



Betreff:

öffentlich

Entwicklungsbereich Krampnitz - Erfüllung der Auflagen aus dem Zielabweichungsverfahren

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung	Erstellungsdatum	17.06.2015
	Eingang 922:	17.06.2015
	4/46	

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
01.07.2015	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Nach Erfüllung der Auflagen aus dem Zielabweichungsbescheid sowie der im wesentlichen gleichlautenden Festlegungen aus dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Drucksache 13/SVV/0253 ist die Bauleitplanung zum Entwicklungsbereich Krampnitz, insbesondere der Bebauungsplan Nr. 141-1 „Entwicklungsbereich Krampnitz – Klinkerhöfe Süd“, unter Beachtung des Zügigkeitsgebotes fortzuführen.

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

Ja, in folgende OBR:

Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf

zur Information

Begründung:

Die durch den Entwicklungsträger Potsdam in Auftrag gegebene Verkehrs- und Immissionsuntersuchung zum Entwicklungsbereich Krampnitz ist abgeschlossen. Sie wurde unter Einbeziehung des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) und des Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft (MLUL) erarbeitet.

Die Untersuchung, in der prognostisch unterschiedliche Szenarien betrachtet und miteinander verglichen wurden, ist dieser Vorlage in der Anlage beigelegt.

Die Szenarien unterscheiden sich wie folgt:

- In zwei „Best Case“-Szenarien wird betrachtet, wie sich die verkehrliche Entwicklung unter Berücksichtigung der Ziele und Maßnahmenvorgaben aus dem von der StVV beschlossenen Stadtentwicklungskonzept Verkehr („Szenario Nachhaltige Mobilität“) für den Prognoserahmen 2020 darstellt,
 - einerseits mit der planmäßigen Entwicklung des Standortes Krampnitz mit gezielter Beeinflussung der Verkehrsentstehung und Verkehrsmittelwahl an diesem Standort,
 - andererseits mit der Annahme, dass die Wachstumszunahme am Standort Krampnitz entfällt.
- In zwei „Worst Case“-Szenarien wird vergleichend betrachtet, wie sich die verkehrliche Entwicklung entsprechend des „Basisszenarios“ des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr, also ohne die angesichts des weiteren Wachstums der Stadt notwendigerweise erforderlichen Maßnahmen des „Szenarios Nachhaltige Mobilität“ im Prognoserahmen 2020 verschlechtert,
 - einerseits wiederum mit der planmäßigen Entwicklung des Standortes Krampnitz ohne eine gezielte Beeinflussung der Verkehrsentstehung und Verkehrsmittelwahl an diesem Standort,
 - andererseits wiederum mit der Annahme, dass die Wachstumszunahme am Standort Krampnitz entfällt.

Die jeweilige zweite Option der Szenarien weist insoweit eine Unschärfe auf, als das am Standort Krampnitz entfallende Wachstum nicht anderweitig in der Stadt eingerechnet ist. Dies ergibt sich daraus, dass Alternativen zu einer planmäßigen Bewältigung der Wachstumsnachfrage ohne den Standort Krampnitz nicht nachgewiesen werden können, was ja einer der maßgeblichen Gründe für das Erfordernis der Entwicklungsmaßnahme ist.

Die Untersuchung erbrachte im Wesentlichen die folgenden Ergebnisse:

1. Verkehrsauswirkungsanalyse

- Alle untersuchten Knotenpunkte der relevanten nördlichen Hauptachse der B 2 sind überwiegend ausreichend leistungsfähig.
- Kritisch sind lediglich die Knotenpunkte, die schon heute im Hinblick auf den Verkehrsablauf als problematisch gelten. Es zeigen sich hier aber keine wesentlichen Verschlechterungen.
- Die Berechnungen der Leistungsfähigkeit gehen von Festzeitprogrammen an den Lichtsignalanlagen aus. Durch die in vielen Fällen jedoch bereits vorhandene verkehrabhängige Steuerung der Lichtsignalanlagen bzw. die Zuflusssdosierung sind im tatsächlichen Betrieb noch bessere Leistungsfähigkeiten zu erwarten.
- Durch die ÖPNV-Vorrangschaltung an vielen Lichtsignalanlagen verschlechtert sich die Situation für den ÖPNV nicht.

2. Lärm

- Der durch die Entwicklung des Standortes Krampnitz verursachte zusätzliche Kfz-Verkehr führt in keinem der betrachteten Fälle zu einer wesentlichen Verschlechterung der Verkehrslärmsituation an den untersuchten übergeordneten Straßen.
- Die errechneten Veränderungen liegen überwiegend im Bereich der verfahrensimmanenten Toleranzen von bis zu +/- 0,5 dB(A).
- Im „Best Case“-Szenario mit Mehrverkehr aus dem Entwicklungsgebiet ist sogar eine (leichte) Verbesserung zum „Worst Case“-Fall ohne den zusätzlichen Kfz-Verkehr zu erwarten; d.h. die

Entlastung durch die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Stadtentwicklungskonzept Verkehr ist stärker als die wachstumsinduzierte Mehrbelastung.

3. Luftschadstoffe

- Für die Luftschadstoffe PM10, PM 2,5 und NO₂ ist durch den prognostizierten zusätzlichen Kfz-Verkehr in allen untersuchten Szenarien keine wesentliche Zunahme der Luftschadstoffimmissionen und damit keine Grenzwertüberschreitung zu erwarten.
- Im „Best Case“-Szenario mit Entwicklung der Kaserne Krampnitz liegt die prognostizierte Luftschadstoffbelastung sogar noch unter dem „Worst Case“-Szenario ohne diese Entwicklung; d.h. auch hier ist die Entlastung durch die Umsetzungen der Maßnahmen aus dem Stadtentwicklungskonzept Verkehr stärker als die wachstumsinduzierte Mehrbelastung.

Im Fazit lässt sich entsprechend dieser Untersuchung festhalten, dass sich durch eine gezielte Entwicklung eines neuen kompakten, zusammenhängenden Stadtteils - wie dem Entwicklungsbereich Krampnitz - deutlich positivere Effekte für die Landeshauptstadt Potsdam erzielen lassen als durch eine ungesteuerte, nicht gebündelte Entwicklung.

Der Bericht zu dieser Untersuchung ist zwischenzeitlich, wie auch in dem Beschluss der StVV 13/SVV/0253 gefordert, den beiden beteiligten, vorgenannten Ministerien sowie dem Bezirksamt Spandau zur Verfügung gestellt worden.

Mit dem durchweg positiven Untersuchungsergebnis sind die diesbezüglichen Auflagen aus dem Zielabweichungsbescheid der gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg vom 29. April 2013 vollumfänglich erfüllt. Gleiches gilt auch für den im Wesentlichen inhaltsgleichen Beschluss zur Drucksache 13/SVV/0253.

Die Bauleitplanung zum Entwicklungsbereich Krampnitz, insbesondere der Bebauungsplan Nr. 141-1 „Entwicklungsbereich Krampnitz – Klinkerhöfe Süd“ kann somit plangemäß fortgeführt werden; das gesetzliche Zügigkeits-Gebot verlangt sogar einen aktiven Fortgang der im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme bindend durchzuführenden Bauleitplanung.

Anlage:

Untersuchung „Entwicklungsbereich Krampnitz - Verkehrs- und Immissionsuntersuchung“, Juni 2015, LHP mit LK Argus

(Die Anlagen zu dieser Untersuchung liegen in der Verwaltung vor und können dort eingesehen werden!)