der Arten zu rechnen. Die Störungen erreichen die Reviere ubiquitärer Arten, die oft in der Nähe des Menschen brüten und störungstolerant sind.	
2.4 Prognose und Bewertung der Schädigungstatbestände gem. § 44 Abs.1, Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG:	
<ul style="list-style-type: none"> • Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang <u>nicht</u> gewahrt <input checked="" type="checkbox"/> ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang gewahrt 	
Alle Niststandorte befinden sich außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen. Soweit die entsprechenden Gehölze erhalten bleiben, findet keine Gefährdung der Brut- und Lebensstätten statt (Maßnahme V1).	
3. Zusammenfassende Feststellung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände	
Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i.V.m. Abs. 5 und Abs. 6 BNatSchG:	nicht erfüllt
Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG:	nicht erfüllt

3.5 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Die Ruinenberg-Kaserne ist seit dem 14.04.1996 ein Denkmal gemäß § 2 Abs. 1 Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz und dementsprechend in die Denkmalliste des Landes Brandenburg, Stadt Potsdam, Teil C: Denkmale Stadt Potsdam eingetragen.

Der Bebauungsplan sichert die denkmalgeschützten Einzelgebäude im Bestand über die Festsetzung der Gebäude mittels Baulinien und den entsprechenden Firsthöhen. Die ergänzend zulässige Neubebauung im Nördlichen Wohngebiet nimmt die historische Hofstruktur auf. Im Weiteren bleibt die Neubebauung in ihrer Höhenentwicklung unterhalb der Bestandsgebäude und fügt sich so in das unter Denkmalschutz stehende Gesamtensemble ein. Die Verortung des ruhenden Verkehrs erfolgt, soweit dieser nicht in Tiefgaragen nachgewiesen wird sowie mit Ausnah-

me des Allgemeinen Wohngebiets WA 4, auf Sammelstellplatzanlagen, die mit Hecken einzufassen und mit Bäumen zu gliedern sind, für das Ensemble verträglich.

Darüber hinaus wurde den Belangen des Denkmalschutzes dahingehend Rechnung getragen, dass auf eine Neubebauung im Allgemeinen Wohngebiet WA 4 östlich der Fläche a verzichtet wird, um die trichterförmige Ausdehnung des Bandparkes entlang der Schlegelstraße zu gewährleisten.

Weiterhin ist die historische Umfassungsmauer als Einzeldenkmal festgesetzt. Die erforderlichen Maueröffnungen für die Anbindung der öffentlichen Erschließung an die Schlegelstraße orientieren sich an vorhandenen Toren. Die Maueröffnung für die Anbindung an die Einsiedelei ist ebenso wie die Anbindungen an die Schlegelstraße mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt.

Bei der Anlage der öffentlichen Erschließungsflächen werden zudem die vorhandenen Natursteinmaterialien mit verwendet. Damit wird ein Bezug zu der historischen Flächentextur geschaffen.

Das Bebauungskonzept mit den ergänzenden Regelungen und Festsetzungen stellt keinen Eingriff in die Kultur- und Sachgüter dar, da Einzeldenkmale erhalten und geschützt werden und ergänzend die Neubebauung verträglich integriert wird.

Die Bandparks entlang der Schlegelstraße liegen nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 65.

3.6 Schutzgut Siedlungs- und Landschaftsbild/Erholung

Das städtebauliche Konzept für die Ruinenberg-Kaserne sieht im denkmalgeschützten Altbaubereich eine Komplettierung der ehemaligen Bebauungsstruktur und behutsame Ergänzung mit Neubebauung vor, die sich in der Höhenabwicklung und in der Dichte in das bestehende Ensemble einfügt. Zudem werden die landschaftsräumlichen Qualitäten verbessert und das Areal durch die zivile Nutzung in das Stadtgefüge zwischen der Jäger-Vorstadt und dem Bornstedter Feld und die übergeordneten Grünstrukturen und Erholungsflächen eingebunden.

Das Plangebiet wird zu einem attraktiven Standort schwerpunktmäßig für Wohnen entwickelt, dessen wiederbelebte historische Bausubstanz ein besonderes Flair und Image mit der Verknüpfung von Alt und Neu, von Tradition und Moderne entfaltet. So kann eine Verbesserung des Siedlungs- und Landschaftsbildes erreicht werden. Das Gelände wird einer zivilen Nutzung zugeführt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Es entstehen übergeordnete Wegeverbindungen, die das Areal in den neuen Stadtteil auf dem Bornstedter Feld und die Lennésche Kulturlandschaft einbinden.

Die Freiflächen zwischen dem Mannschaftsgebäude und dem südlichen Stallgebäude sowie entlang der östlichen und westlichen Umfassungsmauer unterscheiden sich aufgrund der Nutzung und Struktur grundlegend von den umliegenden Grün- und Freiflächen. Sie werden durch eine hohe Versiegelung mit historischen Pflastermaterialien gekennzeichnet.

Insgesamt dominieren die historischen mit rotem Klinker errichteten Gebäude das Plangebiet.

Der Freiraum der Ruinenberg-Kaserne ist schlicht und aus wenigen Elementen aufgebaut, die noch heute erkennbar sind. Von Süden kommend ergibt sich eine Raumfolge unterschiedlich ausgerichteter Freiräume mit klarer Nord-Süd-Orientierung:

- dem Platz vor dem Mannschaftsgebäude,
- dem lang gestreckten Hof zwischen Mannschaftsgebäude und südlichem Stallgebäude,
- einem schlank-linearen Hof zwischen südlichem Stallgebäude und Stallgeviert,
- dem großen, rechteckigen Hof im Stallgeviert.

Durch den parallelogrammartigen Zuschnitt der Kasernenanlage ergeben sich westlich und östlich, zwischen Umfassungsmauer und Gebäuden, zwei dreiecksförmige Räume. Sie sind durch einen deutlich höheren Vegetationsanteil, eine freie Baumverteilung und eine in „das Grün“ eingelegte, solitäre Bebauung (Offizierskasino, Beschlagsschmiede, Wohnhaus für Verheiratete, Krankenstall, Latrine) geprägt. Die Freiflächen südlich des Mannschaftsgebäudes, orientiert zur An der Einsiedelei, hatten einen repräsentativen Charakter mit Schmuckbeeten.

Die Freiflächen der Ruinenberg-Kaserne dienten unterschiedlichen Funktionen. Den größten Anteil hatten die Reitplätze, die außer in der Innenfläche des Stallgevierts im Nordosten sowie nördlich und südlich der dritten – westlich des Stallgevierts errichteten, 1995 abgebrannten – Reithalle angelegt waren. Darüber hinaus gab es entlang der westlichen Begrenzungsmauer einen Sprunggarten. Ein weiterer befand sich in der Mitte des großen Reitplatzes. Als Exerzierplätze wurden lange, schmale Flächen genutzt, wie beispielsweise zwischen dem Mannschaftsgebäude

und dem südlichen Stall.

Die Schmuckflächen waren den Wohngebäuden zugeordnet, wobei der westliche Bereich als Garten der 'Officier-Speise-Anstalt' angelegt war. Nördlich davon stand den verheirateten Offizieren ein Stück Gartenland zur Verfügung. An dieser Stelle befindet sich heute das Offizierskasino aus den 1930er Jahren.

Der Garten der 'Officier-Speise-Anstalt' war in der zur damaligen Zeit typischen Weise kleinteilig und mit geschwungenen Wegen gestaltet, die flächenhafte Pflanzbereiche voneinander abgrenzten. In den Eckbereichen waren offensichtlich Sitzmöglichkeiten angeordnet. Diese repräsentative Gestaltung setzte sich im Hof südlich des Mannschaftsgebäudes mit Schmuckbeeten fort. Der Garten der 'Officier-Speise-Anstalt' ist heute nicht mehr vorhanden.

3.7 Schutzgut Mensch

Mit der Entwicklung der Ruinenberg-Kaserne entstehen keine Beeinträchtigungen für das Schutzgut Mensch aufgrund der bestandsorientierten und umweltverträglichen Siedlungsentwicklung. Mit der im Bebauungsplan ermöglichten baulichen Entwicklung werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht nur berücksichtigt, sondern gegenüber dem Bestand erst geschaffen. Mit der öffentlichen Zugänglichkeit, der Revitalisierung eines ehemals militärischen, weitgehend ungenutzten Stadtraumes und der gestalterischen Neuordnung und Aufwertung der brachgefallenen Liegenschaft wird eine wesentliche Verbesserung im Geltungsbereich, aber auch für die angrenzende Siedlung „Vaterland“ an der Ruinenbergstraße und das östlich angrenzende ehemalige Lazarett erreicht.

4. Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung

4.1 Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 65 erfolgt durch die Neuordnung kein Eingriff in Natur und Landschaft, sondern die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes wird verbessert und die Biotopstruktur aufgewertet. Das Ergebnis dieser Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung ist als Überhang wie folgt in der Gesamt-Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung für das Bornstedter Feld zu berücksichtigen:

- 1,61 ha Verbesserung um eine Wertstufe durch die Entsiegelung von Wertstufe 5 auf 4
- 0,81 ha Verbesserung um zwei Wertstufen durch die umfangreichen Maßnahmen hinsichtlich der Biotopentwicklung von Wertstufe 5 auf 3

Somit kann für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 65 insgesamt ein Ökoplus von 2,42 ha bilanziert werden. Dieser Überhang geht entsprechend in die künftige Fortschreibung der Gesamt-Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung Bornstedter Feld ein. In der 2. Fortschreibung (Stand 12/2005) zur Gesamtbilanz wurde ein Ökoplus von 8,06 ha ermittelt, ohne Berücksichtigung der Bebauungspläne Nr. 42.4, Nr. 65, Nr. 80.2 und Nr. 83. Unter Berücksichtigung des Bebauungsplanes Nr. 65 besteht somit ein Ökoplus für den Entwicklungsbereich Bornstedter Feld von insgesamt 10,48 ha, das den noch nicht berücksichtigten Bebauungsplänen Nr. 42.4, Nr. 80.2 und Nr. 83 zugeordnet werden kann.

Tabelle 3a: Flächenbilanz

Baufeld	Fläche in qm		GRZ	GRZ-Überschreitung gem. § 19 IV BauNVO	zulässige GR	GR-Überschreitung gem. § 19 IV BauNVO
	Fläche	GR				
WA 1.1	4.437	1.780	(0,4)	0,6	1.780	882
WA 1.2	1.120	480	(0,43)	0,6	480	192
WA 1.3	2.204	420	(0,19)	0,6	420	902
WA 1.4	1.126	480	(0,43)	0,6	480	196
WA 1.5	2.205	420	(0,19)	0,6	420	903
WA 1.6	5.126	1.780	(0,35)	0,6	1.780	1.296
WA 1.7	1.691	750	(0,45)	0,6	750	265
WA 1.8	18.292	7.350	0,4	0,7	7.350	5.455
WA 2.1	8.976		0,3	0,45	(2.693)	1.346
WA 2.2	5.277		0,3	0,45	(1.583)	792
WA 2.3	2.144	770	(0,36)		770	385
WA 3	3.781		0,3	0,45	(1.134)	567
WA 4	26.233		0,4	0,6	(10.493)	5.247
WA (St) in v.-Plettenberg- Straße	1.410					
Baugebiete gesamt	84.022				30.133	18.428
öffentliche Verkehrsflächen	6.674					
B-Plan Nr. 65 gesamt	90.696					

Anmerkung: Die Werte in Klammern sind rechnerische Werte.

Tabelle 3b: Versiegelungsbilanz

	Bestand in qm	Planung in qm	Zusätzliche Voll- versiegelung
A. Vollversiegelung			
Bebauung/Tiefgarage	23.300	35.143	+ 11.843
Öffentliche Straßen	32.600	5.124	- 27.476
B. Teilversiegelung			
Stark verdichteter Boden/ Pflaster	15.850 (x 0,6 = 9.510)		
Wege/Terrassen/Stellplätze		15.028 (x 0,6 = 9.017)	- 493
C. Freianlagen			
Offener Boden/ Ruderalfluren	18.946		
Nicht überbaubare Grundstücks- flächen, Gärten		35.504	
Gesamtfläche	90.696	90.696	Vollversiegelung = - 16.126

Grundsätzlich geht die Haupt-GRZ bzw. Haupt-GR als vollversiegelt in die Bilanz ein. Die Neben-GRZ bzw. Neben-GR geht entsprechend der textlichen Festsetzungen hinsichtlich der zulässigen Überschreitungen und der textlichen Festsetzung zur Herstellung dieser Flächen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau als teilversiegelt ein.

Abweichend davon geht der Flächenansatz für die Vollversiegelung bezogen auf das Allgemeine Wohngebiet WA 1.8 nicht nur mit dem Ansatz der Haupt-GRZ von 7.350 qm ein, sondern mit einem Ansatz von insgesamt 11.320 qm. Dieser Ansatz setzt sich aus dem faktischen Gebäudebestand und der Dimensionierung der Tiefgarage zusammen. Entsprechend wird der teilversiegelte Anteil statt mit 5.455 qm nur mit 1.485 qm berechnet. Des Weiteren gehen für die Nebenanlagen, die als Kellerersatzräume etc. genutzt werden (Flächen N1 – N6), 1.000 qm als vollversiegelt ein.

Die Straßenflächen von insgesamt 6.674 qm gehen mit einem Ansatz von 5.124 qm als vollversiegelt und mit einem Ansatz von 1.550 qm als teilversiegelt (Stellplätze und Baumscheiben innerhalb des öffentlichen Straßenlandes) ein.

4.2 Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen

Vermeidungsmaßnahmen

(V1) Vermeidung von Beeinträchtigungen an wertvollen Altbäumen

Die wertvollen Altbäume im Geltungsbereich bleiben in Abhängigkeit von der Vitalität und der gestalterischen Gesamtkonzeption weitgehend erhalten. Sämtliche Beeinträchtigungen im Bereich der Baumstandorte bzw. der Kronentraufe durch bauliche Maßnahmen bzw. Anlagen sind zu vermeiden (z. B. Stammschutz und Einhausen der Bäume im Traufbereich entsprechend DIN 18920).

(V2) Erhalt der historischen Pflastermaterialien

Die historischen Pflastermaterialien bleiben erhalten oder werden bei der Neuherstellung von befestigten Flächen wieder verwendet.

Minimierungsmaßnahmen

(M1) Ausführung der Stellplätze, Gehwege und Zufahrten in einem versickerungsfähigen Belag

Stellplätze, Wege und Zufahrten, mit Ausnahme von Tiefgaragenzufahrten, sind in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen; dabei sollten die Fugen in Abhängigkeit zum Pflastermaterial eine Breite von 1 bis 3 cm aufweisen. Die Verfüllung der Fugen ist mit Splitt vorzusehen. Die Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss und Betonierung sind nicht zulässig.

(M2) Versickerung des Niederschlagswassers

Das anfallende Niederschlagswasser ist bezogen auf die Neubauf Flächen vor Ort über Mulden und Rigolen zu versickern. Ebenfalls ist das auf den teilversiegelten Flächen anfallende Niederschlagswasser vor Ort über Rasenmulden und ggf. Rigolen zur Versickerung zu bringen. Lediglich das anfallende Niederschlagswasser von den Bestandsgebäuden als auch die Flächen der öffentlichen Erschließungsanlagen kann in die Regenkanalisation eingeleitet werden. Die Übernahme einer Festsetzung zur Versickerung von Regenwasser in den Bebauungsplan ist nicht erforderlich, da dieses im Brandenburgischen Wassergesetz geregelt ist.

Mit der Versickerung wird das Niederschlagswasser dem Grundwasserhaushalt wieder zugeführt.

(M3) Überdeckung und Begrünung von Tiefgaragen

Mit dieser Maßnahme wird der Verlust an Bodenfunktionen und Vegetationsflächen kompensiert. Durch die festgesetzte Substrathöhe kann eine qualitätvolle und mehrschichtige Vegetationsstruktur entwickelt werden.

Ausgleichsmaßnahmen

(A1) Maßnahmen auf den Flächen A und B

Zur Entwicklung von Natur und Landschaft sind die vorhandenen Grünstrukturen durch zusätzliche Baumpflanzungen aufzuwerten. Dies erfolgt konzentriert auf den Flächen A und B, die als Wiesen mit Einzelbäumen angelegt werden. Insgesamt sind hier zehn Bäume zu pflanzen.

(A2) Anpflanzen von Bäumen auf den Baufeldern

Zur Schaffung eines durchgrünten Quartiers ist auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen im Allgemeinen Wohngebiet je angefangener 150 qm ein Baum zu pflanzen. Mit dieser Maßnahme wird die Schaffung eines durchgrünten Quartiers gesichert und die Biotopstruktur sowie das Mikroklima wesentlich verbessert.

(A3) Anpflanzen von Bäumen zur Gliederung privater Stellplatzanlagen

Die Parkplätze sowie die Stellplatzanlagen im Plangebiet sind aus gestalterischen und ökologischen Gründen durch Baumpflanzungen zu gliedern. Je vier Stellplätze ist ein Baum zu pflanzen.

Die Baumpflanzungen stärken die landschaftsräumlichen Qualitäten und übernehmen wesentliche Funktionen für den Biotop- und Artenschutz.

(A4) Einfriedung der Grundstücke und Stellplatzanlagen mit Hecken

Die Einfriedung der Grundstücke mit Hecken ist ein wesentlicher Beitrag für die Schaffung einer einheitlichen Gestaltung des Quartiers, bildet eine eindeutige Abgrenzung zwischen dem privaten und öffentlichen Raum und trägt zur Aufwertung des Landschaftsbildes bei. Die Einfassung von oberirdischen Sammelstellplatzanlagen mit Hecken gewährleistet eine gestalterisch angemessene Einbindung in das Ensemble. Zudem tragen die Maßnahmen auch aufgrund der Verwendung von heimischen Arten wesentlich zur Verbesserung der Biotopstruktur im Gelände bei.

(A5) Begrünung von Nebenanlagen

Diese Maßnahme mindert Eingriffe durch die Errichtung von Nebenanlagen, indem unabhängig von der Grundfläche Vegetationsflächen geschaffen werden. Neben den ökologischen Wirkungen erfolgt durch die Begrünung vor allem eine bessere Integration in das Landschaftsbild der Ruinenberg-Kaserne.

(A6) Entsigelung

Mit der Reduzierung des Versiegelungsgrades (zugrunde gelegt wird die Vollversiegelung) von 72 % im Bestand auf 54 % (Entsigelung von 1,61 ha) in der Planung erfolgt eine nachhaltige Verbesserung für die oben aufgezeigten Schutzgüter.

Tabelle 4: Zusammenfassung der Eingriffe und Ausgleichsmaßnahmen für den Bebauungsplan Nr. 65

Konfliktsituation/ Eingriff	Kompensationsmaßnahmen	Bilanz
Boden Verbesserung der Bodenfunktionen Reduzierung des Versiegelungsgrades um 17.200 qm	V2) Wiederverwendung historischer Pflastermaterialien M1) Herstellung von Wegen, Stellplätzen etc. in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau M2) anteilige Versickerung von Niederschlagswasser vor Ort M3) Überdeckung und Begrünung von Tiefgaragen A6) Entsigelung von 17.200 qm	Durch die Reduzierung des Versiegelungsgrades entsteht ein Überhang an Kompensation in einer Größenordnung von 1,61 ha, Überhang von 1,61 ha zur Verbesserung um eine Wertstufe gemäß Gesamt-Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung Bomstedter Feld.
Wasserhaushalt Verbesserung der Grundwasserneubild ungsrate durch die Entsigelung von ca. 17.200 qm und die anteilige Versicke rung von Nieder schlagswasser vor Ort	M1) Herstellung von Wegen, Stellplätzen etc. in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau M2) Versickerung des Niederschlagswassers vor Ort M3) Überdeckung und Begrünung von Tiefgaragen A1-5) Erhöhung des Vegetationsanteils innerhalb des Geltungsbereiches mit Funktionen der Speicherung und Vorreinigung des Niederschlagswassers A6) Entsigelung von 1,61 ha	Durch die Reduzierung des Versiegelungsgrades entsteht ein Überhang an Kompensation in einer Größenordnung von 1,61 ha zur Verbesserung um eine Wertstufe gemäß Gesamt-Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung Bomstedter Feld.
Klima / Lufthygiene Verbesserung des Standortklimas durch zusätzliche Entsiege lung und Erhöhung des Vegetations anteils, insbesondere des Baumbestandes	A1-5) Anpflanzung von Laubbäumen (StU 18/20 cm) auf den Ausgleichsflächen a und b, in den Baugebieten und auf den Stellplatzanlagen sowie die Pflanzung von Hecken zur Ein friedung und die Begrünung von Nebenanlagen A6) Entsigelung von 1,61 ha	Verbesserung des Standortklimas durch die Anpflanzung von Bäumen und Hecken sowie die Erhöhung des Vege tationsanteils insgesamt durch die Anlage struktureicher Hausgärten und Gemeinschaftsgrünflächen

<p>Flora / Fauna</p> <p>Verbesserung der Biotopstruktur durch die Erhöhung des Vegetationsanteils bzw. die Reduzierung des Versiegelungsgrades und Pflanzmaßnahmen</p>	<p>V1) Erhalt von prägendem Altbaubestand durch Integration in das städtebauliche Konzept (Einzelbaumfestsetzungen)</p> <p>A1-5) Anpflanzung von Laubbäumen (StU 18/20 cm) auf den Ausgleichsflächen a und b, in den Baugebieten und auf den Stellplatzanlagen sowie Anpflanzung von Hecken zur Einfriedung, Begrünung von Nebenanlagen mit Kletter- und Rankpflanzen innerhalb der Baugebiete und zur Einfassung der Stellplatzanlagen, Verwendung standortgerechter, heimischer Gehölze gemäß Pflanzliste</p> <p>A6) Entsiegelung von 1,61 ha</p>	<p>Durch die Reduzierung des Versiegelungsgrades und die Erhöhung des Vegetationsanteils entsteht eine Verbesserung der Biotopstruktur und die Erhöhung der Wertigkeit.</p> <p>Innerhalb des Geltungsbereichs besteht ein Überhang an Kompensation in der Größenordnung 1,61 ha Aufwertung um eine Stufe und 0,81 ha Aufwertung um 2 Stufen gemäß der Gesamt-Eingriff-Ausgleichs-Bilanz Bornstedter Feld</p>
<p>Kultur- und Sachgüter</p> <p>Für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter bestehen keine Beeinträchtigungen</p>	<p>Die Festsetzung der Denkmale gewährleistet eine denkmalgerechte Sanierung und Umnutzung der denkmalgeschützten Kaserne mit ihren Einzelgebäuden. Die Neubebauung muss sich den Bestandsgebäuden unterordnen. Historische Freiraumelemente werden aufgenommen und die Bandparks rekonstruiert.</p>	<p>Ein Eingriff für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter besteht nicht.</p>
<p>Landschaftsbild</p> <p>Ein Eingriff in das Landschaftsbild besteht nicht, aufgrund der bestandsorientierten und umweltverträglichen Siedlungsentwicklung.</p>	<p>V1) Erhalt von prägendem Altbaubestand durch Integration in die privaten Baufelder</p> <p>V2) Erhalt und Wiederverwendung des historischen Pflastermaterials</p> <p>A1-A6) Anpflanzung von Laubbäumen (StU 18/20 cm) und Hecken in den Baugebieten, Schaffung eines durchgrünten, einheitlich gestalteten Stadtquartiers</p> <p>Darüber hinaus wird die Höhe der Neubebauung dem Bestand angepasst bzw. untergeordnet</p>	<p>Ein Eingriff in das Landschaftsbild liegt nicht vor. Das Erscheinungsbild der Anlage erfährt gegenüber dem Bestand insgesamt eine Aufwertung.</p>
<p>Mensch</p> <p>Für das Schutzgut Mensch bestehen keine Beeinträchtigungen</p>	<p>Die festgesetzte Nutzungsmischung mit den ergänzenden Festsetzungen zur Gewährleistung der Verträglichkeit untereinander und den Festsetzungen zur Aufwertung des Areals gewährleisten eine für den Menschen verträgliche Siedlungsentwicklung, die gegenüber dem Bestand eine Verbesserung hinsichtlich der Nutzungsangebote, des Erscheinungsbildes und Zugänglichkeit darstellt.</p>	<p>Ein Eingriff für das Schutzgut Mensch besteht nicht.</p>

5. Planungsrechtliche Grünfestsetzungen

Aus den Ergebnissen des Umweltberichts werden die folgenden textlichen Grünfestsetzungen in den Bebauungsplan Nr. 65 übernommen:

- 18. Stellplatzanlagen sind durch Bäume zu gliedern, je vier Stellplätze ist ein Laubbaum (Stammumfang 20/25 cm) gemäß der Pflanzliste 1 zu pflanzen. Stellplatzanlagen mit mehr als vier Stellplätzen sind mit Hecken (100 – 120 cm, 4 Pflanzen je m) gemäß der Pflanzliste 3 bis zu einer maximalen Höhe von 1,40 m einzufassen, ausgenommen hiervon sind die Stellplätze in der Kurt-von-Plettenberg-Straße.**
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

Die Baumpflanzungen in den Stellplatzanlagen gliedern den angrenzenden öffentlichen sowie den halböffentlichen Raum und tragen zur Aufwertung des Landschaftsbildes bei. Darüber hinaus bieten Neupflanzungen zahlreichen Tieren einen Lebensraum und verbessern zusätzlich das Standortklima.

- 19. Die Flächen A und B sind als Wiese mit Einzelbäumen anzulegen. Auf der Fläche A sind zwei Laubbäume (Stammumfang 20/25 cm) und auf der Fläche B acht Laubbäume (Stammumfang 20/25 cm) gemäß der Pflanzliste 1 zu pflanzen.**
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

Die textliche Festsetzung Nr. 17 für die Flächen A (ca. 405 qm) und B (ca. 1.253 qm) sichert einerseits, dass die vorhandenen Grünstrukturen in ihrem Bestand erhalten werden und andererseits gewährleistet sie, dass durch die Anpflanzung von neuen Bäumen eine ökologische Aufwertung der Grünstrukturen erzielt und ihre nachhaltige Entwicklung gesichert wird. Die Sicherung und Entwicklung des Baumbestandes ist zudem im Zusammenhang mit der Gestaltung der Lennéschen Bandparks (Schlegelstraße) zu sehen, die ein übergeordnetes Freiraumelement der historischen Kasernenanlagen südlich der Pappelallee sind und zudem die Verbindung zwischen dem Volkspark auf dem Bornstedter Feld und den historischen Parks und Gärten her-

stellen.

- 20. Stellplätze, Wege und Zufahrten sind nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau zulässig. Die Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss und Betonierung sind nicht zulässig. Ausgenommen hiervon sind Tiefgaragenzufahrten.**

(§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Wege, Zufahrten und Stellplätze sind nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen, um die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Durch diese textliche Festsetzung wird der Versiegelungsgrad und der damit verbundene Eingriff in den Naturhaushalt reduziert, indem zumindest eine anteilige Versickerung auf den Flächen möglich ist und die Bodenfunktionen eingeschränkt zum Tragen kommen können (Minimierungsmaßnahme).

Die Niederschlagswasser der teilversiegelten Flächen werden, soweit die örtlichen Bodenverhältnisse dieses zulassen, über Rasenmulden und ggf. Rigolen zur Versickerung gebracht. Ziel ist, möglichst viel Niederschlagswasser zur Stabilisierung des Wasserhaushaltes vor Ort zu versickern.

- 21. Baugrundstücke, mit Ausnahme der straßenseitigen Grundstücksgrenzen, sind mit Hecken (100 – 120 cm, 4 Pflanzen je m) gemäß der Pflanzliste 3 einzufrieden.**

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

Die Pflanzbindungen sind zum Schutz und zur Entwicklung von Natur und Landschaft sowie zur Qualifizierung des Landschaftsbildes erforderlich und unmittelbarer Bestandteil der städtebaulich-landschaftsplanerischen Ordnung im Geltungsbereich. Die Anpflanzung von Hecken mindert den entstehenden Eingriff in Natur und Landschaft, fasst die privaten Grundstücke und trägt zur positiven Gestaltung und Durchgrünung des Plangebiets bei. Dabei sollen die Einfriedungen eine Höhe von 1,40 m nicht überschreiten.

- 22. Im Allgemeinen Wohngebiet ist je angefangener 150 qm nicht überbaubarer Grundstücksfläche mindestens ein Laub- oder Obstbaum-Hochstamm mit einem Stammumfang von 18/20 cm gemäß der Pflanzlisten 1 und 2 zu pflanzen. Bei der Ermittlung der Zahl der zu pflanzenden Bäume sind die vorhandenen Bäume einzurechnen.**

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25a und b BauGB)

Die Anpflanzung von Laubbäumen mindert den durch die Bebauung entstehenden Eingriff in Natur und Landschaft und erhöht darüber hinaus die Gestalt- und Aufenthaltsqualität der privaten Gartenbereiche. Die Anzahl der Baumpflanzungen, die sich aus den nicht überbauten Grundstücksflächen ergibt, stellt keine unzumutbare Einschränkung der Nutzbarkeit der Grundstücke dar. Die Regelungen der Potsdamer Baumschutzverordnung werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht berührt.

Mit dieser Maßnahme soll der Verlust von Vegetationsflächen kompensiert werden. Durch die Mehrschichtigkeit der Vegetationsstrukturen wird gleichzeitig die Vielfalt der Biotopstrukturen erhöht. Bei Obstbäumen sollen bevorzugt alte Sorten, die für den Potsdamer Raum typisch sind, als Hochstamm Verwendung finden. Die Bäume sind mit einem Stammumfang von 18/20 cm zu pflanzen.

- 23. Tiefgaragen sind mit Bodensubstrat in einer Höhe von 60 cm zu überdecken und gärtnerisch anzulegen.**

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

Mit dieser Maßnahme wird der Verlust an Bodenfunktionen und Vegetationsflächen kompensiert. Durch die festgesetzte Substrathöhe kann eine qualitätvolle und mehrschichtige Vegetationsstruktur entwickelt werden.

- 24. Außenwände von Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO, die nicht auf einer Grundstücksgrenze stehen, sind mit Kletter- und Rankpflanzen (Höhe 100 – 150 cm) gemäß der Pflanzliste 4 zu bepflanzen. Die Pflanzabstände dürfen 2,0 m nicht unterschreiten.**

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

Diese Maßnahme mindert Eingriffe durch die Errichtung von Nebenanlagen, indem unabhängig von der Grundfläche Vegetationsflächen geschaffen werden. Neben den ökologischen Wirkungen erfolgt durch die Begrünung vor allem eine bessere Integration in das Landschaftsbild der Ruinenberg-Kaserne.

D VERFAHREN, AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG, RECHTSGRUNDLAGEN

1. Verfahren

Aufstellungsbeschluss

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 10.01.1996 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“ beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 25.01.1996 im Amtsblatt Jahrgang 7, Nr. 1/96 für die Stadt Potsdam ortsüblich bekannt gemacht.

Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung fand vom 07.06. bis einschließlich zum 20.06.2005 statt. Die ortsübliche Bekanntmachung erfolgte am 26.05.2005 im Amtsblatt Jahrgang 16, Nr. 07/2005 für die Landeshauptstadt Potsdam. Stellungnahmen seitens der Bürger gingen nicht ein.

Öffentliche Auslegung

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“ einschließlich der Begründung lag vom 07.11. bis einschließlich 07.12.2005 öffentlich aus. Dies ist am 26.10.2005 im Amtsblatt Jahrgang 16, Nr. 13/2005 für die Landeshauptstadt Potsdam ortsüblich bekannt gemacht worden.

Die Behörden und Träger öffentlicher Belange (TÖB) sind mit Schreiben vom 07.11.2005 am Verfahren beteiligt worden. Es ist eine Frist zur Stellungnahme bis zum 07.12.2005 gesetzt worden.

Beteiligt am Verfahren wurden 15 Bereiche der Stadtverwaltung und 17 Behörden und TÖBs. Es liegen von acht Bereichen und zehn Behörden und TÖBs Stellungnahmen vor. Im Ergebnis der Abwägung führten die Stellungnahmen des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg und des Bereichs Umwelt und Natur der Stadt Potsdam zu Änderungen der Planung. Die Begründung wurde redaktionell überarbeitet.

Das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum und die Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg kritisierten die Festsetzung eines Baufeldes im östlichen Teil des – ehemaligen – Mischgebietes MI 1 (jetzt Allgemeines Wohngebiet WA 4) zwischen dem ehemaligem Stallgebäude und der Umfassungsmauer: Einer Bebauung könne an dieser Stelle aus denkmalpflegerischen Gründen nicht zugestimmt werden, da dieser Bereich Teil der von Lenné gestalteten so genannten Bandparks, die als lang gestreckte Grünzüge den Voltaireweg und die Schlegelstraße begleiten, sei. Die noch vorhandene trichterförmige Aufweitung dieses Grünzuges zwischen Schlegelstraße und Pappelallee würde mit einer Bebauung verloren gehen. Die Einordnung eines Baufeldes in diesem Bereich müsse deshalb aus denkmalpflegerischer Sicht abgelehnt werden.

In der Abwägung ist den Stellungnahmen gefolgt worden. Das erwähnte Baufeld ist aufgegeben worden, obwohl die Bandparks nicht durch etwaige Gebäude im Osten des Allgemeinen Wohngebiets WA 4 räumlich eingeeignet werden würden, sondern durch die historische, unter Denkmalschutz stehende Umfassungsmauer der Ruinenberg-Kaserne. Somit herrscht ein Widerspruch zum Denkmalschutz der Umfassungsmauer. Des Weiteren lag das betreffende Baufeld im Kreuzungsbereich der Schlegelstraße mit der Pappelallee bis zu 27,00 m von der Umfassungsmauer zurückgesetzt, so dass hiervon keine Einengung ausging.

Auf Anregung des Bereichs Umwelt und Natur wurden im Norden des Allgemeinen Wohngebiets WA 2.1 ein Bau- fenster verschoben, eine „GSt“-Flächen aufgegeben sowie die Erhaltungsfestsetzung für einen Baum nordöstlich des südlichen Stallgebäudes aufgehoben.

Seitens der Bürger wurden keine Anregungen zur Planung gegeben.

1. Erneute öffentliche Auslegung

Die 1. erneute öffentliche Auslegung des Entwurfs des Bebauungsplanes Nr. 65 erfolgte vom 17.07. bis zum 18.08.2006; sie ist am 29.06.2006 im Amtsblatt Jahrgang 17, Nr. 8/2006 für die Landeshauptstadt Potsdam ortsüblich bekannt gemacht worden.

Mit Schreiben vom 12.07. bzw. 13.07.2006 sind 15 Bereiche der Stadtverwaltung und 13 Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt worden. Es ist eine Frist zur Stellungnahme von vier Wochen

gesetzt worden. Es liegen von acht Bereichen und fünf Behörden sowie von einem Bürger Stellungnahmen vor.

Im Ergebnis der Abwägung führte die Stellungnahme des Bereichs Umwelt und Natur zu redaktionellen Klarstellungen in der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung. Aufgrund der Stellungnahme der Öffentlichkeit ist punktuell die zulässige Gebäudehöhe angepasst worden.

Vereinfachte Änderung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB

Die Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit und der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange am vereinfachten Änderungsverfahren gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erfolgte mit Schreiben vom 25.01.2007; es wurde eine Frist von vier Wochen zur Stellungnahme bis zum 28.02.2007 gesetzt. Insgesamt wurden ein Träger öffentlicher Belange und vier Bereiche der Stadtverwaltung am Verfahren beteiligt; von dem Träger öffentlicher Belange und drei Bereichen liegen Stellungnahmen vor. Seitens der Öffentlichkeit liegt eine schriftliche Stellungnahme vor.

Im Ergebnis der Abwägung führten die Stellungnahmen des Bereichs Umwelt und Natur und der Öffentlichkeit zu redaktionellen Korrekturen; die Planung ist nicht geändert worden.

2. Erneute öffentliche Auslegung

Die 2. erneute öffentliche Auslegung des Entwurfs des Bebauungsplanes Nr. 65 ist vom 11.08. bis zum 15.09.2008 durchgeführt worden. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Bereiche der Stadtverwaltung sind mit Schreiben vom 05.08.2008 unter Setzung einer Frist von fünf Wochen am Verfahren beteiligt worden. Beteiligt am Verfahren waren 16 Bereiche der Stadtverwaltung und 17 Behörden; es liegen von neun Bereichen und zehn Behörden Stellungnahmen vor. Seitens der Öffentlichkeit liegen neun Stellungnahmen vor, davon zwei Sammelstellungnahmen.

Teile der Öffentlichkeit und das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abt. Denkmalpflege lehnten die Festsetzung einer überbaubare Grundstücksfläche im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 nördlich des ehemaligen Verheiratetenhauses als nicht denkmalverträglich ab. Die Öffentlichkeit regt an, hier eine öffentliche Grünfläche zur Erholung der Anwohner auszuweisen. Den Stellungnahmen ist in der Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegen- und untereinander nicht gefolgt worden.

Schlegelstraße öffnet sich erst im Bereich des Allgemeinen Wohngebietes WA 4 nördlich der Kurt-von-Plettenberg-Straße trichterförmig zur Pappelallee. Zudem wird die Westseite der Schlegelstraße räumlich durch die denkmalgeschützte Kasernenmauer begrenzt. Somit beeinträchtigt das Neubaupotential im WA 3 nicht die trichterförmige Öffnung der Schlegelstraße zur Pappelallee.

Die Schlegelstraße ist kein Denkmal. Die von Lenné Mitte des 19. Jahrhundert geplante Gestaltung der Landschaft ist durch die Realisierung der nunmehr denkmalgeschützten Ruinenberg-Kaserne und des Lazarett überholt und im Abwägungsprozess hinzunehmende Realität. Die die Schlegelstraße begrenzenden Mauern stehen ebenfalls unter Denkmalschutz. Diese Mauern begrenzen den Grünzug beidseitig der Schlegelstraße.

Zudem würde ein Verzicht auf das Baurecht im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 für das Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld eine Mindereinnahme von ca. 208.000 € bedeuten, da diese Fläche ohne Baurecht nicht anderweitig veräußerbar ist.

Die Öffentlichkeit kritisierte eine ihrer Meinung nach nicht denkmalgerechte Entwicklung der Ruinenberg-Kaserne, insbesondere zur Höhenentwicklung und Architektur im südwestlichen Bereich des Areals. Der Anregung, hier weitere Vorschriften im Sinne des Denkmalschutzes zu treffen, ist nicht gefolgt worden, da hier bereits Baugenehmigungen erteilt worden und die Gebäude fertig gestellt sind. Seitens der Denkmalschutzbehörden gab es zu den getroffenen Festsetzungen keine Bedenken.

In der im August und September 2008 erneut öffentlich ausgelegten Fassung des Bebauungsplanes sind erstmalig konkrete textliche Festsetzungen zum Immissionsschutz getroffen worden. Diese bezogen sich auf die Festsetzung von Lärmpegelbereichen und die darin einzuhaltenden bewerteten resultierenden Schalldämmmaße; die Festsetzungen betrafen insbesondere das Allgemeine Wohngebiet WA 4 an der Pappelallee. Das Landesumweltamt, Belange des Immissionsschutzes beurteilte diese Festsetzungen als nicht ausreichend; aufgrund der Verkehrsemissionen der Pappelallee seien weitere Festsetzungen notwendig. Im Ergebnis der Abwägung sind zusätzliche Festsetzungen zur Errichtung einer Lärmschutzwand an der Pappelallee, zur Ausrichtung von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen auf der der Pappelallee abgewandten Seite, zur Einrichtung von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder festverglaster Fenster in schutzbedürftigen Räumen sowie zu zeitlichen Abfolge der Realisierung von Gebäuden getroffen.

Weitere Anregungen und Hinweise der Öffentlichkeit bezogen sich auf Sachverhalte, die nicht Gegenstand und Inhalt der Bauleitplanung sind, insbesondere zur Ausweisung von öffentlichen Straßen als Verkehrsberuhigte Bereiche.

2. Vereinfachte Änderung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB

Vom 03.04. bis zum 05.05.2009 ist der B-Plan Nr. 65 erneut in einem vereinfachten Änderungsverfahren gemäß § 4a Abs. 3 BauGB geändert worden. Die Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit und der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgte mit Schreiben vom 03.04.2009. Insgesamt wurden der die betroffenen Grundstückseigentümer, zwei Behörden und ein Bereich der Stadtverwaltung am Verfahren beteiligt; von den Behörden liegen Stellungnahmen vor.

Im Ergebnis der Abwägung führte die Stellungnahme des Landesumweltamtes, RW 4.1 Immissionsschutz zu redaktionellen Korrekturen der textlichen Festsetzungen Nr. 12, 14 und 15; die Planung in ihren Grundzügen wurde nicht geändert.

2. Auswirkungen der Planung

2.1 Städtebauliche Auswirkungen

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 65 schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen, die ehemalige Ruinenberg-Kaserne nachfragegerecht zu entwickeln. Das ehemalige, denkmalgeschützte Kasernenareal wird einer seiner hohen Lagequalität gerechten Nutzung zugeführt und schließt damit die städtebauliche Lücke zwischen der Jägervorstadt und dem Bornstedter Feld mit dem Volkspark. Durch die Umsetzung des Bebauungsplanes wird das ehemals geschlossene Militärgelände geöffnet und einer zivilen Nutzung zugeführt. Die überwiegend denkmalgeschützten Gebäude werden in ihrem Bestand gesichert.

2.2 Gemeinbedarfseinrichtungen

Die Realisierung der geplanten Wohnbebauung führt zu einem Bedarf von rd. 90 Kindertagesstättenplätzen. Diese Plätze können in den vorhandenen bzw. geplanten Einrichtungen im Bornstedter Feld, z. B. im nördlich benachbarten Quartier Pappelallee, nachgewiesen werden, so dass der Bau einer Kindertagesstätte im Plangebiet selbst nicht erforderlich ist. Der Nachweis der erforderlichen Grundschulplätze kann in der Karl-Foerster-Grundschule an der Kirschallee und in der geplanten 2. Grundschule mit Hort im Bornstedter Feld unmittelbar nördlich der Ruinenberg-Kaserne erbracht werden.

2.3 Verkehr

Die durch die vorgesehenen Nutzungen im Plangebiet verursachten Verkehre können problemlos über die Kurt-von-Plettenberg-Straße, Schmiedegasse, Sattlerstraße und Reitbahnstraße im Quartier sowie die Schlegelstraße und An der Einsiedelei außerhalb des ehemaligen Kasernenareals abgewickelt werden.

2.4 Natur, Landschaft, Umwelt

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 65 erfolgt durch die Neuordnung kein Eingriff in Natur und Landschaft; insgesamt kann ein Ökoplus von 2,42 ha bilanziert werden. Die Bodenfunktionen und die Grundwasserneubildungsrate werden durch die Reduzierung des Versiegelungsgrades um 1,72 ha verbessert. Das Standortklima wird durch zusätzliche Entsiegelungen sowie die Anpflanzung von Bäumen und Hecken und die Erhöhung des Vegetationsanteils durch die Anlage struktureicher Hausgärten und Gemeinschaftsgrünflächen verbessert. Die Biotopstruktur wird durch die Erhöhung des Vegetationsanteils bzw. die Reduzierung des Versiegelungsgrades sowie durch Pflanzmaßnahmen verbessert. Das Landschaftsbild des ehemaligen Kasernenareals wird aufgewertet, aufgrund der bestandsorientierten und umweltverträglichen Siedlungsentwicklung besteht kein Eingriff. Für die Schutzgüter Mensch sowie Kultur- und Sachgüter bestehen keine Beeinträchtigungen.

2.5 Kosten und Finanzierung

Der Bebauungsplan dient der Schaffung von Baurecht; der Landeshauptstadt Potsdam entstehen durch die Aufstel-

lung des Bebauungsplanes keine Kosten.

Das Plangebiet liegt vollständig im Entwicklungsbereich Bornstedter Feld. Die Kosten der Herstellung und Realisierung der erforderlichen öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen (Straßenbau, straßenseitige Regenentwässerung) werden aus dem Treuhandvermögen finanziert. Investitionen für Trink- und Schmutzwasser sowie für grundstückseitige Regenentwässerung werden durch die Energie und Wasser Potsdam GmbH getragen.

3. Rechtsgrundlagen

Die Rechtsgrundlagen für den Bebauungsplan Nr. 65 sind

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509)
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466)
- Planzeichenverordnung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509)
- Brandenburgische Bauordnung (BbgBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. September 2008 (GVBl. I/08, [Nr. 14], S.226), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. November 2010 (GVBl. I/10, [Nr. 39])
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), in Kraft getreten am 01. März 2010
- Gesetz über den Naturschutz und die Landschaftspflege im Land Brandenburg (Brandenburgisches Naturschutzgesetz – BbgNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Mai 2004 (GVBl. I/04, [Nr. 16], S. 350), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Juli 2010)
- Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz (BbgDSchG) vom 24.05.2004 (GVBl. I S. 215)

ANHANG

1. Textliche Festsetzungen

Art und Maß der baulichen Nutzung

1. Im Allgemeinen Wohngebiet sind die gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen nicht störenden Handwerksbetriebe nicht zulässig, von den gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO allgemein zulässigen Anlagen für sportliche Zwecke sind nur gedeckte Anlagen zulässig. Auch die nach § 4 Abs. 3 Nr. 4 und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen sind nicht zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO)
2. Als zulässige Firsthöhe werden für jedes Bestandsgebäude die jeweiligen Bestandshöhen festgesetzt; diese dürfen ausnahmsweise jeweils um bis zu 1,0 m überschritten werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO)
3. Bei der Ermittlung der zulässigen Grundfläche darf im Allgemeinen Wohngebiet WA 1, mit Ausnahme des Allgemeinen Wohngebiets WA 1.8, durch die Flächen von Stellplätzen mit ihren Zufahrten, Wegen und Gebäuden als Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, die festgesetzte Grundfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 0,6 überschritten werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO)
4. Bei der Ermittlung der zulässigen Grundfläche darf im Allgemeinen Wohngebiet WA 1.8 die festgesetzte Grundfläche durch die Flächen der Tiefgarage und von Stellplätzen mit ihren Zufahrten sowie von Wegen bis zu einer Grundflächenzahl von 0,7 überschritten werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO)

Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

5. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.1, WA 1.6, WA 1.7, WA 1.8, WA 2.1 (hier nur die ehemalige Beschlagschmiede), WA 2.3, WA 3 und WA 4 (hier nur der nordöstliche Stallflügel und die nördliche Reithalle) ist für bauliche Anlagen ein Vortreten von Terrassen bis zu einer Länge von jeweils 4,0 m und einer Tiefe bis zu 3,0 m sowie Balkonen und Freitreppen bis zu einer Länge von jeweils 3,5 m und einer Tiefe bis zu 2,0 m zu den Baulinien bzw. Baugrenzen zulässig. Die Gesamtbreite der Balkone und Freitreppen darf insgesamt 30 % der jeweiligen Gebäudelänge je Vollgeschoss nicht überschreiten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO)
6. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1.8 ist ausnahmsweise für das südliche Gebäude (Mannschaftsgebäude) ein Vortreten von bauordnungsrechtlich erforderlichen Anbauten wie Freitreppen und Treppenhäusern bis zu einer jeweiligen Länge von 4,0 m und einer Tiefe bis zu 4,0 m zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO)
7. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 4 ist zwischen den Punkten O2 und P1 die Errichtung einer 2,3 m hohen Mauer zulässig. Die Mauer muss an den Punkten O2 und P1 an die Lärmschutzwand in den Flächen mit den Umgrenzungen O1, O2, O3, O4, O5, O6, O1 sowie P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P1 anbinden. Diese Mauer gilt nicht als Einfriedung im Sinne der integrierten örtlichen Bauvorschrift Nr. 25.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 5 Satz 1 BauNVO)

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte, Stellplätze und Nebenanlagen

8. Die Flächen a und b sind mit einem Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit, einem Fahrrecht zu Gunsten der Anlieger der anliegenden Baugrundstücke sowie einem Leitungsrecht zu Gunsten der zuständigen Versorgungsträger zu belasten. Innerhalb der Fläche b, die insgesamt ein Querprofil von 7,0 m aufweist, darf die zu versiegelnde Fläche nur eine Profildbreite von 5,0 m einnehmen.
9. Die Flächen c, d und e1 bis e8 sind mit einem Leitungsrecht zu Gunsten der zuständigen Versorgungsträger zu belasten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
10. In den Allgemeinen Wohngebieten, mit Ausnahme der Allgemeinen Wohngebiete WA 2.2, WA 3 und WA 4, sind Stellplätze nur in den überbaubaren Grundstücksflächen sowie den mit „St“ bzw. „GSt“ und „TGA“ gekennzeichneten Flächen zulässig. Garagen und Carports sind nicht zulässig.

In den Allgemeinen Wohngebieten, mit Ausnahme der Allgemeinen Wohngebiete WA 2.2, WA 3 und WA 4, sind Gebäude als Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO nur in den überbaubaren Grundstücksflächen sowie den festgesetzten Flächen N1 – N6 zulässig.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 6, § 14 Abs. 1 und § 23 Abs. 5 BauNVO)

11. Die Gemeinschaftsstellplatzanlage GSt 1 ist den Baugrundstücken im Allgemeinen Wohngebiet WA 1.1 und die Gemeinschaftsstellplatzanlage GSt 2 dem Allgemeinen Wohngebiet WA 1.7 zugeordnet.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB)

Immissionsschutz

12. Im Lärmpegelbereich VI müssen die Außenbauteile einschließlich der Fenster an der Fassade von Aufenthaltsräumen in Wohnungen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 50 dB sowie an der Fassade von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 45 dB aufweisen.
Im Lärmpegelbereich V müssen die Außenbauteile einschließlich der Fenster an der Fassade von Aufenthaltsräumen in Wohnungen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 45 dB sowie an der Fassade von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 40 dB aufweisen.
Im Lärmpegelbereich IV müssen die Außenbauteile einschließlich der Fenster an der Fassade von Aufenthaltsräumen in Wohnungen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 40 dB sowie an der Fassade von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 35 dB aufweisen.
Im Lärmpegelbereich III müssen die Außenbauteile einschließlich der Fenster an der Fassade von Aufenthaltsräumen in Wohnungen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 35 dB sowie an der Fassade von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen ein bewertetes resultierendes Schalldämmmaß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 30 dB aufweisen.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
13. Auf den Flächen mit den Umgrenzungen O1, O2, O3, O4, O5, O6, O1 sowie P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P1 ist eine 2,3 m hohe Lärmschutzwand (gemessen über der nächstgelegenen festgesetzten Höhe der Fahrbahnoberkante der Pappelallee) entlang der Straßenbegrenzungslinie der Pappelallee zu errichten und im Bereich der Flächenabschnitte, die die Punkte O3/O4 sowie P1/P8 umfassen, an die Gebäude anzuschließen. Bei gleichwertigen Maßnahmen an der Fassade (z.B. Einbau festverglaster, zur Pappelallee ausgerichteter Fenster in schutzbedürftigen Räume i.S.d. DIN 4109) kann auf die Lärmschutzwand verzichtet werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
14. Die zum Lüften zu öffnenden Fenster schutzbedürftiger Räume i.S.d. DIN 4109 in den Lärmpegelbereichen III – VI sind auf die dem Innenhof zugewandten Seiten auszurichten. Dies gilt nicht zwingend für schutzbedürftige Räume in den rechtwinklig zur Pappelallee stehenden Gebäudeteilen des Allgemeinen Wohngebietes WA 4, die über mindestens ein weiteres zum Lüften zu öffnendes, zum Innenhof gerichtetes, Fenster verfügen.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
15. In Schlaf- und Kinderzimmern, deren zum Lüften zu öffnende Fenster im Bereich von Nachtbeurteilungsspegeln über 50 dB(A) liegen und die über kein zweites zum Lüften zu öffnendes Fenster auf der der Pappelallee abgewandten Seite des selben Raumes verfügen, sind schallgedämmten Lüftungseinrichtungen vorzusehen.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
16. Die den Innenhof des nördlichen Stallgevierts umgebende Bebauung (nordwestlicher Stallflügel mit Anbau an die nördliche Reithalle) ist zeitlich vor der Neubebauung im Innenbereich zu realisieren, es sei denn, statt der den Innenhof des nördlichen Stallgevierts umgebenden Bebauung ist die Lärmschutzwand in der Fläche mit der Umgrenzung O1, O2, O3, O4, O5, O6, O1 hergestellt.
(§ 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB)

17. Ausnahmsweise kann eine Unterschreitung der festgesetzten Schalldämmmaße zugelassen werden, wenn im Baugenehmigungsverfahren ein geringerer Außenlärmpegel nachgewiesen wird, als im Bebauungsplan angenommen oder durch andere gleichwertige Maßnahmen die Anforderungen an den Immissionsschutz erfüllt werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Grünfestsetzungen

18. Stellplatzanlagen sind durch Bäume zu gliedern, je vier Stellplätze ist ein Laubbaum (Stammumfang 20/25 cm) gemäß der Pflanzliste 1 zu pflanzen. Stellplatzanlagen mit mehr als vier Stellplätzen sind mit Hecken (100 – 120 cm, 4 Pflanzen je m) gemäß der Pflanzliste 3 bis zu einer maximalen Höhe von 1,40 m einzufassen, ausgenommen hiervon sind die Stellplätze in der Kurt-von-Plettenberg-Straße.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)
19. Die Flächen A und B sind als Wiese mit Einzelbäumen anzulegen. Auf der Fläche A sind zwei Laubbäume (Stammumfang 20/25 cm) und auf der Fläche B acht Laubbäume (Stammumfang 20/25 cm) gemäß der Pflanzliste 1 zu pflanzen.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)
20. Stellplätze, Wege und Zufahrten sind nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau zulässig. Die Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss und Betonierung sind nicht zulässig. Ausgenommen hiervon sind Tiefgaragenzufahrten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)
21. Baugrundstücke, mit Ausnahme der straßenseitigen Grundstücksgrenzen, sind mit Hecken (100 – 120 cm, 4 Pflanzen je m) gemäß der Pflanzliste 3 einzufrieden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)
22. Im Allgemeinen Wohngebiet ist je angefangener 150 qm nicht überbaubarer Grundstücksfläche mindestens ein Laub- oder Obstbaum-Hochstamm mit einem Stammumfang von 18/20 cm gemäß der Pflanzlisten 1 und 2 zu pflanzen. Bei der Ermittlung der Zahl der zu pflanzenden Bäume sind die vorhandenen Bäume einzurechnen.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25a und b BauGB)
23. Tiefgaragen sind mit Bodensubstrat in einer Höhe von 60 cm zu überdecken und gärtnerisch anzulegen.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)
24. Außenwände von Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO, die nicht auf einer Grundstücksgrenze stehen, sind mit Kletter- und Rankpflanzen (Höhe 100 – 150 cm) gemäß der Pflanzliste 4 zu bepflanzen. Die Pflanzabstände dürfen 2,0 m nicht unterschreiten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

Integrierte örtliche Bauvorschriften

25. Einfriedungen sind nur bis zu einer maximalen Höhe von 1,4 m zulässig; Einfriedungen dürfen nicht straßenseitig errichtet werden. Ausgenommen von dieser örtlichen Bauvorschrift ist die Umfassungsmauer der Ruinenberg-Kaserne.
(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 81 Abs. 1 Nr. 1 und 10 Nr. 1 BbgBO)
26. Zur Wahrung der erhaltenswerten baulichen Eigenart der ehemaligen Ruinenberg-Kaserne werden statt der erforderlichen Abstandsflächen gemäß § 6 BbgBO solche mit geringerer Tiefe festgesetzt. Es gelten die durch Baulinien im Verlauf der erhaltenswerten – denkmalgeschützten – Bestandsgebäude festgesetzten Gebäudeabstände, die Bestandteil der vorhandenen besonderen städtebaulichen Gestaltung der Ruinenberg-Kaserne sind.
(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 81 Abs. 2 und 10 Nr. 1 BbgBO)
27. Müllstandorte sind einzuhausen.
(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 81 Abs. 1 Nr. 1 und 10 Nr. 1 BbgBO)

Hinweise

Die der Planung zugrunde liegenden Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Erlasse und DIN-Vorschriften) können bei der Landeshauptstadt Potsdam im Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung, Haus 1, Hegelallee 6 – 10, 14467 Potsdam eingesehen werden.

2. Pflanzlisten

Pflanzliste 1: Bäume

<i>Acer campestre</i>	(Feldahorn)
<i>Acer pseudoplatanus</i>	(Bergahorn)
<i>Aesculus carnea</i> ‚Briotii‘	(Scharlach-Rosskastanie)
<i>Aesculus hippocastanum</i>	(Ross-Kastanie)
<i>Betula pendula</i>	(Sand-Birke)
<i>Carpinus betulus</i>	(Hainbuche)
<i>Crataegus</i> - Arten	(Rotdorn, Weißdorn usw.)
<i>Fagus sylvatica</i>	(Rot-Buche)
<i>Fraxinus excelsior</i>	(Gemeine Esche)
<i>Juglans regia</i>	(Walnuss)
<i>Pinus sylvestris</i>	(Wald-Kiefer)
<i>Prunus padus</i>	(Trauben-Kirsche)
<i>Quercus petraea</i>	(Trauben-Eiche)
<i>Quercus robur</i>	(Stiel-Eiche)
<i>Quercus rubra</i>	(Rot-Eiche)
<i>Robinia pseudoacacia</i>	(Robinie)
<i>Sophora japonica</i>	(Schnurbaum)
<i>Sorbus aucuparia</i>	(Eberesche)
<i>Sorbus intermedia</i> Brouwers	(Schmalkronige Mehlbeere)
<i>Tilia cordata</i>	(Winterlinde)
<i>Ulmus glabra</i>	(Berg-Ulme)
<i>Ulmus carpinifolia</i>	(Feld-Ulme)

Pflanzliste 2: Obstgehölze

Äpfel	(Baumanns Renette) (Cox Orange) (Kaiser Wilhelm) (Rheinischer Bohnapfel)
Birne	(Gute Luise von Avranches) (Köstliche von Charneux)
Walnuss	(<i>Juglans regia</i>)

Pflanzliste 3: Hecken

<i>Acer campestre</i>	(Feldahorn)
<i>Carpinus betulus</i>	(Hainbuche)
<i>Cornus mas</i>	(Kornelkirsche)
<i>Ligustrum vulgare</i>	(Liguster)
<i>Ribes alpinum</i>	(Johannisbeere)
<i>Taxus baccata</i>	(Eibe)

Pflanzliste 4: Kletter- und Rankpflanzen

<i>Clematis vitalba</i>	(Gemeine Waldrebe)
<i>Hedera helix</i>	(Gemeiner Efeu)
<i>Hydrangea petiolaris</i>	(Kletterhortensie)
<i>Wisteria floribunda</i>	(Wisterie)
Rosen-Arten	(Kletterrose)

3. Fledermausnachweise mit Rufanmerkungen

Art	Datum	Bemerkung	Flugtyp	Ruftyp
?	15.07.10	Heterodyn-Aufnahme		
Abendsegler (<i>Nyctalus noctula</i>)	03.06.10			
Abendsegler (<i>Nyctalus noctula</i>)	15.07.10	mehrere Tiere, Soziallaute		Sozialrufe
Breitflügelfledermaus (<i>Eptesicus serotinus</i>)	01.07.10			
Breitflügelfledermaus (<i>Eptesicus serotinus</i>)	01.07.10	Feeding Buzz		Jagd
Breitflügelfledermaus (<i>Eptesicus serotinus</i>)	15.07.10			
Myotis spec.	03.06.10	vermutl. eine der Bartfledermäuse, mehrere Tiere		
Rauhhautfledermaus (<i>Pipistrellus nathusii</i>)	03.06.10			
Rauhhautfledermaus (<i>Pipistrellus nathusii</i>)	03.06.10			
Rauhhautfledermaus (<i>Pipistrellus nathusii</i>)	03.06.10			
Rauhhautfledermaus (<i>Pipistrellus nathusii</i>)	03.06.10			
Rauhhautfledermaus (<i>Pipistrellus nathusii</i>)	10.06.10	fast kf		
Rauhhautfledermaus (<i>Pipistrellus nathusii</i>)	10.06.10	fast kf		
Rauhhautfledermaus (<i>Pipistrellus nathusii</i>)	15.07.10	rel. konstantfrequent		
Rauhhautfledermaus (<i>Pipistrellus nathusii</i>)	15.07.10			
Rauhhautfledermaus (<i>Pipistrellus nathusii</i>)	15.07.10	Balzrufe		Sozialrufe
Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)	03.06.10			
Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)	03.06.10			
Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)	03.06.10			
Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)	03.06.10			
Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)	03.06.10	mit Träller und Fangruf		Sozialrufe, Fangrufe
Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)	01.07.10	teilweise Rufe fast konstantfrequent	Jagd	
Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)	01.07.10	Rufe kf		Transferrufe
Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)	01.07.10			
Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)	01.07.10			
Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)	01.07.10	2 Tiere		
Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)	15.07.10	rel. konstantfrequent		
Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)	15.07.10	mit Feeding Buzz		Jagdrufe

Art	Datum	Bemerkung	Flugtyp	Ruftyp
Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)	15.07.10			
Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)	15.07.10			
Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)	15.07.10			

4. Vorgefundene Vogelarten mit Bemerkungen

Kürzel	Artname	Wissenschaftlicher Name	Niststätte	Reviere	Bemerkung
A	Amsel	<i>Turdus merula</i>	Baum	2	
Bm	Blaumeise	<i>Parus caeruleus</i>	Höhle	1	in Kasten an Laube, fütternd
E	Elster	<i>Pica pica</i>	Baum	1	Nest in Platane
Fe	Feldsperling	<i>Passer montanus</i>	Höhle	2	1 Nest mit Juvenilen
Gf	Grünfink	<i>Carduelis chloris</i>	Baum	1	in Birke
Gg	Gartengrasmücke	<i>Sylvia borin</i>	Gebüsch	2	
Gi	Girlitz	<i>Serinus serinus</i>	Gebüsch	4	
H	Hausperling	<i>Passer domesticus</i>	Höhle	2	1 Nest in Dachvorsprung, 1 Juveniles
Hr	Hausrotschwanz	<i>Phoenicurus ochruros</i>	Höhle	3	1 Nest auf Mauerpfosten Gebäude Nordosten
K	Kohlmeise	<i>Parus major</i>	Höhle	3	Nest mit Juvenilen; Nest in Eiche; in zweistämmiger Linde Nr. 107
Mg	Mönchsgasmücke	<i>Sylvia atricapilla</i>	Gebüsch	3	
N	Nachtigall	<i>Luscinia megarhynchos</i>	Gebüsch	2	
Rt	Ringeltaube	<i>Columba palumbus</i>	Baum	2	1 Brutpaar
S	Star	<i>Sturnus vulgaris</i>	Höhle	2	Nest mit Juvenilen im Westen; in Baumhöhle im Osten

5. Zusammenstellung der Beurteilungspegel

lfd. Nr.	Immissionspunkt	Ausrichtung	Art der baulichen Nutzung	Orientierungswert Tag in dB(A)	Orientierungswert Nacht in dB(A)	Prognose ohne Lärmschutz Tag in dB(A)	Prognose ohne Lärmschutz Nacht in dB(A)	Prognose mit Lärmschutz Tag in dB(A)	Prognose mit Lärmschutz Nacht in dB(A)	OW-Überschreitung Tag in dB(A)	OW-Überschreitung Nacht in dB(A)	Differenz ohne/mit Lärmschutz Tag in dB(A)	Differenz ohne/mit Lärmschutz Nacht in dB(A)	Anspruch passiver Immissionsschutz	R _{W/res}	Lärmpegelbereich
1	Haus 01 2.80 m	N	WA	55	45	71	63	69	61	13,6	15,2	-2,1	-2,1	T/N	50	VI
2	Haus 01 6.30 m	N	WA	55	45	71	63	71	63	15,6	17,2	0	0	T/N	50	VI
3	Haus 01 9.60 m	N	WA	55	45	71	62	71	62	15,2	16,8	0	0	T/N	50	VI
4	Haus 02 2.80 m	N	WA	55	45	71	63	69	61	13,7	15,3	-2	-2,1	T/N	50	VI
5	Haus 02 6.80 m	N	WA	55	45	71	63	71	63	15,6	17,2	0	0	T/N	50	VI
6	Haus 02 9.60 m	N	WA	55	45	71	62	71	62	15,2	16,8	0	0	T/N	50	VI
7	Haus 03 2.80 m	N	WA	55	45	71	63	69	61	13,7	15,4	-2	-1,9	T/N	50	VI
8	Haus 03 6.30 m	N	WA	55	45	71	63	71	63	15,6	17,2	0	0	T/N	50	VI
9	Haus 03 9.60 m	N	WA	55	45	71	62	71	62	15,2	16,8	0	0	T/N	50	VI
10	Haus 04 2.80 m	N	WA	55	45	71	63	69	61	13,8	15,4	-2	-2	T/N	50	VI
11	Haus 04 6.80 m	N	WA	55	45	71	63	71	63	15,6	17,3	0	0	T/N	50	VI
12	Haus 04 9.60 m	N	WA	55	45	71	62	71	62	15,2	16,8	0	0	T/N	50	VI
13	Haus 05 2.80 m	N	WA	55	45	71	63	69	61	13,8	15,4	-1,9	-1,9	T/N	50	VI
14	Haus 05 6.80 m	N	WA	55	45	71	63	71	63	15,6	17,2	0	0	T/N	50	VI
15	Haus 05 9.60 m	N	WA	55	45	71	62	71	62	15,2	16,8	0	0	T/N	50	VI
16	Haus 06 2.80 m	N	WA	55	45	71	63	70	61	14,3	15,9	-1,5	-1,5	T/N	50	VI
17	Haus 06 6.80 m	N	WA	55	45	71	63	71	63	15,7	17,3	0	0	T/N	50	VI
18	Haus 06 9.60 m	N	WA	55	45	71	62	71	62	15,2	16,8	0	0	T/N	50	VI
19	Haus 07 2.80 m	N	WA	55	45	71	63	71	63	15,6	17,2	-0,3	-0,3	T/N	50	VI
20	Haus 07 6.30 m	N	WA	55	45	71	63	71	63	15,8	17,4	0	0	T/N	50	VI
21	Haus 07 9.60 m	N	WA	55	45	71	62	71	62	15,3	16,9	0	0	T/N	50	VI
22	Haus 08 2.80 m	O	WA	55	45	66	58	62	54	6,6	8,2	-4,3	-4,3	T/N	45	V
23	Haus 08 6.30 m	O	WA	55	45	67	58	67	58	11,3	12,9	-0,1	-0,1	T/N	45	V
24	Haus 08 9.60 m	O	WA	55	45	67	58	67	58	11,2	12,8	0	0	T/N	45	V
25	Haus 09 2.80 m	O	WA	55	45	62	54	59	50	3,4	4,9	-3,4	-3,5	T/N	40	IV
26	Haus 09 6.30 m	O	WA	55	45	64	55	64	55	8,4	10	0	0	T/N	40	IV
27	Haus 09 9.60 m	O	WA	55	45	64	56	64	56	8,7	10,3	-0,1	0	T/N	40	IV
28	Haus 10 2.80 m	O	WA	55	45	61	52	57	49	2	3,6	-3,3	-3,3	T/N	40	IV
29	Haus 10 6.30 m	O	WA	55	45	62	54	61	52	5,3	6,9	-1,5	-1,5	T/N	40	IV
30	Haus 10 9.60 m	O	WA	55	45	63	55	63	55	7,6	9,2	0	0	T/N	40	IV
31	Haus 11 2.80	O	WA	55	45	59	50	56	47	0,2	1,8	-3,2	-3,2	T/N	35	III
32	Haus 11 6.30 m	O	WA	55	45	60	52	59	50	3,4	5	-1,3	-1,3	T/N	35	III
33	Haus 11 9.60 m	O	WA	55	45	61	53	61	53	5,7	7,3	0	0	T/N	40	IV
34	Haus 12 2.80 m	O	WA	55	45	58	50	55	47	-	1,2	-3,2	-3,1	N	0	
35	Haus 12 6.30 m	O	WA	55	45	59	51	58	49	2,1	3,7	-1,8	-1,7	T/N	35	III
36	Haus 12 9.60 m	O	WA	55	45	60	52	60	51	4,3	5,8	-0,6	-0,7	T/N	35	III
37	Haus 13 2.80 m	O	WA	55	45	58	49	55	46	-	0,7	-3,1	-3	N	0	
38	Haus 13 6.30 m	O	WA	55	45	59	50	57	48	1,2	2,8	-2	-1,9	T/N	35	III
39	Haus 13 9.60 m	O	WA	55	45	60	51	59	51	3,5	5,1	-0,6	-0,5	T/N	35	III

lfd. Nr.	Immissionspunkt	Ausrichtung	Art der baulichen Nutzung	Orientierungswert Tag in dB(A)	Orientierungswert Nacht in dB(A)	Prognose ohne Lärmschutz Tag in dB(A)	Prognose ohne Lärmschutz Nacht in dB(A)	Prognose mit Lärmschutz Tag in dB(A)	Prognose mit Lärmschutz Nacht in dB(A)	OW-Überschreitung Tag in dB(A)	OW-Überschreitung Nacht in dB(A)	Differenz ohne/mit Lärmschutz Tag in dB(A)	Differenz ohne/mit Lärmschutz Nacht in dB(A)	Anspruch passiver Immissionsschutz	R _{W/res}	Lärmpegelbereich
40	IP 01 2.80 m	N	WA	55	45	71	63	71	63	15,7	17,3	0	0	T/N	50	VI
41	IP 01 6.30 m	N	WA	55	45	71	62	71	62	15,3	16,9	0	0	T/N	50	VI
42	IP 01 9.60 m	N	WA	55	45	70	62	70	62	14,7	16,3	0	0	T/N	45	V
43	IP 03 2.80 m	N	WA	55	45	67	58	63	54	7,3	8,9	-4,1	-4,1	T/N	45	V
44	IP 03 6.30 m	N	WA	55	45	67	59	67	59	11,6	13,2	0	0	T/N	45	V
45	IP 03 9.60 m	N	WA	55	45	67	58	67	58	11,3	12,9	0	0	T/N	45	V
46	IP 04 2.80 m	N	WA	55	45	68	60	64	55	8,3	9,9	-4,4	-4,4	T/N	45	V
47	IP 04 6.30 m	N	WA	55	45	68	60	68	60	12,8	14,4	0	0	T/N	45	V
48	IP 04 9.60 m	N	WA	55	45	68	60	68	60	12,4	14,1	0	0	T/N	45	V
49	IP 05 2.80 m	W	WA	55	45	63	54	58	50	2,7	4,3	-4,5	-4,5	T/N	40	IV
50	IP 05 6.30 m	W	WA	55	45	63	55	63	55	8	9,6	0	0	T/N	40	IV
51	IP 05 9.60 m	W	WA	55	45	63	55	63	55	8	9,6	0	0	T/N	40	IV
52	IP 06 2.80 m	W	WA	55	45	57	48	55	47	-	1,1	-1,7	-1,7	N	0	
53	IP 06 6.30 m	W	WA	55	45	57	49	55	47	-	1,6	-1,6	-1,6	N	0	
54	IP 06 9.60 m	W	WA	55	45	58	50	57	49	2	3,6	-0,7	-0,7	T/N	35	III



Betreff:

öffentlich

**Bebauungsplan Nr. 5 "Gewerbegebiet an der Marquardter Straße", OT Fahrland
Aufstellungsbeschluss zur 1. Änderung**

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung	Erstellungsdatum	08.03.2012
	Eingang 902:	08.03.2012
	4/46/462	

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.04.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Bebauungsplan Nr. 5 „Gewerbegebiet an der Marquardter Straße“, OT Fahrland ist entsprechend den Zielen des von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Einzelhandelskonzeptes der Landeshauptstadt Potsdam (s. DS Nr. 08/SVV/0415 vom 10.09.2008) in einem 1. Änderungsverfahren zu ändern (s. a. Anlage).

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:
Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

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.)

Planungs- bzw. Verfahrenskosten

Für die Durchführung des Planverfahrens fallen keine externen Planungskosten an, da das Planverfahren verwaltungsintern erarbeitet werden soll.

Für die fachliche Betreuung und für die Koordinierung des Planverfahrens fallen verwaltungsinterne Aufwendungen an. Die hoheitlichen Leistungen, die hierfür in der Verwaltung zu erbringen sind, können gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 1 BauGB nicht durch einen Dritten übernommen werden. Die in der Verwaltung zu erbringenden nicht-hoheitlichen Leistungen können aufgrund der im Aufstellungsbeschluss formulierten Planungsziele (Sicherung städtebaulicher Qualitäten) nicht einem Dritten übertragen werden und werden daher verwaltungsintern erbracht.

Realisierungskosten

Bei Inkraftsetzung der Planung sind voraussichtlich keine Kosten für die Umsetzung der Planung zu erwarten.

Folgekosten

Mögliche Folgekosten nach Realisierung der Planung werden nicht erwartet.

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Bebauungsplan Nr. 5 „Gewerbegebiet an der Marquardter Straße“, OT Fahrland, 1. Änderung

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 5 „Gewerbegebiet an der Marquardter Straße“, OT Fahrland gemäß § 2 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 13 BauGB.

Der Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 5 „Gewerbegebiet an der Marquardter Straße“, OT Fahrland umfasst die Flurstücken 97/4, 97/5, 97/6, 97/7, 97/8, 97/9 und 97/10, Flur 8 der Gemarkung Fahrland und wird wie folgt begrenzt :

Im Norden :	Flurstück 96	Marquardter Straße
Im Osten :	Flurstück 95	Reiterhof
Im Süden :	Flurstück 98/2 Flurstücke 87, 103/1, 102/1	öffentlicher Weg Ackerfläche
Im Westen :	Flurstück 97/1	Ackerfläche

Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 3,8 ha. Die Lage des Plangebietes ist im beigefügten Kartenausschnitt (Anlage 1) dargestellt.

Bestehende Situation

Das Plangebiet befindet sich am westlichen Rand des Ortsteils Fahrland südlich angrenzend an die Landesstraße L 92 (Marquardter Straße) nur 2,5 km von der Autobahnauffahrt zur BAB 10 Potsdam-Nord entfernt. Es handelt sich um einen ehemaligen Stützpunkt der LPG mit seit Jahren nicht mehr genutzten Stallungen und Ruderalflächen. In einem Teil der ehemals landwirtschaftlichen Gebäude haben sich Gewerbebetriebe angesiedelt, Wohnbebauung befindet sich im östlichen Bereich des Plangebietes.

Planungsanlass und Erforderlichkeit der Planung

Anlass der Planung ist die Notwendigkeit der gesamtstädtischen Steuerung des Einzelhandels zur Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche. Das Einzelhandelskonzept der Landeshauptstadt Potsdam (s. DS Nr. 08/SVV/0415 vom 10.09.2008) bildet die planerische Grundlage für die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 5 „Gewerbegebiet an der Marquardter Straße“, OT Fahrland.

Im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 5 „Gewerbegebiet an der Marquardter Straße“, OT Fahrland sind die Mischgebiete MI 1 und MI 2 sowie die Gewerbegebiete GE 1, GE 2 und GE 3 festgesetzt, deren textliche Festsetzungen keine Regelungen zum Ausschluss zentrenrelevanten Einzelhandels enthalten. Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage dieser Flächen an der Landesstraße L 92 (Marquardter Straße) sowie der bestehenden städtebaulichen Struktur kann ein Ansiedlungsdruck von zentrenrelevantem Einzelhandel auf diesen Flächen nicht ausgeschlossen werden.

Im Entwurf des Gewerbeflächensicherungskonzeptes ist diese Fläche für eine vorrangige Nutzung durch einfaches Gewerbe/Logistik festgelegt. Das Gewerbeflächensicherungskonzept dient der Konkretisierung des im Jahr 2010 beschlossenen Stadtentwicklungskonzeptes Gewerbe der Landeshauptstadt Potsdam.

Planungsziele

Der Bebauungsplan Nr. 5 „Gewerbegebiet an der Marquardter Straße“, OT Fahrland ist entsprechend den Zielen des beschlossenen Einzelhandelskonzeptes der Landeshauptstadt Potsdam (s. DS Nr. 08/SVV/0415 vom 10.09.2008) gemäß § 2 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 13 BauGB zu ändern.

Aufgrund des vorhandenen Gefährdungspotentials ist der zentrenrelevante Einzelhandel (Potsdamer Liste) in den festgesetzten Misch- und Gewerbegebieten im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 5 „Gewerbegebiet an der Marquardter Straße“, OT Fahrland, 1. Änderung auszuschließen. Zentrenrelevante Randsortimente sollen flächenbeschränkt zulässig sein.

Ziel der Planung ist es, die im Einzelhandelskonzept der Landeshauptstadt Potsdam festgelegten zentralen Versorgungsbereiche „potenzielles Nahversorgungszentrum Fahrland“ und „Einkaufsinnenstadt“ zu erhalten und zu entwickeln. Die Zentralitätsfunktion der zentralen Versorgungsbereiche soll damit insgesamt gestärkt und die Nahversorgung gesichert werden.

Gesetzliche Voraussetzungen

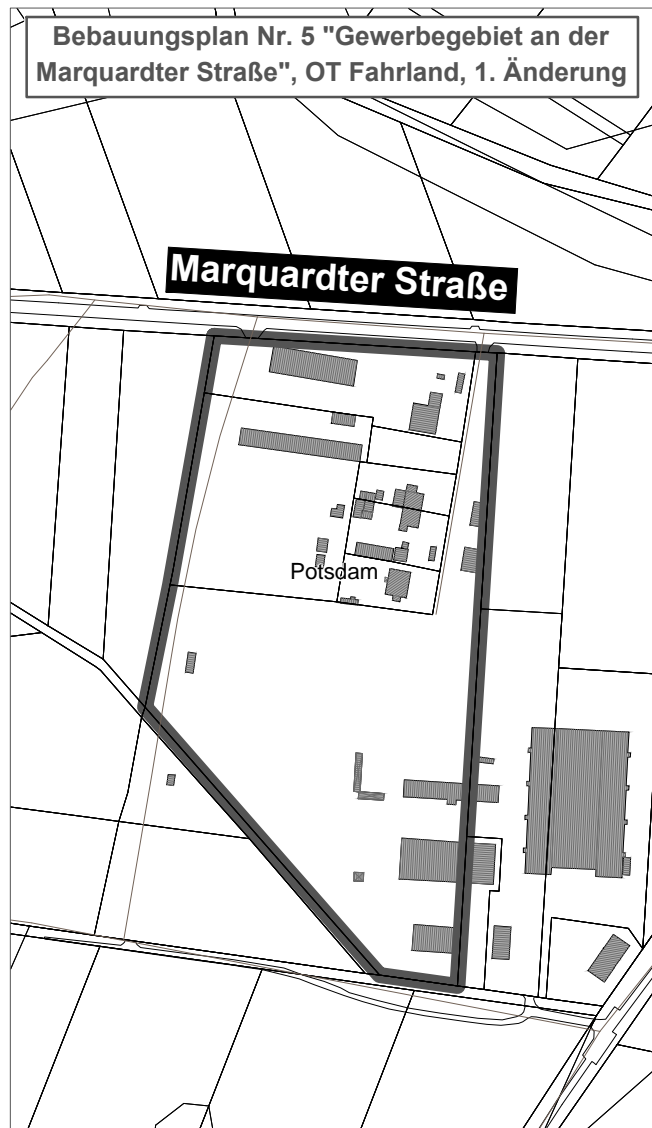
Die gesetzlichen Grundlagen für die Aufstellung des Bebauungsplans gemäß § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S.1509), liegen vor.

Die Aufstellung des Bebauungsplans ist mit den Grundsätzen des § 1 Abs. 5 BauGB vereinbar.

Mit der Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung am 05.03.2008 über den Entwurf des Flächennutzungsplans und dessen Auslegung gilt dieser Entwurf als Grundlage für die vorliegende Planung.

Anlage:

Geltungsbereich





öffentlich

Betreff:

Auslobung städtebaulicher Wettbewerbe

Einreicher: Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD

Erstellungsdatum 16.03.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.04.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		X

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

In künftigen städtebaulichen Wettbewerben sollen die Aspekte der Nutzung regenerativer Energien (aktive und passive Sonnenenergienutzung) und nachhaltiger Bauweisen (Wärmebedarfsminderung durch Kompaktheit) in den Anforderungskatalog der Auslobung mit aufgenommen werden und in die Wettbewerbsentscheidung mit einfließen.

Hierzu ist eine quantitative solar+energetische Vorprüfung zu beauftragen. Dabei sind folgende Kennwerte als Wohnflächenmittelwert für den Wettbewerbsbereich zu ermitteln:

- **Solare Verluste für Passive Sonnenenergienutzung** durch ungünstige Orientierung, gegenseitige Verschattung der Gebäude, Verschattung durch raumbildende und zu erhaltende Vegetation in öffentlichen Raum sowie Verschattung durch Topographie.

gez. Saskia Hüneke
Fraktionsvorsitzende
Bündnis 90/Die Grünen

gez. Mike Schubert
Fraktionsvorsitzender
SPD

Unterschrift

Fortsetzung des Beschlusstextes auf Seite 2
Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

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

Fortsetzung des Beschlusstextes:

- **Solare Verluste für Aktive Sonnenenergienutzung** durch ungünstige Orientierung und Neigung der Aufstell-/Dachflächen, gegenseitige Verschattung der Gebäude, Verschattung durch raumbildende und zu erhaltende Vegetation in öffentlichen Raum sowie Verschattung durch Topographie
- Bewertung der **Kompaktheit durch Ermittlung des wohnflächenspezifischen Wärmeverlustes** entsprechend den Mindestanforderungen der EnEV 2009 (/ KFW 60 / KFW 40 / Passivhausstandard) an den baulichen Wärmeschutz.
- Bewertung der **Gesamtenergiebilanz** durch Ermittlung des Primärenergiebedarfs für Heizung und Warmwasserbereitung (bei 0.02 m² Kollektorfläche je m² Wohnfläche)
- Einhaltung der **Mindestanforderungen an die Besonnungsdauer gemäß DIN**.

Die solar+energetische Vorprüfung hat mit einem städtebaulichen Simulationsprogramm nach dem Stand der Technik zu erfolgen. Vom Vorprüfer ist ein Qualifikationsnachweis zu erbringen.

Begründung:

Seit der 1998 novellierten Fassung des Baugesetzbuchs (BauGB) sind Planer und Kommunen explizit aufgefordert die Nutzung erneuerbarer Energien als Belang in der Bauleitplanung zu berücksichtigen (vergl. §1, Abs. 5, Nr.7 BauGB).

Dieser Belang verpflichtet die Kommune u.a. die Anforderungen der Sonnenenergienutzung bei der Aufstellung eines Bebauungsplans zu beachten und diese gegen eventuell konkurrierende Belange abzuwägen. Falls die Belange regenerativer Energien im Einzelfall nicht berücksichtigt werden können, ist dies besonders zu begründen.

Dieser eigenständige Belang der Nutzung erneuerbarer Energien wird gestärkt durch das allgemeine Planungsziel einer "nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung", d.h. u.a. Energiesparender Bauweisen (§1, Abs. 5 BauGB), den Belang "kostensparenden Bauens", z.B. durch kompakte Baukörper (§1, Abs. 5, Nr.2 BauGB) sowie der allgemeinen Belange des Umweltschutzes, z.B. der Emissionsvermeidung/Verminderung (§1, Abs. 5, Nr.7 BauGB).

Hinzu kommen die wirtschaftlichen Belange der Bauherren, z.B. in Form der Senkung der Energie- und Baukosten. Dieser Belang wird durch die Energieeinsparverordnung EnEV, nach der thermische Solargewinne gegen einen baulichen Wärmeschutz aufgerechnet werden können sowie durch das Erneuerbare Energien Gesetz EEG, welches die Nutzung erneuerbarer Energien als Wirtschaftsgut interessant macht weiter gestärkt.



öffentlich

Betreff:

Lärmaktionsplan umsetzen

Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 16.03.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.04.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		X

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, ein Umsetzungskonzept erstellen zu lassen, dass die Schritte der Maßnahmen, die im Lärmaktionsplan zur Verringerung der Lärmbelastung umgesetzt werden sollen, aufzeigen.

Das Konzept ist der Stadtverordnetenversammlung in der Juni Sitzung 2012 vorzulegen.

gez. Saskia Hüneke
Fraktionsvorsitzende

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

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:

Im Lärmaktionsplan sind zahlreiche Straßen benannt, bei denen die Überschreitung von Prüfwerten in den untersuchten Straßenabschnitten einen Handlungsbedarf aufzeigt. Zur Sicherung der Gesundheit der betroffenen Potsdamerinnen und Potsdamer ist schnelles Handeln geboten.



öffentlich

Betreff:
Erschließungsbeiträge für Grünanlagen

Einreicher: Stadtfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 16.03.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.04.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		X

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, inwieweit Potsdam Erschließungsbeiträge auf der Grundlage des Baugesetzbuches für öffentliche Grünanlagen erheben kann. Bejahendenfalls ist eine entsprechende Satzung der Stadtverordnetenversammlung zum Beschluss vorzulegen.

Der Stadtverordnetenversammlung ist in der September Sitzung 2012 Bericht zu erstatten.

gez. Saskia Hüneke
Fraktionsvorsitzende

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

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:

Für die Erholung, dem Klimaschutz und der Landschaftspflege sowie Naturschutz sind öffentliche Grünflächen von großer Bedeutung. Auch aus gesundheitlichen und sozialen Gründen sind Grünanlagen zu begrüßen.

Da Potsdam Grünanlagen z.B. an den Ufern seiner Gewässer neu schaffen will, ist gerade unter Berücksichtigung der damit verbundenen Kosten die Prüfung von Erschließungsbeiträgen angezeigt.

[GGSC]* führt dazu in seinem Februar newsletter u.a. aus: „Nach der Rechtsprechung sind öffentliche Grünanlagen innerhalb von Baugebieten dann im erschließungsbeitragsrechtlichen Sinne *notwendig*“, wenn sie, „unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten als eine nach städtebaulichen Gesichtspunkten vernünftige und in diesem Sinne gebotene Lösung zu qualifizieren“ sind.



öffentlich

Betreff:

Tempo 30 in schadstoffbelasteten Stadtgebieten

Einreicher: Fraktion Die Andere

Erstellungsdatum 16.03.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.04.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		x

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung spricht sich dafür aus, in vielbefahrenen Straßen mit besonders hoher Feinstaub- und Luftschadstoffkonzentration oder hoher Lärmbelastung eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 einzuführen.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, ob die rechtlichen Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Zepelinstraße, der Breiten Straße, der Kurfürstenstraße, der Hans-Thoma-Straße und der Großbeerenstraße bzw. für einzelne Straßenabschnitte in diesen Straßen jeweils vorliegen.

Außerdem sollen die erforderlichen Maßnahmen und die entstehenden Kosten für die Einführung von Tempo 30 in diesen Bereichen geprüft werden.

Die Stadtverordnetenversammlung ist über das Prüfergebnis im Juni 2012 zu unterrichten.

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

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:

Nach Berichten in der Lokalpresse vom 15.03.2012 empfiehlt des Landesumweltamt in der Großbeerenstraße zwischen Fritz-Zubeil-Straße und Lutherplatz eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festzulegen. Nach Untersuchungen der Behörde könnte durch Tempo 30 die Feinstaubbelastung um 7 % und die Konzentration von Stickstoffoxid um 19 % gesenkt werden.

Bislang setzt die Stadtverwaltung vorrangig auf die Schaltung von Pfortnerampeln, die den Verkehrsfluss in Zeiten hoher Luftbelastung regulieren soll. Dieser Ansatz führt allerdings nicht zu einer Verminderung des Schadstoff- und Feinstaubausstoßes, sondern lediglich zu einer anderen Verteilung. Eine nachhaltige Umweltpolitik sollte aber darauf setzen, dass Verkehr, Lärm und Abgase vermieden werden.



Betreff:

öffentlich

Fortschreibung der Grundsätze der KMU-Förderung in der Landeshauptstadt Potsdam in Umsetzung der Richtlinie zur nachhaltigen Stadtentwicklung vom 14. Juni 2010

Einreicher: Bereich Wirtschaftsförderung	Erstellungsdatum	19.03.2012
	Eingang 902:	19.03.2012

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.04.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Grundsätze der Förderung von kleinen und mittleren Unternehmen in Umsetzung der Richtlinie zur Nachhaltigen Stadtentwicklung des Landes Brandenburg vom 13. Juni 2008 werden entsprechend der geänderten Richtlinie zur Nachhaltigen Stadtentwicklung des Landes Brandenburg vom 14. Juni 2010 in Übereinstimmung mit dem integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) fortgeschrieben.

Zur Umsetzung des Ziel 1: Zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt und des Zentrums von Babelsberg als Zentren des Einzelhandels sollen die Fördermöglichkeiten des KM, die bisher für den Einzelhandel und die Gastronomie bestehen, auch für Kinos eröffnet werden.

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:
Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

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.)

Für die Förderung von KMU in der Landeshauptstadt Potsdam sind im Haushaltsplan 2012-2013 im Produkt 57100 Wirtschaftsförderung pro Jahr investive Mittel in Höhe 50 T€ veranschlagt.

7817000 Zuschüsse für Investitionen von privaten Unternehmen
0903000110001 Förderung kleiner und mittelständischer Unternehmen

Die Finanzierung steht unter Haushaltsvorbehalt.

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Begründung:

Das Land Brandenburg gewährt auf der Grundlage des Operationellen Programms EFRE (EFRE-OP) und gemäß der hierzu erlassenen Richtlinien des Landes Brandenburg zur nachhaltigen Stadtentwicklung vom 13. Juni 2008 bzw. 14. Juni 2010 auch Zuwendungen an kleine und mittlere Unternehmen (KMU) zur Förderung unternehmerischer Initiative und lokaler Beschäftigung.

Voraussetzungen für eine Landesförderung der KMU sind, dass die Maßnahme des Unternehmens

- den Zielen der Richtlinie und den räumlichen und inhaltlichen Schwerpunkten des INSEK der jeweiligen Stadt entspricht,
- dass die Stadt, in dem das Unternehmen tätig ist, den entsprechenden finanziellen Anteil an der Gesamtzufwendung (Mitleistungsanteil) bereit stellt (5 % der förderfähigen Kosten) und
- dass die Maßnahme einen nachhaltigen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung des Standorts leisten und innerhalb von zwei Jahren umgesetzt werden kann.

Zur Umsetzung dieser Landesrichtlinie hat die SVV am 9. Oktober 2009 die Grundsätze der KMU-Förderung in der Landeshauptstadt Potsdam (DS 09/SVV/0728) beschlossen und darauf aufbauend am 2. November 2009 eine entsprechende Richtlinie durch den Oberbürgermeister in Kraft gesetzt. Am 28. Juli 2010 wurde die städtische Richtlinie entsprechend der neuen Richtlinie des Landes zur Nachhaltigen Stadtentwicklung vom 14. Juni 2010 überarbeitet in Kraft gesetzt.

Seither wurden 10 kleine Unternehmen aus dem Bereich des Einzelhandels gefördert. Damit wurden bzw. werden Investitionen von rd. 315.000 € realisiert. Nach zögerlichem Anlauf wird das Programm inzwischen gut angenommen. Weitere Anträge liegen vor bzw. sind in Vorbereitung.

Im städtischen Haushalt stehen für diese Förderung 2012 50.000 € als kommunaler Mitleistungsanteil zur Verfügung.

Anlass:

Entsprechend des Einzelhandelskonzepts standen dabei in den zurückliegenden Jahren insbesondere die Aktivierung von Flächenpotenzialen für den Einzelhandel in beiden Zentren im Mittelpunkt. Da die Flächenpotenziale in der Innenstadt und Babelsberg insgesamt nicht ausreichen, um den Verkaufsflächenzusatzbedarf in den ausgewählten zentrenrelevanten Sortimenten in unserer Stadt zu decken, werden nunmehr die Öffnung der Sortimentsbeschränkungen in den Bahnhofspassagen sowie die Erweiterung des Stern-Centers im Rahmen der Bauleitplanung geprüft und vorbereitet.

Für die Innenstadt und das Zentrum von Babelsberg bedeutet dies, bei wachsender Konkurrenz beider Zentren die bisher erreichte Anziehungskraft zu stabilisieren und noch weiter an Attraktivität zu gewinnen. Dazu kann insbesondere die Vielfalt der unterschiedlichen Nutzungen von Handel, Gastronomie, Dienstleistungen und Kultur in beiden Zentren beitragen.

Mit der Richtlinie zur Nachhaltigen Stadtentwicklung vom 14. Juni 2010 und der dazu getroffenen Verfahrensregelungen wurde im Rahmen des Bereichs „sonstige Dienstleistungen“ auch die Förderung von Kinos zugelassen.

In Zusammenwirken der Bereiche Wirtschaftsförderung, Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklung sowie Stadterneuerung wurde geprüft, ob diese Förderung geeignet und sinnvoll sein kann, zu Steigerung der Attraktivität der Innenstadt und des Zentrums von Babelsberg als Zentren des Handels nachhaltig beizutragen.

Generell ziehen Kinos Besucher in die Innenstädte, tragen zur Belebung dieser bei und bringen damit auch wirtschaftliche Effekte für die umliegenden Geschäfte, Restaurants und Dienstleister.

In der Potsdamer Innenstadt ist das ehemalige Kino „Melodie“ in der Friedrich-Ebert-Straße 12 seit einigen Jahren ungenutzt. Es gab in der Vergangenheit verschiedene Versuche und Interessenten dieses Kino wieder zu beleben, jedoch ohne Erfolg. Gleichzeitig wurde auch die Schaffung größerer

Verkaufsflächen als Option für dieses Gebäude bewertet. Mit dem Bebauungsplan werden ausdrücklich auch beide Nutzungen offen gehalten. Die Umsetzung beider Optionen ist verbunden mit erheblichen Investitionen. Eine Förderung im Rahmen der KMU-Förderung könnte ggf. einen Beitrag dazu leisten, eine solche Investition überhaupt wirtschaftlich darstellbar zu machen.

Im Zentrum von Babelsberg befindet sich das traditionsreiche Kino „Thalia“. Mit seinem Programm in 4 Sälen zieht es nicht nur Bewohner von Babelsberg an, sondern auch Besucher aus Potsdam, dem Umland und Berlin. Das Kino nimmt damit eine wichtige Funktion für die Urbanität und Belebung des Zentrums wahr. Auch wenn sich das Kino nicht unmittelbar im definierten zentralen Versorgungsbereich befindet, wirkt es positiv auf diesen. Schrittweise erfolgt dort die Umsetzung der Digitalisierung der Technik, um auch langfristig für Besucher attraktiv und konkurrenzfähig zu bleiben.

Entscheidungsvorschlag:

Im Ergebnis dieser Bewertung wird vorgeschlagen die Förderung von unternehmerischen Maßnahmen der Kinos im Rahmen der Richtlinie zur Nachhaltigen Stadtentwicklung vom 14. Juni 2010 in der Landeshauptstadt Potsdam zu ermöglichen.

Der Förderrahmen der beschlossenen Grundsätze der Förderung wird speziell für das Ziel 1 durch folgende förderfähige Maßnahmen ergänzt:

Ziffer 3. unternehmerische Maßnahmen im Bereich der Innenstadt und des Stadtteilzentrums von Babelsberg die zur Attraktivitäts- und Funktionssteigerung des Zentrums nachhaltig beitragen.

Zuwendungsempfänger: KMU im Bereich Kino

Räumliche Begrenzung zentraler Versorgungsbereich Einkaufsinnenstadt und zentraler Versorgungsbereich Stadtteilzentrum Babelsberg gemäß des beschlossenen Einzelhandelskonzepts 2008 der Landeshauptstadt Potsdam sowie in deren unmittelbarem Umfeld, wenn sie positiv auf den zentralen Versorgungsbereich wirken.

Förderkriterien: Arbeitsplatzkriterium
Ansiedlungskriterium
Erweiterungs- oder Modernisierungskriterium
Existenzgründungskriterium
Innovationskriterium
Gestaltungskriterium
Wirtschaftsstrukturkriterium

Zur Umsetzung dieser Förderung an KMU wird die städtische Richtlinie überarbeitet und in Kraft gesetzt.

Die Bedingungen für das Ziel 2: Unterstützung des produzierenden Gewerbes in den Sanierungs- und Entwicklungsgebieten der Landeshauptstadt Potsdam (auch Verlagerungen aus den Sanierungs- und Entwicklungsgebieten) bleiben unverändert bestehen.

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	Wirkungsindex Demografie	Bewertung Demografie-relevanz
3		1		1	130	große



öffentlich

Betreff:

Qualifizierung des Vorentwurfes des Bebauungsplans 129 "Nördlich In der Feldmark"

Einreicher: Fraktion SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU/ANW	Erstellungsdatum	20.03.2012
	Eingang 902:	

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.04.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Der Vorentwurf des Bebauungsplans 129 ist mit Hilfe einer städtebaulichen und landschaftlichen Rahmenplanung zu konkretisieren und zu qualifizieren. Die Öffentlichkeit ist in geeigneter Form in die Erarbeitung die Rahmenplanung einzubeziehen.
2. Die weitere Bearbeitung des Bebauungsplanes ist transparent zu gestalten. Hierbei ist ein ständiger Informationsaustausch zwischen Verwaltung, Bürgern, Eigentümern, Ortsbeirat und Standortmanagement zu gewährleisten.
3. Über die formalen Beteiligungsinstrumente des BauGB hinaus sind die weiteren Verfahrensschritte durch öffentliche Informationsveranstaltungen zu begleiten.

gez. M. Schubert
Fraktionsvorsitzender

gez. Schröder
Fraktionsvorsitzender

gez. Hüneke
Fraktionsvorsitzende

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:
Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

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:

Im Januar dieses Jahres beantragten Golmer Bürger die Einberufung einer Einwohner-versammlung zu den Planungen „Nördlich In der Feldmark“. Der Antrag wurde durch mehr als 300 Golmer Bürger unterstützt, was von einem sehr hohen Interesse der Bürger an der Planung zeugt.

Gegenstand des Antrages auf Einwohnerversammlung waren verschiedene Fragestellungen zur Planung und deren städtebaulichen und verkehrlichen Auswirkungen (siehe Anlage).

Am 13.03.2011 fand die beantragte Einwohnerversammlung unter großer Beteiligung der Golmer Bürger statt (über 130 Teilnehmer).

In der dortigen Diskussion wurden verschiedene Anregungen und Änderungsvorschläge zur städtebaulichen Planung und zur verkehrlichen Erschließung vorgetragen.

Im Ergebnis der Veranstaltung wurde durch die anwesenden Bürger ein Einwohnerantrag beschlossen, in dem eine Qualifizierung des Bebauungsplanvorentwurfes durch eine Rahmenplanung mit folgender Zielstellung für erforderlich erachtet wird:

„ *Die Rahmenplanung soll dazu beitragen, dass*

- *eine funktionale Einbindung der künftigen Bebauung in den Landschaftsraum und eine mit den Umfeld korrespondierende Baumassen- und höhen Verteilung planerisch gesichert wird,*
- *verkehrliche Auswirkungen hinreichend quantifiziert werden, ein den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer gerecht werdendes Erschließungsnetz entwickelt wird und Möglichkeiten der überörtlichen Erschließung des Bereiches „Nördlich In der Feldmark festgelegt werden,*
- *eine der Einwohner-und Arbeitsplatzentwicklung entsprechende Ausstattung mit sozialer und kultureller Infrastruktur entwickelt wird,*
- *die landschaftliche, städtebauliche und verkehrliche Entwicklung des Bereiches „Nördlich In der Feldmark verträglich in die Gesamtentwicklung des Ortseiles Golm und der angrenzenden Stadtbereiche von Potsdam integriert wird.“*

Das hohe Interesse der Bürger an dieser Planung und die zahlreichen Vorschläge, stellen ein wertvolles Potential dar, das es im weiteren Verfahren zu nutzen gilt.

Eine informelle Rahmenplanung ist ein geeignetes Mittel, um die vorgetragenen Belange detailliert zu prüfen und eine Weiterentwicklung des Bebauungsplanes unter Einbeziehung verschiedener Akteure zu forcieren.

Gerade informelle Planungen bieten in dieser Hinsicht gute Möglichkeiten verschiedene Interessengruppen (Bürger, Universität, Forschungsinstitute, ansiedlungswillige Unternehmen u.a.) thematisch in das Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes einzubeziehen.



öffentlich

Betreff:

Masterplan für den Wissenschaftsstandort Golm

Einreicher: Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU/ANW

Erstellungsdatum 21.12.2011

Eingang 902: _____

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
25.01.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		x

Beschlussvorschlag: Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, bis Ende 2012 einen Masterplan für die Entwicklung des Wissenschaftsparkes in Golm vorzulegen. Dazu ist in enger Abstimmung mit dem Ortsbeirat und den dort vertretenen Wissenschaftseinrichtungen ein Planung zu entwickeln, die dem Ausbau des Wissenschaftsparkes am Standort Golm hinsichtlich der sozialen und technischen Infrastruktur und den gemeinsamen Ansprüchen von "alt" und "neu" in Golm zum gemeinsamen Vorteil gerecht wird. Dabei sind insbesondere Aspekte wie Gewerbeansiedlung für Ausgründungen, Kinderbetreuung, Wohnen in Arbeits- und Studiennähe, Energieversorgung, Wassermanagement, Gastronomie und Einzelhandel (Lebensmittel), ÖPNV-Anbindung an den Bahnhof Golm, Tagungsmöglichkeiten usw. einzubeziehen. Darüber hinaus wird der Oberbürgermeister aufgefordert, die Aktivitäten des Potsdam ResearchNetwork (Pearls) zur weiteren Profilierung des Wissenschaftsstandortes Brandenburg aktiv zu unterstützen. Das Land Brandenburg wird aufgefordert, die im Pakt für Forschung und Innovation vorgesehene jährliche Steigerung der Finanzierung der Max-Planck-Institute und Fraunhoferinstitute um 5% bis 2015 einzuhalten.

gez. M. Schubert gez. S. Hüneke gez. M. Schröder
Fraktionsvorsitzender Fraktionsvorsitzender Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium: _____

Sitzung am: _____

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

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:

Internationale Spitzenforschung von der Biotechnologie bis zur Gravitationsphysik, die Ausbildung des wissenschaftlichen Nachwuchses und forschungsnahe Produktion sollen sich hier am Standort Potsdam mit ihrem hohen Innovationspotential optimal entwickeln. Der Standort mit über 50 Hektar Fläche bietet erschlossene Ansiedlungsflächen jedoch noch nicht ausreichend optimale Bedingungen im Kontext des Umfeldes. gegenwärtig sind im Wissenschaftspark über 2.500 Menschen beschäftigt und 7.000 Studierende eingeschrieben. Das professionelles Standortmanagement bündelt die Kräfte und Interessen aller Institutionen, Institute, Gesellschaften und Unternehmen des Wissenschaftsparks Potsdam - Golm. Aber nicht nur Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft sollen im Mittelpunkt des Wissenschaftsparks stehen. Ziel muss es sein, ein angenehmes Arbeitsumfeld, hohe Lebensqualität in der Stadt Potsdam mit seinen anliegenden Ortsteilen als auch eine ausgeprägte Familienfreundlichkeit zu erreichen. Noch liest sich das Standortprospekt wie eine Zukunftsvision: "ob Seminare, Kunstausstellungen, verschiedene gastronomische Einrichtungen, Möglichkeiten zur sportlichen Betätigung oder Veranstaltungen für interessierte Bürger oder die ganze Familie - die Aktivitäten sind vielfältig. In Planung sind derzeit der Bau einer Kindertagesstätte, eines Studentenwohnhauses, verschiedener Einkaufsmöglichkeiten sowie die Erweiterung der ansässigen Institute". Dazu bedarf es eines gemeinsamen Agierens, das durch die Erstellung des Masterplanes eine solide Grundlage erhalten soll.



Betreff:
Grundsätze für differenzierten Umgang mit DDR-Architektur

öffentlich

bezüglich
DS Nr.: 11/SVV/0415

Einreicher: GB Stadtentwicklung und Bauen	Erstellungsdatum	19.03.2012
	Eingang 902:	19.03.2012
	4/442	

Beratungsfolge:	
Datum der Sitzung	Gremium
04.04.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Inhalt der Mitteilung: Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Der bisherige Umgang mit DDR-Architektur in Potsdam erfolgte sehr differenziert und ohne ideologische Vorbehalte. Dieser differenzierte Umgang ist sachgerecht, beruht auf Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung (StVV) und bedarf keiner Korrektur.

Es gibt keinen generellen „Stellenwert“ der DDR-Architektur in Potsdam. Jedes Bauwerk dieser Zeit muss sich messen lassen an dem Anspruch, der in Potsdam an jede Architektur gestellt wird: Kann es bestehen vor dem baukünstlerischen Erbe und heutigen Ansprüchen? Die Bauwerke der sog. „Ost-Moderne“ werden daher nach Nutz- und Gebrauchswert, Qualität von Entwurf und Detail, Denkmalwert und Vereinbarkeit mit den städtebaulichen Zielen der Landeshauptstadt geprüft. Im Ergebnis der Prüfung müssen Umnutzung und Umbau genauso zulässig sein wie ein Abriss und ein Neubau an gleicher Stelle. Dieses Prinzip gilt grundsätzlich für Bauwerke aller Epochen.

Eine Voraussetzung für den Erhalt von DDR-Architektur ist die Eintragung in die Denkmalliste, für die das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege zuständig ist. Die aktuelle Denkmalliste enthält zahlreiche Einzeldenkmale aus DDR-Zeit. (siehe Anlage) Für verschiedene DDR-Bauten in der Potsdamer Mitte, wie z.B. die Fachhochschule, das Staudenhof-Ensemble, das Hotel „Mercure“ und das „Haus des Reisens“, aber auch aktuell in Frage stehende Bauten, wie die Schwimmhalle auf dem Brauhausberg und das Restaurant „Minsk“, hat das Landesamt keinen Denkmalwert erkannt.

Beratungsergebnis

Zur Kenntnis genommen:

Gremium: Sitzung am:

zurückgestellt zurückgezogen

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Anlage: Auszug aus der Denkmalliste (DDR-Architektur)

Fortsetzung Mitteilungsvorlage:

Der Umgang mit den nicht unter Denkmalschutz stehenden Bauten richtet sich dann nach den übergeordneten Planungszielen der Landeshauptstadt und den übrigen, im 2. Absatz genannten Kriterien. Kein einziges dieser Bauwerke stand oder steht deshalb zur Disposition, weil es aus einer bestimmten Bauepoche stammt.

Der überwiegende Teil der Potsdamer DDR-Architektur besteht aus Wohnbauten. Der in den 1950er Jahren erfolgte kleinteilige Wiederaufbau bzw. die Lückenschließungen in angepasster Materialität und Formensprache, die zahlreichen Wohnsiedlungen der 1960er bis 1980er Jahre in den äußeren Stadtbereichen, aber auch die zentrumsnahen Wohngebiete sind zu großen Teilen saniert oder werden, wie in Drewitz mit dem „Gartenstadtkonzept“, fortgeschrieben und prägen maßgeblich das Stadtbild. Ihre städtebaulichen Grundzüge mit Schulen, Kitas und Wohngebietszentren sind dabei erhalten und ausgebaut worden.

Diese Siedlungen stehen nicht zu Disposition, sondern stellen einen wichtigen Teil des Wohnungsbestandes der Landeshauptstadt, insbesondere im unteren und mittleren Preissegment dar, und sichern damit die Versorgung breiter Schichten der Bevölkerung mit Wohnraum.

Aufbauend auf dem Beschluss zur Wiederannäherung an das historische Stadtbild vom 24.10.1990 sind mit der Planungswerkstatt 2006 die Sanierungsziele für die Potsdamer Mitte konkretisiert und grundlegende Vorentscheidungen für den Umgang mit der vorhandenen DDR-Architektur, z.B. der Fachhochschule, getroffen worden. Das integrierte Leitbautenkonzept von 2010 hat die Planungsziele in ausgewählten Bereichen weiter präzisiert. Ziel ist die weitgehende Wiederherstellung der Potsdamer Mitte als Werk der Stadtbaukunst von europäischer Bedeutung.

Mit den Beschlüssen zur Wiedergewinnung der Potsdamer Mitte in ihrer historischen Stadtstruktur und Maßstäblichkeit sind die eingangs genannten Kriterien zur Beurteilung von Gebrauchswert und Qualität der sog. „Ost-Moderne“ in diesem Areal zur Anwendung gekommen und ihre Vereinbarkeit mit den städtebaulichen Zielen der Landeshauptstadt geprüft worden.

Dies führte folgerichtig zu unterschiedlichen Entscheidungen bzw. Sachverhalten:

1. Das „Haus des Reisens“ stand nicht unter Denkmalschutz, lag auch außerhalb der genannten Planungsinstrumente für die Innenstadt. Eine Neubebauung des Grundstücks ist unter Zugrundelegung des Beschlusses zur Wiederannäherung an den historischen Stadtgrundriss und Aufriss in einem Werkstattverfahren entschieden worden. Die StVV hat darauf aufbauend die Wiederherstellung der historischen Fassade beschlossen.
2. Das Gebäude der ehemaligen Wasserwirtschaft in der Friedrich-Ebert-Straße wurde abgetragen, weil sein Erhalt mit den Zielen des Leitbautenkonzepts unvereinbar war und das Gebäude keinerlei erhaltenswerte Qualitätsmerkmale aufwies.
3. Die Stadt- und Landesbibliothek wird als Teil des Fachhochschulkomplexes saniert, umgebaut und einer erweiterten Nutzung (ProWissen) zugeführt.
4. Der Umbau und die Umnutzung des Alten Rathaus sowie des Knobelsdorff-Hauses für das Potsdam-Museum stellen differenzierte Formen des Weiterbaus und der Transformation der sog. „Ost-Moderne“ dar. Der Verbinder, der rückwärtige Anbau und wesentliche Teile der Innenausstattung werden dabei erhalten.
5. Für den Erhalt des Terrassenrestaurants „Minsk“ steht seit Jahren die Frage einer neuen Nutzung zu vertretbaren Sanierungskosten. Es findet sich jedoch kein Bauherr für dieses Vorhaben. Durch den jahrlangen Leerstand wird dies auch immer schwieriger. Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 36-2 „Leipziger Straße / Brauhausberg“ weist diese Fläche als Wohnungsbaustandort aus.
6. Für die Errichtung eines städtischen Schwimmbades ist ein Werkstattverfahren initiiert worden, in dessen Rahmen auch der Erhalt und die Sanierung der Schwimmhalle auf dem Brauhausberg auf dem Prüfstand stehen. Die abschließende Entscheidung trifft die StVV.

7. Die Möglichkeit der Erhaltung des Gebäudes Am Alten Markt 10 wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie und gegebenenfalls in Folge eines städtebaulichen Wettbewerbs geprüft. Grundlage ist ein Beschluss der StVV. Im Ergebnis dieser Verfahren wird die Übereinstimmung mit dem Leitbautenkonzept festzustellen oder dessen Präzisierung durch die StVV zu beschließen sein. Ein Denkmalwert ist in keinem Fall gegeben.

8. Der Abbruch des Rechenzentrums und der Wiederaufbau der Garnisonkirche an diesem Standort sind in den Festsetzungen des Entwurfs für den Bebauungsplan Nr. 1 „Neuer Markt/Plantage“ und in den Sanierungszielen für die Potsdamer Mitte dargestellt. Das mehrteilige Wandbild des Rechenzentrums

von Fritz Eisel steht unter Denkmalschutz und bleibt erhalten. Der zuständige Beirat für Kunst im öffentlichen Raum prüft in Abstimmung mit den Fachbereichen einen geeigneten Standort für die zukünftige Unterbringung.

9. Der ehemalige Intershop in der Schopenhauerstraße ist von der Landeshauptstadt erworben worden, um ein Ziel des B-Planes Nr. 20 „Am Obelisk“ (Beschluss der StVV) - die Herstellung einer öffentlichen Grünfläche in der Sicht aus der Hauptachse des Parks Sanssouci - umsetzen zu können. Das Gebäude ist ein schmuckloser Zweckbau und hat keinerlei Denkmalwert.

10. Das Hotel „Mercure“ wurde als Interhotel errichtet und stellt den Versuch dar, das Zentrum der DDR-Bezirkshauptstadt Potsdam durch eine Höhendominante zu markieren. Sollte sich in der Zukunft eine Möglichkeit ergeben, dieses jede Maßstäblichkeit in der Potsdamer Mitte sprengende Gebäude abzutragen oder umzubauen und damit Sichtbeziehungen und Proportionen in der Potsdamer Mitte und im Umfeld des „Landtagsschlosses“ wiederherzustellen und gleichzeitig den Lustgarten als öffentlichen Freiraum zurückzugewinnen, so sollte diese Chance auch ergriffen werden

Anlage: Auszug aus der Denkmalliste (DDR-Architektur)

Am Alten Markt 9	Rathaus, Kulturhaus mit Erweiterung	1963-66 / E. Pfrogner, H. Görl
Am Brunnen 26-31	Erweiterung der Siedlung des Beamten-Wohnungs-Vereins A Brunnen	1950er Jahre
Am Kanal 66/67	Ehemalige Kinderkrippe und -tagesstätte der Deutschen Post	1954 / W. Höll
August-Bebel-Straße 26-53	Kantinengebäude der DEFA (Haus 2a)	1954-55, 1958 / Entwurfsbüro für Hochbau
August-Bebel-Straße 26-53	Kino (Haus 4)	1965
August-Bebel-Straße 26-53	Kleindarstellerhaus (Haus 62)	1955 / VEB Projektierung Brandenburg
Breite Straße 24	Café "Seerose" einschließlich Umfeldgestaltung	1983 / U. Mütter, D. Ahting
Freundschaftsinsel	Schau- und Lehrgarten für winterharte Stauden, Ausstellungspavillon, Inselcafé und zahlreiche Plastiken	1938-40 / auf Anregung des Staudenzüchters K. Foerster nach Entwürfen von H. Mattern, in den 1950er und 1970er Jahren, neu angelegt nach Entwürfen von W. Bauch, W. Funcke, H. Göritz und H. Berndt
Karl-Liebnecht-Straße 138	Postgebäude	1966-69 / W. Müller
Kunersdorfer Straße 14-25	Erweiterung der Siedlung des Beamten-Wohnungs-Vereins A Brunnen	1950er Jahre
Max-Eyth-Allee 44a	Kulturhaus des Institutes für Mechanisierung der Landwirtschaft mit Freiflächen	1964 / F. R. Göpfert, W. Bauch
Wilhelm-Staab-Straße 7	Mietwohnhaus	1955-57 / C. Rechholtz
Wilhelm-Staab-Straße 8	Mietwohnhaus mit Gedenktafel für H. v. Helmholtz	1955-57 / C. Rechholtz
Wilhelm-Staab-Straße 9	Mietwohnhaus	1955-57/C. Rechholtz
Yorckstraße 12	Bürgerliches Wohnhaus, aufgestockt	Ende 18. Jh. / um 1955/ veränderter Wiederaufbau
Yorckstraße 13	Bürgerliches Wohnhaus, aufgestockt	Ende 18. Jh. / um 1955/ veränderter Wiederaufbau
Yorckstraße 14	Mietwohnhaus	um 1955
Golm, Karl-Liebnecht-Straße 24-25	Kulturhaus für das Ministerium für Staatssicherheit (heute Seminargebäude mit Auditorium Maximum der Universität Potsdam, Campus Golm)	1952/53