



21. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr

Gremium: Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
Sitzungstermin: Dienstag, 29.09.2015, 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 01.09.2015 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung

- 3 Vorstellung von Bauvorhaben

- 4 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung
 - 4.1 Zeppelinstraße
 - 4.1.1 Zeppelinstraße - Maßnahmen für saubere Luft und Einhaltung der Grenzwerte (Umsetzung der Mitteilungsvorlage 15/SVV/0515)
15/SVV/0620 Fraktionen SPD, Grüne, CDU/ANW
SBV (ff)
Äa Fraktion DIE LINKE
 - 4.1.2 Kein Umbau der Zeppelinstraße zur Staufalle
15/SVV/0159 Fraktion DIE LINKE
KOUL, HA
 - 4.1.3 Bürgerbeteiligung bei den Planungen Zeppelinstraße
15/SVV/0164 Fraktion SPD
KOUL, HA
 - 4.1.4 Alternative Verkehrsführung an der Kreuzung Zeppelinstraße/Breite Straße
15/SVV/0392 Fraktion CDU/ANW

4.2	Entwicklungsbereich Krampnitz - Erfüllung der Auflagen aus dem Zielabweichungsverfahren 15/SVV/0475	Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung OBR Fahrland, OBR Neu Fahrland, OBR Groß Glienicke, KOUL, SBV (ff)
4.3	Internetbeteiligung bei B-Plan-Verfahren 15/SVV/0296	Fraktion DIE aNDERE
4.4	Wohnungsbau an der Nuthe 15/SVV/0624	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
4.5	Bebauungsplan Nr. 150 "Am Bisamkiez", Aufstellungsbeschluss 15/SVV/0579	Oberbürgermeister, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
4.6	Weg für Fußgänger und Radfahrer in Neu Fahrland 15/SVV/0469	Fraktion Bürgerbündnis-FDP auch OBR Neu Fahrland
4.7	Wiedereinrichtung des Radweges in der Friedrich-Engels-Straße neben Freiland 15/SVV/0526	Fraktion DIE LINKE
4.8	Ziolkowskistraße 15/SVV/0545	Fraktion DIE LINKE
4.9	Bebauungsplan Nr. 106 "An der Hauptstraße / Haseleck" , OT Marquardt Abwägung und Satzungsbeschluss 15/SVV/0581	Oberbürgermeister, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung OBR Marquardt
4.10	Wohnungspolitisches Konzept für die Landeshauptstadt Potsdam 15/SVV/0609	Oberbürgermeister,FB Soziales und Gesundheit GSI, HA
4.11	Kreuzungsbereich am Bahnhof Medienstadt 15/SVV/0574	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
4.12	Bahnhof Medienstadt - Babelsberg 15/SVV/0471	Fraktion Bürgerbündnis-FDP
5	Mitteilungen der Verwaltung	
5.1	Lärmschutz im gesamten Bereich der Reiherberg- sowie der Geiselbergstraße - Vorstellung des Prüfergebnisses zum Beschluss 15/SVV/0170	FB Grün- und Verkehrsflächen

- | | | |
|-----|--|-------------------------------------|
| 5.2 | Bebauungsplan Nr. 122-2 - Festlegung der im weiteren Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigenden Breite des Concordiawegs | FB Stadtplanung und Stadterneuerung |
| 6 | Sonstiges | |

Nicht öffentlicher Teil

- | | |
|---|---|
| 7 | Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des nicht öffentlichen Teils der Sitzung vom 01.09.2015 |
|---|---|

Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam-West

Keine Umgehungsstrasse
Templiner See – Forststraße – Am Neuen Palais – Amundsenstraße

Redebeitrag für die Sitzung des SBA am 29.09.2015, 18:00 Uhr

Hegelallee - Haus 1 , Raum 405

Zum TOP 4.1 - Zeppelinstrasse

Auf heutiger TO behandeln Sie unter TOP 4.1 Umsetzungsmaßnahmen in der Zeppelinstr.

Als Betroffene, Anlieger und BI für Verkehrsberuhigung in P-West möchten wir Ihnen dazu unsere Hinweise und Erwartungen darlegen.

Es ist sicher bekannt, dass sich die BI seit über 10 Jahren aktiv in die Diskussion zur Verkehrsentwicklung in Potsdam einsetzt, sich in Foren und Planungen mit Beiträgen beteiligt, zuletzt auch bei der Bürgerversammlung zu den Maßnahmen Zeppelinstr im Frühjahr 2015 beigetragen hat.

Auch wenn es an einem schlüssigen Gesamtkonzept mangelt, so begrüßen wir doch die vorgesehenen Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen im Interesse von Anwohnern, Fußgängern und Radfahrern.

Allerdings kann das erklärte Ziel: "saubere Luft und Einhaltung der Grenzwerte" nicht nur für den Abschnitt der Zeppelinstr, sondern für alle Straßen und Quartiere gelten .

Die Maßnahmen dürfen nicht dazu führen, dass der Verkehr nun auf andere Straßen und Quartiere verlagert wird, um die Grenzwerte an der Meßstelle einzuhalten!

Eine nachhaltige Verkehrspolitik muß auch dafür sorgen, das es dadurch in anderen Straßen und Quartieren zu keinen Zusatzbelastungen kommt!

Im aktuellen Umsetzungsbeschuß (0620) sehen wir diese Erfordernisse noch nicht als sichergestellt!

Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam-West

Keine Umgehungsstrasse
Templiner See – Forststraße – Am Neuen Palais – Amundsenstraße

Gleich, ob die Maßnahmen Zeppelinstr. als Modellversuch oder als dauerhafte Maßnahmen diskutiert werden, halten wir als begleitende Maßnahmen für erforderlich:

1. Vor Beginn der Baumaßnahmen Zeppelinstr. müssen zusätzliche ÖV-Angebote als Alternative zum PKW bereitgestellt und bekannt gemacht sein!

Wenn dies nicht gegeben ist, wird sich der PKW-Verkehr Ausweichwege suchen, und alle Erfahrung zeigt, dass dieser schwer wieder abzustellen ist, auch wenn später Alternativangebote bereit stehen.

2. Im Ergebnis der Verkehrssimulationen zum Vorhaben wurden Verkehrsverlagerungen von +500 PKW in Forst und Geschw-Scholl-Str sowie von +400 PKW in Potsdamer Str ausgewiesen. Nach unseren Beobachtungen und Erfahrungen würde es jedoch deutlich mehr Ausweichverkehr geben, mit erheblichen Folgen für betroffene Straßen+ Quartiere (Die diesbezügliche Bewertung durch die Stadtverwaltung als "Unerheblich und nicht wahrnehmbar" teilen wir keineswegs!)

Um diese Ausweichverkehre quantitativ und qualitativ zu erfassen und zu bewerten, ist es unbedingt erforderlich, in Forst und Geschw-Scholl, ggf. am Werderschen Damm und Kaiser-Friedrich-Str. entsprechende Meßeinrichtungen zu installieren, die das Verkehrsaufkommen dauerhaft aufzeichnen.

3. Auch sind ggf. Maßnahmen vorzusehen, um die Attraktivität der Ausweichstrecken zu begrenzen, z.B.

- die vermeintliche Zeitersparnis durch Tempo-30 neutralisieren-> Forststr-Süd
- Zuflußregelung per Ampel, -> Werderscher Weg + Kaiser-Friedrich-Str
- Zufahrberechtigungen einschränken -> Geschw-Scholl /Ecke Zeppelin

4. Zähl- und Meßergebnisse sowie Erfahrungen sollten nach einer Mindestlaufzeit veröffentlicht, bewertet und öffentlich diskutiert werden.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0620

öffentlich

Betreff:

Zeppelinstraße - Maßnahmen für saubere Luft und Einhaltung der Grenzwerte
(Umsetzung der Mitteilungsvorlage 15/SVV/0515)

Einreicher: Fraktionen SPD, Grüne, CDU/ ANW

Erstellungsdatum 24.08.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
09.09.2015	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge zur Einhaltung der Grenzwerte in der Zeppelinstraße beschließen:

1. Im Herbst 2015 soll die Umsetzung folgender Maßnahmen erfolgen:

- Optimierung der Signalsteuerung im Abschnitt Forststraße – Breite Straße mit Anzeige der Koordinierungsgeschwindigkeit
- Erweiterung der B+R-Anlage am Bahnhof Charlottenhof

2. Das ÖPNV-Angebot ist umgehend zu verbessern. Der Oberbürgermeister wird daher beauftragt, mit dem Landkreis Potsdam-Mittelmark die Taktverdichtung der Bus-Linien 631 und 580 sowie die Errichtung der Busspur zwischen Potsdam und Geltow im Sommer/Herbst 2016 einschließlich Verknüpfung mit vorhandenen Busspuren zu verhandeln. Die Einrichtung einer weiteren oder alternativen Buslinie über Wildpark und Geltow ist zu prüfen.

3. Der Oberbürgermeister wird zusätzlich beauftragt, dafür zu sorgen, dass der bestehende P+R-Parkplatz am Bahnhof Pirschheide aufgewertet wird und eine bessere Information über freie Stellplätze erfolgt. Zusätzlich sollen mit den Verkehrsunternehmen noch im Jahr 2015 Verhandlungen über die Einführung eines Kombitickets (Fahrschein = Parkschein) am Bahnhof Pirschheide im Modellversuch geführt werden. Über das Ergebnis dieser Verhandlungen soll der SVV erstmals im Dezember 2015 berichtet werden. Bei Erfolg dieser Maßnahme sollte das auch auf die P+R-Parkplätze in Golm und Rehbrücke angewendet werden.

Fortsetzung Beschlusstext Auf Seite 3

gez. M. Schubert
Fraktionsvorsitzende

P. Schüler

M. Finken

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

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:

Mit Beschluss der SVV vom 1.4.2015 (DS 15/SVV/0231) wurde der OB beauftragt, durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass die gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoffe in der Zeppelinstraße und im benachbarten Straßennetz in Potsdam-West in Zukunft verlässlich eingehalten werden. Auf der Grundlage diverser Prüfungen hat die Stadtverwaltung einen Maßnahmenkatalog vorgestellt.

Die in der Mitteilungsvorlage 15/SVV/0515 des Oberbürgermeisters dargelegten Maßnahmen könnten geeignet, die gesetzlichen Grenzwerte für NO₂ langfristig einzuhalten. Damit diese Maßnahmen auch von den Bürgerinnen und Bürgern angenommen werden bedarf es jedoch zunächst motivierender Instrumente bei der Umsetzung. Das bedeutet, dass die Angebotsverbesserungen im Umweltverbund sowie eine offensive Öffentlichkeitsarbeit zeitlich und inhaltlich eng mit den Veränderungen verbunden werden müssen.

Darüber hinaus sollten die tatsächlichen Wirkungen der Umgestaltung des Verkehrsraums in der Zeppelinstraße zunächst in einem Modellversuch untersucht werden, bevor eine entsprechende dauerhafte Einrichtung erfolgt. Dies schafft mehr Transparenz und Akzeptanz bei von den Veränderungen betroffenen Verkehrsteilnehmern.

Da die wirksamen Maßnahmen der LHP allein nicht ausreichen, um die Belastungen durch Luftschadstoffe zu verringern, ist eine Regelung des MIV-Pendlerverkehrs unabdingbar. Nur die verantwortliche Mitwirkung des Landkreises Potsdam-Mittelmark bei der Stärkung des ÖPNV kann die Belastung für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer senken helfen, da die LHP in jedem Fall gesetzlich gezwungen ist, Maßnahmen im angegebenen Zeitrahmen zu vollziehen.

Fortsetzung Beschlusstext:

4. Folgende Maßnahmen sollen im Frühjahr/Sommer 2016 weitgehend außerhalb der Ferien als dreimonatiger Modellversuch durchgeführt werden, der, sofern dieser Zeitraum für belastbare Zahlen etwa aus Witterungsbedingungen nicht ausreicht, auf sechs Monate verlängert werden kann:

- Reduzierung der verfügbaren KFZ-Fahrstreifen im Abschnitt Kastanienallee –Geschwister-Scholl-Straße
- Markierung eines stadtauswärtigen Radfahrstreifens
- Markierung einer ÖPNV-Spur im Abschnitt Forststraße – Kastanienallee

Diese Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte in der Zeppelinstraße und auf ihre verkehrlichen Auswirkungen nicht nur in den angrenzenden Straßen, sondern auch unter Einbeziehung der Nachbargemeinden im Potsdamer Umland zu untersuchen. Über eine Fortführung dieser Maßnahmen ist nach der Vorlage der Untersuchungsergebnisse durch die SVV zu entscheiden.

5. Die im Rahmen der Flottenerneuerung beim Verkehrsbetrieb neu eingesetzten schadstoffarmen Busse sollen in erster Linie in denjenigen Bereichen eingesetzt werden, die von der Überschreitung der Schadstoff-Grenzwerte betroffen sind.

6. Darüber hinaus wird der OB beauftragt zu prüfen, wie für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung der LHP die Nutzung des Umweltverbundes beim Weg zur Arbeitsstätte gefördert werden kann. Dieses Modell soll allen Landesverwaltungen und öffentlichen Einrichtungen sowie privaten Unternehmen in Potsdam vermittelt werden.

7. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, den Maßnahmenplan durch Information der Öffentlichkeit über anstehende Schritte und Alternativangebote zu begleiten.

8. Zusätzlich zu den konkreten und unmittelbar umsetzbaren Maßnahmen sollen alle Anstrengungen unternommen werden, um für zukünftige Entwicklungen gemeinsam mit dem Landkreis gegenüber der Landesregierung die Taktverdichtung des Regionalverkehrs zu erwirken. Gemeinsam mit Landkreis und VBB sollen mögliche Effekte einer Erweiterung der Tarifzone Berlin C über Werder/Havel hinaus geprüft werden.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

- Änderungsantrag**
 Ergänzungsantrag
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.
15/SVV/0620

öffentlich

Einreicher: Fraktion DIE LINKE

Betreff: Zeppelinstraße – Maßnahmen für saubere Luft und Einhaltung der Grenzwerte

Erstellungsdatum 09.09.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
09.09.2015	Stadtverordnetenversammlung		x

Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Punkt 4 ist wie folgt zu ändern:

1. Die Punkte 1 und 2 sind zu streichen
2. Die Neuformulierung lautet:

Folgende Maßnahme soll im Frühjahr/Sommer 2016 weitgehend außerhalb der Ferien als dreimonatiger Feldversuch durchgeführt werden:

Markierung einer ÖPNV-Spur im Abschnitt Forststraße – Kastanienallee

Diese Maßnahme ist auf ihre Wirksamkeit im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte in der Zeppelinstraße und auf ihre verkehrlichen Auswirkungen nicht nur in den angrenzenden Straßen, sondern auch unter Einbeziehung der Nachbargemeinden im Potsdamer Umland zu untersuchen.

Über eine Fortführung dieser Maßnahme ist nach Vorlage der Untersuchungsergebnisse durch die Stadtverordnetenversammlung zu entscheiden.

gez. Dr. Hans-Jürgen Scharfenberg
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Begründung:

Es ist während der baustellenbedingten Spureinengung in der Zeppelinstraße während der Sommerferien 2015 deutlich geworden, dass auch bei deutlich verringertem Verkehrsaufkommen die Wegnahme einer Fahrspur bereits zu erheblichen Staus und zu einer deutlichen Verschlechterung der Schadstoffbilanz in der Straße führt.

Darum kann mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass dies außerhalb der Schulferien auch im Falle teilweiser Verkehrsverlagerung auf ÖPNV- Angebote zu ähnlichen Ergebnissen führen wird.

Darum ist ein erneuter Versuch einer Spurverringering entbehrlich und spart Nerven der Anlieger und Verkehrsteilnehmer und vermeidbare erneute Spitzenüberschreitungen bei Schadstoffen.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0159

öffentlich

Betreff:

Kein Umbau der Zeppelinstraße zur Staufalle

Einreicher: Fraktion DIE LINKE

Erstellungsdatum 17.02.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

04.03.2015

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt sicherzustellen, dass anstehende Planungen zu einem Umbau der Zeppelinstraße nicht zu gravierenden Leistungseinschränkungen, insbesondere durch eine Reduzierung auf eine Fahrspur, führen dürfen.

Die Stadtverordnetenversammlung, die Anwohnerinnen und Anwohner und der Landkreis Potsdam-Mittelmark sind frühzeitig in entsprechende Planungsprozesse einzubeziehen.

gez. Dr. Hans-Jürgen Scharfenberg
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

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 Zeppelinstraße muss mangels alternativer Straßenverbindung mehr als 40.000 Kfz täglich und dabei viele Fahrzeuge des ÖPNV möglichst stau frei bewältigen. Dafür sind insbesondere im mittleren Bereich zwischen Kastanienallee und Geschwister-Scholl-Straße je zwei Spuren pro Richtung notwendig, um auch noch ÖPNV- und Abbiegeverkehre effektiv bewältigen zu können. Nur bei stau armer Abwicklung der Verkehrslast sind die Belastungen für die Anwohner durch Lärm und Schadstoffe noch erträglich. Seit längerem gibt es Überlegungen zu Spureinschränkungen in der Zeppelinstraße.

Nach entsprechender Prüfung wurden sowohl Busspuren als auch Spureinschränkungen verworfen. Derzeit wird der Verkehr recht gut bewältigt. Bei Belagsanierung der Straßenbahntrasse, die noch teils gepflastert ist, könnte deutliche Lärminderung erreicht werden. Die Vielzahl der Abbiegebeziehungen bei insgesamt hoher Verkehrslast erfordert eine rücksichtsvolle, flexible, gemeinsame Nutzung des beengten Verkehrsraums durch alle Verkehrsarten. Freihaltung von Trassen für relativ wenig Busse und Bahnen würde die Gesamtkapazität der Straße verringern und mangels alternativer Ausweichstrecken unweigerlich Staus produzieren. Der Berufsverkehr würde immer früher einsetzen und später enden, die Zeit der Staubelastung für die Anlieger bis ins unerträgliche verlängern. Wenn infolge Staus auf der Zeppelinstraße auch die Linksabbieger aus der Nansenstraße und der Kastanienallee nicht mehr abfließen, dann kommt auf der einspurigen Geschwister-Scholl-Straße keine Straßenbahn, kein Bus und kein Rettungsfahrzeug mehr voran. Das wäre höchst gefährlich für das Leben der Menschen und würde neben dem MIV auch den ÖPNV (außer Regionalbahn) zum Erliegen bringen. Das kann nicht gewollt sein. Darum gehören entsprechende Überlegungen in die besonnene Beratung auch in den Fachausschüssen der Stadtverordnetenversammlung.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

- Änderungsantrag
 Ergänzungsantrag
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

15/SVV/0159

 öffentlichEinreicher: **Fraktion DIE Linke**Betreff: **Kein Umbau der Zeppelinstraße zur Staufalle**

Erstellungsdatum 03.03.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.03.2015	Stadtverordnetenversammlung		X

Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt sicherzustellen, dass anstehende Planungen zu einem Umbau der Zeppelinstraße nicht zu gravierenden Leistungseinschränkungen führen dürfen.

Die Stadtverordnetenversammlung, die Anwohnerinnen und Anwohner und der Landkreis Potsdam-Mittelmark sind frühzeitig in die Planungsprozesse einzubeziehen.

Über das weitere Vorgehen, insbesondere über konkrete Maßnahmen, entscheidet die Stadtverordnetenversammlung.

gez. Dr. Hans-Jürgen Scharfenberg
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Begründung:

Die Zeppelinstraße muss mangels alternativer Straßenverbindung mehr als 40.000 Kfz täglich und dabei viele Fahrzeuge des ÖPNV möglichst stau frei bewältigen. Dafür sind insbesondere im mittleren Bereich zwischen Kastanienallee und Geschwister-Scholl-Straße je zwei Spuren pro Richtung notwendig, um auch noch ÖPNV und Abbiegeverkehre effektiv bewältigen zu können. Nur bei stau armer Abwicklung der Verkehrslast sind die Belastungen für die Anwohner durch Lärm und Schadstoffe noch erträglich. Seit längerem gibt es Überlegungen zu Spureinschränkungen in der Zeppelinstraße.

Nach entsprechender Prüfung wurden sowohl Busspuren als auch Spureinschränkungen verworfen. Derzeit wird der Verkehr recht gut bewältigt. Bei Belagsanierung der Straßenbahntrasse, die noch teils gepflastert ist, könnte deutliche Lärminderung erreicht werden. Die Vielzahl der Abbiegebeziehungen bei insgesamt hoher Verkehrslast erfordert eine rücksichtsvolle flexible gemeinsame Nutzung des beengten Verkehrsraums durch alle Verkehrsarten. Freihaltung von Trassen für relativ wenig Bahnen und Busse würde die Gesamtkapazität der Straße verringern und mangels alternativer Ausweichstrecken unweigerlich Staus produzieren. Der Berufsverkehr würde immer früher einsetzen und später enden, die Zeit der Staubelastung für die Anlieger bis ins unerträgliche verlängern. Wenn infolge Stau auf der Zeppelinstraße, auch die Linksabbieger aus der Nansenstraße und Kastanienallee nicht mehr abfließen, dann kommt auf der einspurigen Geschwister-Scholl-Straße keine Straßenbahn, kein Bus und kein Rettungsfahrzeug mehr voran. Das wäre höchst gefährlich für das Leben der Menschen und würde neben dem MIV auch den ÖPNV (außer Regionalbahn) zum Erliegen bringen. Das kann nicht gewollt sein. Darum gehören entsprechende Überlegungen in die besonnene Beratung auch in den Fachausschüssen der Stadtverordnetenversammlung.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0164

öffentlich

Betreff:

Bürgerbeteiligung bei den Planungen Zeppelinstraße

Einreicher: Fraktion SPD

Erstellungsdatum 17.02.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
04.03.2015	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Bürgerinnen und Bürger sowie die direkt betroffenen Umlandgemeinden über die umweltrechtliche Situation, die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Zeppelinstraße sowie über die Planungen des Geschäftsbereichs Verkehr zu informieren. Die Information soll in Bürgerversammlungen und in einer gemeinsamen Befassung des Hauptausschusses, Stadtentwicklungsausschusses und Umweltausschusses mit Vertretern des Landkreises und der betroffenen Umlandgemeinden erfolgen.

Nach Abschluss dieser Diskussionen und vor der Umsetzung von Planungen ist das Votum der Stadtverordnetenversammlung einzuholen.

gez. M. Schubert
Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

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 öffentlich gewordenen internen Planungen des Geschäftsbereichs 4 der LHP zur Reduzierung der Feinstaubbelastung an der Zeppelinstraße, die mit erheblichen strukturellen Veränderungen an der Straße einhergehen sollen, sind bislang nur wenigen im Detail bekannt. Gleichwohl haben sie starke Reaktionen ausgelöst, da die Zeppelinstraße zu den vier wichtigsten Verkehrsadern der Stadt gehört. Was und warum die Verkehrsplaner der Stadt dort verändern wollen, sollen sie den Bürgerinnen und Bürgern, die Nutzer und Anwohner sind, erläutern und mit den Stadtverordneten diskutieren.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

- Änderungsantrag
 Ergänzungsantrag
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

15/SVV/0164

 öffentlich**Einreicher:** Fraktionen SPD, CDU/ANW**Betreff:** Planungen Zeppelinstraße

Erstellungsdatum 04.03.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.03.2015	SVV	X	

Neue Fassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Ziel der Stadt Potsdam ist es, durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass

- die gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoffe in der Zeppelinstraße in Zukunft verlässlich eingehalten werden,
- eine erhöhte Schadstoffbelastung entlang anderer Straßen (z.B. Forststraße, Maulbeerallee, Geschwister-Scholl-Str., B273) durch die Verkehrsumverteilung zu vermeiden
- ein transparentes Verfahren für die Diskussion zu Maßnahmen in der Zeppelinstraße durchgeführt wird, welches die Informationsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger von Potsdam und den Umlandgemeinden berücksichtigt
- eine abschließende Legitimation durch eine Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung gewährleistet wird.

Neben den bislang geprüften Varianten des Fachbereichs Verkehr zur Einhaltung der vorgeschriebenen Emissionswerte in der Zeppelinstraße sind weitere, unten stehende Varianten zu prüfen.

1. – Drei Spuren

Die Zeppelinstraße erhält auf der gesamten Länge drei Fahrspuren. Diese Fahrspuren sollen durch Lichtsignalanlagen so geschaltet werden, dass Fahrstreifen in beide Richtungen für den Individualverkehr sowie für den ÖPNV vorgegeben werden können. Es ist zusätzlich zu prüfen, wie der Abbiegeverkehr von der sowie in die Zeppelinstraße über die Gegenfahrbahn bei Bedarf (Schadstoffverminderung) gesperrt werden kann.

2 – vier Spuren mit der Option auf drei- oder zwei-streifige Einengung

Die Zeppelinstraße behält auf der gesamten Länge ihre vier Spuren. Diese werden mit Lichtsignalanlagen ausgerüstet, so dass eine dreispurige Benutzung gem. Variante 1 möglich ist. Zusätzlich soll die Lichtsignalgebung auf nur zwei Fahrspuren überprüft werden. Die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger bleiben unverändert.

3 - Fahrradverkehr / ÖPNV / alternative Antriebe

Eine durchgehend verkehrssichere Lösung für den Radverkehr, welche die gleichzeitige Bevorzugung von ÖPNV und Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ermöglicht. Variante 3 muss dabei auch in Kombination mit Variante 1 und 2 geprüft werden.

Die Ergebnisse der Prüfungen und Planungen sollen in Bürgerversammlungen in Potsdam und den Umlandgemeinden, sowie in einer gemeinsamen Befassung des Hauptausschusses, Stadtentwicklungsausschusses und Umweltausschusses mit Vertretern des Landkreises und der betroffenen Umlandgemeinden vorgestellt und diskutiert werden.

Das soll bis Mai 2015 erfolgen.

Begründung:

Aus kommunaler Sicht stoßen stadt- und verkehrsplanerische sowie ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Gewährleistung der Luftreinhaltung an ihre Grenzen. Zur Verringerung der Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung in der Zeppelinstraße ist insbesondere eine Bekämpfung des Eintrags von Schadstoffen an der Quelle erforderlich.

Außerdem ist schon jetzt ist der Verkehrsdruck aus dem westlichen und nördlichen Potsdamer Stadtgebiet immens. Bei einer Umgestaltung der Zeppelinstraße kann ein Effekt sein, dass der motorisierte Individualverkehr sich durch den Stadtrand in Richtung Maulbeerallee und B273 bewegt. Diese Effekte müssen verhindert werden, um eine unzumutbare Belastung der Anwohner im nördlichen Stadtraum auch in Sachen Luftqualität zu vermeiden bzw. zu lindern.

Die weiteren Varianten, die hier zur Prüfung empfohlen werden, ermöglichen, rasch und flexibel auf die aktuelle Verkehrslage sowie die Schadstoffbelastung zu reagieren. Die Fahrspuren auf der Zeppelinstraße können so freigegeben werden, dass die Werte eingehalten werden. Dem ÖPNV kann eine eigene Fahrspur eingeräumt werden. Durch die Möglichkeit, jede Fahrbahn in jede Richtung nutzbar machen zu können, wird es möglich, auf die aktuelle Verkehrsmenge zu reagieren und einen optimalen Verkehrsfluss zu erreichen. Dazu tragen auch die Möglichkeiten bei, den Querverkehr / Abbiegeverkehr zu verhindern.

Die öffentlich gewordenen internen Planungen des Geschäftsbereichs 4 der LHP zur Reduzierung der Feinstaubbelastung an der Zeppelinstraße, die mit erheblichen strukturellen Veränderungen an der Straße einhergehen sollen, sind bislang nur wenigen im Detail bekannt. Gleichwohl haben sie starke Reaktionen ausgelöst, da die Zeppelinstraße zu den vier wichtigsten Verkehrsadern der Stadt gehört. Was und warum die Verkehrsplaner der Stadt dort verändern wollen, sollen sie den Bürgerinnen und Bürgern, die Nutzer und Anwohner sind, erläutern und mit den Stadtverordneten diskutieren.

Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

- Änderungsantrag
 Ergänzungsantrag
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

15/SVV/0164

 öffentlich**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen**Betreff:** Bürgerbeteiligung bei den Planungen Zeppelinstraße

Erstellungsdatum 24.02.2015

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
10.03.2015	Ausschuss Stadtentwicklung/Bauen/Verkehr	X	
11.03.2015	Hauptausschuss	X	
19.03.2015	KOUL	X	

Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass die gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoffe in der Zeppelinstraße in Zukunft verlässlich eingehalten werden.

Des Weiteren wird der Oberbürgermeister beauftragt für den Radverkehr in der Zeppelinstraße eine verkehrssichere und durchgehende Lösung einzurichten.

Begründung:

Aus kommunaler Sicht stoßen stadt- und verkehrsplanerische sowie ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Gewährleistung der Luftreinhaltung an ihre Grenzen. Zur Verringerung der Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung in der Zeppelinstraße ist insbesondere eine Bekämpfung des Eintrags von Schadstoffen an der Quelle erforderlich.

 Unterschrift



- Änderungsantrag
 Ergänzungsantrag
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

15/SVV/0164

 öffentlich

Einreicher: Fraktion Potsdamer Demokraten/BVB Freie Wähler
Betreff: Planungen Zeppelinstraße

Erstellungsdatum 11.03.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
19.03.15	KOUL		
24.03.15	SBV		
25.03.15	HA		

Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:

Die in der Drucksache 15/SVV/0164 (neue Fassung vom 3. 3. 2015) vorgeschlagenen drei Maßnahmen sind um folgende weitere Prüfaufträge zu ergänzen:

4. Verkehrsrechtliche Maßnahmen

Anordnung der Verlängerung der verkehrsabhängigen Zufluss-Dosierung an der Pfortnerampel Zeppelinstr./Forststraße und/oder Einrichtung einer Umweltzone in der LHP

Begründung:

Die Stickstoffdioxid-Emissionen sind von 47 Mikrogramm im Jahre 2012 auf 44 im Jahre 2013 auf 41 im Jahre 2014 gesunken. Allein durch die jährliche Erneuerung der Fahrzeugflotte und den Ersatz älterer Fahrzeuge durch modernere, umweltfreundlichere und weniger Schadstoff emittierende Fahrzeuge dürfte der Wert in diesem Jahr 2015 unter die zulässige Grenze von 40 Mikrogramm fallen.

Wenn der OB sich trotzdem zum Handeln verpflichtet sieht, sollte er die Verlängerung der verkehrsabhängigen Zufluss-Dosierung der Pfortnerampel Zeppelinstr./Forststr. und/oder die Einrichtung einer Umweltzone anordnen.

Für Umweltprobleme beim Straßenverkehr hat der Bundesgesetzgeber das Instrumentarium der Umweltzone geschaffen. Warum dies bisher nicht getan worden ist, ist nicht nachzuvollziehen, zumal dadurch die einschneidenden und 1,2 Mio. Euro teuren Umbaumaßnahmen der Zeppelinstraße verhindert werden können.

Beide Maßnahmen können unverzüglich umgesetzt werden, um den Vorstellungen des EU-Gesetzgebers zu entsprechen und potenziellen Strafen zu entgehen.

Damit bleibt für die Prüfung aller weiteren Maßnahmen ausreichend Zeit.

5. Verflüssigung des Verkehrs

Optimierung der Grünen Welle auf der Zeppelinstraße, insbesondere zwischen Auf dem Kiewitt und Nansenstraße, sowie Verlegung der Haltestelle „Auf dem Kiewitt“ in ostwärtiger Richtung in die Sonderfahrbahn des ÖPNV

Begründung:

Im Stau stehende oder im Stop-and-Go-Verkehr „schleichende“ Fahrzeuge stoßen deutlich mehr Schadstoffe aus als fahrende Fahrzeuge, wobei der Unterschied zwischen 30 km/h und 50 km/h kaum messbar ist. Insofern ist eine Verringerung der Schadstoffemission durch eine Verflüssigung des Fahrzeugverkehrs zu erreichen.

Dazu zählen die Prüfung, ob die zusätzliche Fußgängerquerverkehr-Ampel auf der westlichen Seite der Straße Auf dem Kiewitt/Geschwister-Scholl-Straße unter diesen Voraussetzungen noch beibehalten werden muss und ob die Haltestelle des Tram- und Busverkehrs in Richtung Stadtmitte vor der Straße Auf dem Kiewitt nicht in die Sonderfahrbahn des ÖPNV ostwärts der Kreuzung verlegt werden kann. Bei drei Tram- und zwei haltenden Buslinien verursacht jedes Fahrzeug die Sperrung eines Fahrstreifens und verringert dadurch die Leistungsfähigkeit des Knotens um 50 Prozent.

6. Weitere Einbindung des ÖPNV in die Maßnahmen zur Schadstoffverringering

- a) Prüfung der teilweisen, temporären Aufhebung der Bevorrechtigung des ÖPNV-Verkehrs an der Kreuzung Zeppelinstr./Auf dem Kiewitt/Geschw.-Scholl-Straße,
- b) Prüfung, ob die Verlegung einer nach Golm fahrenden Buslinie möglich ist,
- c) Prüfung, ob die stadtauswärts fahrenden Buslinien statt auf der Sonderfahrbahn über die „normale“ Fahrbahn geführt werden können,
- d) Prüfung, ob die Buslinien 605 und 606 verstärkt wie in den Abendstunden erst an der Haltestelle „Schloss Charlottenhof“ nach Golm eingesetzt werden können.

Begründung:

Das Hauptproblem für die Unterbrechung des fließenden Verkehrs ist die Führung des Bus- und Tramverkehrs in Richtung stadtauswärts von der Sonderfahrbahn des ÖPNV in die Zeppelinstraße resp. die Geschwister-Scholl-Straße. Die vier Bus-Linien und drei Tram-Linien müssen die Fahrbahn queren und erfordern deshalb bei jeder Querung eine zusätzliche Rotphase für den Straßenverkehr mit dem daraus resultierenden Stau. Insofern ist jede Verringerung des Querens eine Hilfe bei der Reduzierung der Schadstoff-Emissionen.

Dem dienen die unter 6 a – d zu prüfenden Maßnahmen.

zu a) Grundsätzlich ist der ÖPNV zu bevorzugen. Wenn aber die Schadstoff-Emissionen verringert werden müssen, sollte geprüft werden, ob nicht zumindest teilweise die Bevorrechtigung ausgehoben werden muss.

zu b) Beide Linien 605 und 606 führen vom Potsdamer Hauptbahnhof nach Golm. Hier stellt sich die Frage, ob nicht eine der beiden Linien über das Schloss Sanssouci und die Maulbeerallee geführt werden kann, was auch zu einer besseren touristischen Erschließung von Park und Schloss Sanssouci führen würde. An dieser Stelle sei angemerkt, dass es letztlich nur um ein Mikrogramm Stickstoffdioxid geht, das vor allem von Dieselfahrzeugen ausgestoßen wird. Da ist jedes einzelne Dieselfahrzeug, das die Zeppelinstraße weniger benutzt, hilfreich.

zu c) Wenn die stadtauswärts fahrenden Buslinien über die „normale“ Fahrbahn und nicht über die Tram-Sonderspur geführt werden, entfällt für sie die Notwendigkeit einer Bevorrechtigung an dem vorgenannten Knoten. Auch das würde zu einer deutlichen Verflüssigung des Verkehrs beitragen.

zu d) Es sollte auch geprüft werden, ob der Einsatz der Buslinien nach Golm nicht nur in den Abendstunden erst ab Schloss Charlottenhof erfolgen kann. Auch das würde zu einer Entlastung der Schadstoff-Emissionen durch die Diesel-Busse und die geringeren Bevorrechtigungen des ÖPNV auf der Zeppelinstraße führen.

7. Ergänzende Maßnahmen

Um insgesamt die Verkehrsmenge auf der Zeppelinstraße zu verringern, sollte die Idee der **Havelspanne** neu aufgenommen werden, denn bei einer Pfortnerung sollte man Ausweichmöglichkeiten anbieten.

Auch sollte geprüft werden, ob die **Durchfahrt der Schopenhauerstraße vom Luisenplatz zur Charlottenstraße** nicht wenigstens temporär wieder geöffnet werden kann. Die Sperrung führt täglich in den Nachmittagsspitze zum Rückstau der Fahrzeuge auf der Zeppelinstraße vom Luisenplatz bis zur Breiten Straße und trägt sicherlich zu den schlechten Messwerten einen großen Teil bei. Unabhängig davon ist die Situation unzumutbar für die Anwohner der Zeppelinstraße.

Das seit Jahrzehnten diskutierte Park-and-Ride-System hat sich leider nur in Ausnahmefällen bewährt. Auch der immer wieder ins Spiel gebrachte Parkplatz am Bahnhof Pirschheide ist nur ein Scheinargument, denn wer sich mit seinem Fahrzeug in der morgendlichen Spitze über den kilometerlangen Stau von Werder/Geltow bis zum Bahnhof Pirschheide durchgequält hat, wird dort kaum sein Fahrzeug abstellen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiterfahren. Insofern sollte verstärkt das von der SVV angeregt System der **Regio-Bahnen** verfolgt werden, weil dadurch die Fahrgäste bereits im Umfeld Potsdams abgeholt und in die Stadt gebracht werden können.

Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0392

öffentlich

Betreff:

Alternative Verkehrsführung an der Kreuzung Zeppelinstraße/Breite Straße

Einreicher: Fraktion CDU/ANW

Erstellungsdatum 19.05.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

03.06.2015 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, alternative Konzepte für die Verkehrsführung an der Kreuzung Zeppelinstraße/Breite Straße, einschließlich einer temporären Nutzung der Schopenhauerstraße, zu entwickeln und zu prüfen, mit dem Ziel für alle Verkehrsarten den Verkehrsfluss zu erhöhen und gegenseitige Beeinträchtigungen zu reduzieren oder zu vermeiden. Dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr ist bis Ende 2015 über die Möglichkeiten zu berichten.

gez.

Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

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:

Verkehrsknotenpunkte sind für alle Verkehrsarten neuralgische Punkte. Je besser die Verkehre dort fließen, umso weniger kommt es auf den Verkehrsachsen zu Störungen.

Die Kreuzung Zeppelinstraße/Breite Straße ist durch alle Verkehrsarten aus allen Richtungen sehr stark belastet, sodass gegenseitige Beeinträchtigungen und notwendige Vorrangschaltungen den Verkehrsfluss beeinträchtigen und zum Stau führen. Durch eine Entflechtung der Verkehrsarten, Vermeidung/Reduzierung von Querverkehren z.B. die Nutzung verschiedener Ebenen, kann vermutlich der Verkehrsfluss für alle Verkehrsarten gesteigert werden. Dadurch können der ein- und ausfließende Verkehr flüssiger gestaltet und Stausituationen auch auf den zuführenden Trassen vermindert oder vermieden werden. Auch voraussichtlich kurzfristig nicht zu realisierende Möglichkeiten sind zur Aufnahme in eine langfristige Planung einzubeziehen.



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0475

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

Finanzielle Auswirkungen?

Nein

Ja

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

Fazit Finanzielle Auswirkungen:

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

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 verkehrsabhängige Steuerung der Lichtsignalanlagen bzw. die Zuflussdosierung 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!)



Bericht

Entwicklungsbereich Krampnitz

Verkehrs- und Immissionsuntersuchung



Quelle: Vorbereitende Untersuchung Kaserne Krampnitz

08. Juni 2015



Bericht

Entwicklungsbereich Krampnitz

Untersuchung der Immissions- und Verkehrsauswirkungen

Auftraggeber

Entwicklungsträger Potsdam GmbH

Pappelallee 4
14469 Potsdam

für die

Landeshauptstadt Potsdam

Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung

14461 Potsdam

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10
D-10115 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Matthias Heinz
Philipp Seidel, B.Sc.

mit

LÄRMKONTOR GmbH

Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg
Tel. 040.38 99 94-0
Fax 040.38 99 94-44
hamburg@laermkontor.de
www.laermkontor.de

Bearbeitung

Dipl.-Geogr. Jürgen Clausen
Dipl.-Ing. Sebastian Eggers
Oliver Riek, M.Sc.

und

**ARGUS Stadt- und
Verkehrsplanung**

Admiralitätsstraße 59
20459 Hamburg
Tel. 040.30 97 09-0
Fax 040.30 97 09-14
info@argus-hh.de
www.argus-hh.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Lasse Petersen

Berlin, 08. Juni 2015

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	5
2	Aufgabenstellung und Vorgehen	8
3	Bestandsaufnahme und –analyse	10
3.1	Lage des Untersuchungsgebietes	10
3.2	Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung im Potsdamer Norden	11
3.3	Öffentliches Straßennetz	11
3.4	Kfz-Verkehr	13
3.5	Öffentlicher Personennahverkehr	14
3.6	Radverkehr	16
4	Verkehrskonzept für den Entwicklungsbereich Krampnitz	17
4.1	Übergeordnete Maßnahmen	17
4.2	Maßnahmen im Entwicklungsbereich	19
4.3	Schlussfolgerungen für die weitere Untersuchung	22
4.3.1	Szenarien der Verkehrsentwicklung	22
4.3.2	Untersuchungsszenarien	23
5	Verkehrsauswirkungsanalyse	24
5.1	Verkehrsprognose	24
5.1.1	Prognose 2025 ohne Zusatzverkehr des Entwicklungsbereichs (Prognose-Nullfall)	24
5.1.2	Prognose 2025: Zusatzverkehr des Entwicklungsbereichs (Prognose-Planfall)	30
5.1.3	Spitzenstundenbelastung	34
5.2	Leistungsfähigkeitsbetrachtungen	37
5.2.1	Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen	40
5.2.2	Fazit der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen	43
6	Immissionsbetrachtungen	45
6.1	Eingangsdaten	45

Inhaltsverzeichnis

6.1.1	Lärm	45
6.1.2	Luftschadstoffe	46
6.2	Immissionsbetrachtung Lärm	48
6.2.1	Berechnungsgrundlagen	48
6.2.2	Beurteilungsgrundlagen	49
6.2.3	Berechnungsergebnisse der Schallimmissionspläne	50
6.2.4	Verfahrensimmanente Toleranzen	52
6.2.5	Differenzpegelpläne	54
6.3	Luftschadstoffe	55
6.3.1	Berechnungsgrundlage	55
6.3.2	Emmissionsberechnung	55
6.3.3	Immissionsberechnung	56
6.4	Beurteilungsgrundlagen	57
6.5	Berechnungsergebnisse und Beurteilung	57
6.6	Fazit Lärm- und Luftschadstoffimmissionen	59
	Abbildungsverzeichnis	61
	Tabellenverzeichnis	61
	Anlagenverzeichnis (Anlagen-CD)	62

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 1

1 Zusammenfassung

Die Landeshauptstadt Potsdam plant das Areal der ehemaligen Kaserne Krampnitz im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165ff BauGB als Wohn- und Gewerbestandort mit den erforderlichen Versorgungsreinrichtungen, sozialen Infrastruktureinrichtungen sowie Erschließungs- und Freiflächen zu entwickeln. Dazu hat die Stadtverordnetenversammlung am 05.06.2013 eine Entwicklungssatzung beschlossen.

Mit Bescheid vom 29. April 2013 hat zuvor die Gemeinsame Landesplanungsabteilung des damaligen Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg (inzwischen: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung) sowie der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin die damit einhergehende Abweichung von Zielen der Landesplanung zugelassen. Die Zustimmung zur Zielabweichung erfolgte dabei unter anderem mit der Auflage, dass

- eine Verkehrsauswirkungsanalyse und
- ein belastbares Konzept für die individuelle und öffentliche Verkehrsanbindung im Raum Potsdam – Berlin-Spandau sowie
- eine detaillierte Prognoseuntersuchung über die Luftschadstoff- und Lärmauswirkungen

erarbeitet wird.

Diese geforderten Klärungen zur Zielabweichung erfolgten in mehreren aufeinander aufbauenden Arbeitsschritten, die jeweils in Zwischenabstimmungen mit der Landeshauptstadt Potsdam (LHP), dem Entwicklungsträger Potsdam (ETP) sowie den Ministerien für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) bzw. für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft (MLUL) beraten wurden.

In der Untersuchung wurden zwei unterschiedliche verkehrliche Entwicklungsszenarien berücksichtigt, die jeweils in positiver wie auch in negativer Hinsicht die Grenzen der verkehrlichen Entwicklungsmöglichkeiten darstellen.

- „Worst Case“: Im ungünstigsten Fall wird davon ausgegangen, dass die MIV-Nutzung in Potsdam auch künftig eine mit der heutigen Situation vergleichbare Rolle spielt. Dies entspricht dem Basisszenario des Stadtentwicklungskonzeptes (StEK) Verkehr. Darauf aufbauend wird analog zur bisherigen durchschnittlichen Verkehrsmittelwahl in den Ortsteilen von Potsdam, die auf Basis von Ergebnissen der Verkehrserhebungen in Potsdam (SrV 2008¹) und im Land Brandenburg (MiD) abgeschätzt wurde, davon ausgegangen, dass bei der Verkehrsmittelwahl der Anteil des Umweltverbundes und des MIV bei jeweils 50 % liegen wird.
- „Best Case“: Dieses Szenario orientiert sich an dem gesamtstädtischen Szenario Nachhaltige Mobilität des StEK Verkehr. Zusätzlich wird davon ausgegangen, dass zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität Maßnahmen für den Entwicklungsbereich Krampnitz erarbeitet und umgesetzt werden. Diese Maßnahmen setzen speziell bei den Verkehrsträgern im Umweltverbund an. Zu den Maßnahmen gehören u.a. die Weiterentwicklung des Straßenbahn-

¹ „Mobilität in Städten – SrV 2008“; TU Dresden; Dezember 2009.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 1

und Linienbusnetzes im Potsdamer Nordraum sowie Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV. Zum Radverkehr sind Maßnahmen wie Weiterentwicklung / Verdichtung Radroutennetz oder Radschnellverbindungen sowie im Fußverkehr verbesserte und kurze Wegeverbindungen angedacht (vgl. auch Kapitel 4.1 sowie Kapitel 4.2). Vor dem Hintergrund der Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens hin zur stärkeren Nutzung der Verkehrsmittel im Umweltverbund wird für den zusätzlichen Verkehr aus dem Entwicklungsbereich von einer Verkehrsmittelwahl von 70 % im Umweltverbund gegenüber 30 % beim MIV ausgegangen.

Im Rahmen der Prognosebetrachtungen wurden zu jedem Verkehrsentwicklungsszenario der Prognose-Nullfall (ohne Zusatzverkehr aus dem Entwicklungsbereich) und der Prognose-Planfall (mit Zusatzverkehr aus dem Entwicklungsbereich) untersucht. Diese sind:

	Grundlage der Verkehrsentwicklung: Basisszenario des StEK Verkehr	Grundlage der Verkehrsentwicklung: Szenario der nachhaltigen Mobilität des StEK Verkehr
Krampnitz: Keine Entwicklung	Worst Case Nullfall ohne Krampnitz	Best Case Nullfall ohne Krampnitz
Krampnitz: Entwicklung	Worst Case Planfall mit Krampnitz (50 % MIV-Anteil)	Best Case Planfall mit Krampnitz (30 % MIV-Anteil)

In den beiden Prognose-Planfällen sind unter Berücksichtigung der geplanten Rahmenbedingungen insgesamt rund **4.850 Kfz-Fahrten** im Szenario „Best Case“ und **6.250 Kfz-Fahrten** im Szenario „Worst Case“ zu berücksichtigen. Dabei wird eine räumliche Verteilung dieses Verkehrsaufkommens von ca. 50 % in Richtung Potsdam, 35 % in Richtung Berlin sowie 15 % in Richtung Fahrland erwartet (Kapitel 5.1.2).

Aufgrund der durch den Sacrow-Paretzer Kanal geprägten Lage des Entwicklungsbereiches Krampnitz konzentriert sich der in Richtung Potsdamer Zentrum orientierte Neuverkehr auf die Nedlitzer Straße, welche im „Worst Case“-Szenario bspw. südlich des Nedlitzer Holzes eine Zunahme der Verkehrsmenge von etwa 10 % gegenüber den Prognose-Nullfall erfährt. Im Szenario „Best Case“ steigt die Belastung um 6 % gegenüber dem entsprechenden Nullfall an (Kapitel 5.1.2).

Die Prognosebetrachtungen zeigen im Potsdamer Nordraum bereits im Prognose-Nullfall für das „Worst Case“-Szenario einen Anstieg der Verkehrsbelastungen gegenüber der heutigen Ist-Situation an. Im Falle einer verkehrlichen Entwicklung entsprechend dem „Best Case“-Szenario (Nullfall) sind im Vergleich dazu nur wenige Straßen durch höhere Verkehrsbelastungen betroffen.

Um die verkehrlichen Auswirkungen der zusätzlichen Verkehrsbelastungen zu bewerten, wurden an 18 relevanten Knotenpunkten Leistungsfähigkeitsbetrachtungen für alle Prognosefälle sowie für die Früh- und Spätspitzenstunde durchgeführt (144 Betrachtungsfälle). Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen wurden anhand der Festzeitprogramme der jeweiligen Knotenpunkte bearbeitet und zeigen, dass die Knotenpunkte in der Regel leistungsfähig sind. An den Knotenpunkten, die bereits heute bzgl. des Verkehrsablaufs zu den kritischen Knotenpunkten im Potsdamer Straßennetz zählen, zeigen sich auch zukünftig keine wesentlichen Verschlechterungen,

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 1

wobei die Leistungsfähigkeiten im „Best Case“-Szenario naheliegender Weise am günstigsten ausfallen. Da an den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten in der Regel verkehrsabhängige Steuerungen u.a. auch mit ÖPNV-Vorrangschaltungen eingerichtet sind, wird sich die Situation für den ÖPNV an diesen Anlagen nicht verschlechtern. Auch für den Kfz-Verkehr können sich tatsächlich günstigere Leistungsfähigkeiten einstellen, da die Lichtsignalanlagen mit verkehrsabhängigen Schaltungen auch auf Schwankungen in der Verkehrsbelastung reagieren und Freigabezeiten optimiert verteilen. Durch die bereits vorhandene Zuflussdosierung bspw. am Knotenpunkt Berliner Straße / Humboldtbrücke können die Verkehrsmengen in der Behlerstraße kontrolliert und damit Überlastungen vermieden werden. Die Zuflussdosierung kann sich bis zum Knotenpunkt Jägerallee / Reiterweg positiv auswirken, da bis dorthin keine größeren Verkehrsströme hinzukommen und das Verkehrsgeschehen beeinflussen (Kapitel 5.2).

Der durch die Entwicklung der Kaserne Krampnitz verursachte zusätzliche Kfz-Verkehr führt in keinem der betrachteten Fälle zu einer wesentlichen Verschlechterung der Verkehrslärmsituation an den untersuchten übergeordneten Straßen. Eine grundlegende Verbesserung der insgesamt kritischen Verkehrslärmsituation ist allerdings durch die vorliegend geprüften Maßnahmen voraussichtlich auch nicht zu erwarten. Hierfür sollten, unabhängig vom Bauvorhaben Krampnitz, weiterführende technische und organisatorische Maßnahmen geprüft werden (Kapitel 6.2).

Bei den lufttechnischen Betrachtungen zeigt es sich, dass durch die prognostizierten Mehrverkehre des Entwicklungsbereiches Krampnitz keine kritische Zunahme der Luftschadstoffimmissionen zu erwarten ist. Bei Umsetzung des Konzeptes zur Förderung der nachhaltigen Mobilität nehmen die Immissionsbelastungen in allen betrachteten Abschnitten sogar deutlich ab. Auch bei Umsetzung der Entwicklung Krampnitz sind die Immissionen im „Best Case“ Planfall geringer als im „Worst Case“ Nullfall ohne die Entwicklung Krampnitz (Kapitel 6.3).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass durch die Entwicklung von Krampnitz keine wesentlichen Verschlechterungen aus verkehrlicher, lärm- und lufttechnischer Sicht zu erwarten sind. Eine verkehrliche Entwicklung in Richtung „Best Case“ ist bei der Entwicklung von Krampnitz insofern zu erwarten, als dass durch die Bündelung Wohnen an diesem Standort auch Maßnahmen zur Förderung des Verkehrs im Umweltverbund (insbesondere Maßnahmen beim ÖPNV) effektiver greifen und das Verkehrsverhalten entsprechend beeinflussen werden. Eine weiter im Raum gestreute Siedlungsentwicklung der prognostizierten Einwohnerentwicklungen dürfte allerdings voraussichtlich schlechtere Ergebnisse liefern.

Würde die prognostizierten Einwohnerentwicklungen dagegen an vielen kleinen Standorten innerhalb des Stadtgebietes verteilt erfolgen, wären voraussichtlich schlechtere Ergebnisse hinsichtlich der Luft- und Lärmbelastungen die Folge, da ohne eine räumliche Bündelung der neuen Wohnstandorte ungünstigeren Erschließungsvoraussetzungen u.a. für den ÖPNV bestehen und damit vermutlich insgesamt ein höheres Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs die Folge wäre. Eine Konzentration, wie am Standort Krampnitz vorgesehen, ermöglicht demgegenüber eine effektive und komfortable Anbindung an das ÖPNV- und Radverkehrsnetz und bildet damit die Voraussetzungen für eine reduzierte PKW-Nutzung.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 2

2 Aufgabenstellung und Vorgehen

Die Landeshauptstadt Potsdam plant das Areal der ehemaligen Kaserne Krampnitz im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165ff BauGB als Wohn- und Gewerbestandort mit den erforderlichen Versorgungsreinrichtungen, sozialen Infrastruktureinrichtungen sowie Erschließungs- und Freiflächen zu entwickeln. Dazu hat die Stadtverordnetenversammlung am 05.06.2013 eine Entwicklungssatzung beschlossen.

Mit Bescheid vom 29. April 2013 hat zuvor die Gemeinsame Landesplanungsabteilung des damaligen Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg (inzwischen: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung) sowie der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin die damit einhergehende Abweichung von Zielen der Landesplanung zugelassen. Die Zustimmung zur Zielabweichung erfolgte dabei unter anderem mit der Auflage, dass

- eine Verkehrsauswirkungsanalyse und
- ein belastbares Konzept für die individuelle und öffentliche Verkehrsanbindung im Raum Potsdam – Berlin-Spandau sowie
- eine detaillierte Prognoseuntersuchung über die Luftschadstoff- und Lärmauswirkungen

erarbeitet wird. Diese Anforderungen sind auch im genannten Beschluss der Stadtverordnetenversammlung (13/SVV/0253) enthalten.

Die vorliegende Untersuchung stellt vor diesem Hintergrund die Auswirkungen der Entwicklungsmaßnahme in verkehrlicher Hinsicht sowie in Bezug auf die Luftschadstoffe und den Lärm dar und skizziert ein Verkehrskonzept für die Erschließung des Standortes und die Mobilitätsentwicklung.

Grundlage bilden die vorbereitende Untersuchung sowie das städtebauliche Entwicklungskonzept.² Dieses Konzept sieht den Erhalt der denkmalgeschützten Gebäude sowie eine Verdichtung der Kasernenstruktur mit sogenannten Angerdörfern vor (Abbildung 1). Insgesamt sollen künftig 3.800 Einwohner (bei vollständiger Entwicklung) in Krampnitz leben. Der Standort soll zudem eine attraktive Verkehrsanbindung erhalten.

² Landeshauptstadt Potsdam / POLO Beteiligungsgesellschaft mbH: Vorbereitende Untersuchung Kaserne Krampnitz, Abschlussbericht; Stand: Sept. / Dez. 2012.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 2

Abbildung 1: Städtebauliches Entwicklungskonzept



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam und POLO Beteiligungsgesellschaft mbH: Vorbereitende Untersuchung Kaserne Krampnitz, Abschlussbericht; Stand: September / Dezember 2012.

Im Rahmen eines Workshops im April 2014 wurden vor diesem Hintergrund Maßnahmen und Grundzüge eines Verkehrskonzepts erarbeitet und verschiedene Entwicklungsszenarien zur Verkehrsentwicklung (Worst Case / Best Case) entwickelt. Die Erarbeitung einer Verkehrsauswirkungsanalyse sowie die Berechnung der Luftschadstoffe und der Lärmbelastungen fanden dann auf dieser Basis statt.

Begleitet wurde die Untersuchung von einer Arbeitsgruppe, in der neben Vertretern der Landeshauptstadt Potsdam (LHP) sowie des Entwicklungsträgers Potsdam (ETP) auch Vertreter des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg (MIL) sowie des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg (MUGV) teilnahmen. Am genannten Workshop nahmen zudem auch Vertreter der Brandenburgischen Ingenieurkammer, des Verkehrsbetriebs ViP sowie externe Experten teil (siehe Anlagen-CD\Externe Unterlagen\Workshop).

Im vorliegenden Textteil sind die wesentlichen Ergebnisse der umfangreichen Untersuchungsschritte dargestellt. Zudem gehört zum Textteil noch eine CD, auf der sämtliche Anlagen zu den verkehrlichen und immissionstechnischen Betrachtungen enthalten sind. Damit sind auch die einzelnen Untersuchungsschritte nachvollziehbar und nachprüfbar. Allein die Dokumentation der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen (144 Betrachtungsfälle) in diesem Textteil hätte einen vernünftigen Rahmen des Berichts weit überschritten. In den nachfolgenden Kapiteln sind die entsprechenden Querverweise auf die Anlagen-CD enthalten.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 3

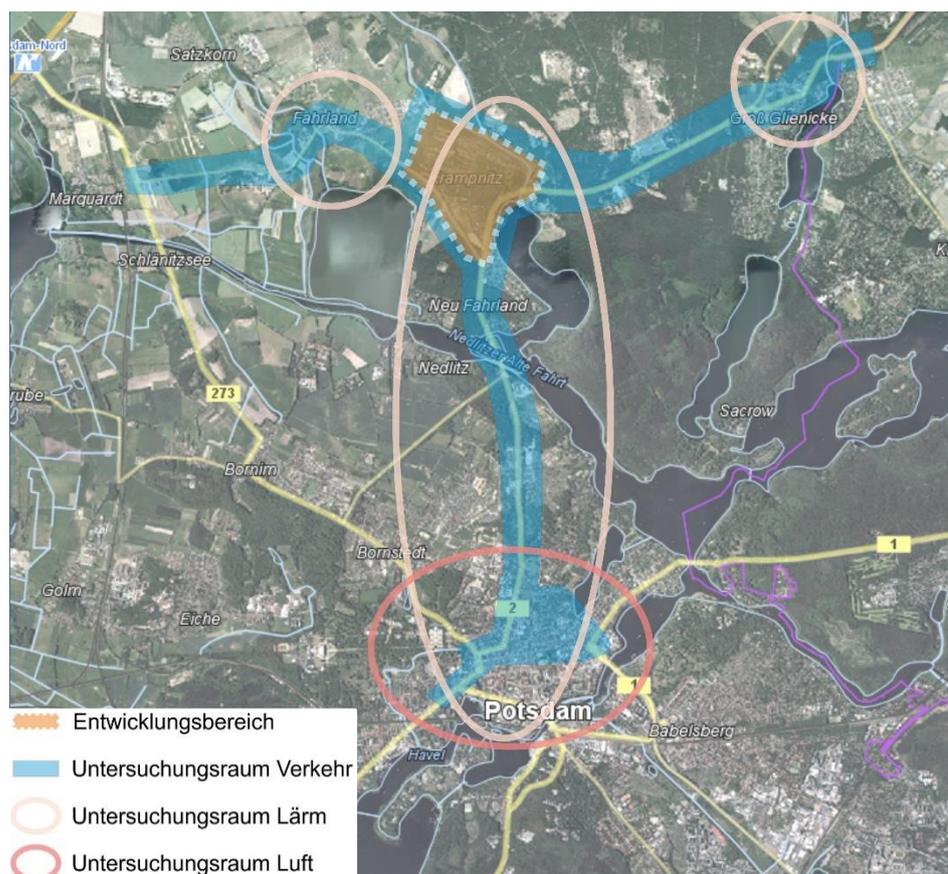
3 Bestandsaufnahme und –analyse

3.1 Lage des Untersuchungsgebietes

Der Entwicklungsbereich Krampnitz liegt nördlich der Landeshauptstadt Potsdam und östlich des Ortsteiles Fahrland zwischen der Bundesstraße B 2 und der Landesstraße L 92. Für die Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen (Lärm) wurde ein Untersuchungsraum gewählt, der als Einzugsgebiet die Ortsteile Fahrland und Groß Glienicke umfasst und sich westlich bis nach Marquardt sowie nach Süden über den Entwicklungsbereich Bornstedter Feld bis in die Innenstadt zu den Knotenpunkten Berliner Straße / Nuthestraße und Zeppelinstraße / Breiten Straße erstreckt. Für die lufttechnischen Betrachtungen der Innenstadt wurden die untersuchten Straßenabschnitte zudem auf die Breite Straße, die Zeppelinstraße erweitert.

In die Verkehrsuntersuchung wurden in Abstimmung mit dem MIL und dem MLUL alle verkehrlich maßgebenden Knotenpunkte einbezogen, die in Kapitel 3.4 bzw. in der Abbildung 6 dargestellt sind.

Abbildung 2: Untersuchungsraum für die Verkehrs- und Immissionsauswirkungen



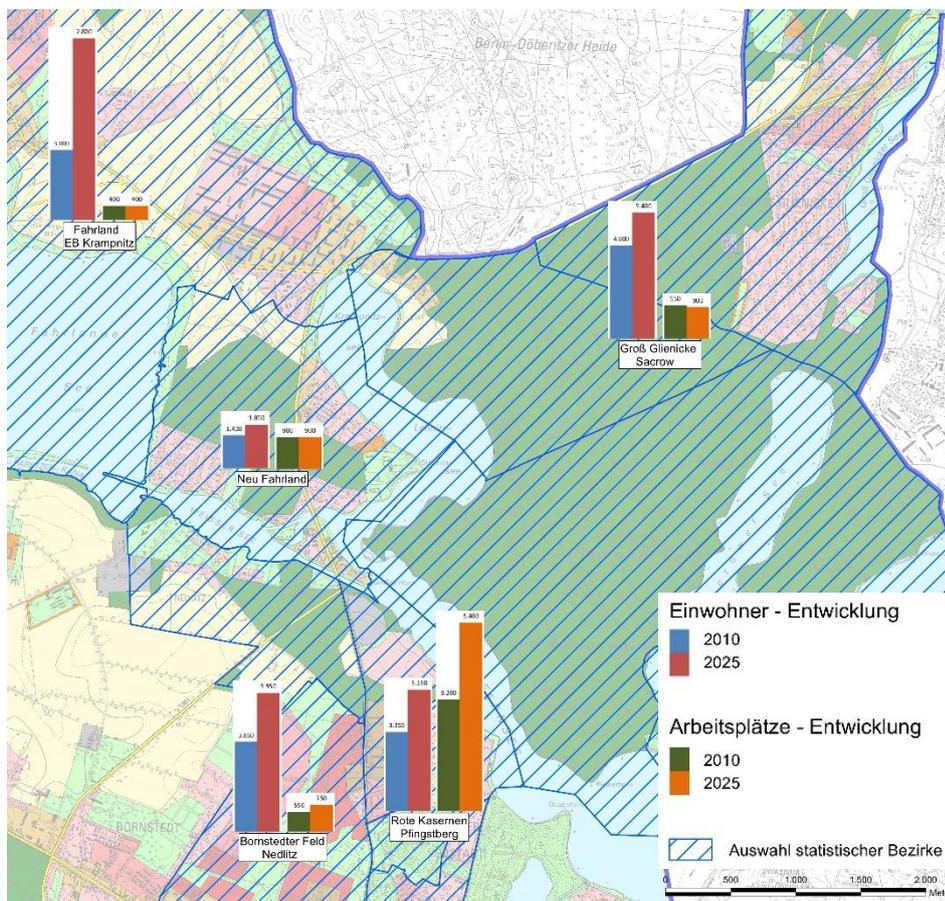
Quelle: Geoportal Berlin / DOP20C

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 3

3.2 Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung im Potsdamer Norden

Die verkehrliche Entwicklung im Untersuchungsraum wird wesentlich bestimmt durch die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung im gesamten Potsdamer Norden. So wird für das Gebiet Rote Kaserne / Pflingstberg, den Entwicklungsbereich Krampnitz, den OT Fahrland sowie das EG Bornstedter Feld / Nedlitz eine Steigerung von fast 10.550 Einwohnern prognostiziert. Zudem wird es im Gebiet der Roten Kasernen / Pflingstberg auch einen signifikanten Anstieg der Arbeitsplätze in Höhe von etwa 2.450 Personen geben. Grundlage der Daten sind die Entwicklungspotenziale des Flächennutzungsplans von 2013.

Abbildung 3: Potsdamer Nordraum – Entwicklung der Einwohner und Arbeitsplätze



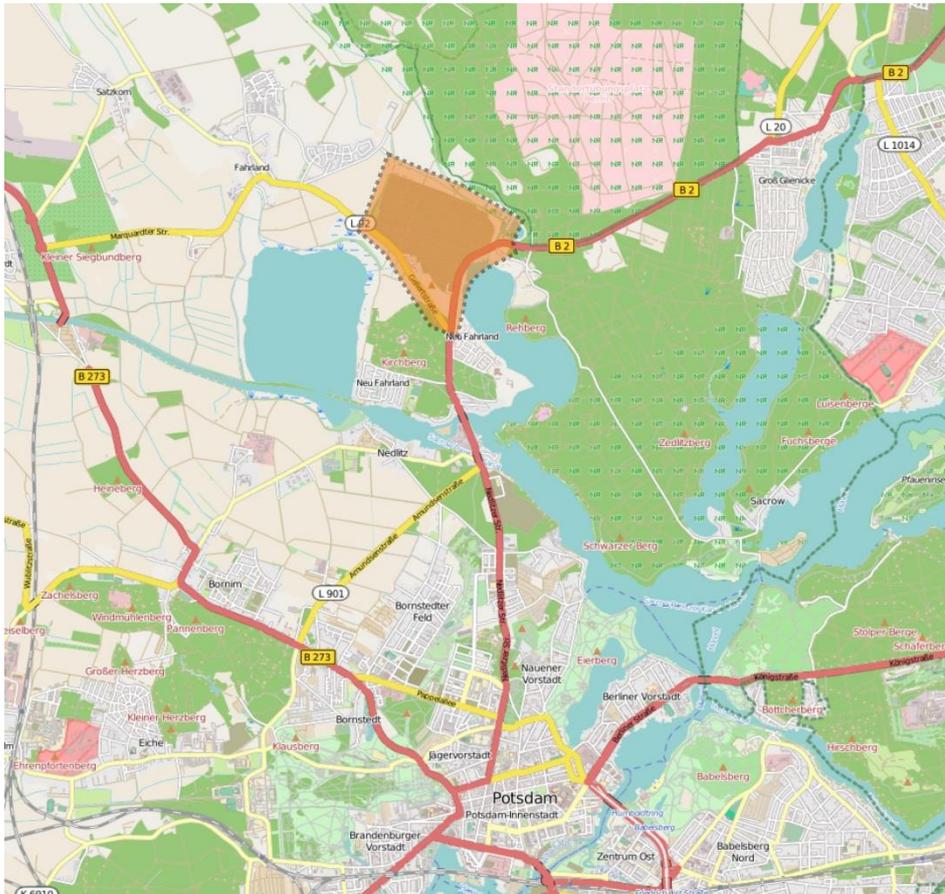
Quelle: Landeshauptstadt Potsdam; 2014; Datengrundlage StEK Verkehr

3.3 Öffentliches Straßennetz

Das öffentliche übergeordnete Straßennetz des Entwicklungsbereiches Krampnitz sowie des umliegenden Untersuchungsgebietes ist im Wesentlichen durch die L 92 und die B 2 geprägt (siehe Abbildung 4). Diese Straßen sind, mit Ausnahmen von zusätzlichen Abbiegefahrstreifen an einzelnen Knotenpunkten, grundsätzlich zweistreifig ausgelegt.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 3

Abbildung 4: Straßennetz des Untersuchungsraums



Quelle: www.openstreetmap.de; Zugriff: 10.10.2014

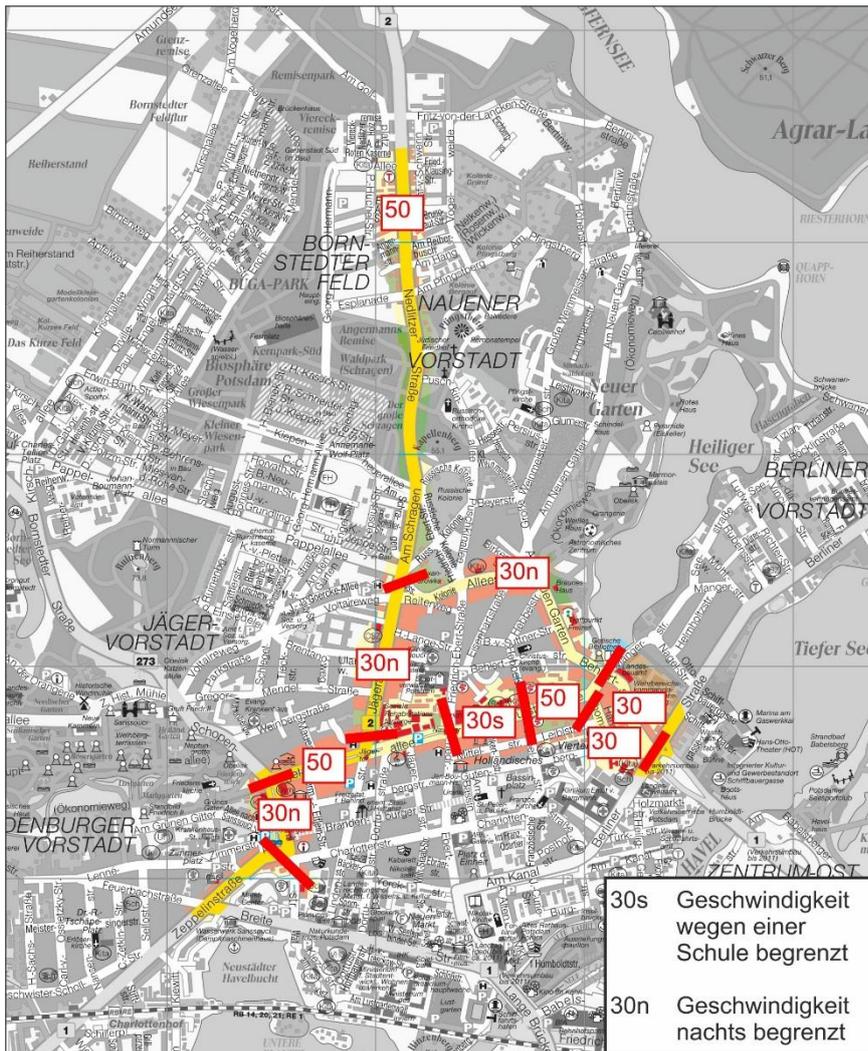
In Straßen des Untersuchungsraums gelten verschiedene Höchstgeschwindigkeiten. Zum Zeitpunkt der Untersuchung ist eine Höchstgeschwindigkeit von 100 sowie 80 km/h in Abschnitten der Potsdamer Chaussee (B 2) östlich des Entwicklungsbereichs Krampnitz zulässig. Auf Teilen der B 2 gilt auch eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, ebenso wie auf der Marquardtstraße östlich der B 273. Auf Bereichen der B 2 (am östlichen Rand des Entwicklungsbereichs Krampnitz) ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h sowie südlich und nord-westlich des Knotenpunktes B 2 / L 92 auf 60 km/h festgelegt.

Im Innenstadtbereich Potsdam sind sowohl Abschnitte mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h (tagsüber, an Schulen sowie nachts, als auch mit 50 km/h vorhanden (siehe Abbildung 5).

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt ebenso in Bereichen von Groß Glienicke und Fahrländ. In Fahrländ gilt in der Nähe der Kita außerdem eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sowie auf einer Teilstrecke ab der östlichen Ortseinfahrt für Schwerlastverkehr über 3,5t.

Kramnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 3

Abbildung 5: Geschwindigkeitsbeschränkung in der Potsdamer Innenstadt



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

3.4 Kfz-Verkehr

Neben der L 92 ist die B 2 eine der unmittelbar an den Entwicklungsbereich Kramnitz angeordneten Hauptverkehrsstraßen. Auf der B 2 besteht dort aktuell eine Verkehrsstärke in Höhe von 15.200 Kfz pro Tag [DTVw]³. In Groß Glienicke ist auf der B 2 (Anbindung nach Berlin) eine Belastung in Höhe von 9.400 Kfz pro Tag [DTVw] vorhanden. Südlich des Knotenpunktes der B 2 mit der L 92 erhöht sich diese Verkehrsstärke auf 18.200 Kfz pro Tag [DTVw], An der Einmündung Amundsenstraße reduziert sich die Verkehrsbelastung der B 2 um ca. 4.000 Kfz, um danach bis zum Knotenpunkt Jägerallee / Reiterweg wieder auf 16.300 Kfz pro Tag [DTVw] anzusteigen. Ab dem Knotenpunkt Hegelallee / Jägerallee steigt die Verkehrsbelastung bis zum Knotenpunkt Zeppelinstraße / Breite Straße auf 23.100 Kfz pro Tag [DTVw] an.

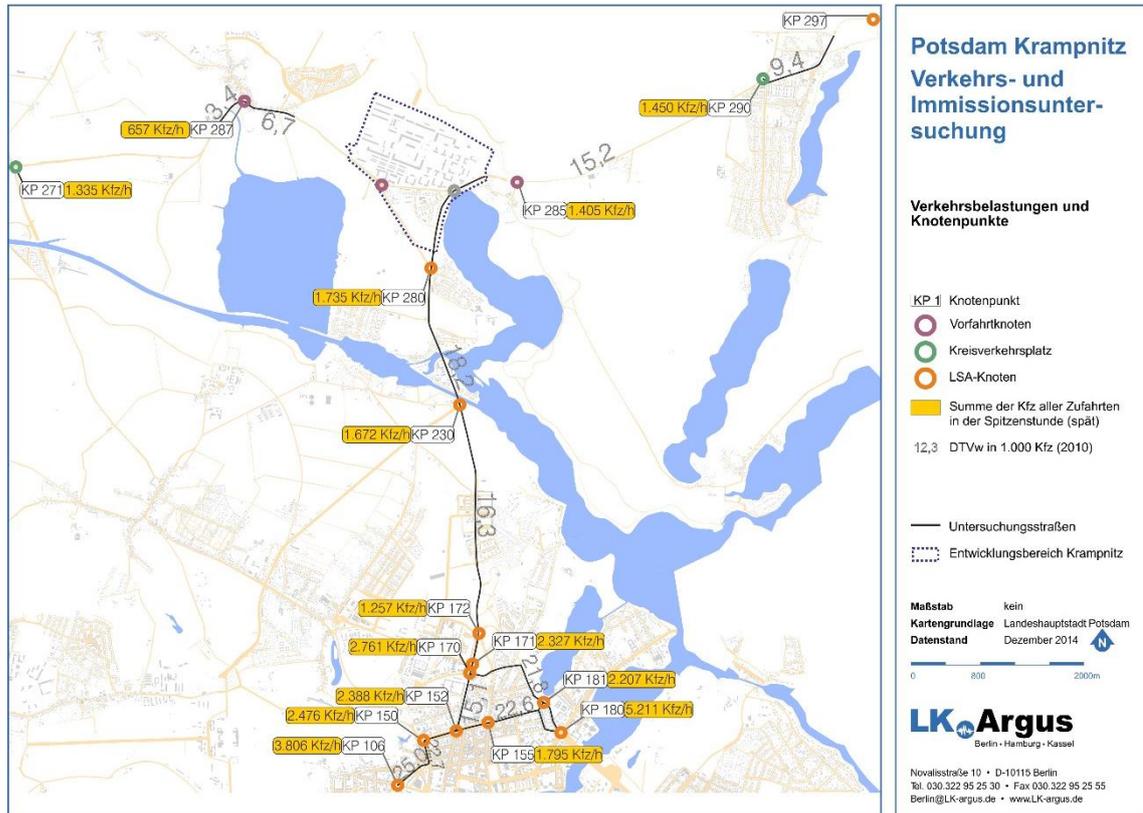
³ Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam, 2013.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 3

Die Kurfürstenstraße und Am Neuen Garten erreichen Verkehrsstärken von jeweils 22.600 sowie 21.800 Kfz pro Tag [DTVw].

In Fahrland hat die L 92 eine Belastung von 6.700 Kfz/Tag im östlichen Abschnitt bzw. 3.300 Kfz pro Tag [DTVw] auf der Marquardter Straße.

Abbildung 6: Verkehrsbelastungen im Untersuchungsraum sowie Ausgestaltung der Knotenpunkte



Quelle: StEK; Verkehrszählungen

Die endgültige Ausgestaltung des Knotenpunktes B 2 / Ketziner Straße ist noch offen, da sich hier durch das städtebauliche Konzept für den Einzelhandelsbereich noch Veränderungen ergeben können. Für den Knotenpunkt L 92 / Ketziner Straße ist derzeit eine vorfahrtgeregelte Anbindung geplant.

3.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Das ÖPNV-Angebot (Stand Jan. 2015) in der Umgebung des Entwicklungsbereiches Krampnitz besteht aus den Buslinien 638 (Potsdam Hbf. – Berlin-Spandau), 607 (Potsdam Kirschallee – Berlin-Kladow) und 604 (Potsdam Hbf. – Falkensee) mit den Haltestellen Krampnitzsee und Bassewitz (Abbildung 7). Die Buslinie 609 (Kartzow – Am Schragen) ergänzt das Angebot mit den Haltestellen Fahrländer See, Plantagenweg und Bassewitz. In der Hauptverkehrszeit wird ein 20-Minuten-Takt und tagsüber ein 30- bzw. 60-Minuten-Takt angeboten. Nachts fährt die Linie N15 alle 60 Minuten, ab Bassewitz allerdings nur noch zum Aussteigen und in Richtung Plantagenweg nur als Rufbus.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 3

Zwar sind die Takte relativ weit gefasst, aufgrund der (zumindest bei den Stationen Bassewitz und Krampnitzsee) vergleichsweise hohen Anzahl an vorhandenen Linien ist die Versorgung der aktuellen, sehr dünn besiedelten Fläche jedoch als ausreichend zu bewerten.

Die Anzahl der an einem durchschnittlichen Werktag beförderten Personen mit dem Bus liegt im Bereich des Entwicklungsbereiches Krampnitz etwa zwischen 1.000 und 3.600⁴.

Abbildung 7: ÖPNV-Haltestellen – Bereich Krampnitz



Quelle: openstreetmap.de; Zugriff: 29.09.2014.

Im Vergleich dazu erhöht sich in der Innenstadt die Zahl der beförderten Personen im Bus- und Straßenbahnverkehr auf fast 30.000.

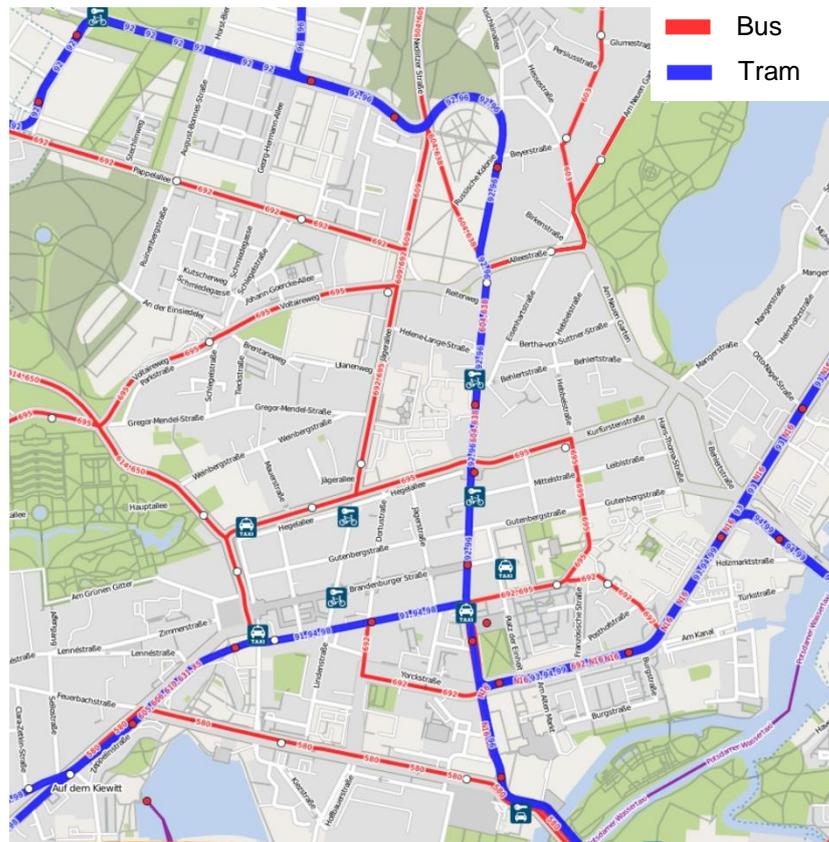
Nächstgelegener, überregionaler Bahnhof ist der südlich des Stadtzentrums gelegene Potsdamer Hauptbahnhof, der von Krampnitz derzeit direkt mit den Buslinien 604 und 638 und mit Umstieg in die Straßenbahn auch mit den Buslinien 609 und 697 erreichbar ist.

Vom nächstgelegenen Regionalbahnhof Marquardt verkehren die Regionalbahnlinien RB 20 (Oranienburg – Potsdam Hbf.) und RB 21 (Wustermark – Potsdam Hbf. – Berlin-Friedrichstraße) im Stundentakt.

⁴ StEK Potsdam; Belastung im ÖPNV-Netz 2010; Potsdam 2014

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 3

Abbildung 8: ÖPNV – Innenbereich Potsdam



Quelle: openstreetmap.de; Zugriff: 29.05.2015.

3.6 Radverkehr

In Umgebung des Entwicklungsbereiches Krampnitz verläuft östlich zur B 2 ein Zweirichtungsradweg, der Richtung Süden nach Potsdam führt und in Richtung Osten über Groß Glienicke nach Berlin. Parallel zur L 92 verläuft ein weiterer Radweg, ausgehend von der B 2 in Richtung Fahrland. Beide Radwege gelten gemäß dem Radverkehrskonzept der LHP als Hauptroute der 1. Stufe⁵.

Ab Fahrland ist der an der L 92 und weiter Richtung Westen verlaufende Radweg als Hauptroute der 2. Stufe klassifiziert.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 4

4 Verkehrskonzept für den Entwicklungsbereich Krampnitz

4.1 Übergeordnete Maßnahmen

Das Anfang 2014 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Stadtentwicklungskonzept Verkehr gibt die grundsätzlichen Leitlinien der zukünftigen Verkehrsentwicklung Potsdams vor und definiert in diesem Rahmen konkrete Maßnahmen. Zielstellung ist die Förderung einer nachhaltigen Mobilität zur Verringerung schädlicher Umweltauswirkungen des (motorisierten) Verkehrs und zur Sicherung der Mobilität sowohl der Bevölkerung, der Beschäftigten, als auch des Wirtschafts- und Tourismusverkehrs.

Das Stadtentwicklungskonzept Verkehr definiert eine Reihe übergeordneter Maßnahmen, die sich auch auf den Potsdamer Norden sowie konkrete Vorhaben im Untersuchungsraum beziehen.

Wie die Modellrechnungen im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr⁶ gezeigt haben, kann so eine Stärkung insbesondere des ÖPNV und des Radverkehr erreicht werden.

Zu diesen Maßnahmen gehören:

ÖPNV / SPNV

- Verlängerung der Straßenbahn zum Campus Jungfernsee
- Komfortable Busverbindung Krampnitz – Potsdam
- Tangentiale Busverbindung Krampnitz – Bhf. Marquardt
- Weitere Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung und –Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen
- Einführung einer direkten Regionalbahnverbindung Potsdam – Berlin-Spandau (über Bhf. Marquardt)
- Fahrzeugbeschaffung bei Bus und Straßenbahn

Radverkehr

- Umsetzung prioritärer Routen/Radverkehrskonzept
- Weiterentwicklung / Verdichtung Radroutennetz
- Beschleunigung / Bevorrechtigung Radverkehr
- Radschnellverbindungen
- Verbesserte Radwegweisung

⁶ Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam (StEK Verkehr), Potsdam 2014

Kramnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 4

- Verbesserte Abstellmöglichkeiten an ÖPNV-Haltestellen für B+R

Fußverkehr

- Fußgängerfreundliche Umgestaltung / Ausbau Straßenräume
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen

Verkehrssystemmanagement

- Verkehrsberuhigung / Tempo 30
- Umweltorientiertes Verkehrsmanagement in mit Luftschadstoffen hoch belasteten Abschnitten
- Zuflussdosierung an Lichtsignalanlagen an den radialen Straßen zur Entlastung der Innenstadt

Ruhender Verkehr Innenstadt / Ortsteil Babelsberg

- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung
- Gebührenstaffelung bei Parkraumbewirtschaftung als Steuerinstrument bei der Parkraumnachfrage

Mobilitätsmanagement

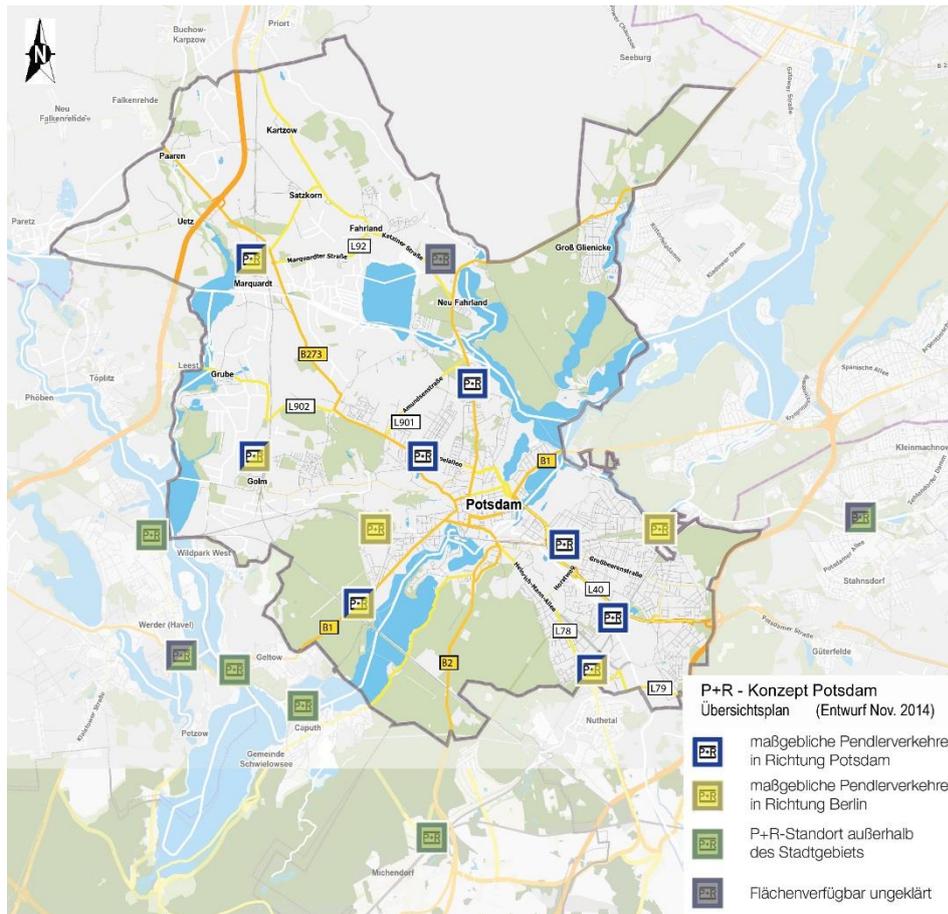
- Einrichtung einer Mobilitätsagentur (mit den Schwerpunkten betriebliches Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung)
- Förderung Carsharing und Elektromobilität

Als übergeordnete Maßnahme sieht das Stadtentwicklungskonzept Verkehr zudem den Ausbau des P+R-Systems vor. Die konkrete Ausarbeitung erfolgt dabei derzeit im Rahmen eines P+R-Konzeptes (siehe Abbildung 9). Zielstellung ist es dabei, aufgrund der weiteren Stadtentwicklung und der damit verbundenen Zunahme der Bevölkerung gerade für den Potsdamer Norden ein attraktives P+R-Angebot zu schaffen. Dafür werden im P+R-Konzept folgende Standorte im Untersuchungsraum vorgeschlagen:

- Campus Jungfernsee (ca. 120 Stellplätze)
- Bhf. Marquardt (ca. 125 Stellplätze)
- Perspektivische Ergänzung (im Fall der Straßenbahnverlängerung) im Bereich Kaserne Kramnitz (ca. 250 Stellplätze)

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 4

Abbildung 9: P+R-Konzept Potsdam (Entwurf)



Quelle: P+R-Konzept; Landeshauptstadt Potsdam

4.2 Maßnahmen im Entwicklungsbereich

Ziel und Strategie

Mit der Entwicklung des ehemaligen Kasernenareals Krampnitz ist das Ziel verbunden, die im Stadtentwicklungskonzept Verkehr als gesamtstädtische Strategie verankerte Förderung einer nachhaltigen Mobilität beispielhaft umzusetzen bzw. weiter auszubauen. Vor dem Hintergrund der Lage des Entwicklungsstandortes sind zu den bereits oben genannten Maßnahmen weitere spezifische Maßnahmen zu entwickeln, so dass für Krampnitz dennoch eine Stärkung des Umweltverbunds aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowohl für die nahräumliche, als auch die weiträumige Mobilität erreicht wird.

Die konkreten Vorgaben sind:

- Minimierung des KFZ-Verkehrs und der verkehrsbedingten Umweltbelastungen,
- weitere Förderung des ÖPNV,
- weitere Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs,

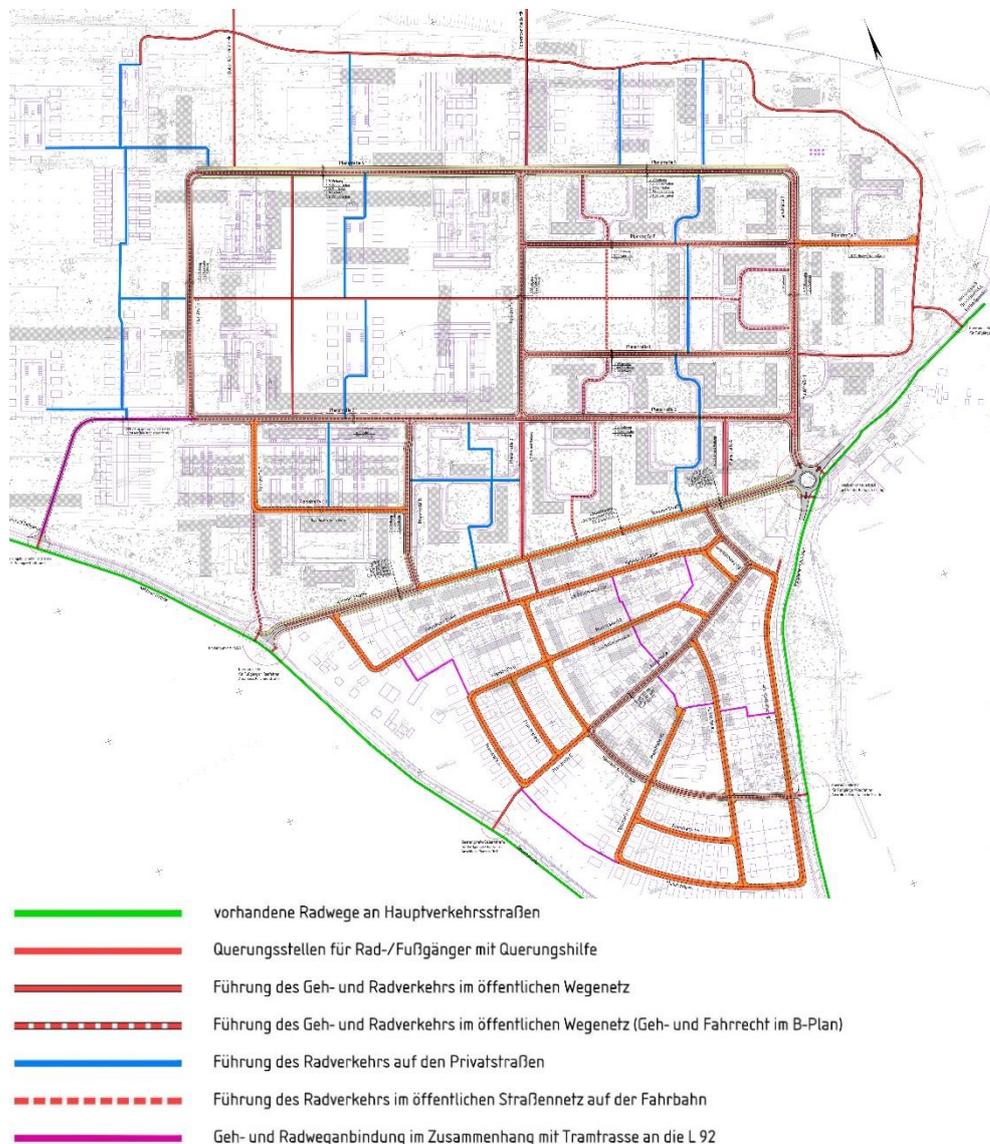
Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 4

- Umsetzung von städtebaulichen Maßnahmen zur Reduzierung des MIV.

Maßnahmen der inneren Erschließung

Die Umsetzung dieser Zielstellung erfolgt innerhalb des Entwicklungsbereichs insbesondere im Zuge der Erschließungsplanung in der Form, dass die besonderen Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs frühzeitig und umfassend berücksichtigt werden. Dazu dient ein eigenständiges Netz, das gegenüber dem motorisierten Verkehr kürzere Wege innerhalb des Gebietes ermöglicht, so dass in der Nahmobilität Fuß- und Radverkehr gefördert / priorisiert werden. Dabei soll ein hohes Maß an Aufenthalts- und Nutzungsqualität geschaffen und die Sicherheit gewährleistet werden.

Abbildung 10: Fuß- und Radwegenetz im Entwicklungsbereich Krampnitz



Quelle: Merkel Ingenieur Consult, Stand: Februar 2015

Kramnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 4

Das gesamte Gebiet ist zudem als Tempo 30-Zone bzw. als verkehrsberuhigter Bereich geplant. Möglicher Durchgangsverkehr entlang der Ketziner Straße soll z.B. durch eine Unterbrechung der Straße für den Kfz-Verkehr verhindert werden.

Über die Frage des Erschließungsnetzes hinaus soll der Bau zentraler Stellplatzanlagen als Quartiersgaragen geprüft werden.

Maßnahmen der äußeren Erschließung

Auch mit den Maßnahmen der äußeren Erschließung wird das Ziel verfolgt, einen möglichst hohen Anteil der mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegten Wege vom bzw. in den Entwicklungsbereich zu erreichen. Dazu gehören folgende Maßnahmen:

ÖPNV

- Schaffung einer hochwertigen ÖPNV-Anbindung durch eine Straßenbahnlinie nach Potsdam oder – zumindest im Vorlauf – einen vergleichbar hochwertigen Busverkehr mit einem dichten Takt (20 Minuten).
- dazu ggf. Einrichtung von Bussonderfahrstreifen im Zuge der B 2.
- Durchbindung der über Kramnitz verkehrenden Buslinien zu den Spitzenverkehrszeiten bis in die Innenstadt von Potsdam.
- Sicherstellung der inneren Erschließung des Entwicklungsbereichs Kramnitz für den Linienbusverkehr.
- Errichtung von Mobilitätspunkten zur Verknüpfung von Angeboten (ÖPNV, Leihfahrrad, Car-sharing u.a.m.).
- Schaffung von zusätzlichen P+R- und B+R-Stellplätzen an ÖPNV-Haltestellen
- Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen.

Radverkehr

- Bau einer Radschnellverbindung in Richtung Innenstadt von Potsdam.
- Parallel großzügige Dimensionierung der Radwegeverbindungen zu den benachbarten Ortsteilen und der übrigen Wege in die Innenstadt.
- Errichtung von Ladestationen für Pedelecs/E-Bikes an Fahrradabstellanlagen.
- Errichtung von Fahrradverleihstationen (auch für Lastenräder und Anhänger).
- Beachtung der objektiven / subjektiven Sicherheitsbedürfnisse bei der Verkehrsanlagengestaltung.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 4

Fußverkehr

- Schaffung attraktiver Fußgängerquerungen über die B 2 zum Krampnitzsee (Naherholung, Wassersport).
- Kurze Fußwege zu den ÖPNV-Haltgestellen an der B 2 und der L 92 zu Buslinien, die nicht des Entwicklungsbereich Krampnitz durchqueren.

Weitere Maßnahmen

Über die konkreten verkehrlichen Aspekte hinaus sollen bei der Entwicklung des Gebietes sowohl in städtebaulicher Hinsicht als auch bei der Vermarktung Maßnahmen ergriffen bzw. geprüft werden, die ebenfalls dazu dienen, das Ziel einer Stärkung der nachhaltigen Mobilität zu erreichen. Dazu gehören:

- Die Entwicklung eines Leitbildes / Images als innovativer Standort für nachhaltige Mobilität.
- Einführung eines Mobilitätspaketes für Neubürger mit den Bausteinen, z.B. Umweltkarte, Fahrradverleih etc.
- Errichtung und kleinteilige Verteilung von Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen sowie Einrichtungen der sozialen Infrastruktur.
- ggf. Schaffung eines lokalen Angebotes an Co-Working-Büros (/stations).

4.3 Schlussfolgerungen für die weitere Untersuchung

4.3.1 Szenarien der Verkehrsentwicklung

Auf Grundlage der skizzierten Maßnahmen lassen sich zwei grundsätzliche Szenarien der Verkehrsentwicklung des Standortes ableiten, die jeweils in positiver wie auch in negativer Hinsicht die Grenzen der Entwicklungsmöglichkeiten darstellen.

- „Worst Case“: Im ungünstigsten Fall wird davon ausgegangen, dass die MIV-Nutzung in Potsdam auch künftig eine mit der heutigen Situation vergleichbare Rolle spielt. Dies entspricht dem Basisszenario des StEKs Verkehr. Darauf aufbauend wird analog zur bisherigen durchschnittlichen Verkehrsmittelwahl in den Ortsteilen von Potsdam, die auf Basis von Ergebnissen der Verkehrserhebungen in Potsdam (SrV 2008⁷) und im Land Brandenburg (MiD) abgeschätzt wurde, davon ausgegangen, dass bei der Verkehrsmittelwahl der Anteil des Umweltverbundes und des MIV bei jeweils 50 % liegen wird.

⁷ „Mobilität in Städten – SrV 2008“; TU Dresden; Dezember 2009.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 4

- „Best Case“: Dieses Szenario orientiert sich an dem gesamtstädtischen Szenario Nachhaltige Mobilität des Stadtentwicklungskonzeptes (StEK) Verkehr. Zusätzlich wird davon ausgegangen, dass bei Realisierung der zuvor genannten Maßnahmen von einem Anteil des Umweltverbundes von 70 % gegenüber 30 % beim MIV ausgegangen werden kann.

4.3.2 Untersuchungsszenarien

Für die Untersuchung der Leistungsfähigkeiten sowie der Luft- und Lärmbelastung sind auf der Grundlage der zuvor beschriebenen Verkehrsentwicklungsszenarien vier Untersuchungsszenarien gebildet worden. Dies sind:

- „Worst Case“
 - Nullfall: Entwicklung der zukünftigen Verkehrsmengen entsprechend **dem Basisszenario des StEK Verkehr ohne** den Zusatzverkehr aus dem Entwicklungsbereich.
 - Planfall: Entwicklung der zukünftigen Verkehrsmengen entsprechend **dem Basisszenario des StEK Verkehr mit** dem Zusatzverkehr aus dem Entwicklungsbereich **und dabei einem MIV-Anteil von 50%.**
- „Best Case“
 - Nullfall: Entwicklung der zukünftigen Verkehrsmengen entsprechend **dem Szenario „nachhaltige Mobilität“ des StEK Verkehr ohne** den Zusatzverkehr aus dem Entwicklungsbereich.
 - Planfall: Entwicklung der zukünftigen Verkehrsmengen entsprechend **dem Szenario „nachhaltige Mobilität“ des StEK Verkehr mit** dem Zusatzverkehr aus dem Entwicklungsbereich **und dabei einem MIV-Anteil von 30%.**

Die beiden „Nullfälle“ stellen dabei lediglich theoretische Betrachtungsmöglichkeiten dar, da unterstellt werden kann, dass im Falle einer ausbleibenden Entwicklung des Standortes Krampnitz die Einwohnerzuwächse in anderen Ortsteilen oder in den Nachbargemeinden stattfinden werden.

Die einzelnen Untersuchungen zur Qualität des Verkehrsablaufs sowie der Luftschadstoff- und Lärmbelastung (siehe Kapitel 5, 6.2 und 6.3) wurden mit diesen Szenarien differenziert jeweils für die Früh- und Nachmittagsspitzenstunden durchgeführt.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

5 Verkehrsauswirkungsanalyse

Die Verkehrsauswirkungsanalyse dient dazu, den mittels verschiedener Netzmodelle auf das Plangebiet verteilten Verkehr auszuwerten. Das Prognosejahr 2025 des StEKs bildet dabei die Basis für das Vorgehen.

Zunächst erfolgt die Berechnung der Verkehrsprognose, aus der dann die Spitzenstundenbelastungen ermittelt werden. Diese dienen im darauffolgenden Schritt als Grundlage für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen der einzelnen Knotenpunkte, auf der in der Verkehrswirkungsanalyse das Hauptaugenmerk liegt.

5.1 Verkehrsprognose

Berechnet wurden die Verkehrsprognosen zunächst für die Nullfälle ohne die Entwicklung des Kasernenareals Krampnitz sowohl für den „Worst Case“ als auch für den „Best Case“ (Kapitel 5.1.1). Anschließend erfolgte die Berechnung für beide Szenarien im Planfall mit der zusätzlichen Verkehrsbelastung durch den Entwicklungsbereich (Kapitel 5.1.2).

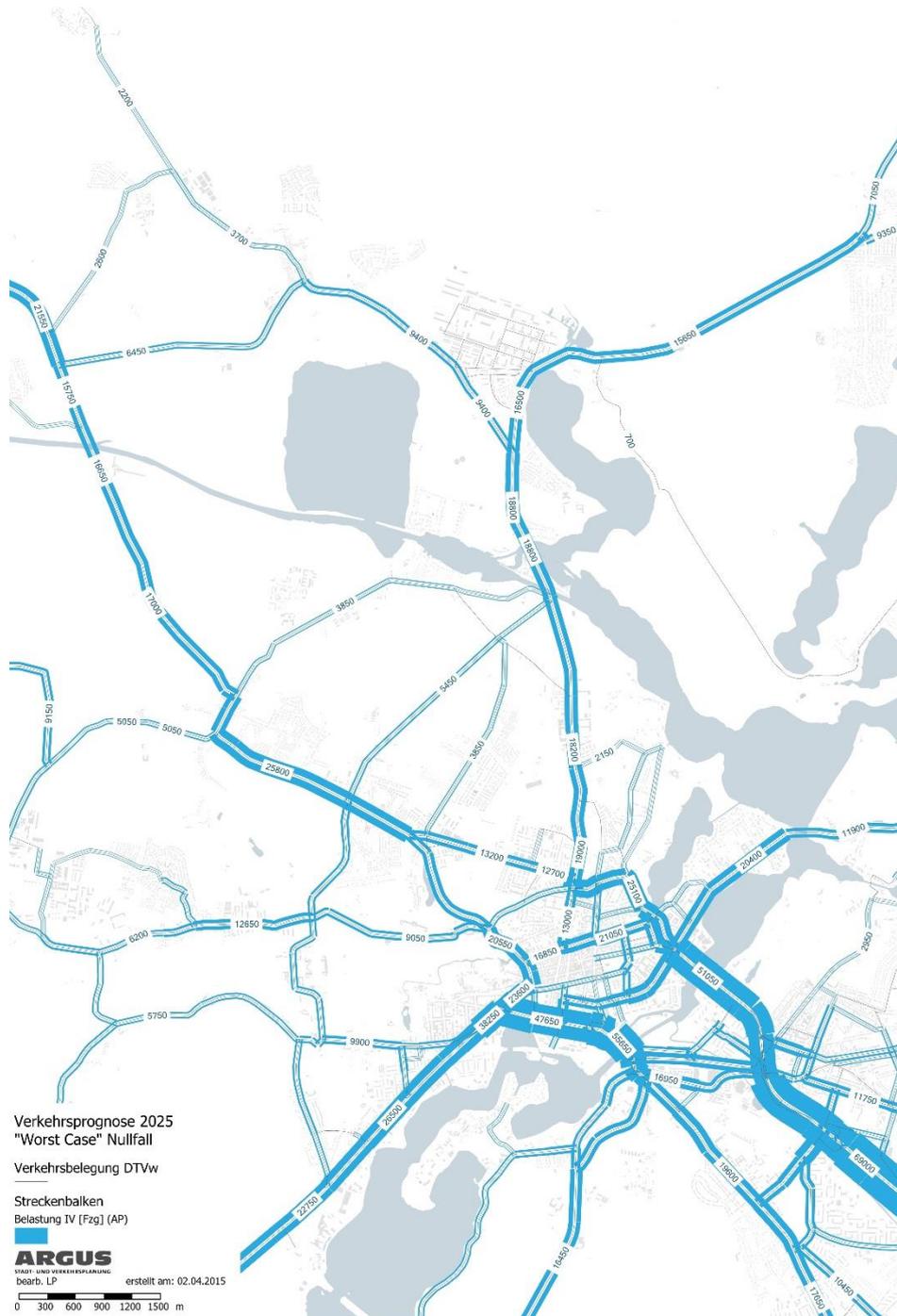
5.1.1 Prognose 2025 ohne Zusatzverkehr des Entwicklungsbereichs (Prognose-Nullfall)

Für die Berechnung der Verkehrsprognose wurde von der Landeshauptstadt Potsdam das Prognosenetzmodell 2025 übernommen, welches für den StEK Verkehr entwickelt wurde. Das Netzmodell wurde dabei hinsichtlich der Verknüpfungen in Richtung Berlin auf Plausibilität geprüft.

Für das Jahr 2025 wurde zunächst eine Verkehrsprognose („Worst Case“ Nullfall) durchgeführt, in der ein unveränderter MIV-Anteil in Höhe von etwa 50 % eingeflossen ist (Abbildung 11).

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

Abbildung 11: Verkehrsprognose 2025 („Worst Case“ Nullfall)



Beim „Worst Case“ zeigt der Vergleich zur heutigen Netzauslastung Veränderungen vor allem auf der L 92, die bspw. im Abschnitt zwischen Fahrland und der B 273 eine deutliche Erhöhung der Verkehrsbelastung widerfährt, während die Verkehrsmenge der B 2 östlich sowie südlich des Entwicklungsbereichs um weniger als 5% ansteigt (siehe Abbildung 12).

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

Abbildung 12: Belastungsdifferenz zwischen 2010 und dem „Worst Case“ Nullfall (2025)



Zuwächse der Verkehrsmenge werden im Potsdamer Stadtgebiet zudem auf der Nedlitzer Straße/ Jägerallee von rund 15% sowie der Humboldtbrücke (+10%) prognostiziert.

Größere Entlastungen sind vor allem in der Friedrich-Engels-Straße zu erwarten, auf der ein Rückgang um teilweise bis zu einem Viertel der ursprünglichen Verkehrsstärke prognostiziert wird. Eine leichte Abnahme wird ebenfalls für die Nuthestraße (L 40) ab der Auffahrt Horstweg erwartet. Diese Abnahme ist auf Verlagerungseffekte im Netz zurückzuführen, da sich Verkehre auf Grund der Verkehrsbelastungen auf vorgelagerten Streckenabschnitte andere Routen suchen.

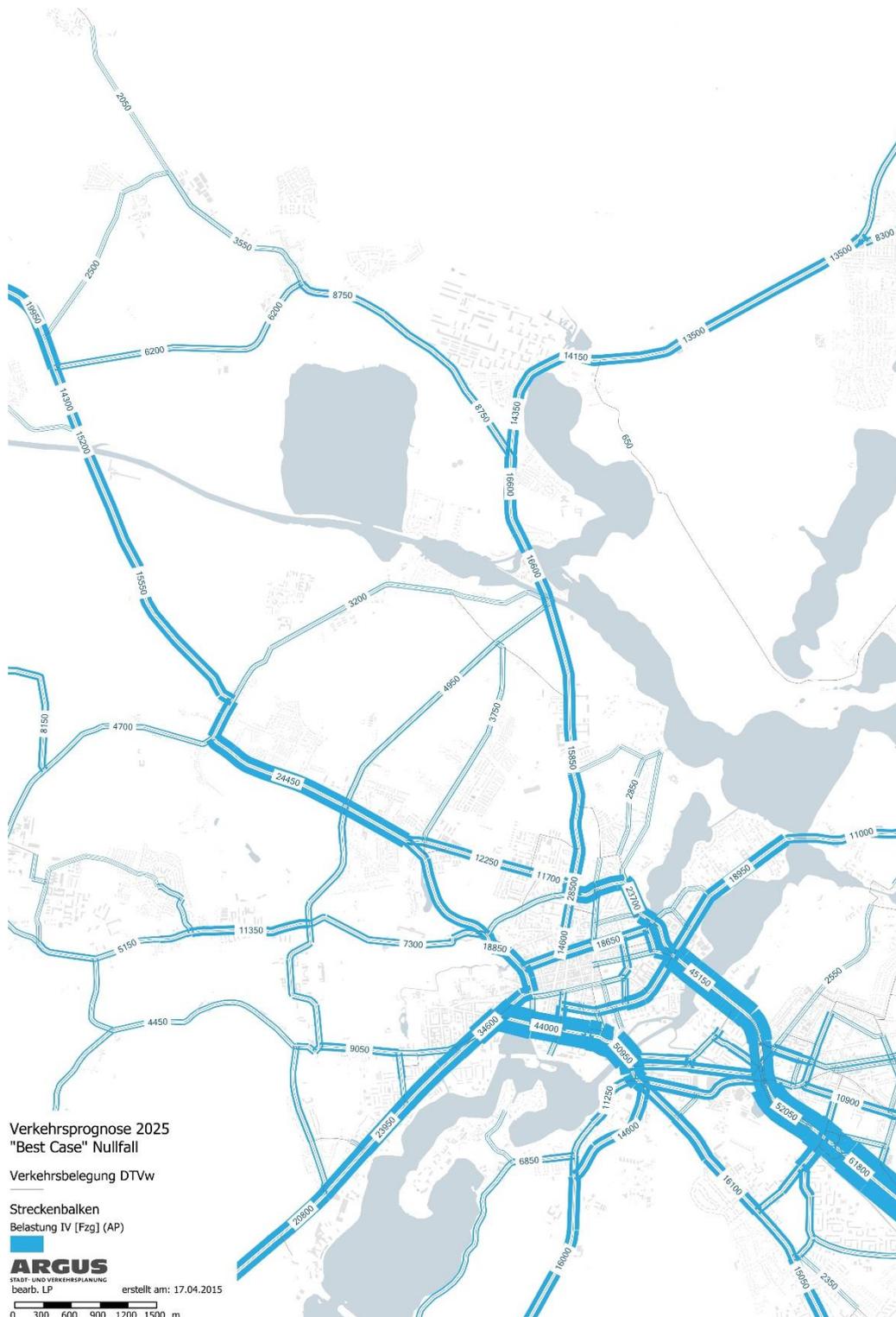
Kramnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

Veränderungen des Kfz-Verkehrs, insbesondere Zunahmen, sind dabei nicht pauschal problematisch. Entscheidend sind vielmehr die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte (siehe Kapitel 5.2).

Im „Best Case“-Szenario des Nullfalls liegt die Zahl der Kfz-Fahrten um rund 6 % unter denen des Nullfalls im „Worst Case“-Szenario (Abbildung 13).

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

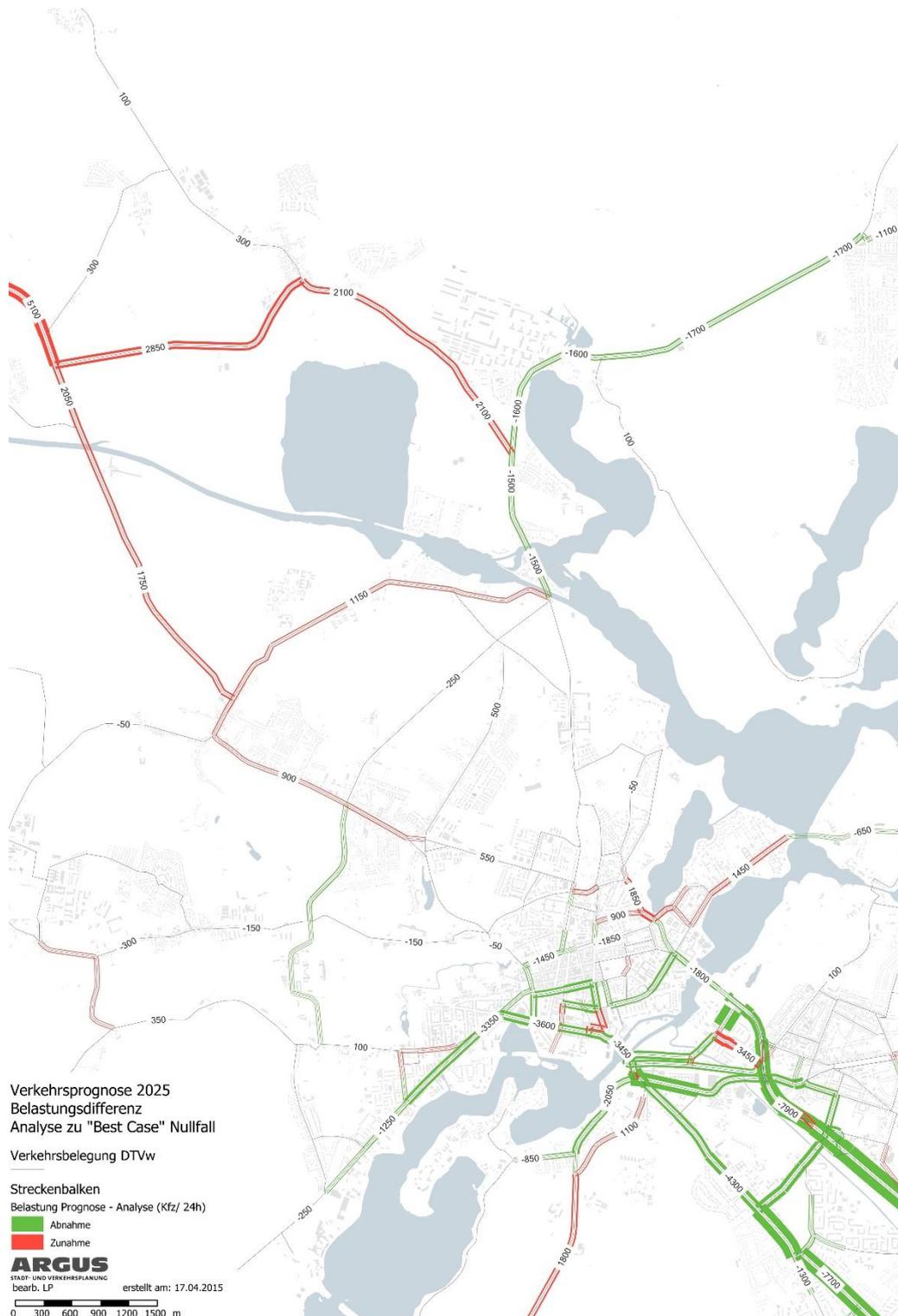
Abbildung 13: Verkehrsprognose 2025 („Best Case“ Nullfall)



Auf der Humboldtbrücke im Potsdamer Zentrum reduziert sich die Belastung von 51.100 Kfz/ 24h (Szenario „Worst Case“ Nullfall) auf 45.200 Kfz/ 24h (Szenario „Best Case“ Nullfall), die Verkehrsmenge der Jägerallee nördlich des Reiterwegs sinkt entsprechend von 31.700 Kfz/ 24h auf 28.500 Kfz/ h. Abbildung 14 zeigt die Veränderungen im Szenario „Best Case“ Nullfall gegenüber den Verkehrsbelastungen im Analysezustand aus 2010.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

Abbildung 14: Belastungsdifferenz zwischen 2010 und dem Szenario „Best Case“ Nullfall (2025)



Im Umfeld des Entwicklungsbereichs Krampnitz stellt sich im Nullfall des „Best Case-Szenarios gegenüber dem Analysezustand eine Reduktion der Verkehrsbelastung um rd. 1.600 Kfz/ 24h auf der östlichen B 2 ein, welche südlich der Gellertstraße noch 1.300 Kfz/ 24h beträgt. Die Zunahme der Fahrtenzahl auf der L 92 fällt mit 2.400 Kfz/ 24h gegenüber dem Analysezustand niedriger aus als im Nullfall des „Worst Case“-Szenarios.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

5.1.2 Prognose 2025: Zusatzverkehr des Entwicklungsbereichs (Prognose-Planfall)

Die Abschätzung der durch den Entwicklungsbereich Krampnitz zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsaufkommen erfolgte u.a. mit dem Programm Ver_Bau⁸, in dem die aktuellen Erkenntnisse zur Verkehrserzeugung unterschiedlicher Nutzungen berücksichtigt werden.

Dabei wurden folgende Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung verwendet:

- Einwohner: **3.800**.
- Anteil mobiler Personen: **88 %** (SrV Potsdam 2008).
- Wege mobiler Personen: **3,42** / Tag (SrV Potsdam 2008).
- Anteil externer Einwohnerwege: **16,5 %** (FGSV, 2006).
- MIV-Anteil am Modal Split: **0,3 – 0,5**⁹
- Pkw-Besetzungsgrad: **1,4** Personen.¹⁰
- Anteil der Besucherfahrten am Gesamtverkehrsaufkommen: **5 %** (FGSV, 2006).
- Wirtschaftsverkehr: **0,1** Fahrten / Einwohner (FGSV, 2006).
- Tagesganglinien: Bosserhoff Ver_Bau.
- Räumliche Ausrichtung der Wegebeziehungen:
 - Entwicklungsbereich Krampnitz – Fahrland: 15 %
 - Entwicklungsbereich Krampnitz – Berlin: 35 %
 - Entwicklungsbereich Krampnitz – Potsdam: 50 %.

Mit diesen Kennwerten wurde das allgemeine Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsmittelwahl für eine Wohnungsnutzung des ehemaligen Kasernengeländes ermittelt (siehe Anlagen-CD\Kapitel 5.1.2 - Verkehrsaufkommen des Entwicklungsbereich Krampnitz). Dabei wurden etwa **2.600 Kfz-Fahrten** bei einem MIV-Anteil von 30 % („Best Case“ Planfall) sowie etwa **4.000 Kfz-Fahrten** bei einem MIV-Anteil von 50 % („Worst Case“ Planfall) pro Tag als neuer, zusätzlich entstehender Verkehr durch die Wohnnutzung prognostiziert, der im umliegenden Straßennetz zu berücksichtigen ist. Hierin nicht enthalten ist der Binnenverkehr im Entwicklungsbereich Krampnitz, der aber vernachlässigbar ist und für den Untersuchungsgegenstand keine Relevanz besitzt.

⁸ Dr. Ing. Bosserhoff: Programm Ver_Bau zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; aktueller Stand.

⁹ Workshop am 16.04.2014, ProPotsdam GmbH, Vermerk S. 9.

¹⁰ SrV 2008 Potsdam: Besetzungsgrad: 1,3; Abstimmung mit AG: 1,4 (Groß Glienicke).

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

Da am Knotenpunkt B 2 / Ketziner Straße eine Fläche für Einzelhandelsstandorte vorgesehen ist, wurden zwei potentiell mögliche Einzelhandelseinrichtungen mit in die Gesamtbetrachtung aufgenommen. Es handelt sich um einen Discountmarkt mit etwa 1.000 m² sowie einen Lebensmittelmarkt mit etwa 2.000 m² Brutto-Grundfläche.

Insgesamt wurde ein Verkehrsaufkommen der beiden Einzelhandelseinrichtungen von etwa **2.250 Kfz-Fahrten** (Quell- und Zielverkehr) pro Tag geschätzt, welches in der Verkehrsprognose zusätzlich zum Wohngebietsverkehr zu berücksichtigen ist.

Daraus ergeben sich für den Entwicklungsbereich Krampnitz insgesamt rund **4.850 Kfz-Fahrten** im „Best Case“ und **6.250 Kfz-Fahrten** im „Worst Case“.

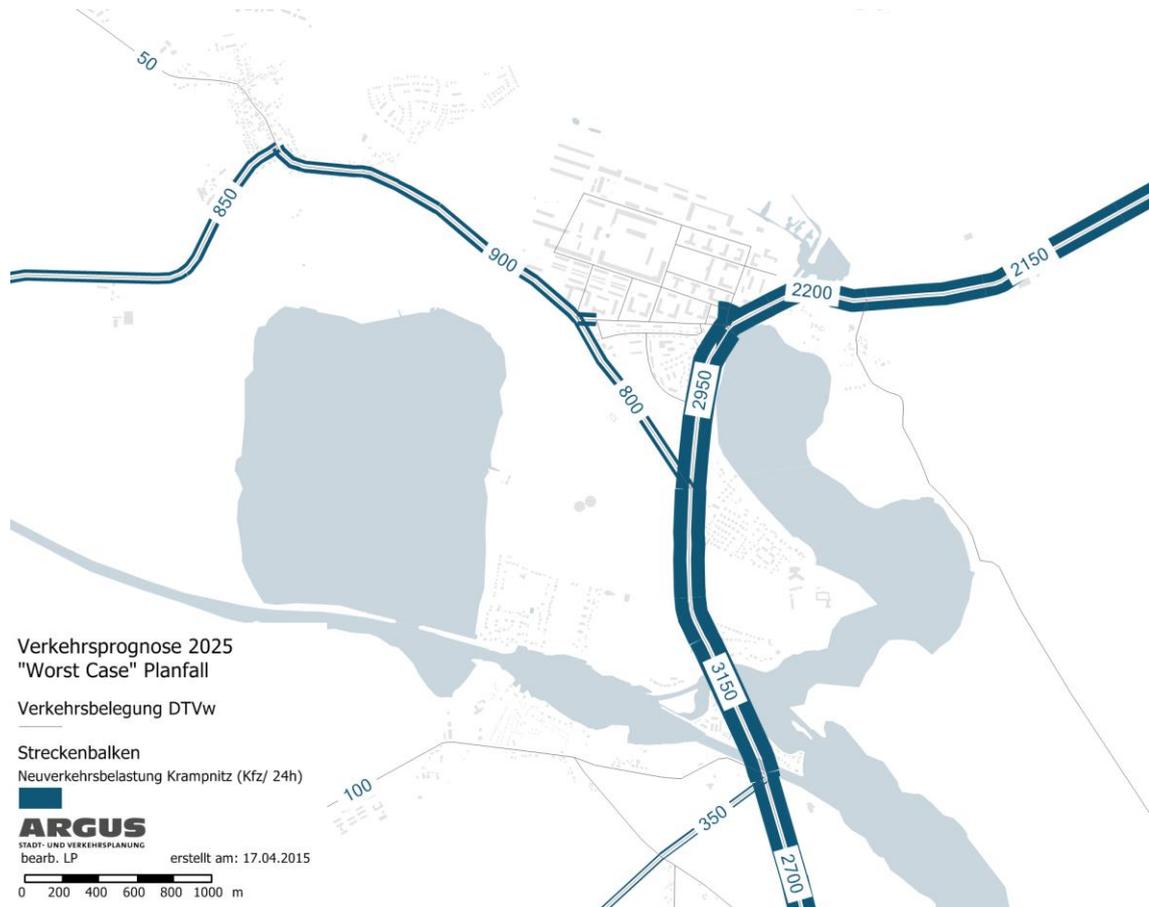
In der Betrachtung noch nicht enthalten ist ein möglicher Zielverkehr bezogen auf potenzielle Kita- und Grundschul-Standorte innerhalb des Entwicklungsbereiches Krampnitz, da z.B. eine Grundschule noch nicht näher verortet ist. Derzeitige Überlegungen der LHP gehen aber von einem Schulstandort außerhalb von Krampnitz aus. Dieser Schülerverkehr hätte aber keine Auswirkungen auf den Untersuchungsraum in Richtung Potsdamer Innenstadt, sondern nur in geringem Umfang eine nähräumige Wirkung um Krampnitz.

Aufgrund der Lage des ehem. Kasernengeländes entlang der Bundesstraße B 2 zwischen Potsdam und Berlin-Spandau ist von einer höheren verkehrlichen Bedeutung der Relation nach Berlin für den Neuverkehr auszugehen, als dies für den Bestandsverkehr des Potsdamer Zentrums derzeit der Fall ist. Zur Modellierung der prognostizierten Verkehre in Richtung Berlin wurde für einzelne Verkehrsrelationen das Attraktionspotenzial angepasst, um die bereits vorabgestimmte Richtungsverteilung des Neuverkehrs nach Potsdam, Berlin und Fahrland abzubilden.

Im „Worst Case“ Planfall (mit einem MIV-Anteil von 50 %) verteilen sich mit etwa 3.150 Kfz-Fahrten pro 24h insgesamt rund die Hälfte des Verkehrsaufkommens des Entwicklungsbereiches in Richtung Potsdam (Abbildung 15), während diese Zusatzbelastung im „Best Case“ Planfall (mit einem MIV-Anteil von 30 %) auf etwa 2.500 Kfz/ 24h reduziert wird (vgl. Anlagen-CD\Kapitel 5.1.1 - Belastungs- und Differenzpläne\2025-12-03 Planfall Best Case Netzspinne Neuverkehr Krampnitz). Weitere 35 % des Neuverkehrs fließen in Richtung Berlin-Spandau ab, während die verbleibenden 15 % in Richtung Westen verlaufen.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

Abbildung 15: Entwicklungsbereich Krampnitz mit Richtungsverteilung des Neuverkehrs („Worst Case“ Planfall, Tagesverkehr)



Die Orientierung rund eines Drittels des Neuverkehrs in Richtung Berlin-Spandau führt zu einer Zunahme der Verkehrsmenge auf der B 2 östlich des Entwicklungsbereiches von ca. 14% im Vergleich zum Worst Case Nullfall. Die entsprechenden Verkehre folgen dem Verlauf der Bundesstraße bis zum Erreichen des Berliner Stadtgebiets. Der Anstieg des Verkehrsaufkommens auf der B 2 in Richtung Potsdam beträgt etwa 17 %. Der nach Westen über die L92 abfließende Neuverkehr wird überwiegend durch Quell-Ziel-Relationen des Umlands bedingt, welche über die Anschlussstelle Potsdam-Nord die Autobahn A 10 erreichen.

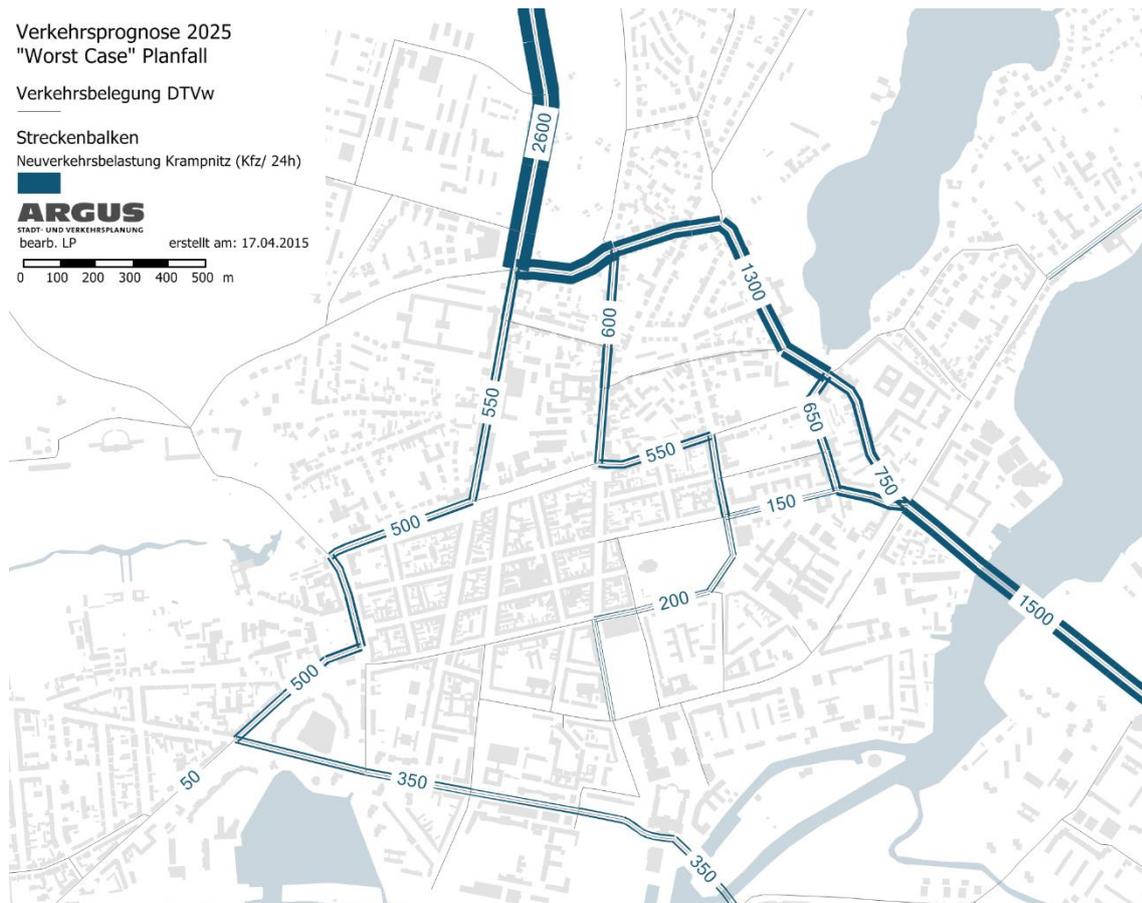
Im Planfall „Best Case“, welches sich durch ein reduziertes Prognoseverkehrsaufkommen sowohl des Entwicklungsbereiches Krampnitz als auch des allgemeinen Verkehrsaufkommens im Stadtgebiet auszeichnet, sinkt die Zunahme der Verkehrsmenge auf der B2 östlich von Krampnitz geringfügig auf 12 % ab. Die Unterschiede in der räumlichen Verteilung des Neuverkehrs zwischen beiden Szenarien sind vernachlässigbar gering.

Aufgrund der durch den Sacrow-Paretzer Kanal geprägten Lage des Entwicklungsbereiches Krampnitz konzentriert sich der in Richtung Potsdamer Zentrum orientierte Neuverkehr auf die Nedlitzer Straße, welche im „Worst Case“-Szenario unmittelbar südlich des Nedlitzer Holzes etwa 2.700 Kfz/ 24 h zusätzlich aufnimmt. Dies entspricht einer Zunahme der Verkehrsmenge von etwa 10 %. Im Szenario „Best Case“ steigt die Belastung um 2.200 Kfz/ 24 h bzw. 6 % gegenüber dem entsprechenden Nullfall an. Von den nach Süden orientierten Kfz-Fahrten erreichen 80 % den Knotenpunkt Jägerallee/ Reiterweg am Nordrand der Potsdamer Innenstadt, an

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

dem eine Aufteilung der Verkehre auf die Straßenzüge Jägerallee/ Hegelallee/ Luisenplatz (500 Kfz/ 24h bzw. 400 Kfz/ 24h im Szenario „Worst Case“ bzw. Szenario „Best Case“), Friedrich-Ebert-Straße/ Kurfürstenstraße (600 Kfz/ 24h bzw. 500 Kfz/ 24h) sowie Alleestraße/ Behlertstraße (1.300 Kfz/ 24h bzw. 1.100 Kfz/ 24h) stattfindet. An diesem und umliegenden Knotenpunkten werden mehrere Abbiegebeziehungen mit relevanten Neuverkehrsmengen belastet, dies betrifft insbesondere auch die Relation Behlertstraße/ Hans-Thoma-Straße zur Nuthestraße (Abbildung 16).

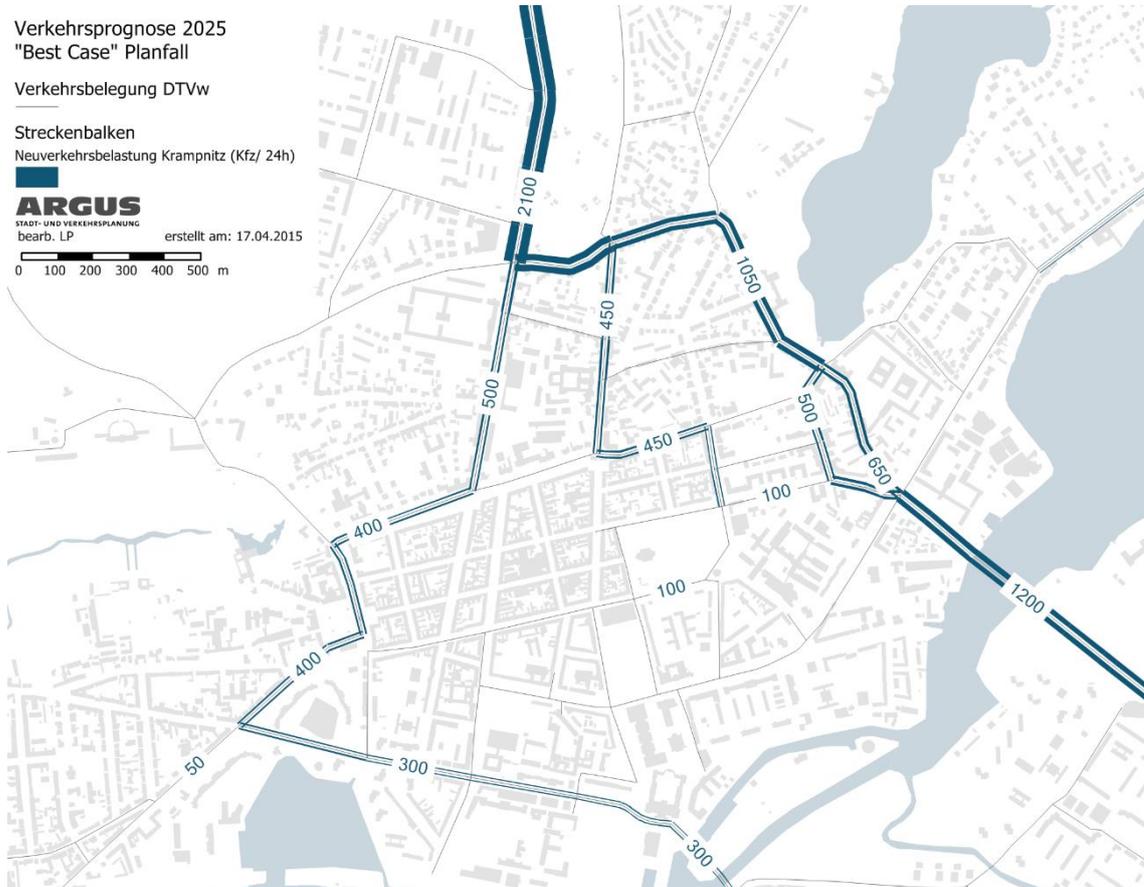
Abbildung 16: Verteilung des Neuverkehrs in der Potsdamer Kernstadt („Worst Case“ Planfall, Tagesverkehr)



Im Planfall „Best Case“ fallen sowohl die durch das Entwicklungsbereiches bedingten Zunahmen als auch die Belastung durch das allgemeine Verkehrsaufkommen geringer aus (Abbildung 17).

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

Abbildung 17: Verteilung des Neuverkehrs in der Potsdamer Kernstadt („Best Case“ Planfall, Tagesverkehr)



Die Prognosebelastungen für die Planfälle zeigen, dass mit der Entwicklung Krampnitz größere Verkehrsbeziehungen über die Nuthestraße in die östlichen Stadtgebiete von Potsdam entstehen. Im Planfall „Worst Case“ entsteht z.B. auf der Nuthestraße ein Verkehrsaufkommen von etwa 1.500 Kfz/ 24h und im Szenario „Best Case“ entsprechend 1.200 Kfz/ 24h. Diese führen zu großen Teilen in die im Südosten der Stadt gelegenen Gewerbegebiete sowie in den Ortsteil Babelsberg. Aufgrund der Lage des Entwicklungsbereiches an der B 2 in Richtung Berlin-Spandau kommt der A 115 bezüglich des Verkehrsaufkommens aus dem Entwicklungsbereich in Richtung Berlin hier nahezu keine verkehrliche Bedeutung zu.

Auf der Anlagen-CD befinden sich weitere Darstellungen zu den einzelnen betrachteten Prognosefällen mit den jeweiligen Prognosenezbelastungen sowie Differenzdarstellungen zwischen den Null- und Planfällen.

5.1.3 Spitzenstundenbelastung

Zur Ermittlung der Netzbelastungen in den Spitzenstunden war es zunächst erforderlich, für den Analysefall die Netzbelastungen während der Morgen- und Nachmittagsspitzenstunde im Verkehrsmodell abzubilden. Hierfür wurden sieben Knotenstrom-Verkehrszählungen der Jahre 2010 bis 2014 berücksichtigt. Ausgehend von einer Startlösung mit auf Daten der SrV-Ver-

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

kehrserhebung¹¹ basierenden Spitzenstundenanteilen unter Nutzung von Matrixanpassungsverfahren wurde dann die räumliche Verkehrsnachfrage der Spitzenstunden berechnet. Für die mit Zählwerten ausgestatteten Knotenpunkte konnte eine sehr gute Übereinstimmung zwischen Modell- und Zählwert hergestellt werden, während die Belastungen der von diesen Knoten deutlich entfernten Netzabschnitte nicht empirisch abgesichert sind.

Die Berechnung der Prognosebelastungen erfolgte unter Berücksichtigung der ermittelten Analyse-Spitzenstundenbelastungen, der räumlichen Verteilung des Neuverkehrs sowie der Spitzenstundenanteile der Wohn- und Einzelhandelsverkehre des Entwicklungsbereiches Krampnitz. Für 18 Knotenpunkte wurden die Prognosebelastungen im Nullfall und Planfall der Szenarien „Worst Case“ sowie „Best Case“ für die Morgen- und Nachmittagsspitzenstunde abgeleitet.

Im Planfall „Worst Case“ werden durch die Wohnnutzung im Untersuchungsgebiet Krampnitz zur Morgenspitzenstunde etwa 250 Kfz-Fahrten im Quellverkehr sowie 50 Fahrten im Zielverkehr verursacht, während in der Nachmittagsspitzenstunde etwa 160 Fahrten im Quell- sowie 260 Fahrten im Zielverkehr ausgewiesen werden. Im Planfall „Best Case“ sinken diese Werte entsprechend des reduzierten MIV-Anteils auf 60% ab. Das Verkehrsaufkommen des Einzelhandels liegt in beiden Szenarien bei etwa 40 Zielverkehrsfahrten in der Morgenspitze sowie 170 Quell- und 140 Zielverkehrsfahrten in der Nachmittagsspitzenstunde.

Die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsraum entlang der B 2 erhöhen sich zur Morgenspitzenstunde um etwa 10% im Vergleich zum Nullfall und sinken im weiteren Verlauf zur Potsdamer Kernstadt hin auf eine Zunahme von maximal 5%. Die Zunahme der Verkehrsmenge liegt morgens demnach innerhalb der üblichen täglichen Schwankungsbreite der Verkehrsmenge auf Hauptverkehrsstraßen.

Insbesondere aufgrund des höheren Spitzenstundenanteils des durch die Einzelhandelsnutzung verursachten Neuverkehrs fällt die Zunahme auf der B 2 während der Nachmittagsspitzenstunde mit etwa 15% in Ostrichtung und etwa 15-25% in Südrichtung deutlich höher aus. Nördlich des Knotenpunkts Jägerallee/ Reiterweg beträgt die Steigerung noch etwa 10%, nimmt im weiteren Verlauf bis zur Nuthestraße jedoch stetig ab und wird für die Humboldtbrücke mit 5% prognostiziert.

Im Planfall „Best Case“ ergeben sich für die Spitzenstunden nur geringfügige Änderungen der prozentualen Verkehrszunahme. Diese liegen für die oben erwähnten Straßenzüge i.d.R. um bis zu drei Prozentpunkte unter den Steigerungsraten des Planfalls „Worst Case“.

Für alle 18 zu untersuchenden Knotenpunkte wurden die Knotenstrombelastungen für die vier Prognosefälle „Worst Case“ 2025 Nullfall bzw. Planfall sowie „Best Case“ 2025 Nullfall bzw. Planfall jeweils für die Früh- und Spätspitze erstellt. Als Beispiel für die ermittelten Verkehrsmengen an den Knotenpunkten sind in Abbildung 18 und Abbildung 19 die Knotenstrombelastungen für den Knotenpunkt Am Schragen / Pappelallee im Planfall 2025 „Worst Case“, Morgenspitzenstunde bzw. Spätspitzenstunde dargestellt. Alle 144 Knotenstrombelastungen sind

¹¹ Sonderauswertung zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008“ - Städtevergleich; TU Dresden; Stand: Dezember 2010.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

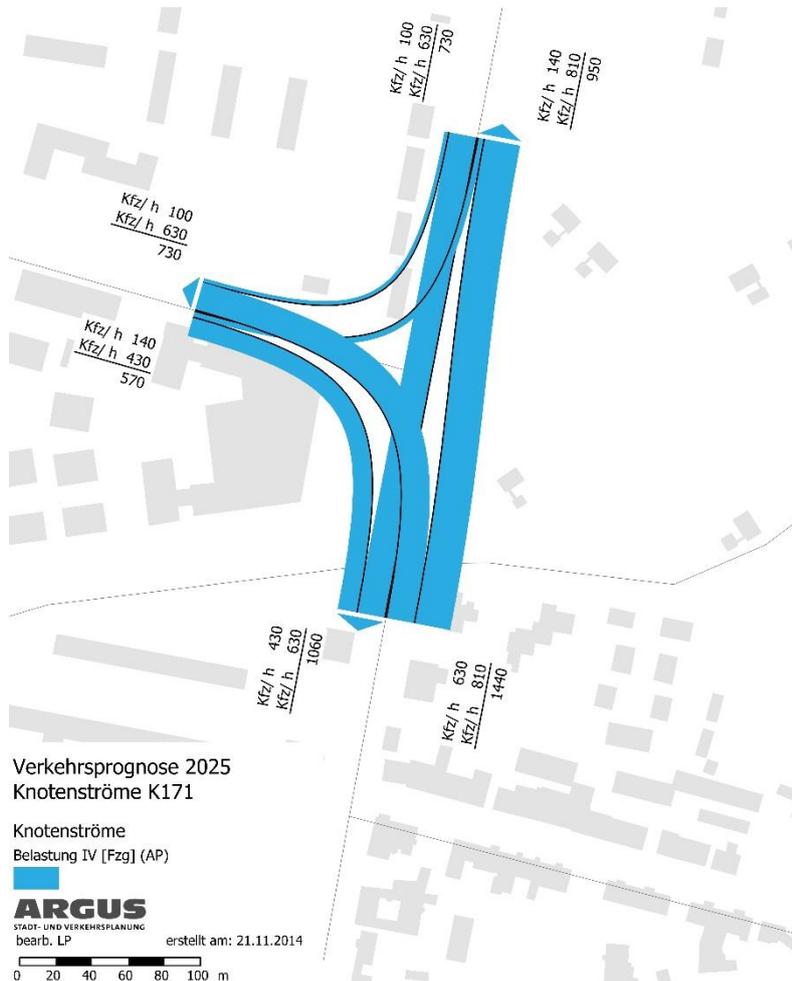
auf der Anlagen-CD im Unterverzeichnis „Kapitel 5.1.3 – Knotenstrombelastungen“ dokumentiert.

Abbildung 18: Knotenstrombelastung Jägerallee / Pappelallee, Planfall 2025 „Worst Case“, Frühspitze



Kramnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

Abbildung 19: Knotenstrombelastung Jägerallee / Pappelallee, Planfall 2025 „Worst Case“, Spätspitze



5.2 Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen wurde die ermittelte Knotenstrombelastung für die vier Prognosefälle in den Spitzenstunden herangezogen (siehe Kapitel 5.1.3). Die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten kann dabei nach den standardisierten Verfahren des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2001/2009¹² berechnet werden.

Die Leistungsfähigkeit einer Verkehrsanlage wird nach dem HBS über die Bewertungsgröße „Qualität des Verkehrsablaufs“ QSV bewertet, die sich aus der mittleren Wartezeit ergibt. Bei Knotenpunkten sowohl mit als auch ohne Lichtsignalanlage ist die mittlere Wartezeit die Zeit die benötigt wird, um einen Knotenpunkt zu passieren. In Tabelle 1 sind die Beschreibungen der Qualitätsstufen sowie die jeweils zulässigen mittleren Wartezeiten der Qualitätsstufen für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen enthalten. Tabelle 2 zeigt analog die Beschreibungen für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage.

¹² FGSV, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2001, Ausgabe 2009

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5**Tabelle 1:** HBS-Qualitätsstufen für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Qualitätsstufe	Beschreibung	zulässige mittlere Wartezeit
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	≤ 10 s
B	Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die entstehenden Wartezeiten sind gering.	≤ 20 s
C	Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.	≤ 30 s
D	Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	≤ 45 s
E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.	> 45 s
F	Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zufahrt zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.	Wenn Auslastung größer als Kapazität ($x > 1$)

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5**Tabelle 2:** HBS-Qualitätsstufen für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Qualitätsstufe	verbale Beschreibung	zulässige mittlere Wartezeit
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann den Knotenpunkt ungehindert passieren. Die Wartezeiten sind sehr kurz.	≤ 20 s
B	Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartezeiten sind kurz.	≤ 35 s
C	Nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kraftfahrzeugverkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.	≤ 50 s
D	Im Kraftfahrzeugverkehr ist ständiger Reststau vorhanden. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	≤ 70 s
E	Die Verkehrsteilnehmer stehen in erheblicher Konkurrenz zueinander. Im Kraftfahrzeugverkehr stellt sich ein allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind sehr lang. Die Kapazität wird erreicht.	≤ 100 s
F	Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind extrem lang. Die Anlage ist überlastet ($x > 1$).	> 100 s

Für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen wurden die aktuellen signaltechnischen Unterlagen an den Lichtsignalanlagen eingesetzt. Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen wurden mit den Festzeitprogrammen¹³ für die Spitzenstunde sowie als Einzelknotenbetrachtung durchgeführt, was in der Regel die ungünstigere Betrachtungsweise ist, da die Wirkungen durch verkehrabhängige Steuerungen unberücksichtigt bleiben¹⁴. Zu den Signalprogrammen der Spitzenstunde wurden dann die jeweiligen Knotenstrombelastungen der Planfälle versorgt und die mittleren Wartezeiten der einzelnen Knotenströme ermittelt. Zu den jeweiligen Wartezeiten wurden dann auch die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV) nach dem HBS bestimmt. Die verkehrstechnischen Unterlagen für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage sind auf der Anlagen-CD unter „Externe Unterlagen\VT_LSA“ dokumentiert.

Wenn bei der Berechnung eines Knotenpunktes eine kritische oder ungenügende Verkehrsqualität ermittelt wurde (Qualitätsstufe E oder F), erfolgte eine Optimierung der Signalprogramme sowie ggf. eine veränderte Verkehrsorganisation (Spuraufteilung, Staumlänge). Mit diesen geänderten Eingangsdaten erfolgte eine erneute HBS-Betrachtung. Die Vorgehensweise sowie

¹³ Die Festzeitprogramme dienen auch als Rückfallebene, wenn durch Störungen die verkehrabhängige Steuerung ausfällt. Somit muss die Festzeitsteuerung alle Knotenströme während eines Umlaufs bedienen.

¹⁴ Die Wirkungen der verkehrabhängigen Steuerungen können nur im Rahmen einer Simulation berücksichtigt werden. Im Untersuchungsfall Krampnitz hätte dies zu einer vollständigen Simulation der Potsdamer Innenstadt geführt, was zu einem unverhältnismäßig hohen Untersuchungs- und Kostenaufwand geführt hätte.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

die Darstellung eines Beispiels sind auf der Anlagen-CD unter „Kapitel 5.2 – Leistungsfähigkeitsbetrachtungen“ dokumentiert.

Die zu untersuchenden Knotenpunkte gliedern sich wie folgt:

- Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen (LSA)
 - Knotenpunkt 106: Zeppelinstraße / Breite Straße,
 - Knotenpunkt 150: Hegelallee / Schopenhauer Str.,
 - Knotenpunkt 152: Hegelallee / Jägerallee,
 - Knotenpunkt 155: Hegelallee / F.-Ebert-Str.,
 - Knotenpunkt 170: Jägerallee / Reiterweg,
 - Knotenpunkt 171: Jägerallee / Pappelallee,
 - Knotenpunkt 172: Am Schragen / Kiepenheuerallee,
 - Knotenpunkt 180: Berliner Straße / Humboldtbrücke,
 - Knotenpunkt 181: Behlertstraße / Kurfürstenstr.,
 - Knotenpunkt 230: Amundsenstraße / Nedlitzer Str.,
 - Knotenpunkt 280: Am Wiesenrand / Gellertstraße,
 - Knotenpunkt 297: Potsdamer Chaussee / Ritterfelddamm.
- Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage und mit Vorfahrtregelung:
 - Knotenpunkt 282: L 92 / Ketziner Straße (aktuelle Planung),
 - Knotenpunkt 285: Potsdamer Chaussee / Straße nach Sacrow,
 - Knotenpunkt 287: Ketziner Str. / Marquardter Str.
- Knotenpunkt mit Kreisverkehr:
 - Knotenpunkt 271: Marquardter Chaussee / Marquardter Straße,
 - Knotenpunkt 290: Potsdamer Chaussee / Sacrower Allee,
 - Knotenpunkt 281: B 2 / Ketziner Straße (aktuelle Planung).

5.2.1 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Die Auswertungen der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen zu allen oben genannten Untersuchungsszenarien und Knotenpunkten zeigen, dass in der Regel für die Knotenpunkte mit der Prognosebelastung ausreichende Leistungsfähigkeiten erzielt werden können. Bei der Mehrzahl

Kramptonitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

der Knotenpunkte kann durch kleinere LSA-Maßnahmen¹⁵ die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an den Knotenpunkten auf QSV-Stufen von A bis D gehoben werden und damit für den gesamten Knotenpunkt eine ausreichende Leistungsfähigkeit erzielt werden. Die Ergebnisse sind in der Bewertungsmatrix (siehe Anlagen-CD\Kapitel 5 - Leistungsfähigkeitsbetrachtungen\150105_Knotenpunkte_HBS) wiedergegeben, in der dann auch die erforderlichen Änderungen an der Lichtsignalsteuerung dokumentiert sind.

Die bereits heute stark belasteten Knotenpunkte Zeppelinstraße / Breitestraße / Feuerbachstraße (KP 106), Jägerallee / Reiterweg (KP 170) und Behlertstraße / Kurfürstenstraße (181) weisen in den Spitzenstunden im „Worst Case“-Szenario die Qualitätsstufe F auf und erreichen somit keine ausreichende Leistungsfähigkeiten (Tabelle auf Anlagen-CD). Dies ist aber unabhängig von der Verkehrserzeugung des Entwicklungsbereichs der Fall. Dies zeigt sich daran, dass sowohl der Prognose-Nullfall als auch der Prognose-Planfall an den bereits heute bekannten kritischen Knotenpunkten in den meisten Fällen die gleichen Qualitätsstufen besitzen.

Im Planfall „Best Case“ kann der Knotenpunkt Zeppelinstraße / Breitestraße / Feuerbachstraße (KP 106) durch Umprogrammierung auf die QSV-Stufe E angehoben werden. Am Knotenpunkt Jägerallee / Reiterweg (KP 170) kann in der Spätspitze die QSV-Stufe D erreicht werden. In der Frühspitze bleibt der Knotenpunkt bei der QSV-Stufe F (Tabelle 3). Am Knotenpunkt Behlertstraße / Kurfürstenstraße (181) verbleibt nur die Spätspitzenstunde im Planfall „Best Case“ bei einer QSV-Stufe von E.

Da an den vorgenannten kritischen Knotenpunkten verkehrsabhängige Steuerungen versorgt sind, kann davon ausgegangen werden, dass die rechnerisch ermittelten Überlastungen in der Zukunft deutlich geringer ausfallen oder sogar vermieden werden können. Darüber hinaus gibt es für die Behlertstraße am Knotenpunkt Berliner Straße / Humboldtbrücke eine Zuflussdosierung, sodass in diesem Straßenabschnitt die Verkehrsmengen auf ein leistungsfähiges Maß geregelt wird und der Verkehr an umweltverträglicherer Stelle zurückgehalten wird. Somit kann davon ausgegangen werden, dass der Knotenpunkt Behlertstraße / Kurfürstenstraße auch zukünftig leistungsfähig ist und ausreichende Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs erzielt.

Bei den übrigen untersuchten Knotenpunkten unterscheiden sich die Spannweiten der Qualitätsstufen (A-D) in den vier untersuchten Szenarien nur geringfügig. Während im Prognose-Nullfall beider Szenarien zusammen 64 Spitzenstunden der 72 untersuchten Spitzenstunden an den Knotenpunkten die Qualitätsstufe A-D erreichen, ergibt sich dies im Planfall beider Szenarien bei 63 Spitzenstunden.

¹⁵ Unter LSA-Maßnahmen zählen bspw. Dinge wie eine Umprogrammierung (Grünzeitenumverteilung) oder eine Änderung der Signalisierung.

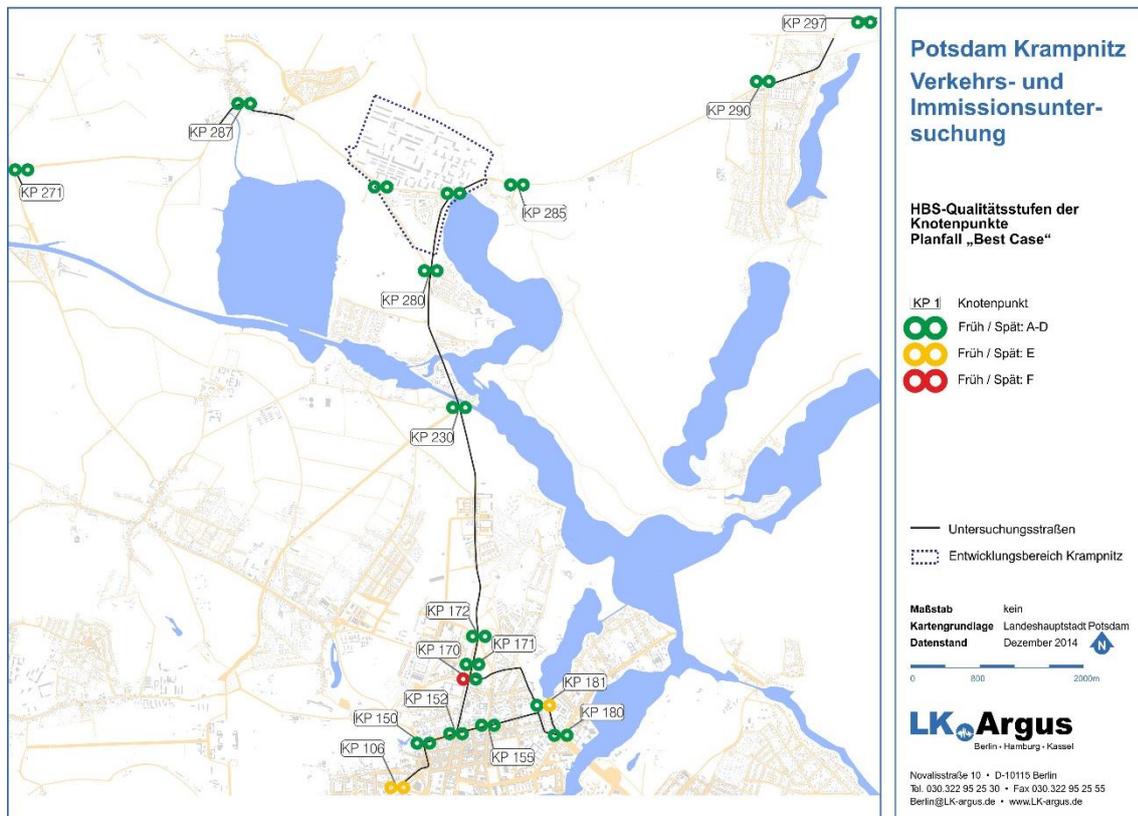
Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5**Tabelle 3:** Übersicht der Knotenpunkte für alle Fälle in der Früh- und Spätspitze

Knotenpunkt	„Worst Case“ Nullfall		„Worst Case“ Planfall		„Best Case“ Nullfall		„Best Case“ Planfall	
	Frühspitze	Spätspitze	Frühspitze	Spätspitze	Frühspitze	Spätspitze	Frühspitze	Spätspitze
106: Zeppelinstr. / Breite Str.	F	F	F	F	E	E	E	E
150: Hegelallee / Schopenhauer Straße	A-B	C-D	A-B	C-D	A-B	A-B	A-B	A-B
152: Hegelallee / Jägerallee	A-B	A-B	A-B	C-D	A-B	A-B	A-B	A-B
155: Hegelallee / F.-Ebert-Str.	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B
170: Jägerallee / Reiterweg	F	C-D	F	C-D	F	A-B	F	C-D
171: Jägerallee / Pappelallee	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B
172: Am Schragen / Kiepenheuerallee	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B
180: Berliner Straße / Humboldtbrücke	C-D	C-D	C-D	C-D	C-D	C-D	C-D	C-D
181: Behlertstr. / Kurfürstenstr.	C-D	E	C-D	F	C-D	C-D	C-D	E
230: Amundsenstr. / Nedlitzer Str.	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B
271: Marquardter Chaussee / Marquardter Straße	A-B	A-B	C-D	C-D	A-B	A-B	A-B	A-B
280: Am Wiesenrand / Gellertstr.	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B
281: B 2 / Ketziner Straße	A-B	A-B	A-B	E	A-B	A-B	A-B	A-B
282: L 92 / Ketziner Straße	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B
285: Potsdamer Chaussee / Straße nach Sacrow	C-D	E	C-D	A-B	A-B	C-D	A-B	A-B
287: Ketziner Straße / Marquardter Straße	C-D	C-D	C-D	C-D	A-B	A-B	C-D	A-B
290: Potsdamer Chaussee / Sacrower Allee	A-B	A-B	A-B	C-D	A-B	A-B	A-B	A-B
297: Potsdamer Chaussee. / Ritterfelddamm	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B

Abbildung 20 zeigt die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen für das Szenario „Best Case“ Planfall in einem Übersichtslageplan.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

Abbildung 20: Übersicht der HBS-Qualitätsstufen an den Knotenpunkten, Planfall „Best Case“



5.2.2 Fazit der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen zu den Knotenpunkten im Untersuchungsraum haben gezeigt, dass durch die Entwicklungsmaßnahmen bei den untersuchten Knotenpunkten sowohl im „Worst Case“- als auch im „Best Case“-Szenario keine zusätzlichen Probleme in Hinblick auf die Leistungsfähigkeit entstehen. Ermittelt wurde zudem, dass sich mit Mithilfe von einfachen LSA-Maßnahmen in der Regel an den Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen zusätzlich noch bessere Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs erreichen ließen. Es zeigt sich jedoch auch, dass diesen Maßnahmen in den wenigen bereits heute hochbelasteten Knotenpunkten in Bezug auf die untersuchte Festzeitsteuerung Grenzen gesetzt sind. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass an den Lichtsignalanlagen bereits heute verkehrabhängige Steuerungen versorgt sind. Diese bewirken je nach Verkehrslage in den Zufahrten eine optimierte Signalisierung der Verkehrsströme. Somit ergeben die verkehrabhängigen Steuerungen an den Lichtsignalanlagen in der Regel günstigere Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs als in der Festzeitsteuerung.

Weiterhin ist zu beachten, dass am Knotenpunkte Berliner Straße / Humboldtbrücke eine Zuflussdosierung für die Behlertstraße eingerichtet ist, sodass Überlastungen in der Behlertstraße vermieden werden. Die Zuflussdosierung kann sich bis zum Knotenpunkt Jägerallee / Reiterweg auswirken, da bis dorthin keine größeren Verkehrsströme hinzukommen. Weiterhin gilt es festzuhalten, dass durch die Anpassungen von Freigabezeiten an den Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigungen diese nicht beeinträchtigt werden.

Kramnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 5

Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen (Vorfahrtsknotenpunkte wie Kreisverkehre) haben in der Regel auch zukünftig ohne Lichtsignalanlagen eine ausreichende Leistungsfähigkeit. Nur bei dem Knotenpunkt Potsdamer Chaussee / Straße nach Sacrow kann es nach den Berechnungen zukünftig erforderlich sein, diesen mit einer Lichtsignalanlage auszustatten.

Im Gegensatz zum Prognose-Nullfall bzw. Prognose-Planfall „Worst Case“, bei denen drei Knotenpunkte mit Überlastungen betroffen sind, zeigt sich bspw. im Prognose-Planfall „Best Case“, dass nur noch einer der 18 Knotenpunkte eine nicht ausreichende Qualität im Verkehrsablauf erreicht und mit einer Qualitätsstufe F bewertet wird.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

6 Immissionsbetrachtungen

Mit dieser Untersuchung zu Lärm- und Luftschadstoffimmissionen soll überprüft werden, ob und ggf. inwieweit die Gebietsentwicklung Nachteile bei den Lärm- und Luftschadstoffimmissionen bewirken würde.

Mit dem schalltechnischen Teil der Untersuchung wird der Schalleintrag des Verkehrslärms (Straße) im Umfeld der geplanten Bebauung berechnet. Das Ergebnis wird auf Grundlage der DIN 18005 in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) beurteilt.

6.1 Eingangsdaten

6.1.1 Lärm

Die Angaben für die Verkehrsmengen auf den für das Untersuchungsgebiet immissionsrelevanten Straßen resultieren aus der Prognose des Kapitel 4 und berücksichtigen die gebietsbezogenen Neuverkehre. Die Emissionsdaten für die Straßen sind in Anlage 9 (Anlagen-CD\Kapitel 6 – Immissionsbetrachtungen) zusammengestellt. Hierbei werden außer den unterschiedlichen Prognoseverkehrsmengen auch weitere lärmrelevante Parameter richtliniengemäß bestimmt und in den Berechnungen berücksichtigt. Die einzelnen Straßenabschnitte sind mit Kennnummern versehen, deren räumliche Zuordnung sich aus der Kartendarstellung in Anlage 8 ergibt. Aus dem Lageplan sind auch die berücksichtigten Ampelstandorte zu entnehmen.

In der Spalte „Variante“ der Anlage 9 sind die Eingabedaten für die Varianten „BS“ (Worst-Case-Szenario) sowie „SNM“ (Szenario „Best-Case“) jeweils in Kombination mit dem „Nullfall“ und dem „Planfall“ dargestellt.

Die Emissionen sind zum einen durch die Einstufungen der Verkehrswege nach Baulastträgern (Bundesstraße oder Landesstraße) begründet. Richtliniengemäß wird die Aufteilung auf die Verkehrsanteile im Tag- und Nachtzeitraum unterschiedlich nach „Gattung“ vorgenommen. Die Einstufung der Abschnitte ist in der Spalte „Gattung“ der Anlage 9 dargestellt. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten („v“), die Fahrbahnoberflächen (durchgehend Asphalt) sowie fallweise die sogenannten „Mehrfachreflexionen“ („D_{refl}“) in Straßenschluchten werden ebenso richtlinienkonform berücksichtigt.

Die Prognose-Verkehrsmenge auf dem Gesamtquerschnitt wurde hälftig auf die zu modellierenden Emissionsbänder (Mitte der äußeren Fahrspuren) aufgeteilt. Deren jeweilige Distanz zur Straßenmittellinie ist in der Spalte „dSQ“ der Anlage 9 abgetragen.

Ferner ist der Schwerverkehrsanteil (Fahrzeuge > 2,8 t zul. Gesamtgewicht) berücksichtigt, der sich in den einzelnen Szenarien nicht unterscheidet abschnittsweise festgelegt wurde. Er ist für den Tagzeitraum in der Spalte „p_T“ der Anlage 9 abgetragen und schwankt zwischen 4 und 14 %. Für den Nachtzeitraum wird ein pauschaler Lkw-Anteil auf allen Abschnitten von 8% berücksichtigt. Der so bestimmte Schwerverkehrsanteil ist abschnittsweise in allen Varianten und Untervarianten für die Nacht gleich.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

Die für den Tagzeitraum vorliegenden Schwerverkehrsanteile für Fahrzeuge $>3,5$ t wurden pauschal um 40% erhöht, um die leichten Lkw $>2,8$ t richtliniengemäß nach RLS-90 zu berücksichtigen.

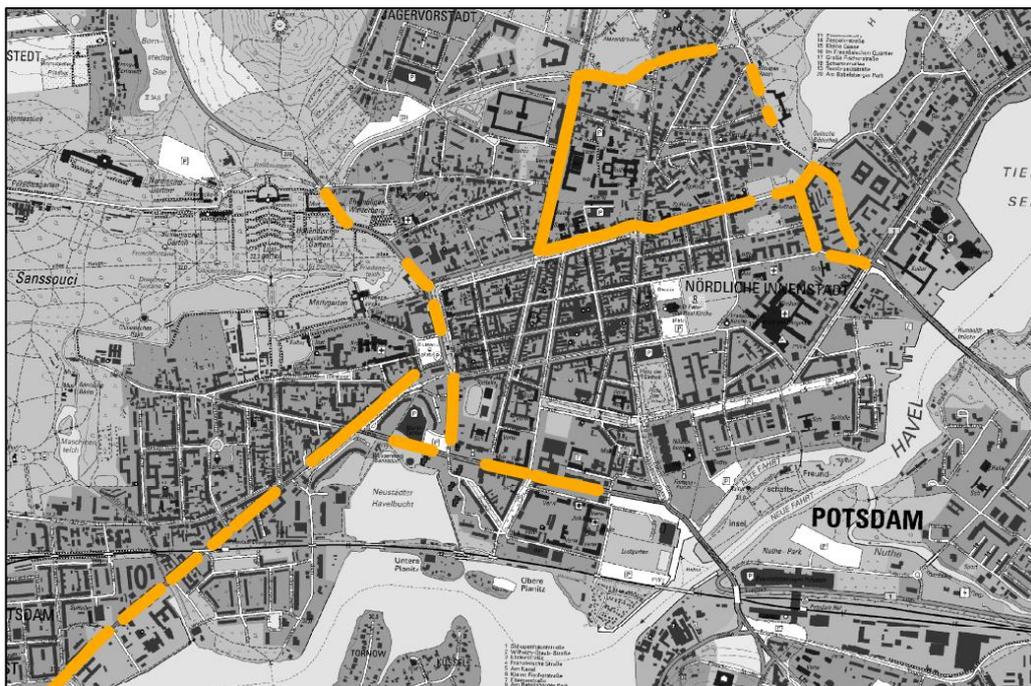
Die unterschiedliche Emission in den Varianten ist im Modell somit ausschließlich durch unterschiedliche Prognose-Verkehrsmengen begründet. Alle anderen Randbedingungen sind in den Varianten gleich.

6.1.2 Luftschadstoffe

Als Modellgrundlage stand das für die Fortsetzung der Luftreinhalteplanung verwendete IM-MIS^{Luft}-Modell zur Verfügung. Hieraus wurden alle wesentlichen Parameter, wie etwa auch Verkehrssituationen und Bebauungssituation (Abstand und Höhe der Gebäude, Durchlässigkeit), übernommen. Die geänderten Parameter werden in den folgenden Kapiteln aufgeschlüsselt.

Die in Abbildung 21 dargestellten Straßenabschnitte beinhalten die nach Absprache mit dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV), Herrn Friedrich, ergänzten Schoppenhauerstraße, Breite Straße und Zeppelinstraße.

Abbildung 21: Zu betrachtende Straßenabschnitte für die Luftschadstoffberechnungen (orange)



Verkehr

Die verkehrlichen Eingangsdaten für die Luftschadstoffberechnung wurden aus den für die Lärmberechnungen abgestimmten Verkehrsdaten abgeleitet. Entsprechend dem Emissionsmodell IMMIS^{em}, das das HBEFA 3.2 umsetzt, wird als Parameter die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) berücksichtigt. Eine Verteilung der Verkehre auf Tag- und Nachtzeitraum findet nicht statt.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

Die Schwerverkehrsanteil wurde für Fahrzeuge > 3,5 t zul. Gesamtgewicht zur Verfügung gestellt und als solcher in den Berechnungen berücksichtigt. Dabei wurde der im Modell der Luftreinhalteplanung angegebene Bus-Anteil vom Schwerverkehrsanteil der Lkw abgezogen. Es wurden dabei die Bus-Anteile pauschal betrachtet, es fand keine Umrechnung in die absoluten Anzahlen von Busbewegungen statt.

Im „Best Case“-Szenario wurden dieselben Bus-Anteile verwendet wie im Worst Case-Szenario. Da nach Aussagen der Stadtverwaltung die Tendenz für den Bus-Anteil in der Innenstadt eher abnehmend ist, liegt dieser Ansatz auf der „sicheren Seite“.

Die Anteile an leichten Nutzfahrzeugen wurden in der Luftreinhalteplanung nach Abstimmung mit dem LUGV pauschal mit 5 %, die von Motorrädern mit 0,5 % entsprechend den Eingangsdaten aus der Luftreinhalteplanung angesetzt. Nachträglich wurde auch ein Ansatz mit 10 % leichten Nutzfahrzeugen für den höchstbelasteten Streckenabschnitt geprüft.

Verkehrsqualität

Die Verkehrsqualität, im HBEFA und im Programm IMMIS^{em} definiert über die sogenannten „Level-Of-Service“ „frei“, „dicht“, „gesättigt“ und „Stop&Go“ liegt für alle Abschnitte aus der Luftreinhalteplanung vor.

Da das genutzte Kapazitätsmodell oder eine detaillierte Prognose der Verkehrsqualität bzw. ein Tagesgang nicht zur Verfügung gestellt werden konnten, findet eine Abschätzung anhand der vorgegebenen Ansätze statt.

Für alle zweispurigen Straßen (ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung), auf denen sich in den Prognosen ein DTV von unter 19.500 Fahrzeugen pro Tag einstellt, werden die Ansätze nicht verändert. In der Auswertung der angesetzten Level-Of-Service zeigt sich, dass bis etwa zu dieser Verkehrsmenge von einem zu vernachlässigenden Anteil an „gesättigtem“ und „Stop&Go“-Verkehr ausgegangen wird. Ebenso werden die Ansätze für die Straßen, auf denen der Verkehr um weniger als rund 10 % zunimmt, nicht angepasst.

Wesentliche Verkehrsveränderungen ergeben sich in der Russischen Kolonie, der Alleestraße, Am Neuen Garten sowie der Kurfürstenstraße östlich der Hans-Thoma-Straße. Hier nehmen die Verkehre um rund 20-25 % im „Worst Case“-Szenario und rund 15-20 % im Szenario „Best Case“ zu. In allen Straßen ist bereits ein hoher Anteil an „gesättigtem“ Verkehr (rund 30-48 %) sowie ein Anteil an Stop&Go (rund 3-11 %) zu verzeichnen.

Für die Kurfürstenstraße wurde eine Verdoppelung des Anteils „Stop&Go“ (7,0 % statt 3,5 %) zulasten des „freien“ (-1,5 Prozentpunkte auf 3,4 %) und „dichten“ Verkehrs (-2,0 Prozentpunkte auf 41,6 %) angesetzt.

Für die Russische Kolonie, die Alleestraße sowie Am Neuen Garten wurde ein Anstieg des „gesättigten“ Verkehrs zulasten des „dichten“ Verkehrs um 10 Prozentpunkte geprüft.

Die auf Wunsch des Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zusätzlich betrachteten Straßenabschnitte (Schopenhauerstraße, Breite Straße, Zeppelinstraße) wurden

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

kurzfristig hinzugefügt. Hier wurden die Level-Of-Service nicht angepasst. Aufgrund der größtenteils geringen Verkehrsmengen bezogen auf die zur Verfügung stehenden Fahrstreifen wurden die Ansätze aus der Luftreinhalteplanung beibehalten. Einzig auf der Zeppelinstraße zwischen Breite Straße (B2) und Geschwister-Scholl-Straße ist in den Prognosen eine Verkehrsmenge von über 38.000 Fahrzeugen pro Tag im Vergleich zu rund 34.000 Fahrzeugen pro Tag in den Eingangsdaten der Luftreinhalteplanung zu verzeichnen. Hier wird für den Verkehr jedoch in der Analyse ein deutlich besserer Fluss angenommen als auf dem nördlich angrenzenden Abschnitt mit wesentlich geringeren Verkehren. Der Ansatz wird daher nicht verändert.

Meteorologie und Hintergrundbelastung

Die Meteorologie wurde entsprechend der Luftreinhalteplanung umgesetzt. Hierbei wurde auf die dort genutzten Koppelungsfaktoren für die CPB-Berechnungen zurückgegriffen. Eine erneute Ausbreitungsberechnung zur Bestimmung der Straßenhintergrundbelastung aus dem umgebenden Straßennetz und Industrie- und Kleinf Feuerungsanlagen fand nicht statt.

In Abstimmung mit dem LUGV wird für die regionale Vorbelastung durch PM10 eine Reduzierung von $1,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ angesetzt und entsprechend berücksichtigt. Der Hintergrund für NOx wird als unverändert angenommen.

Als Hintergrund für O₃ wurden Daten vom Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz übermittelt, bei denen im Plangebiet eine Hintergrundbelastung von $50,85 \mu\text{g}/\text{m}^3$ anzusetzen ist. In den Daten aus der Luftreinhalteplanung ist diese mit $51 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bereits berücksichtigt.

6.2 Immissionsbetrachtung Lärm

6.2.1 Berechnungsgrundlagen

Das Plangebiet und seine für die schalltechnischen Berechnungen maßgebliche Nachbarschaft wurden in einem 3-dimensionalen Geländemodell digital erfasst (siehe Anlagen-CD\Kapitel 8 – Immissionsbetrachtungen\Anlage 1).

Für die Berechnungen wurden die vorhandenen Gebäude, Schallquellen sowie sonstige Elemente für Abschirmung und Reflexion in Lage und Höhe aufgenommen.

Sämtliche Lärmberechnungen erfolgten mit dem Programm IMMI, Version 2014 [390] der Firma WÖLFEL Meßsysteme · Software GmbH + Co. KG in einer Rasterlärmberechnung mit einer Rasterbreite von 10 Metern in einer repräsentativen Höhe von 4 Metern über Oberkante Gelände.

Die Berechnungen der Beurteilungspegel für die Straßenverkehrswege erfolgten nach der 16. BImSchV bzw. nach dem Teilstückverfahren der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990“ - RLS-90.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

6.2.2 Beurteilungsgrundlagen

Die Beurteilung der Geräuscheinwirkungen im Geltungsbereich des Plangebietes durch den Straßenverkehr erfolgt auf Grundlage der DIN 18005, Teil 1 „Schallschutz im Städtebau“ in Anlehnung an die „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV).

Im Sinne einer lärmoptimierten Planung sollten die in Tabelle 4 dargestellten Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005, Teil 1 eingehalten werden.

Tabelle 4: Orientierungswerte nach DIN 18005 (Auszug)

Nutzung	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)
Reine Wohngebiete	50 dB(A)	40 dB(A)
Allgemeine Wohngebiete	55 dB(A)	45 dB(A)
Dorf- und Mischgebiete	60 dB(A)	50 dB(A)
Kerngebiete	65 dB(A)	55 dB(A)

Idealerweise ist die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 anzustreben. Aus Sicht des Schallschutzes handelt es sich hierbei um gewünschte Zielwerte, jedoch nicht um Grenzwerte. Der Belang des Schallschutzes ist bei der Abwägung als ein wichtiger Planungsgrundsatz neben anderen Belangen zu verstehen. Dies bedeutet, dass die Orientierungswerte lediglich als Anhalt dienen und dass von ihnen sowohl nach oben als auch nach unten abgewichen werden kann. Nach geltender Rechtsauffassung werden in der Regel die Grenzwerte der 16. BImSchV als Obergrenze dieses Ermessensspielraums herangezogen. In Tabelle 5 sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV aufgeführt.

Tabelle 5: Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV (Auszug)

Nutzung	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)
Reine und allgemeine Wohngebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiete	69 dB(A)	59 dB(A)

Oberhalb der Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ist nach geltender Rechtsauffassung¹⁶ der gesundheitsgefährdende Bereich erreicht und damit in der Regel die Grenze für planerisches Wollen und Abwägen. Beim Erreichen oder Überschreiten der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung sollte Wohnbebauung im Bestand somit nicht planungsrechtlich abgesichert und neue nicht entwickelt werden.

¹⁶ BVerwG, Urteil vom 23.02.2005 – 4 A 5.04; BVerwG, Urteil vom 28.10.1998 – 11 A 3.98 – BVerwGE 107, 350 <357>

Kramnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

Für die Berücksichtigung des Verkehrslärms sollte der Tagpegel der jeweiligen Gebietskategorie der 16. BImSchV eingehalten werden.

In begründeten städtebaulichen Ausnahmefällen ist für den Verkehrslärm eine Überschreitung bis maximal 65 dB(A) möglich. Grundlage für die Herleitung des Wertes von 65 dB(A) ist eine Studie des Umweltbundesamtes, nach der davon ausgegangen werden kann, dass Lärmbelastungen durch Straßenverkehr oberhalb von 65 dB(A) (Mittelungspegel, tags) mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken¹⁷.

In den Fällen, in denen der Verkehrslärm-Tagpegel 65 dB(A) erreicht oder überschreitet und Außenbereiche vorgesehen sind, ist durch den Einsatz von baulichen Schallschutzmaßnahmen (z.B. verglaste Vorbauten in Form von Loggien, Wintergärten) sicherzustellen, dass ein verträglicher Pegel im Außenbereich erreicht wird.

6.2.3 Berechnungsergebnisse der Schallimmissionspläne

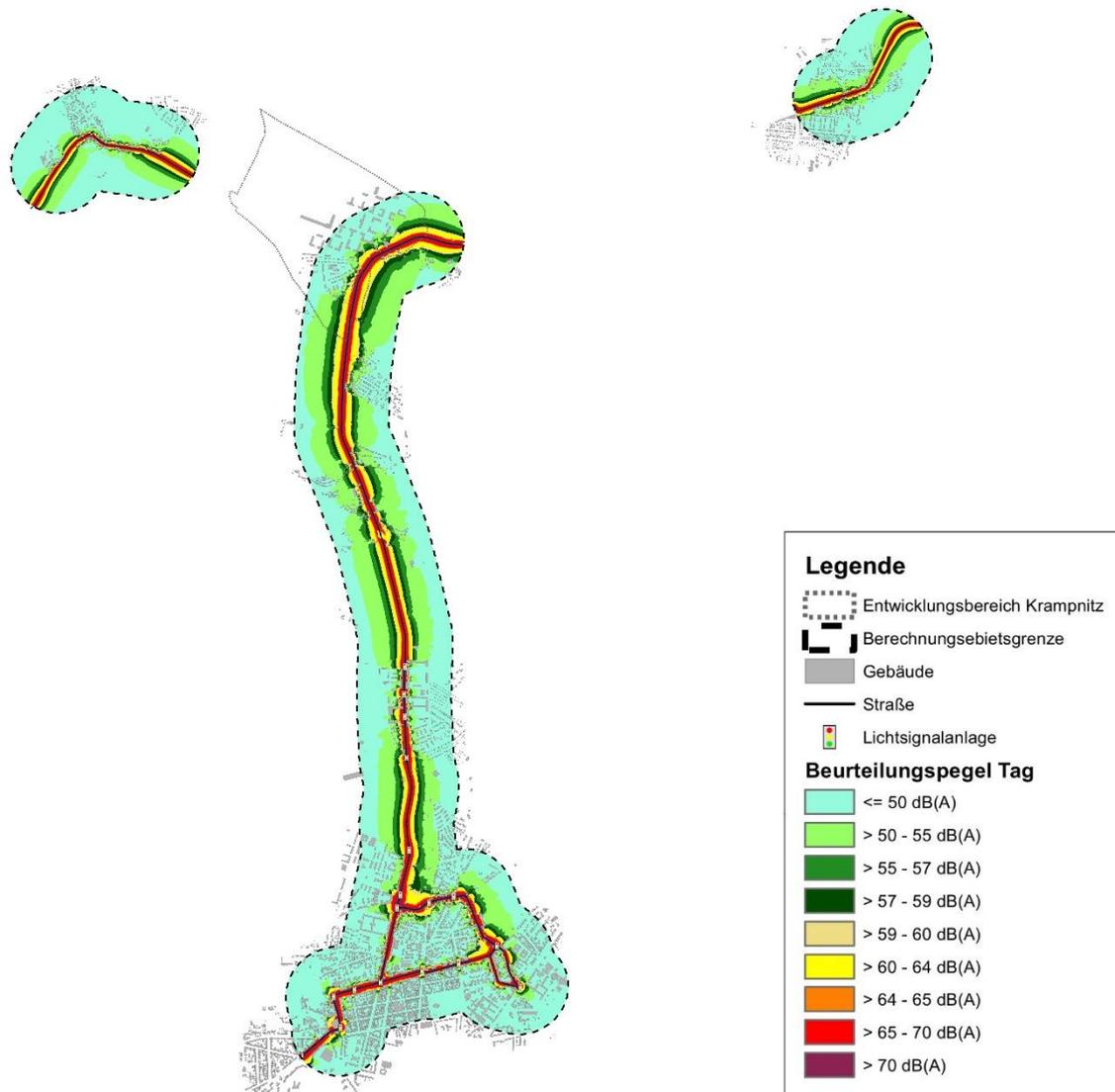
Die Ergebnisse der Rasterlärmrechnung sind in den Schallimmissionsplänen der Anlagen 1a/b bis 4a/4b (unter Anlagen-CD\Kapitel 6 – Immissionsbetrachtungen) jeweils getrennt für die vier Szenarien und den Tagzeitraum bzw. die Nacht dargestellt. Die dort vorhandenen Anlagen 1a/b und 2a/b stellen die Ergebnisse der Berechnungen für den Nullfall (ohne den vorhabenbedingten Mehrverkehr) in Kombination mit den beiden Mobilitätsszenarien dar. Die Anlagen 3a/b und 4a/b zeigen analog die Berechnungsergebnisse für den Planfall (mit Berücksichtigung des vorhabenbedingten Mehrverkehrs).

Die Farbgebung ist auf die Orientierungswerte der DIN 18005 bzw. der 16.BImSchV abgestimmt. **Grüne** Farben zeigen die Einhaltung von Richt- bzw. Grenzwerten. Im Bereich **Gelb** eingefärbter Rasterpunkte werden zumindest noch Mischgebietswerte eingehalten. **Rote** Farben weisen auf eine Überschreitung der Grenzwerte für Wohn- und Mischgebiete hin.

¹⁷ Babisch, Dr. Wolfgang, "Transportation Noise and Cardiovascular Risk, Review and Synthesis of Epidemiological Studies, Dose-effect Curve and Risk Estimation", UBA 2006

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

Abbildung 22: Prognose Planfall – „Best Case“-Szenario



Die Grenze von 65 dB(A) tags, bei deren Erreichen Außenwohnbereiche nicht mehr ungeschützt angelegt werden sollten, ist orange markiert. **Violette** Farben markieren schließlich ein mögliches Überschreiten der sogenannten „Gesundheitsgefährdungsschwelle“ von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts.

Nachts werden die Grenz- und Orientierungswerte deutlicher überschritten als am Tag.

Den „ungünstigsten Fall“ stellt somit die Anlage 3b (unter Anlagen-CD\Kapitel 6 – Immissionsbetrachtungen) dar. Sie zeigt die Immission „Worst Case“ im „Planfall“ nachts. In diesem Lastfall werden am häufigsten gesundheitsgefährdende Pegelbereiche an der benachbarten Wohnbebauung ermittelt.

So sind beispielsweise Gebäude an der Bundesstraße B 2 im Bereich der Nauener Vorstadt oder weiter südlich an der Jägerallee, Hegelallee und Kurfürstenstraße von nächtlichen, gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln betroffen. Besonders betroffen sind hier Gebäude im Einwirkbereich von Ampelzusclagen. Diese hohen Lärmbelastungen sind allerdings weder maßgeblich auf das Vorhaben zurückzuführen noch könnten sie durch die Umsetzung eines nachhaltigen

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

Mobilitätskonzeptes vermieden werden (vgl. Anlagen-CD\Kapitel 6 – Immissionsbetrachtungen\Anlage 1b bzw. 2b).

Kritische Straßenabschnitte sind solche, für die bereits im Rahmen der bestehenden Lärmaktionsplanung Handlungsbedarf bestanden hat bzw. besteht.

Die Überschreitung der Grenz- und Orientierungswerte für Wohngebiete unterhalb der Gesundheitsgefährdungsschwelle wird nahezu an allen lärmzugewandten Fassaden von straßenbegleitenden Gebäuden an den untersuchten Verkehrswegen berechnet. Grund hierfür ist die teilweise dicht herangerückte Straßenrandbebauung.

Die nächtlichen Emissionspegel der berechneten Straßen differieren etwa zwischen 52 und 61 dB(A) (vgl. „L_{m,E}“, Anlage 9). Der Wert L_{m,E} beschreibt den Schalleintrag in 25 Metern Entfernung von der Emissionsachse. Auch ohne Berücksichtigung von lokalen Ampelzuschlägen und Mehrfachreflexionen lässt sich hieraus bereits eine Immission abschätzen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete im Nachtzeitraum (49 dB(A)) werden selbst im günstigsten Fall bei freier Schallausbreitung und einem L_{m,E} von 52 dB(A) in noch ca. 50 Meter Entfernung von der Straße erreicht. Ein Abstand von 50 Metern wird von der teilweise vorhandenen Straßenrandbebauung vielfach unterschritten. Die um 4 dB(A) niedrigeren Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) nachts werden bei freier Schallausbreitung somit auch in mindestens ca. 100 Metern Entfernung von der Straße noch überschritten.

Eine großflächige Verbesserung bzw. Verschlechterung dieser bestehenden Situation ist im Zuge der untersuchten Varianten nicht zu erwarten. Das Potential des „Best Case“-Szenarios liegt bei -0,1 bis -0,7 dB(A). Die gegenläufige Pegelsteigerung durch den Mehrverkehr liegt ebenfalls unter 1 dB(A). Selbst wenn Straßenabschnitte maximaler Pegelminderung oder Pegelsteigerung von gerundet +/- 1 dB(A) aufträten, würde sich der Bereich einer Grenzwertüberschreitung nur um ca. 3 - 4 Meter verschieben.

Die Frage der Relevanz von möglichen Verbesserungen oder drohenden Verschlechterungen im Bereich +/- 1dB(A) ist somit zu beantworten. Zu berücksichtigen sind hierbei Fragen der Wahrnehmbarkeit und der Prognoseungenauigkeiten. Nicht zuletzt muss berücksichtigt werden, dass geringe Pegelschwankungen im Bereich unterhalb des Bereichs der Gesundheitsgefährdungsschwelle der Abwägung unterliegen. Der Abwägungsspielraum endet jedoch mit Erreichen dieser Schwelle.

6.2.4 Verfahrensimmanente Toleranzen

Da im Nahbereich der Straßen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bereits ohne planbedingten Mehrverkehr erreicht wird, sollten auch geringfügige Pegelsteigerungen oberhalb von 70/60 dB(A) tags/nachts vermieden werden.

Die planbedingte Verkehrslärmveränderung ist in den Differenzpegelplänen (unter Anlagen-CD\Kapitel 6 – Immissionsbetrachtungen\Anlagen 5 a/b bis 6 a/b) sichtbar. Hierbei werden Abstufungen von 0,5 dB(A) gewählt. In den Differenzpegelplänen werden Pegeldifferenzen zwischen Minus 0,5 dB(A) und Plus 0,5 dB(A) nicht dargestellt. Sie werden aus Sicht des Gutachters als nicht relevant eingeschätzt.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

Geringfügige Unterschiede bei der Interpretation der Berechnungsgrundlagen, geringfügig variierende Umsetzung in Softwareprodukten sowie subjektive Einflüsse durch den Gutachter können bei der Prognose von Zu- oder Abnahmen bei Beurteilungspegeln zu geringen Toleranzen führen.

Da rechnerische Pegelerhöhungen im geringfügigen Bereich mit modellbedingten oder prognostischen Toleranzen ausgestattet sind, ist es sachgerecht, eine Schwelle zu definieren ab der eine vertiefende Prüfung von möglichen Kompensationsmaßnahmen erfolgen muss. Dies gilt insbesondere dann, wenn die zu betrachtende Pegelerhöhung selbst eher gering ausfällt.

Bezogen auf die zu Grunde liegende Berechnungsrichtlinien können verfahrensimmanente Toleranzen z.B. auftreten durch...

- ... das Verfahren der verwendeten Software zur Zerlegung der Schallquellen in Teilstücke und wo mit dieser Zerlegung begonnen wird. Hierdurch sind Abweichungen von etwa 0,1-0,2 dB(A) möglich.
- ... die pauschalisierte Berücksichtigung der Absorptionseigenschaften von Fassaden, die zu Abweichungen von bis zu 0,2 dB(A) führen kann.
- ... die Rundung von Zwischenergebnissen, wodurch Abweichungen von 0,1-0,2 dB(A) auftreten können.

Zudem ist es möglich, dass die Eingangsdaten, hier z.B. die Verkehrszahlen leicht variieren. Verkehrsmengen können gerundet, Lkw-Anteile sind pauschalisiert oder abschnittsweise zusammengefasst worden. Schwankungen des Beurteilungspegels in der Größenordnung der verfahrenbedingten Abweichungen sind durch folgende Einflussfaktoren möglich:

- Bereits geringe Schwankungen des Lkw-Anteils um etwa 1-2 % verursachen Abweichungen von bis zu 0,5 dB(A).
- Veränderungen der Gesamtverkehrsmenge (Pkw und Lkw) um bis zu 5 % verursachen Änderungen des Beurteilungspegels um bis zu 0,2 dB(A).
- Die genaue Lage der äußeren Fahrstreifen und ggf. deren Veränderung durch Fahrbahnbreitenanpassungen oder Parkstreifen kann in Bezug auf den Immissionsort je nach Geschosshöhe zu Abweichungen von 0,2-0,5 dB(A) führen.
- Die Höhe der Immissionsorte kann je nach Einstufung der Gebäude als Alt- oder Neubau und den damit verbundenen unterschiedlichen Geschosshöhen variieren.

Mehrere der genannten Einflüsse können, wenn sie in gleicher [additiver] Richtung wirken, in Bezug auf den Immissionsort je nach Geschosshöhe zu Abweichungen von 0,2-0,5 dB(A) führen.

Bei einer größeren Anzahl Schallquellen (hier Straßen), die auf den Immissionsort einwirken und annähernd gleich große Pegelanteile haben, kompensieren sich die Abweichungen im Allgemeinen. Wenn aber sehr hohe Pegel durch nur eine relevante Quelle vorliegen (hier: Auswirkung einer Straße auf die Bebauung im Nahbereich), wirken sich andere Quellen nicht mehr re-

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

levant aus. Die genannten Abweichungen sind dann nur auf diese lauteste Quelle zurückzuführen. Eine Kompensation ist für diesen Fall nur noch zu erwarten, wenn sich Pegelschwankungen gegenläufig bewegen, also etwa die Abweichung durch die unterschiedliche Aufteilung der Linienschallquelle in Teilstücke positiv, die rundungsbedingten Auswirkungen negativ auswirken. Hierzu kann mathematisch jedoch keine Prognose abgegeben werden, eine verlässliche, vollständige Kompensation ist in der Praxis in der Regel nicht zu erwarten.

Ergänzend sei erwähnt, dass auch die Testaufgaben zur Überprüfung der Genauigkeit von Softwarelösungen des Bundesverkehrsministeriums teilweise Abweichungen von bis zu 0,4 dB(A) bei identischen Eingangsdaten noch als „richtiges“ Ergebnis anerkennen.

Die rechnerischen sowie prognostischen Toleranzen sind in der Praxis mit in einer Größenordnung von bis zu etwa 0,5 dB(A) zu erwarten.

Aufwändige Minderungsmaßnahmen (z.B. Veränderung der Verkehrsführungen zur Entlastung) zu ergreifen, erscheint deshalb als unangemessen und als wirtschaftlich unvertretbar, wenn die zu erwartenden Pegelerhöhungen unterhalb von 0,5 dB(A) liegen. Ein theoretisch zu leistender wissenschaftlich-technischer Aufwand zur Absicherung der Begründung minimalster Pegelschwankungen bei Verkehrslärmprognosen ist ebenso wirtschaftlich nicht tragbar.

6.2.5 Differenzpegelpläne

Aufgrund der verfahrensimmanenten Toleranzen werden Differenzen zwischen Minus 0,5 dB(A) und Plus 0,5 dB(A) nicht beurteilt, bzw. grafisch ausgewertet.

Die Differenzpegelpläne (unter Anlagen-CD\Kapitel 6 – Immissionsbetrachtungen) Anlage 5a/5b zeigen die maßnahmebedingte Pegelerhöhung auf (hier beispielhaft für das „Worst Case“-Szenario: Modal Split 50 / 50). Tag und Nacht sind gleichermaßen von Erhöhungen von bis zu max. gerundet 1 dB(A) im Nahbereich der Entwicklungsmaßnahme, d.h. im Bereich der B2 (Nedlitzer Straße/Potsdamer Chaussee) betroffen.

Die Differenzpegelpläne in Anlage 6a/6b beschreiben demgegenüber das Minderungspotential des „Best Case“-Szenarios (Modal Split 30 / 70) beispielhaft für den Prognose-Planfall. Das Minderungspotential beträgt bis zu max. gerundet 1 dB(A). Die Minderung fällt in der Nacht geringfügig höher aus als am Tage. Das Minderungspotential ist auf „freier Strecke“ im Bereich der B2 (Nedlitzer Straße) etwas höher und im Bereich der nördlichen Innenstadt etwas geringer. Dort fällt die erwartete Pegelminderung mit weniger als 0,5 dB(A) unter die gewählte Darstellungsschwelle.

Ohne die Maßnahmen zur Umsetzung des „Best Case“-Szenarios könnte der vorhabenbezogene Mehrverkehr somit in Einzelfällen zu Pegelsteigerungen von etwas über 0,5 dB(A) führen. Dies betrifft auch Bereiche, in denen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bereits überschritten ist. Ein Beispiel wäre die Straßenrandbebauung entlang der Straße Am Wiesenrand (B2) im Einmündungsbereich der Straße „Am Lehnitzsee“ in Neu Fahrland.

Als Zwischenfazit zeigt sich, dass sich sowohl die Auswirkungen des Mehrverkehrs, als auch die mögliche Pegelminderung durch Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität eher im Bereich der

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

Bundesstraße B 2 außerorts auswirken und im Bereich der Innenstadt an der Grenze zur Prognoseunschärfe liegen.

Die errechneten Veränderungen befinden sich somit überwiegend im Bereich der verfahrensimmanenten Toleranzen von bis zu +/- 0,5 dB(A).

Die Differenzpegelpläne in Anlage 7a/7b zeigen die Differenz zwischen der Pegelsteigerung durch vorhabenbedingten Mehrverkehr und der Pegelminderung durch das Mobilitätskonzept am Beispiel. Als Beispiel ist die Differenz der Lastfälle „Worst Case“-Nullfall minus „Best Case“-Planfall dargestellt. Die Differenzen liegen sowohl tags als auch nachts im Bereich der Prognoseunschärfe und werden daher nicht dargestellt.

Rein rechnerisch streuen die berechneten Pegeldifferenzen hier etwa zwischen einer Pegelzunahme von 0,2 dB(A) und einer Pegelminderung von -0,4 dB(A).

Pegelschwankungen im Bereich unterhalb der von der Rechtsprechung definierten Gesundheitsgefährdungsschwelle unterliegen zwar der planerischen Abwägung. Der Abwägungsspielraum endet jedoch mit Erreichen dieser kritischen Schwelle. Somit sind auch die vorliegenden, geringfügigen Pegelschwankungen zu beurteilen, soweit sie relevant sind. Aufgrund von verfahrensimmanenten Toleranzen (Prognoseungenauigkeiten) wird eine Pegeldifferenz zwischen Minus 0,5 dB(A) und Plus 0,5 dB(A) aus Sicht des Gutachters als nicht relevant eingeschätzt.

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.

6.3 Luftschadstoffe

6.3.1 Berechnungsgrundlage

Sämtliche Luftschadstoffberechnungen erfolgten mit dem Programm IMMIS^{em/luft}, Version 6.001 der Firma IVU Umwelt GmbH.

6.3.2 Emissionsberechnung

Die Emissionen aus dem Straßenverkehr werden größtenteils durch die Kfz-Motoren hervorgerufen. Hierzu werden in dem Programm IMMIS^{em} die Emissionsfaktoren aus dem „Handbuch für Emissionsfaktoren“ (HBEFA) vom UBA/BUWAL (UBA - Umweltbundesamt Deutschland / BUWAL - Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft Schweiz) zur Berechnung der Emissionen benutzt. Dieses ist in Deutschland der Standard bei der Ermittlung von Kfz-bedingten Luftschadstoffemissionen.

Hierzu werden die einzelnen Straßenabschnitte einem Gebiet (Ländlich oder Agglomeration) sowie einem Straßentyp mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit zugewiesen. Bei der Verkehrszusammensetzung wird unter anderem unterschieden zwischen Pkw, leichten (< 3,5 t) und schweren Lkw, Reise- und Linienbussen.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

Nach heutiger Erkenntnis geht man zudem davon aus, dass ein großer Anteil der verkehrsbedingten PM₁₀-Emissionen nicht aus dem Auspuff der Fahrzeuge stammt, sondern von Aufwirbelungen auf der Straßenoberfläche liegender Partikel und vom Reifen- und Bremsabrieb herrührt. In IMMIS^{em} sind deshalb Verfahren zur Bestimmung des zusätzlichen Beitrags von PM₁₀-Emissionen integriert. Hier wurde ein Verfahren nach Düring gewählt, welches 2011 für das HBEFA 3.1 veröffentlicht wurde¹⁸.

Im HBEFA ist für die Bezugsjahre 1995-2030 eine Zusammensetzung der Fahrzeugflotte, getrennt u.a. nach Pkw, leichten und schweren Nutzfahrzeugen, hinsichtlich der Anteile an Schadstoffklassen hinterlegt.

Als Bezugsjahr für die Fahrzeugflotte wird in der Prognose das Jahr 2020 gewählt. Da die Entwicklung Krampnitz erst in den kommenden Jahren umgesetzt wird, ist bis dahin mit einer Verbesserung der Luftschadstoffemissionen der Fahrzeuge gegenüber der heutigen Situation zu rechnen. Zur sicheren Seite wurde jedoch auf eine weitere Prognose (etwa Bezugsjahr 2025) verzichtet, um eine eventuelle Überschätzung der Verbesserungen in der Fahrzeugflotte (etwa zu hoher Anteil Euro-6-Fahrzeugen) auszuschließen.

6.3.3 Immissionsberechnung

Die Berechnungen der Luftschadstoffausbreitungen erfolgt mit dem Programm IMMIS^{luft} der IVU Umwelt GmbH. Die Ausbreitungsberechnung des Screeningmodells erfolgt nach dem Box- bzw. dem Canyon-Plume-Box-Modell (CPB) für Straßen mit und ohne dichte Straßenrandbebauung.

In einem vorgelagerten Schritt werden in der Regel die straßenspezifischen Vorbelastungen durch das Straßennetz mit Hilfe des Moduls IMMIS^{net} durchgeführt. IMMIS^{net} ist ein immissionsklimatologisches Ausbreitungsmodell zur Berechnung der flächenhaften Luftschadstoffbelastung unter der Annahme einer Gaußschen Normalverteilung. Als straßenspezifische Vorbelastung wurden hier die Ansätze aus der Luftreinhalteplanung abzüglich einer Reduzierung für PM₁₀ im Prognosehorizont berücksichtigt.

Meteorologische Einflussgrößen auf dem Ausbreitungsweg sind im Wesentlichen die Windstärke und Windrichtung. Diese werden in den Koppelungsdateien des CPB-Modells berücksichtigt.

Für die NO₂-Berechnung wurde in Abstimmung mit dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Herrn Friedrich, ein Photochemiemodell mit den folgenden, bereits in anderen Gutachten verwendeten Parametern eingesetzt:

- Photolysefrequenz $J = 0,0045 \text{ s}^{-1}$
- Reaktionsgeschwindigkeit $k = 0,0003 \text{ (pps*s)}^{-1}$
- Mischungszeit $\tau = 64 \text{ s}$

¹⁸ IMMIS-Parameterdatei: pm10awar_duer2011v3.awar

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

6.4 Beurteilungsgrundlagen

Die Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen durch den Straßenverkehr erfolgt auf Grundlage der 39. BImSchV. Die 39. BImSchV hat die Grenzwerte der EU-Richtlinien zur Luftqualität in deutsches Recht umgesetzt.

In Tabelle 6 sind die Beurteilungswerte für die hier betrachteten Luftschadstoffe PM10 und NO₂ aufgeführt.

Tabelle 6: Beurteilung nach 39. BImSchV für den Schutz der menschlichen Gesundheit (Auszug)

Schadstoff	Beurteilungsmaßstab	Wert
NO ₂	Jahresmittel	40 µg/m ³
	Kurzzeit (Stundenmittel) höchstens 18 Überschreitungen im Jahr	200 µg/m ³
PM10	Jahresmittel	40 µg/m ³
	Kurzzeit (Tagesmittel) höchstens 35 Überschreitungen im Jahr	50 µg/m ³
PM2,5	Jahresmittel	25 µg/m ³

Als relevante Schadstoffkomponenten bezüglich verkehrsbedingter Luftschadstoffe, von denen in besonders belasteten Gebieten Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten sind, haben sich in den letzten Jahren NO₂ und PM10 herausgestellt.

Hierbei ist anzumerken, dass feine Teilchen von weniger als 2,5 µm Durchmesser und ultrafeine Teilchen kleiner als 0,1 µm Durchmesser den gesundheitlich relevanten Teil des Feinstaubes ausmachen. Für die Partikel PM2,5 lagen aus der Luftreinhalteplanung keine Hintergrundbelastungen vor, in der Ergebnisdarstellung wird jedoch die Zusatzbelastung in den Straßenräumen aufgezeigt.

Die übrigen Schadstoffkomponenten sind bezüglich verkehrsbedingter Luftschadstoffe und der hierzu festgesetzten Grenzwerte als vernachlässigbar anzusehen und werden somit in dieser Untersuchung nicht weiter gesondert erwähnt.

6.5 Berechnungsergebnisse und Beurteilung

Die Berechnungsergebnisse für die Jahresmittelwerte sind in den Anlagen 10 (NO₂) und 11 (PM10) dargestellt. In den Anlagen 12 sind zudem die erwarteten Überschreitungshäufigkeiten des Grenzwertes für das Tagesmittel aufgezeigt.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

Abbildung 23: Prognose Planfall – „Best Case“ Luftschadstoffimmissionen Jahresmittelwert NO₂



In den Anlagen 13 (NO₂) und 14 (PM₁₀) sind die Differenzen zwischen Nullfall und Planfall für den „Best Case“ sowie den „Worst Case“ aufgeführt.

Insgesamt ergeben sich in allen betrachteten Varianten für die Luftschadstoffe PM₁₀ und NO₂ Jahresmittelwerte, die deutlich unter dem Grenzwert von 40 µg/m³ liegen.

Die höchsten Immissionen werden in der Breite Straße ermittelt. Diese liegen im Planfall „Worst Case“ bei rund 34 µg/m³ für NO₂ und 28 µg/m³ für PM₁₀. Die Zunahme durch die Entwicklung Krampnitz im betrachteten Planfall beträgt für diesen Abschnitt rund 0,1 µg/m³ für NO₂ und deutlich unter 0,1 µg/m³ für PM₁₀.

Im „Best Case“ liegen die Jahresmittelwerte bei knapp über 32 µg/m³ für NO₂ und unter 28 µg/m³ für PM₁₀. Die Zunahme durch die Entwicklung Krampnitz im betrachteten Planfall beträgt deutlich unter 0,1 µg/m³.

Die höchsten Immissionszunahmen im „Worst Case“ zwischen Nullfall und Planfall ergeben sich in der Schoppenhauerstraße südlich Charlottenstraße mit weniger als 0,5 µg/m³ für NO₂ und 0,2 µg/m³ für PM₁₀ bei jedoch geringen Jahresmittelwerten (jeweils rund 21 µg/m³). Auch in der Hans-Thoma-Straße, der Kurfürstenstraße sowie in Teilbereichen der Breiten Straße und der Zeppelinstraße werden Zunahmen von rund 0,2-0,3 µg/m³ für NO₂ und etwas über 0,1 µg/m³ für PM₁₀ ermittelt.

Im „Best Case“ werden die höchsten Immissionszunahmen in der Behlerstraße sowie in der Gutenbergstraße sowie in der Jägerallee ermittelt. Hier liegt die Zunahme für NO₂ bei 0,2-

Kramnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

0,3 µg/m³, für PM₁₀ bei etwa 0,1 µg/m³. In Teilbereichen der Jägerallee, der Schoppenhauerstraße, der Hans-Thoma-Straße sowie der Zeppelinstraße und Am Neuen Garten kommt es ebenfalls zu geringen Zunahmen, die nochmals unter diesen Werten liegen.

Für einige Straßenabschnitte werden im „Best Case“ auch geringe Rückgänge der Immissionen ermittelt.

Die höchste Anzahl von Überschreitungen des Tagesmittelwertes PM₁₀ wird im Szenario „Worst Case“ mit 29 Tagen in der Breite Straße erwartet. Im „Best Case“ werden höchstens 27 Tage ermittelt.

Für PM_{2,5} werden Zusatzbelastungen von bis zu 5 µg/m³ erwartet (Breite Straße), größtenteils liegt diese jedoch unter 3 µg/m³ (bis auf Behlerstraße und Zeppelinstraße).

In Abhängigkeit von der Hintergrundbelastung kann der Immissionsgrenzwert von 25 µg/m³ für den Jahresmittelwert PM_{2,5} erreicht werden. Für die Jahre 2010-2012 führt das Umweltbundesamt für die Hintergrund-Messstation Potsdam-Zentrum einen Jahresmittelwert von 14-19 µg/m³ an.

Insgesamt ist durch die prognostizierten Mehrverkehre (Planfall) gegenüber der Verkehrssituation ohne die Entwicklung (Nullfall) keine wesentliche Zunahme der Luftschadstoffimmissionen zu erwarten. Grundsätzlich werden die Grenzwerte deutlich eingehalten.

Die Einhaltung der Grenzwerte wird in der Prognose erreicht, obwohl mit dem Bezugsjahr 2020 eine Fahrzeugflotte gewählt wurde, für die im HBEFA höhere Fahrzeugemissionen prognostiziert werden als für das Vergleichsjahr 2025.

Bei Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität nehmen die Immissionsbelastungen in allen betrachteten Abschnitten deutlich ab. Auch bei Umsetzung der Entwicklung Kramnitz sind die Immissionen im „Best Case“-Planfall geringer als im „Worst Case“-Nullfall ohne die Entwicklung Kramnitz.

Bei einem gegenüber der Luftreinhalteplanung gesteigerten Anteil leichter Nutzfahrzeuge von 10 statt 5 % ergeben sich exemplarisch in der „Breiten Straße“ geringfügig höhere Jahresmittelwerte für PM₁₀ (+ 0,1 µg/m³) und NO₂ (+ 0,4 µg/m³). Die Zunahmen sind jedoch über alle Varianten gleich und führen nicht zu einer Überschreitung der Grenzwerte.

6.6 Fazit Lärm- und Luftschadstoffimmissionen

Vorhabenbedingte Verschlechterungen der Verkehrslärmsituation an lokal teilweise bereits kritisch belasteten Straßenabschnitten im Nahbereich von Kramnitz könnten unter den getroffenen Annahmen vermieden werden. Zu diesem Zweck sollte die Entwicklung des Bereichs Kramnitz durch die Umsetzung des Konzeptes zur Förderung der nachhaltigen Mobilität begleitet werden.

Eine grundlegende Veränderung der insgesamt kritischen Verkehrslärmsituation im Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam ist allerdings durch die vorliegend geprüften Maßnahmen voraussichtlich nicht zu erwarten. Hierfür sollten, unabhängig vom Bauvorhaben Kramnitz, weiterführende technische und organisatorische Maßnahmen geprüft werden.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

Für die Luftschadstoffe PM₁₀ und NO₂ ergeben sich in den betrachteten Straßenabschnitten unter Berücksichtigung des Bezugsjahrs 2020 für die Fahrzeugflotte keine Überschreitungen bei Jahresmittelwerten und Überschreitungshäufigkeiten der Tagesmittelwerte. Hinsichtlich PM_{2,5} könnte der Immissionsgrenzwert in Abhängigkeit von der Hintergrundbelastung jedoch erreicht werden. Eine Überschreitung ist aber nicht wahrscheinlich.

Insgesamt ist durch die prognostizierten Mehrverkehre durch die Entwicklung des ehemaligen Kasernenareals Krampnitz keine wesentliche Zunahme der Luftschadstoffimmissionen zu erwarten.

Bei Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität nehmen die Luftschadstoffbelastungen in allen betrachteten Abschnitten deutlich ab. So sind die Immissionen im „Best Case“-Planfall selbst bei Umsetzung der Entwicklung Krampnitz geringer als im „Worst Case“ Nullfall ohne die Entwicklung von Krampnitz.

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1:	Städtebauliches Entwicklungskonzept	9
Abbildung 2:	Untersuchungsraum für die Verkehrs- und Immissionsauswirkungen	10
Abbildung 3:	Potsdamer Nordraum – Entwicklung der Einwohner und Arbeitsplätze	11
Abbildung 4:	Straßennetz des Untersuchungsraums	12
Abbildung 5:	Geschwindigkeitsbeschränkung in der Potsdamer Innenstadt	13
Abbildung 6:	Verkehrsbelastungen im Untersuchungsraum sowie Ausgestaltung der Knotenpunkte	14
Abbildung 7:	ÖPNV-Haltestellen – Bereich Krampnitz	15
Abbildung 8:	ÖPNV – Innenbereich Potsdam	16
Abbildung 9:	P+R-Konzept Potsdam (Entwurf)	19
Abbildung 10:	Fuß- und Radwegenetz im Entwicklungsbereich Krampnitz	20
Abbildung 11:	Verkehrsprognose 2025 („Worst Case“ Nullfall)	25
Abbildung 12:	Belastungsdifferenz zwischen 2010 und dem „Worst Case“ Nullfall (2025)	26
Abbildung 13:	Verkehrsprognose 2025 („Best Case“ Nullfall)	28
Abbildung 14:	Belastungsdifferenz zwischen 2010 und dem Szenario „Best Case“ Nullfall (2025)	29
Abbildung 15:	Entwicklungsbereich Krampnitz mit Richtungsverteilung des Neuverkehrs („Worst Case“ Planfall, Tagesverkehr)	32
Abbildung 16:	Verteilung des Neuverkehrs in der Potsdamer Kernstadt („Worst Case“ Planfall, Tagesverkehr)	33
Abbildung 17:	Verteilung des Neuverkehrs in der Potsdamer Kernstadt („Best Case“ Planfall, Tagesverkehr)	34
Abbildung 18:	Knotenstrombelastung Jägerallee / Pappelallee, Planfall 2025 „Worst Case“, Frühspitze	36
Abbildung 19:	Knotenstrombelastung Jägerallee / Pappelallee, Planfall 2025 „Worst Case“, Spätspitze	37
Abbildung 20:	Übersicht der HBS-Qualitätsstufen an den Knotenpunkten, Planfall „Best Case“	43
Abbildung 21:	Zu betrachtende Straßenabschnitte für die Luftschadstoffberechnungen (orange)	46
Abbildung 22:	Prognose Planfall – „Best Case“-Szenario	51
Abbildung 23:	Prognose Planfall – „Best Case“ Luftschadstoffimmissionen Jahresmittelwert NO ₂	58

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	HBS-Qualitätsstufen für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage	38
-------------------	---	----

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

Tabelle 2:	HBS-Qualitätsstufen für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage	39
Tabelle 3:	Übersicht der Knotenpunkte für alle Fälle in der Früh- und Spätspitze	42
Tabelle 4:	Orientierungswerte nach DIN 18005 (Auszug)	49
Tabelle 5:	Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV (Auszug)	49
Tabelle 6:	Beurteilung nach 39. BImSchV für den Schutz der menschlichen Gesundheit (Auszug)	57

Anlagenverzeichnis (Anlagen-CD)**Externe Unterlagen**

Anlage: Unterlagen VT_LSA
 Unterlagen Workshop

Kapitel 5.1.1

Anlage: Belastungs- und Differenzpläne

Kapitel 5.1.3

Anlage: Knotenstrombelastungen (K106 – K297)

- Best Case Prognose-Nullfall Frühspitze
- Best Case Prognose-Nullfall Spätspitze
- Best Case Prognose-Planfall Frühspitze
- Best Case Prognose-Planfall Spätspitze
- Worst Case Prognose-Nullfall Frühspitze
- Worst Case Prognose-Nullfall Spätspitze
- Worst Case Prognose-Planfall Frühspitze
- Worst Case Prognose-Planfall Spätspitze

Kapitel 5.2

Anlage: Leistungsfähigkeitsbetrachtungen (K106 – K297)

- HBS LSA-KP
- HBS VF-KP

Kapitel 6

Anlage 1a: Schallimmissionsplan Tag; Prognose Nullfall, „Worst Case“

Anlage 1b: Schallimmissionsplan Nacht; Prognose Nullfall, „Worst Case“

Anlage 2a: Schallimmissionsplan Tag; Prognose Nullfall, „Best Case“

Anlage 2b: Schallimmissionsplan Nacht; Prognose Nullfall, „Best Case“

Anlage 3a: Schallimmissionsplan Tag; Prognose Planfall, „Worst Case“

Anlage 3b: Schallimmissionsplan Nacht; Prognose Planfall, „Worst Case“

Anlage 4a: Schallimmissionsplan Tag; Prognose Planfall, „Best Case“

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

Anlage 4b:	Schallimmissionsplan Nacht; Planfall, „Best Case“
Anlage 5a:	Differenzpegelplan Tag; Planfall minus Nullfall („Worst Case“)
Anlage 5b:	Differenzpegelplan Nacht; Planfall minus Nullfall („Worst Case“)
Anlage 6a:	Differenzpegelplan Tag; Planfall („Best Case“) minus Planfall („Worst Case“)
Anlage 6b:	Differenzpegelplan Nacht; Planfall („Best Case“) minus Planfall („Worst Case“)
Anlage 7a:	Differenzpegelplan Tag; Planfall („Best Case“) minus Nullfall („Worst Case“)
Anlage 7b:	Differenzpegelplan Nacht; Planfall („Best Case“) minus Nullfall („Worst Case“)
Anlage 8:	Übersichtslageplan
Anlage 9:	Tabelle der Verkehrslärmemissionen auf den Straßen*
Anlage 10a:	Luftschadstoffimmissionen Jahresmittelwert NO ₂ ; Prognose Nullfall, „Worst Case“
Anlage 10b:	Luftschadstoffimmissionen Jahresmittelwert NO ₂ ; Prognose Planfall, „Worst Case“
Anlage 10c:	Luftschadstoffimmissionen Jahresmittelwert NO ₂ ; Prognose Nullfall, „Best Case“
Anlage 10d:	Luftschadstoffimmissionen Jahresmittelwert NO ₂ ; Prognose Planfall, „Best Case“
Anlage 11a:	Luftschadstoffimmissionen Jahresmittelwert PM ₁₀ ; Prognose Nullfall, „Worst Case“
Anlage 11b:	Luftschadstoffimmissionen Jahresmittelwert PM ₁₀ ; Prognose Planfall, „Worst Case“
Anlage 11c:	Luftschadstoffimmissionen Jahresmittelwert PM ₁₀ ; Prognose Nullfall, „Best Case“
Anlage 11d:	Luftschadstoffimmissionen Jahresmittelwert PM ₁₀ ; Prognose Planfall, „Best Case“
Anlage 12a:	Luftschadstoffimmissionen Überschreitungshäufigkeit PM ₁₀ ; Prognose Nullfall, „Worst Case“
Anlage 12b:	Luftschadstoffimmissionen Überschreitungshäufigkeit PM ₁₀ ; Prognose Planfall, „Worst Case“
Anlage 12c:	Luftschadstoffimmissionen Überschreitungshäufigkeit PM ₁₀ ; Prognose Nullfall, „Best Case“
Anlage 12d:	Luftschadstoffimmissionen Überschreitungshäufigkeit PM ₁₀ ; Prognose Planfall, „Best Case“
Anlage 13a:	Luftschadstoffimmissionen Jahresmittelwerte NO ₂ ; Differenz Planfall minus Nullfall („Worst Case“)
Anlage 13b:	Luftschadstoffimmissionen Jahresmittelwerte NO ₂ ; Differenz Planfall minus Nullfall („Best Case“)
Anlage 14a:	Luftschadstoffimmissionen Jahresmittelwerte PM ₁₀ ; Differenz Planfall minus Nullfall („Worst Case“)

Krampnitz: Untersuchung der Verkehrs- und Immissionsauswirkungen – Kapitel 6

Anlage 14b: Luftschadstoffimmissionen Jahresmittelwerte PM10;
Differenz Planfall minus Nullfall („Best Case“)



ENTWICKLUNGSBEREICH KRAMPNITZ

Erfüllung der Auflagen des Zielabweichungsbescheides

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
am 29. September 2015

Die Zulassung der Abweichung von den Zielen der Raumordnung entsprechend LEP B-B erfolgt unter folgenden Auflagen:

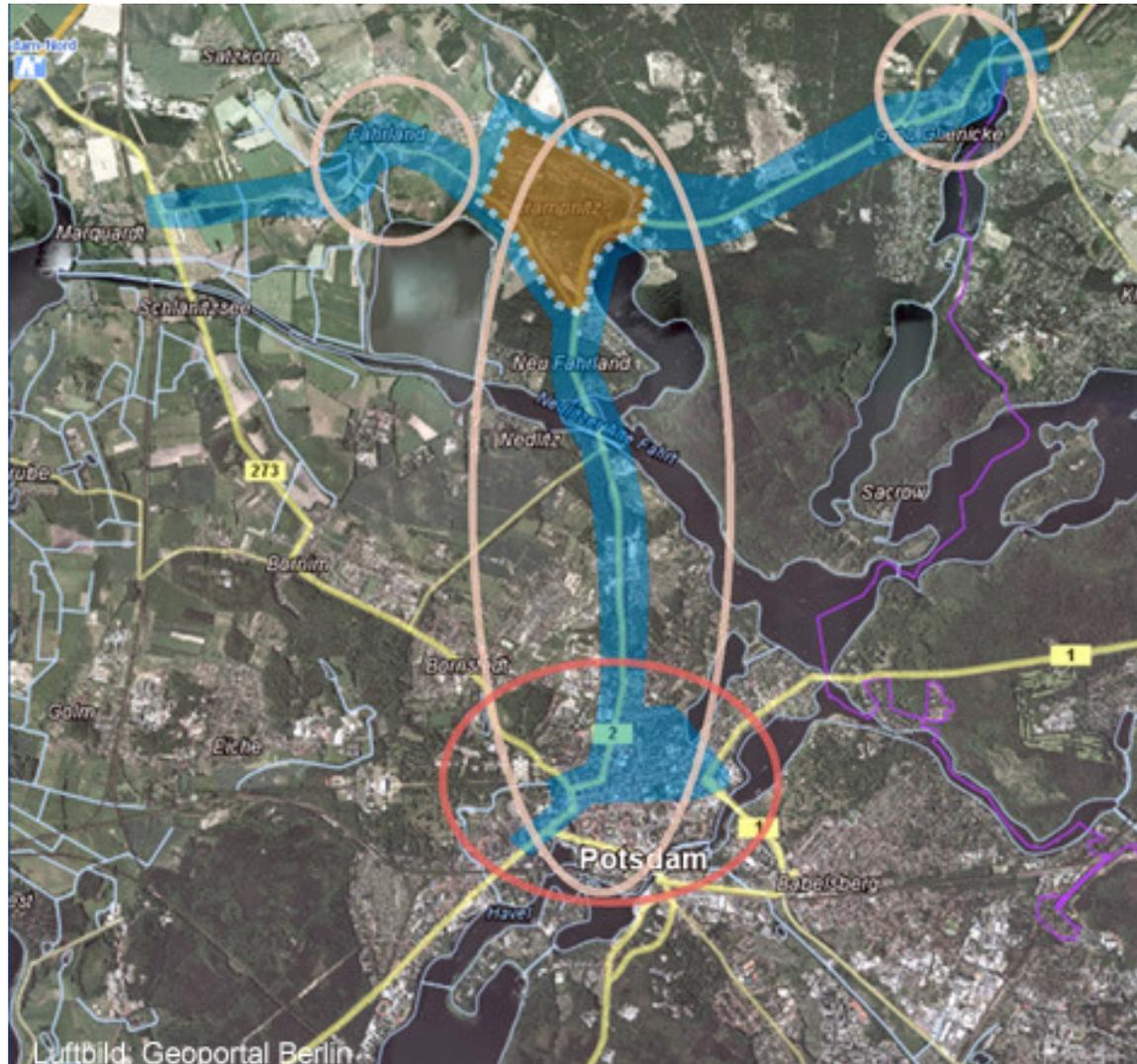
- Durchführung einer detaillierten Verkehrsauswirkungsanalyse
- Erstellung eines Konzeptes für die individuelle und öffentliche Verkehrsanbindung des Standortes Krampnitz
- Durchführung Prognoseuntersuchungen über die Luft- und Lärmauswirkungen
- Nachweis der Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte und Vermeidung von gesundheitsrelevanten Lärmbelastungen entlang der B 2 durch geeignete Maßnahmen

Entsprechende Anforderungen gem. Beschluss zu DS-Nr. 13/SVV/0253
(Satzung Entwicklungsbereich Krampnitz)

Lage des Untersuchungsgebietes



Landeshauptstadt
Potsdam



Entfernung bis zum:

Pdm. Zentrum	7 km
Pdm. Hbf.	8 km
Bf. Marquardt	6 km
Bf. Spandau	14 km

Modal Split:

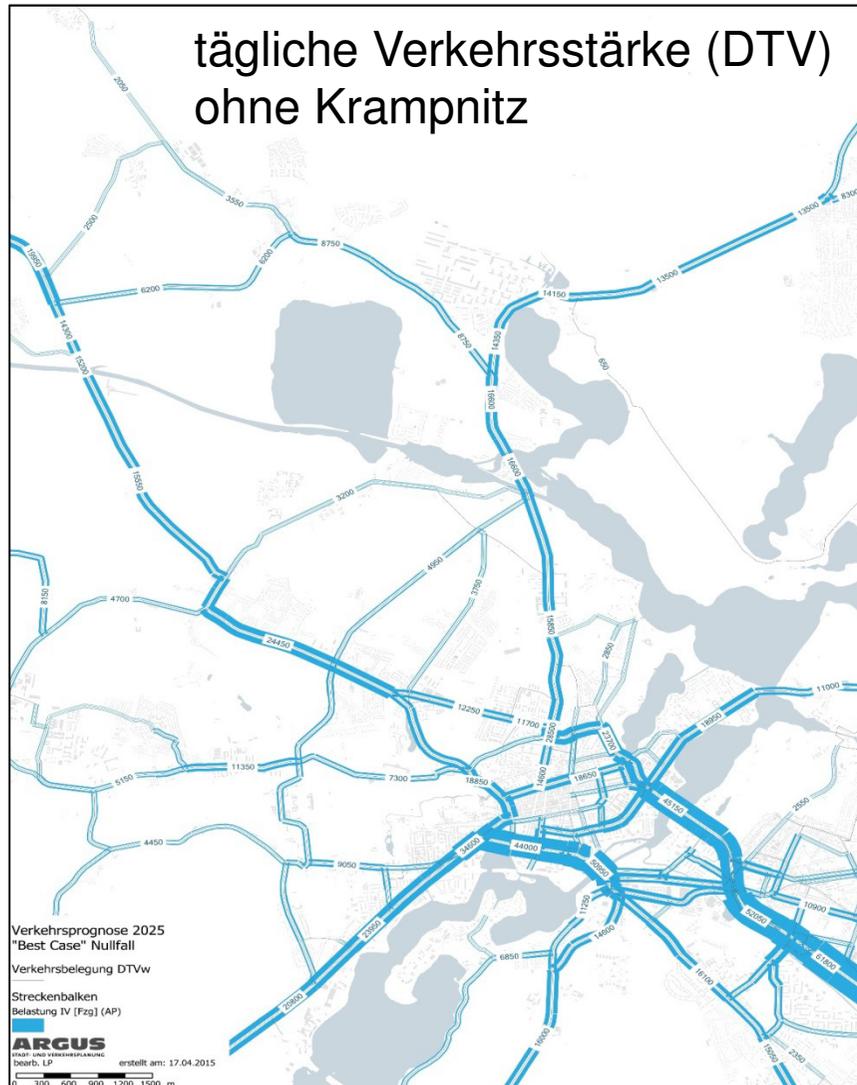
- Worstcase:
Basisszenario StEK Verkehr und Zusatzverkehr Krampnitz mit 50 % MIV
und 50 % Umweltverbund
- Bestcase:
Szenario Nachhaltige Mobilität und Zusatzverkehr Krampnitz mit 30 % MIV
und 70 % Umweltverbund

Anzahl Einwohner:

- 3.800

Verkehrsverteilung MIV:

- 50 % B 2 Richtung Potsdam
- 35 % B 2 nach Berlin
- 15 % L 92 Richtung B 273



Zunahme 2025 (Best Case) durch
Krampnitz (Kfz/Tag):

Nedlitzer Straße	(15.850)	+ 2.100
Jägerallee	(14.600)	+ 500
Zeppelinstraße	(34.600)	+ 400
Breite Straße	(44.000)	+ 300
Am Neuen Garten	(23.700)	+ 1.050
Humboldtbrücke	(46.000)	+ 1.200

Verkehrliche Auswirkungen (Leistungsfähigkeiten der KP)

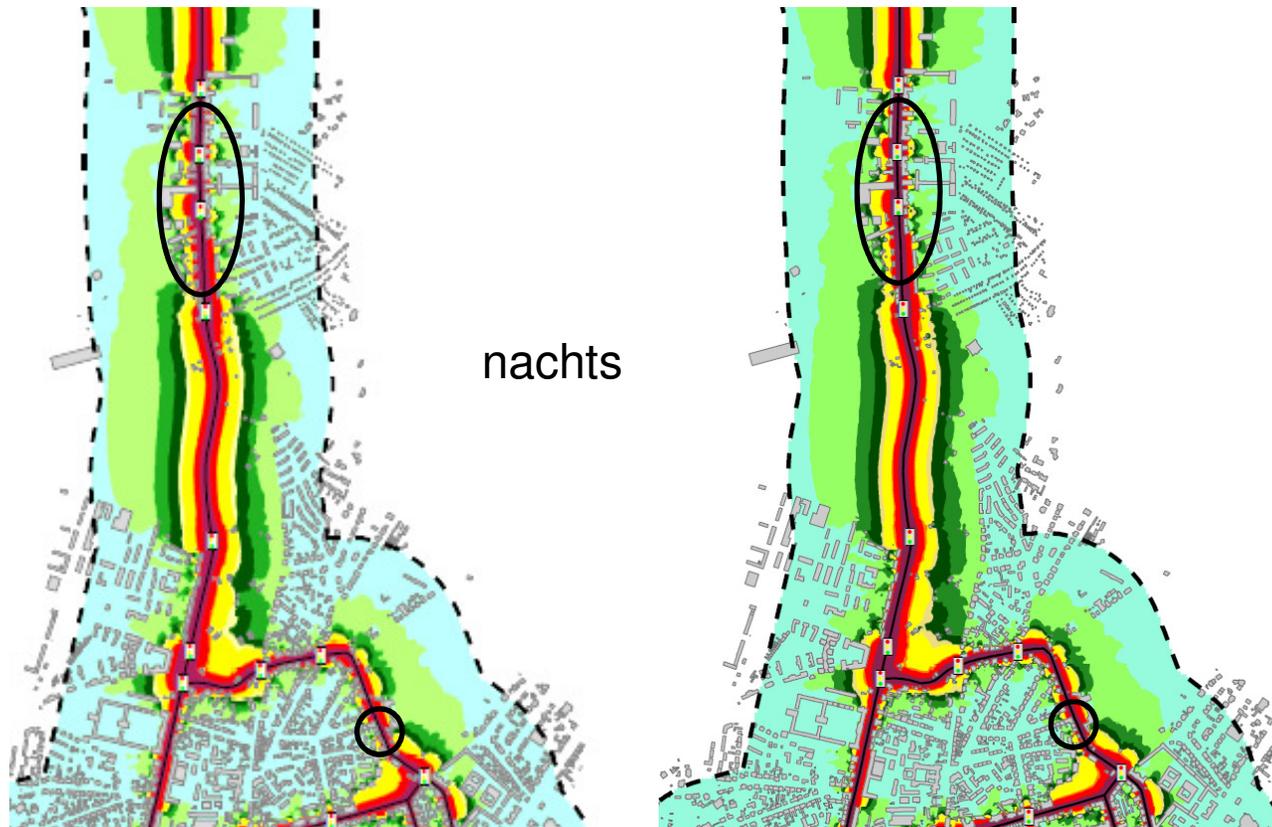
Knotenpunkt	„Worst Case“ Nullfall		„Worst Case“ Planfall		„Best Case“ Nullfall		„Best Case“ Planfall	
	Frühspitze	Spätspitze	Frühspitze	Spätspitze	Frühspitze	Spätspitze	Frühspitze	Spätspitze
106: Zeppelinstr. / Breite Str.	F	F	F	F	E	E	E	E
150: Hegelallee / Schopenhauer Straße	A-B	C-D	A-B	C-D	A-B	A-B	A-B	A-B
152: Hegelallee / Jägerallee	A-B	A-B	A-B	C-D	A-B	A-B	A-B	A-B
155: Hegelallee / F.-Ebert-Str.	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B
170: Jägerallee / Reiterweg	F	C-D	F	C-D	F	A-B	F	C-D
171: Jägerallee / Pappelallee	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B
172: Am Schragen / Kiepenheuerallee	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B
180: Berliner Straße / Humboldtbrücke	C-D	C-D	C-D	C-D	C-D	C-D	C-D	C-D
181: Behlertstr. / Kurfürstenstr.	C-D	E	C-D	F	C-D	C-D	C-D	E
230: Amundsenstr. / Nedlitzer Str.	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B
271: Marquardter Chaussee / Marquardter Str.	A-B	A-B	C-D	C-D	A-B	A-B	A-B	A-B
280: Am Wiesenrand / Gellertstr.	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B
281: B 2 / Ketziner Straße	A-B	A-B	A-B	E	A-B	A-B	A-B	A-B
282: L 92 / Ketziner Straße	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B
285: Potsdamer Chaussee / Straße n. Sacrow	C-D	E	C-D	A-B	A-B	C-D	A-B	A-B
287: Ketziner Straße / Marquardter Straße	C-D	C-D	C-D	C-D	A-B	A-B	C-D	A-B
290: Potsdamer Chaussee / Sacrower Allee	A-B	A-B	A-B	C-D	A-B	A-B	A-B	A-B
297: Potsdamer Chaussee. / Ritterfelddamm	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B	A-B

Luftqualität (Jahresmittelwert NO₂ im Planfall „Bestcase“)



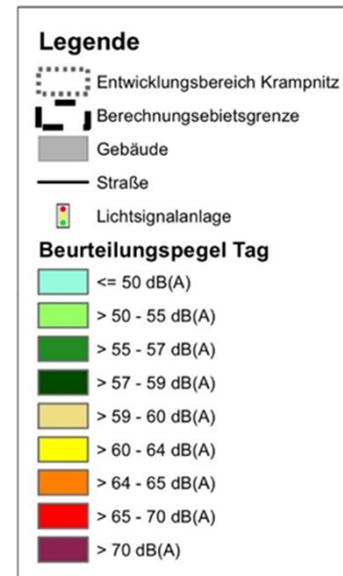
In allen betrachteten Varianten ergeben sich Jahresmittelwerte für PM 10 und NO₂, die deutlich unter dem Grenzwert von 40 µg/m³ liegen.

Untersuchungsergebnisse Lärm



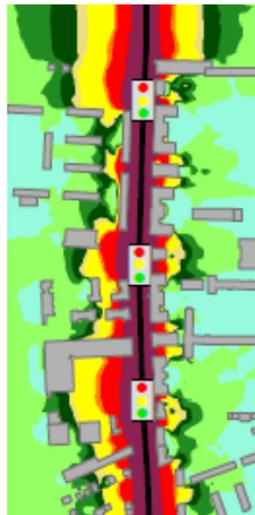
nachts

○ kritische Bereiche



mit Kramnitz

ohne Kramnitz



mit Krampnitz

Best Case



Worst Case



ohne
Krampnitz

Selbst bei einer Detailbetrachtung sind Unterschiede kaum zu sehen.

Die Erhöhung des Lärmpegels beträgt im Worst Case unter 0,5 dB(A), das ist unterhalb der Wahrnehmungsgrenze.

D.h., die bezüglich des Lärms kritischen Straßenabschnitte sind auch ohne Krampnitz hoch bzw. zu hoch belastet und somit bereits jetzt im Fokus der Potsdamer Lärmaktionsplanung.

- Das Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung lässt sich mit der kompakten Entwicklung des Standortes Krampnitz besser erreichen als mit einer weit gestreuten Entwicklung vieler kleiner Einzelstandorte in Potsdam und dem Umland.
- Trotz der geringfügigen Verkehrszunahme im betroffenen Straßennetz wird sich im Prognosejahr 2025 die Luftqualität weiter verbessern.
- Der mit dem Beschluss des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr zu erwartende allgemeine Rückgang des MIV führt trotz weiterer positiver Bevölkerungsentwicklungen (z.B. in Krampnitz) zu unwesentlichen Änderungen der Lärmsituation und der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte
- Die Auflagen des Zielabweichungsbescheides wurden erfüllt
- Bei entsprechendem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung kann die Bauleitplanung (insbesondere der B-Plan 141-1) nunmehr zügig fortgesetzt werden.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0296

öffentlich

Betreff:

Internetbeteiligung bei B-Plan-Verfahren

Einreicher: Fraktion DIE aNDERE

Erstellungsdatum 20.04.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
06.05.2015	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit in den Bebauungsplanverfahren der Landeshauptstadt wird durch die technischen Möglichkeiten des Internet voll unterstützt:

1. Zu sämtlichen in Aufstellung, Änderung oder Vorbereitung befindlichen Bebauungsplänen sollen auf der städtischen Homepage folgende Informationen. einfach bereitgestellt werden:
 - die Termine der bereits abgeschlossenen, laufenden und kommenden Beteiligungsphasen
 - die Grundzüge der Planung, sowie der Stand des Planentwurfes und der textlichen Begründung
 - die bisherigen Stellungnahmen der Öffentlichkeit (auf Wunsch anonymisiert) und der Träger öffentlicher Belange.
 - bei bereits abgeschlossenen Verfahrensschritten auch die Abwägungsvorschläge der Verwaltung
2. Sowohl während der frühzeitigen Beteiligung als auch während der öffentlichen Auslegung soll es den die Einwohner*innen der Landeshauptstadt und Betroffenen der Nachbargemeinden ermöglicht werden, ihre Stellungnahmen per online-Formular oder e-mail einzureichen.
3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, im September 2015 in einer Mitteilungsvorlage über die Umsetzung des Auftrages zu informieren.

gez.

Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

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 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit in den Bebauungsplanverfahren über die Internetseiten der Landeshauptstadt sorgt nachhaltig für eine breitere Beteiligung und eine höhere gesellschaftliche Akzeptanz gefundener Lösungen. Bisher erfolgt die Auslegung und Beteiligung nur in den Räumen der Stadtverwaltung. Dadurch wird der Personenkreis eingeschränkt, der sich mit eigenen Ideen und Einwendungen in die B-Plan-Verfahren einbringt.

In den vergangenen Jahren hat die Stadt Potsdam zunehmend Möglichkeiten der Partizipation geschaffen. Mit dem Büro für Bürgerbeteiligung (jetzt WerkStadt für Beteiligung), dem Beteiligungsrat und der dialogischen Entwicklung eines Leitbildes setzt die Landeshauptstadt zunehmend auf die zumindest konsultative Einbindung und Aktivierung der Zivilgesellschaft.

Diese Entwicklung muss auch bei den in Vorbereitung, Aufstellung oder Änderung befindlichen Bebauungsplanverfahren umgesetzt werden. Dazu kann die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit durch das Internet einen wichtigen Beitrag leisten.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0624

öffentlich

Betreff:

Wohnungsbau an der Nuthe

Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 25.08.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

09.09.2015

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, für das unbebaute Gebiet am Zentrum-Ost "Lotte Pulewka Straße - Nuthe" unverzüglich eine Veränderungssperre zu erlassen. Für das genannte Areal ist ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan vorzulegen, der eine städtebauliche Ordnung, Berücksichtigung der Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur sowie die Anwendung der Sozialrichtlinie ermöglicht.

gez. Peter Schüler
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

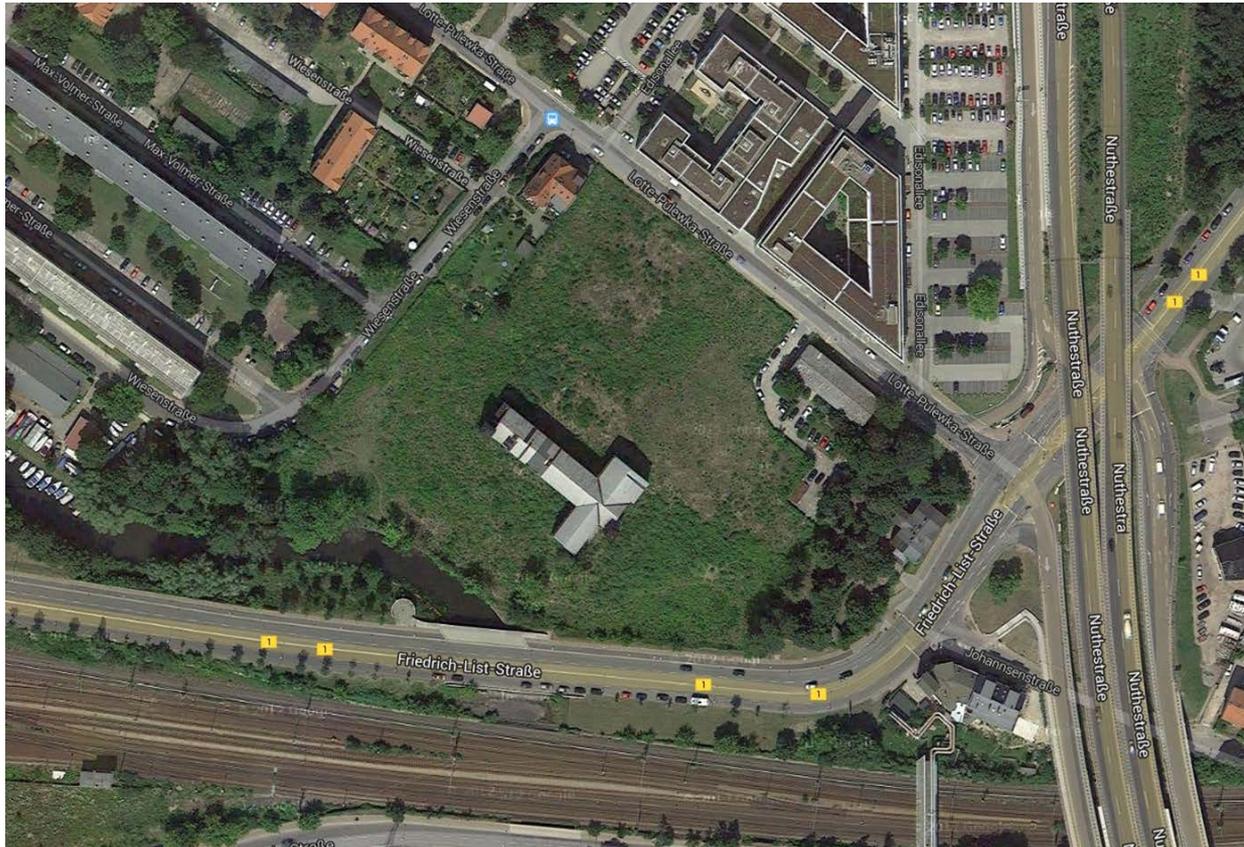
Nein

(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 Gespräch mit Vertretern der Stadtverwaltung, des Gestaltungsrates und des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen am 07.07.2015 wurde von einem städtebaulichen Gutachterverfahren im Februar 2014 berichtet und davon, dass das Ergebnis vom Eigentümer der Fläche nicht angenommen wird. Dabei hat sich die Frage nach den baurechtlichen Grundlagen und der Einflussmöglichkeit für die Stadtverordnetenversammlung gestellt. Da es um die Entwicklung einer Fläche von über 2 ha geht, scheint ein B-Plan-Verfahren unerlässlich, um Belange der Öffentlichkeit angemessen abwägen zu können.



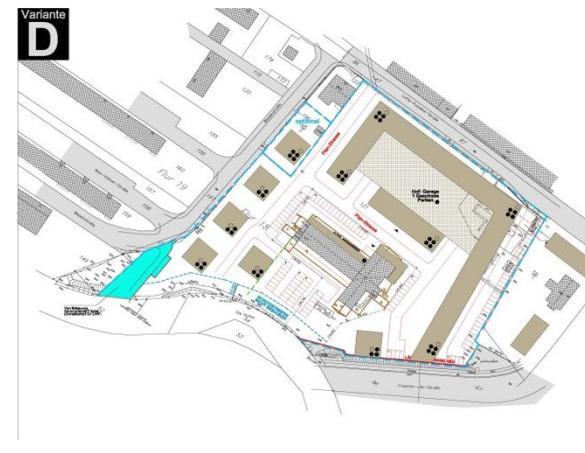
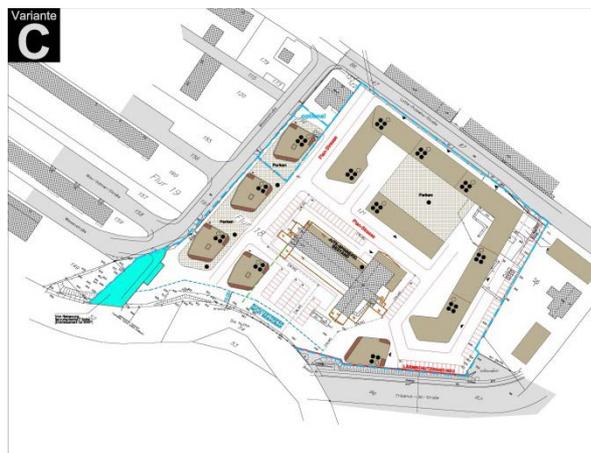
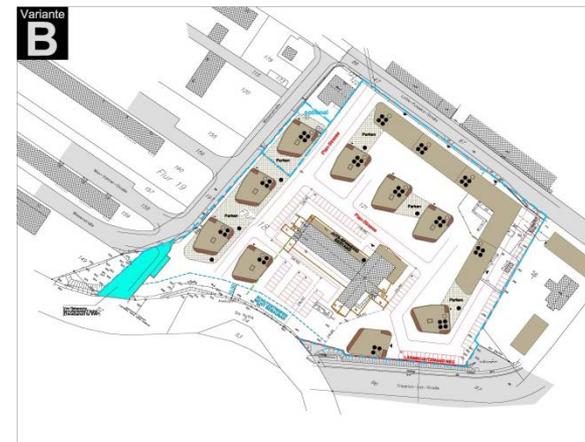
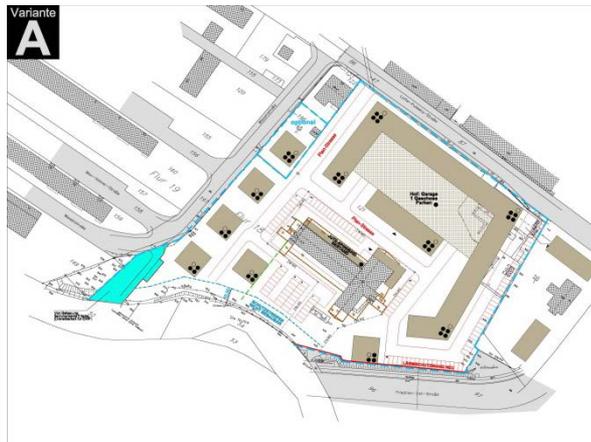
- aufgegebener Gewerbestandort
- nach mehrfachen erfolglosen Versuchen von TLG an den Investor verkauft
- steigender Wohnraumbedarf LHP (StEK Wohnen) konkurriert mit gewerblicher Nutzung (P20-Fläche)

- 2012 – positiver Vorbescheid für Wohnen, planungsrechtliche Grundlage § 34 BauGB



- Entwicklung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes mit ca. 17.000 qm Wfl., davon 40% studentisches Wohnen, unter Berücksichtigung des denkmalgeschützten Fabrikgebäudes und der ehemaligen Fabrikantenvilla
- hohe städtebauliche und architektonische Qualität
- verkehrliche Anbindung des Plangebietes an die Lotte-Pulewka-Straße, Nachweis der erforderlichen Stellplätze (überwiegend in einer Tiefgarage)
- Berücksichtigung eines 10m – Freihaltestreifens entlang der Nuthe und Entwicklung einer hohen Aufenthaltsqualität der begrünten Freiflächen
- Lösungsvorschläge für den Umgang mit der Immissionsbelastung

- Vorstellung im Gestaltungsrat LHP 18.02.2014:



- Vorstellung im Gestaltungsrat LHP am 18.02.2014:
- Initiative zur Durchführung eines Werkstattverfahrens durch Gestaltungsrat LHP, Anregungen:
 - Städtebauliche Gesamtbetrachtung auch bei Teilung des Grundstücks unter Einbeziehung der Umgebung
 - Positive Standortfaktoren (historisches Fabrikgebäude und Nutheufer) stärker herausstellen
 - Ordnung der Verkehrsflächen und Stellplätze
 - Aufenthalts- und Freiraumqualitäten stärken
- Teilnahme der Mitglieder des Gestaltungsrates in Jury

Werkstattverfahren „Neubau Wohnen an der Nuthe“, Potsdam – Städtebauliche Konzepte –



1. van Geisten Marfels
Architekten, Potsdam



3. Fuchshuber Architekten
GmbH, Leipzig



2. ACM GmbH – Atelier für Architektur und
Consulting, Magdeburg



4. Prof. Lorenzen,
Berlin/Kopenhagen



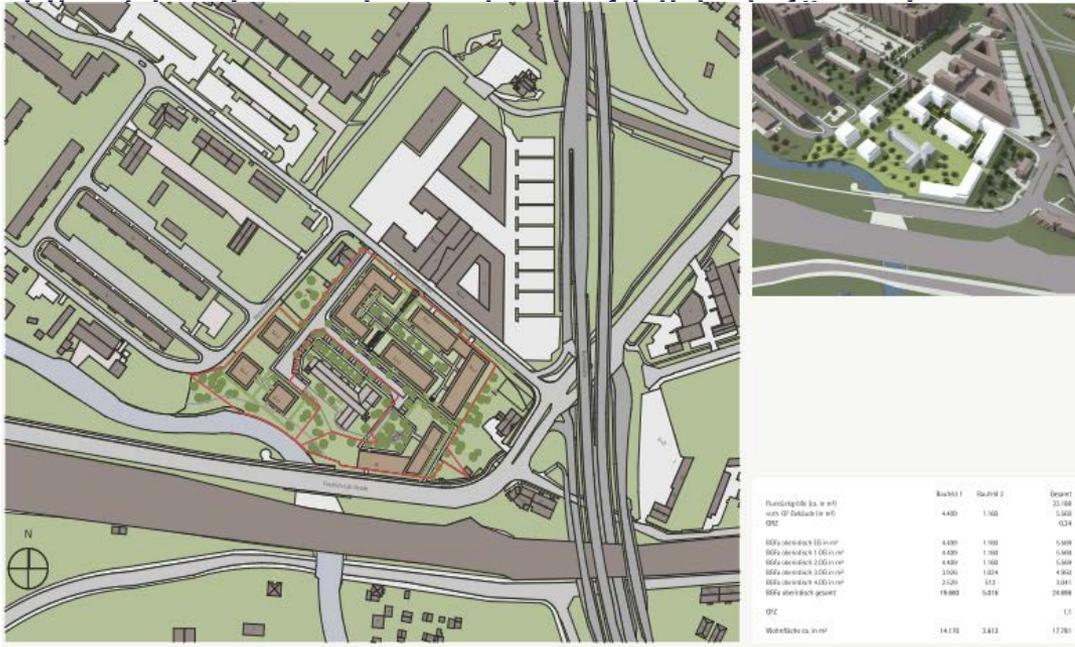
Werkstattverfahren „Neubau an der Nuthe“, Potsdam – favorisierte Lösung –



Landeshauptstadt
Potsdam



Prof. Lorenzen, Berlin/Kopenhagen



- bisher nicht betrachtete Lösungsvorschläge für Bebauung und Erschließung
- anhand von Entwurfsalternativen Diskussion von Chancen und Risiken
- Empfehlungen für die weitere Vorbereitung des Bauvorhabens
- Vorbereitung eines Bauantrages nach Beauftragung durch den Investor

positives Ergebnis des Gutachterverfahrens aus Sicht aller Verfahrensverantwortlichen



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0579

Betreff:

öffentlich

Bebauungsplan Nr. 150 "Am Bisamkiez", Aufstellungsbeschluss

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Erstellungsdatum 14.08.2015

Eingang 922: 14.08.2015

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
09.09.2015	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Der Bebauungsplan Nr. 150 "Am Bisamkiez" ist nach § 2 Abs. 1 BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a Absatz 1 Nr. 1 BauGB aufzustellen (gemäß Anlagen 1 und 2).
2. Die Festlegung der Priorität entsprechend dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Vereinbarung von Prioritäten für die verbindliche Bauleitplanung vom 07.03.2001 (DS 01/059/2) und nachfolgender Aktualisierung soll für den Bebauungsplan Nr. 150 "Am Bisamkiez" erst im weiteren Aufstellungsverfahren erfolgen.

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

Ja, in folgende OBR:

Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf

zur Information

Finanzielle Auswirkungen? Nein JaDas **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als Pflichtanlage **beizufügen****Fazit Finanzielle Auswirkungen:****Planungs- bzw. Verfahrenskosten**

Mit der Einleitung des Planverfahrens sind keine externen Planungskosten zu erwarten, da das Planverfahren verwaltungsintern erarbeitet werden soll.

Für die fachliche Betreuung und für die Koordinierung des Planverfahrens sind verwaltungsinterne Aufwendungen zu erwarten. Die hoheitlichen Leistungen, die hierfür im Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung zu erbringen sind, können gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 1 BauGB nicht durch einen Dritten übernommen werden. Die im Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung zu erbringenden nicht-hoheitlichen Leistungen sollen, da das Planverfahren im öffentlichen Interesse liegt, ebenfalls nicht einem Dritten übertragen werden. Auch diese Leistungen sollen daher verwaltungsintern erbracht werden.

Realisierungskosten und mögliche Folgekosten

Angaben zur weiteren zeitlichen Abwicklung und Umsetzung des Planverfahrens sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, da erst im Laufe des Planverfahrens eine weitere Konkretisierung erfolgt. Mit der Umsetzung der Planung ist jedoch nicht vor 2017 zu rechnen.

Genauere Angaben zu den zu erwartenden Realisierungskosten und zu möglichen Folgekosten werden im Laufe der Erarbeitung des Planverfahrens erfolgen.

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

--

--

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 Demografie-relevanz
1		1		1	70	mittlere

Begründung:

Aus aktuellem Anlass besteht das Erfordernis, für den Bereich der ehemaligen, mittlerweile leerstehenden Kaufhalle am Bisamkiez einen Bebauungsplan Nr. 150 "Am Bisamkiez" aufzustellen. Nähere Informationen zur bestehenden Situation, zum Planungsanlass und zur Erforderlichkeit der Planung sowie zu den Planungszielen und zum Planverfahren ergeben sich aus folgenden Anlagen zu dieser Beschlussvorlage:

Anlage 1 Aufstellungsbeschluss
Anlage 2 Geltungsbereich

(2 Seiten)

Anlage 1**Bebauungsplan Nr. 150 "Am Bisamkiez"
Aufstellungsbeschluss**

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt gemäß § 2 Abs. 1 des Baugesetzbuchs (BauGB) die Aufstellung des einfachen Bebauungsplans Nr. 150 "Am Bisamkiez" als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a Absatz 1 Nr. 1 BauGB.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst das Flurstück 543 der Flur 10 in der Gemarkung Potsdam.

Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 0,4 ha. Die Lage des Plangebietes ist im beigefügten Kartenausschnitt dargestellt (Anlage 2).

Bestehende Situation

Das Plangebiet liegt ca. 4 km südöstlich der Potsdamer Innenstadt im Bereich des Wohngebietes "Am Schlaatz" an der Straße "Bisamkiez". Auf dem Grundstück befindet sich ein ehemaliges Kaufhallegebäude, welches durch einen Lebensmitteleinzelhandelsbetrieb genutzt wurde und seit dem Jahr 2014 leer steht. Das Grundstück ist erschlossen und komplett versiegelt.

Westlich des leerstehenden Kaufhallegebäudes befinden sich der Schulstandort Wilhelm-von-Türk-Schule mit integrierter Wohnheimanlage (Inklusionseinrichtung für das gesamte Land Brandenburg) sowie eine Kindertagesstätte und eine weitere soziale Einrichtung. Im östlichen und südlichen Bereich wird das Plangebiet von einem waldartigen Grünzug umschlossen, der eine Durchfahrbarkeit ausschließt. Im Norden des Grundstücks verläuft eine Fernwärmeleitung.

Das Plangebiet liegt ganz in der Nähe der Straßenbahnhaltestelle "Bisamkiez" verschiedener Straßenbahnlinien, welche das Wohngebiet an die Innenstadt und die Stadtteile Drewitz und Kirchsteigfeld anbinden. Östlich des Plangebietes befindet sich eine Wendeschleife der Straßenbahn.

Planungsanlass und Erforderlichkeit der Planung

Anlass für die Planung sind Bestrebungen des Grundstückseigentümers, die Flächen einer Neunutzung zuzuführen. Die künftigen Nutzungen sollen unter Berücksichtigung der im Umfeld vorhandenen Nutzungen und unter Betrachtung des städtebaulichen Gesamtkontextes, gerade auch mit Blick auf mögliche Einzelhandelseinrichtungen bestimmt werden.

Nach Aufgabe der Einzelhandelsnutzung hat bereits im April 2014 innerhalb der im Umfeld betroffenen Bevölkerung eine Unterschriftensammlung stattgefunden mit dem Ziel der Wiedernutzung des ehemaligen Verkaufsobjektes und Erhalt eines Nahversorgungsstandortes an diesem Standort. Daraufhin wurde dieses Thema auch im politischen Raum diskutiert. Die Stadtverordnetenversammlung wurde über die Mitteilungsvorlage DS 14/SVV/1148 über die Gespräche mit der Grundstückseigentümerin sowie dem dort bisher ansässigen Einzelhandelsunternehmen informiert. Seit Schließung des Einkaufsmarktes an dem Standort müssen mehr als 3.000 Einwohner im östlichen Teil des Schlaatzes längere Wege zurücklegen, um sich mit Lebensmitteln zu versorgen. Im fußläufigen Einzugsbereich von 500 m (Radius) leben rund 5.000 Einwohner. Mit diesen Einwohnerzahlen wäre rechnerisch auch ein größerer Nahversorgungsbetrieb möglich. Dieses wird aber durch vertragliche Regelungen zwischen Grundstückseigentümer und bisherigem Nutzer ausgeschlossen. Eine Zustimmung des bisherigen Nutzers für eine Einzelhandelsnutzung bis 400 m² Verkaufsfläche liegt der Stadt vor, dieses Maß sollte bei einer Neubebauung erreicht werden. Mit dieser Größe kann ein kleinflächiger

Nachbarschaftsladen oder mehrere kleine Betriebe die Situation der Nahversorgung im Nahbereich verbessern. Auf den weiteren Flächen im Erdgeschoss können ergänzende Dienstleistungen angesiedelt werden.

Zur Herstellung der städtebaulichen Ordnung und zur Sicherung der Fläche für die Nahversorgung und Wohnnutzung ist ein Bebauungsplan erforderlich.

Das Plangebiet liegt in einem Handlungsschwerpunkt der Städtebauförderung im Programm „Soziale Stadt – Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf“. Die Planung kann und soll unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung des Gebietes einen wichtigen Beitrag leisten, Nachteile bei der wohnraumnahen Versorgung zu vermeiden.

Planungsziele

Ziel der Planung ist die Herstellung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Wohnbebauung (Geschosswohnungsbau) mit Integration einer Nahversorgungsnutzung zur Versorgung der Bevölkerung. Mit der Wiedernutzbarmachung einer ehemaligen Kaufhallenfläche sollen die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum und Waren des täglichen Bedarfs sowie die Schaffung von Arbeitsplätzen gesichert werden. Das Erdgeschoss soll durch Einzelhandel, Gewerbe und Dienstleistung genutzt werden. Wohnungen sollen im Erdgeschoss ausdrücklich ausgeschlossen sein.

Zur Versorgung der Bevölkerung mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten sollen Einzelhandelsnutzungen mit ca. 400 m² Verkaufsfläche im Erdgeschoss integriert werden und über den Bebauungsplan gesichert werden.

Der Bebauungsplan soll als einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB aufgestellt werden und nur Festsetzungen zur Art und zum Maß der Nutzung treffen. Alle weiteren Beurteilungen zur Zulässigkeit von Vorhaben sollen im Übrigen gemäß § 34 BauGB (Innenbereich) erfolgen. Die Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB ist für einen Bebauungsplan, der im vereinfachten Verfahren gemäß § 13 BauGB durchgeführt wird, nicht erforderlich.

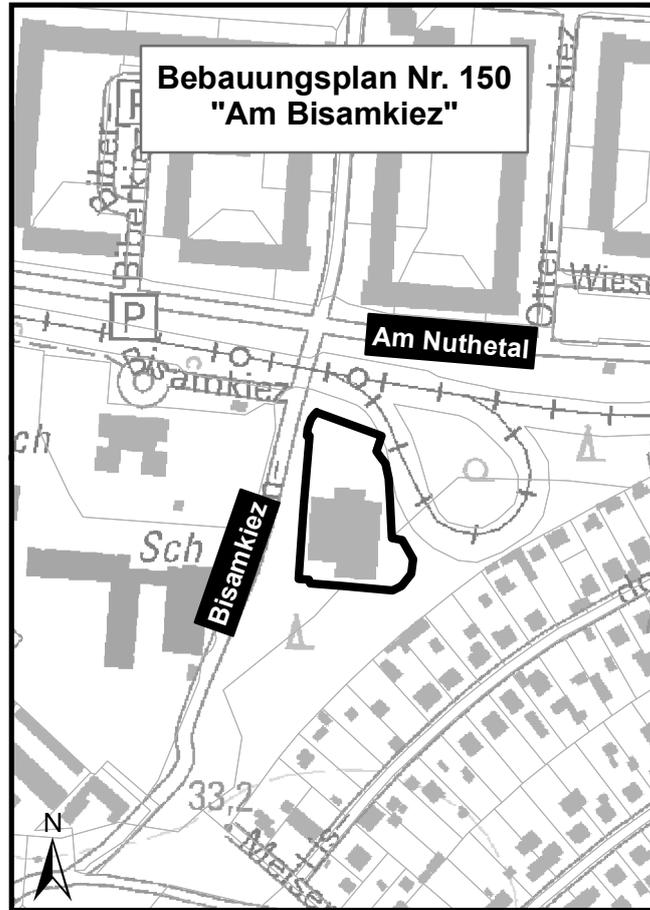
Im Flächennutzungsplan ist das Plangebiet als Wohnbaufläche W2 mit einer mittleren Dichte dargestellt. Der Bebauungsplan kann aus dem Flächennutzungsplan i. S. d. § 8 Abs. 2 BauGB entwickelt werden.

Rechtliche Voraussetzungen

Die gesetzlichen Grundlagen für die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 150 „Am Bisamkiez“ gemäß § 1 Abs. 3 BauGB liegen vor.

Die Aufstellung des Bebauungsplans ist mit den Grundsätzen des § 1 Abs. 5 BauGB vereinbar.

Der Bebauungsplan entspricht in seinen Zielen und Zwecken dem Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Potsdam.





Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0469

öffentlich

Betreff:

Weg für Fußgänger und Radfahrer in Neu Fahrland

Einreicher: Fraktion Bürgerbündnis-FDP

Erstellungsdatum 16.06.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
01.07.2015	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, wie und wo sich ein befestigter und beleuchteter Weg für Fußgänger und Radfahrer schaffen lässt, die in Neu Fahrland in der Siedlung „Am Föhrenhang“ wohnen und zum Bürgerhaus, zur Kita, zum Spielplatz („Am Kirchberg“) oder zum Sport- und Freizeitzentrum („An der Birnenplantage“) gelangen wollen. Dabei sollten auch die voraussichtlichen Kosten geschätzt werden.

Über den Stand der Erfüllung des Auftrags ist die Stadtverordnetenversammlung am 07.10. 2015 zu informieren.

gez. Wolfhard Kirsch
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

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 Ortsteil Neu Fahrland wird durch die Bundesstraße 2 geteilt. Westlich davon befinden sich Spielplatz, Sport- und Freizeit-Anlagen, Bürgerhaus und Kita. Bewohner der östlich der Bundesstraße 2 gelegenen Siedlung „Am Föhrenhang“ haben keine Möglichkeit, sicher und auf kurzem Weg zu Fuß oder mit dem Rad dorthin zu gelangen. Insbesondere im Herbst und Winter stellt der unbefestigte und nicht beleuchtete Weg eine erhebliche Gefahr für sie dar. Das gilt ganz besonders für Kinder und ältere Menschen.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0526

öffentlich

Betreff:

Wiedereinrichtung des Radweges in der Friedrich-Engels-Straße neben Freiland

Einreicher: Fraktion DIE LINKE

Erstellungsdatum 07.07.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
09.09.2015	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, den seinerzeit zum Zweck der Errichtung von Straßenleuchten in der Friedrich-Engels-Straße neben dem Gelände des Freiland beseitigte Radweg wieder herstellen zu lassen.

Dieser Radweg ist am Rande der Grünfläche etwa genau dort wieder anzulegen, wo er sich bereits befunden hat.

Über den Stand der Umsetzung des Auftrages ist die Stadtverordnetenversammlung in ihrer Sitzung am 04. November 2015 zu informieren

gez. Dr. Hans-Jürgen Scharfenberg
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

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:

Als Grund für die Wegnahme des Radweges wurde die Notwendigkeit angegeben, anders die Leuchten nicht errichten zu können. Nun zeigt sich, dass die Leuchten unmittelbar am Rand der Fahrbahn errichtet worden sind und der Platz, wo der Radweg vorher war, weiterhin frei ist und für den Radweg am Rande der Grünfläche zu Verfügung steht. Weil die Fahrbahn in diesem Bereich relativ eng und kurvig ist, bietet der Radweg in der Nebenanlage an dieser Stelle eine höhere Sicherheit für Fahrradfahrer und senkt das Unfallrisiko auf der Fahrbahn.

Darum ist die bereits damals zugesagte Wiedereinrichtung des Radweges an seiner ursprünglichen Stelle in diesem Teil der Friedrich-Engels-Straße sinnvoll und vorteilhaft und nun umzusetzen.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0545

öffentlich

Betreff:

Ziolkowskistraße

Einreicher: Fraktion DIE LINKE

Erstellungsdatum 16.07.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
09.09.2015	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, dafür Sorge zu tragen, dass in der Ziolkowskistraße im Bereich zwischen Newtonstraße und Grotrianstraße

- die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h kenntlich gemacht wird und
- ein LKW-Fahrverbot festgelegt und aufgezeigt wird.

Es ist eine mittelfristige Sanierung dieses Straßenabschnitts zu prüfen.

Die Stadtverordnetenversammlung ist im Dezember 2015 über den Stand der Umsetzung und über die Ergebnisse der Prüfung zu informieren.

gez. Dr. Hans-Jürgen Scharfenberg
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

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:

Dieser Abschnitt der Ziolkowskistraße ist als Anliegerstraße gebaut. Er befindet sich in einem schlechten Zustand, nachdem die Straße während der Sanierung der Neuendorfer Straße als Umleitungsstrecke ausgewiesen war. Trotz des schlechten Zustandes wird die Straße auch von LKW-Fahrern als Abkürzung genutzt. Dazu gibt es massiver Kritik von Anwohnern.



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0581

Betreff:

öffentlich

Bebauungsplan Nr. 106 "An der Hauptstraße / Haseleck" , OT Marquardt

Abwägung und Satzungsbeschluss

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung	Erstellungsdatum	14.08.2015
	Eingang 922:	14.08.2015

Beratungsfolge:	Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung		
Gremium		
09.09.2015 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Im Rahmen der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB wird über die Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan Nr. 106 "An der Hauptstraße / Haseleck", OT Marquardt entschieden (gemäß Anlagen 3A und 3B).
2. Dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan Nr. 106 "An der Hauptstraße / Haseleck", OT Marquardt wird zugestimmt (siehe Anlage 6).
3. Der Bebauungsplan Nr. 106 "An der Hauptstraße / Haseleck", OT Marquardt wird gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen, die dazugehörige Begründung wird gebilligt (siehe Anlagen 4 und 5).

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

Ja, in folgende OBR:

Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf

zur Information

Finanzielle Auswirkungen? Nein JaDas **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als Pflichtanlage **beizufügen****Fazit Finanzielle Auswirkungen:****Realisierungskosten**

Bei Inkraftsetzung der Planung sind voraussichtlich Kosten für die Umsetzung der Planung zu erwarten. Die zu erwartenden Realisierungskosten sollen durch einen Dritten übernommen werden, damit der Haushalt der Landeshauptstadt Potsdam dadurch nicht in Anspruch genommen werden wird. Hierfür ist mit der Vorhabenträgerin ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen worden.

Folgekosten

Mögliche Folgekosten nach Realisierung der Planung erstrecken sich auf die Instandhaltung und Pflege der im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen.

Die Höhe der zu erwartenden jährlichen Folgekosten und deren Finanzierung wird angegeben mit:

Kostenposition	geschätzter Aufwand in €	Finanzierung aus Produktkonto
Instandhaltung öffentl. Erschließungsanlagen	ca. 1.898,60	5410003 / 5221200

Diese Aufwendungen werden voraussichtlich ab 2017 anfallen.

Auf den Haushaltsvorbehalt auch für künftige Jahre wird hingewiesen.

Oberbürgermeister	Geschäftsbereich 1	Geschäftsbereich 2
	Geschäftsbereich 3	Geschäftsbereich 4

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 Demografie-relevanz
0	0	3	0	0	60	mittlere

Begründung zum Beschlussvorschlag:

Aus aktuellem Anlass besteht das Erfordernis, über die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligungen zum Bebauungsplan Nr. 106 "An der Hauptstraße / Haseleck" zu entscheiden, den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan zu fassen. Die finanziellen Auswirkungen sowie die nähere Erläuterung zur Erforderlichkeit der Beschlussvorlage ergeben sich aus den folgenden Anlagen zu dieser Beschlussvorlage:

Anlagen:

Anlage 1	Finanzielle Auswirkungen	(2 Seiten)
Anlage 2	Kurzeinführung	(2 Seiten)
Anlage 3A	Abwägungsvorschlag Öffentlichkeit	(8 Seiten)
Anlage 3B	Abwägungsvorschlag Träger öffentlicher Belange	(5 Seiten)
Anlage 4	Bebauungsplan	(1 Plan)
Anlage 5	Begründung	(58 Seiten)
Anlage 6	Städtebaulicher Vertrag	(8 Seiten)

Hinweis zu den Planunterlagen: Das Original des Bebauungsplans im Maßstab 1:1000 kann jederzeit im Bereich Verbindliche Bauleitplanung eingesehen werden.

Pflichtanlage: Darstellung finanzieller Auswirkungen der Vorlage

1. Hat die Vorlage finanzielle Auswirkungen? Nein Ja
2. Handelt es sich um eine Pflichtaufgabe? Nein Ja
3. Ist die Maßnahme bereits im Haushalt enthalten? Nein Ja Teilweise

4. Die Maßnahme bezieht sich auf das Produkt / Nr. 54100

Bezeichnung: Gemeindestraßen

5. Wirkung auf den Ergebnishaushalt:

Angaben in Euro	Ist-Vorjahr 2014	lfd. Jahr 2015	Folgejahr 2016	Folgejahr 2017	Folgejahr 2018	Folgejahr* 2019	Gesamt
Ertrag laut Plan	0	0	0	0	0	0	0
Ertrag neu	0	0	0	0	0	0	0
Aufwand laut Plan	2.836.327	3.235.400	3.263.600	3.018.000	3.103.400	3.103.400	15.723.800
Aufwand neu	2.836.327	3.235.400	3.263.600	3.018.000	3.103.400	3.103.400	15.723.800
Saldo Ergebnishaushalt laut Plan	-2.836.327	-3.235.400	-3.263.600	-3.018.000	-3.103.400	-3.103.400	-15.723.800
Saldo Ergebnishaushalt neu	-2.836.327	-3.235.400	-3.263.600	-3.018.000	-3.103.400	-3.103.400	-15.723.800
Abweichung zum Planansatz	0	0	0	0	0	0	0

5.a Durch die Maßnahme entsteht eine Haushaltsbelastung über den Planungszeitraum hinaus bis 2030 i. H. v. insgesamt 0,00 Euro.

6. Wirkung auf den investiven Finanzhaushalt:

Angaben in Euro	Bisher bereit- gestellt	lfd. Jahr 2015	Folgejahr 2016	Folgejahr 2017	Folgejahr 2018	Folgejahr* 2019	Bis Maßnah- meende	Gesamt
investive Einzahlungen laut Plan	0	0	0	0	0	0	0	0
investive Einzahlungen neu	0	0	0	0	0	0	0	0
investive Auszahlungen laut Plan	0	0	0	0	0	0	0	0
investive Auszahlungen neu	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo Finanzhaushalt laut Plan	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo Finanzhaushalt neu	0	0	0	0	0	0	0	0
Abweichung zum Planansatz	0	0	0	0	0	0	0	0

7. Die Abweichung zum Planansatz wird gedeckt durch das Produkt / Nr. _____

Bezeichnung: _____

8. Die Maßnahme hat künftig Auswirkungen auf den Stellenplan. Nein Ja

Mit der Maßnahme ist eine Stellenerweiterung von _____ Vollezeiteinheiten verbunden.
Diese ist bereits im Haushaltsplan berücksichtigt. Nein Ja

9. Es besteht ein Haushaltsvorbehalt. Nein Ja

Anlagen

- Erläuterung zur Kalkulation von Aufwand, Ertrag, investive Ein- und Auszahlungen (interne Pflichtanlage)
- Anlage Wirtschaftlichkeitsberechnung (anlassbezogen)
- Anlage Folgekostenrechnung (anlassbezogen)

Pflichtanlage: Darstellung finanzieller Auswirkungen der Vorlage

Hier können Sie weitere Ausführungen zu den finanziellen Auswirkungen darstellen (z.B. zur Herleitung und Zusammensetzung der dargestellten Ertrags- und Aufwandspositionen, zur Entwicklung von Fallzahlen oder zur Einordnung im Gesamtkontext etc.).

Erschließungskosten

Für die Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen fallen für die Landeshauptstadt Potsdam keine Kosten an. Der Investor strebt einen Erschließungsvertrag mit der Landeshauptstadt Potsdam an, so dass die Erschließungskosten durch den Investor getragen werden.

Unterhaltungskosten

Gem. Flächenbilanz des Bebauungsplanes wird die öffentliche Verkehrsfläche mit 1.726 m² festgesetzt.
Die Unterhaltungskosten werden mit 1,1 €/m² veranschlagt, so dass sich ein jährlicher Aufwand von 1.898,60 € ergibt.

Die Unterhaltungskosten fallen erst nach vollständiger Herstellung und Übertragung an die Landeshauptstadt Potsdam an. Bei einem Baubeginn in 2015 gehen wir von einer vollständigen Herstellung in 2017 aus.

Die Deckung der Folgekosten erfolgt über das vorhandene Budget. Der entstehende Mehrbedarf muss ggf. durch die Verringerung des Qualitätsanspruchs kompensiert werden.

Kurzeinführung Bebauungsplan Nr. 106 "An der Hauptstraße / Haseleck", OT Marquardt Abwägung und Satzungsbeschluss

Anlass für die vorliegende Beschlussvorlage

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 04.03.2009 den Auslegungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 106 "An der Hauptstraße / Haseleck", OT Marquardt gefasst. Gegenstand der Planung ist die Entwicklung eines Einfamilienhausgebietes am nördlichen Ortsrand des Ortsteils Marquardt. Die Größe des Geltungsbereichs beträgt ca. 1,89 ha. Die Abschirmung des Baugebietes erfolgt außerhalb des Geltungsbereichs über eine Gehölzhecke.

Das Planverfahren hat nach der öffentlichen Auslegung aufgrund von Verkaufsverhandlungen des bisherigen Eigentümers mit verschiedenen Kaufinteressenten seit dem Jahr 2010 geruht und wurde deshalb in Priorität 3 eingeordnet. Seit März 2015 wurde das Grundstück an einen Erwerber, der das Planverfahren weiterführt, veräußert. Das Planverfahren ist seit März 2015 wieder in Priorität 1 gesetzt worden.

Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan erfolgte in der Zeit vom 30.06.2009 bis zum 31.07.2009.

Es gingen insgesamt sieben Stellungnahmen ein. Die Äußerungen bezogen sich im Wesentlichen auf die Begrünung des öffentlichen Straßenraums, den Erhalt des Baumbestands an der Hauptstraße, die Bepflanzung auf den Grundstücken sowie die Anlage der Streuobstwiese außerhalb des Geltungsbereichs.

Die Stellungnahmen wurden geprüft und sind in den Abwägungsprozess eingestellt worden.

Zusammenfassung der Ergebnisse aus der förmlichen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die förmliche Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte in der Zeit vom 25.06.2008 bis zum 01.08.2008. Es gingen insgesamt zehn Stellungnahmen ein, zwei Träger öffentlicher Belange äußerten sich nicht. Alle Träger öffentlicher Belange, welche eine Stellungnahme abgegeben haben, stimmten der Planung zu. Bei den Trägern öffentlicher Belange, die sich nicht geäußert haben, wird davon ausgegangen, dass sie der Planung zustimmen. Die Stellungnahmen wurden geprüft und sind in den Abwägungsprozess eingestellt worden.

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg sowie die Regionale Planungsgemeinschaft wurden mit Schreiben vom 18.01.2012 nochmals beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Nach der Stellungnahme der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg vom 14.02.2012 entspricht die Planung den Erfordernissen der Raumordnung, sofern die Gesamtbilanz für weitere Planungen außerhalb des Gestaltungsraums Siedlung nicht zu einer Überschreitung der zusätzlichen Entwicklungsoption führt. In diesem Zusammenhang wird auf den Zielabweichungsbescheid der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung vom 29.04.2013 verwiesen.

Abwägung der Verwaltung zu den während der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Die Hinweise des Bürgers 2 und des Bürgers 6 zur Begrünung des öffentlichen Straßenraumes werden aufgenommen und zur Vermeidung eines erhöhten Pflegeaufwandes die Kultur- und Wildobstarten aus der Pflanzliste gestrichen sowie die Baumhasel noch zusätzlich aufgenommen.

Durch Bürger 2 erfolgt auch der Hinweis, dass eine Bündelung der Grundstückszufahrten im Bereich der Hauptstraße vorgenommen werden sollte, um den Lindenbestand an dieser Stelle so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.

Da sich diese Baumstandorte an der Hauptstraße befinden, sollen hier abschließende Regelungen auf der Ebene des Baugenehmigungsverfahrens getroffen werden. Es gelten hier die Bestimmungen der Potsdamer Baumschutzverordnung.

Bürger 5 fordert den Ausschluss von Solarzellen auf den Dachflächen der Gebäude. Dies widerspricht der Klimaschutzpolitik des Landes Brandenburg und der Landeshauptstadt Potsdam und sollte daher nicht aufgenommen werden.

Abwägung der Verwaltung zu den während der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eingegangenen Stellungnahmen

Das Landesumweltamt RW 7 -Besonderer Artenschutz- verweist darauf, dass durch die im Bebauungsplan festgesetzte Bebauung bestimmte Vegetationsstrukturen mit Vorkommen von verschiedenen Vogelarten und deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten in Anspruch genommen werden können. In die Begründung zum Bebauungsplan sind konkrete Aussagen zum Vorkommen von „europarechtlich geschützten Arten“ aufzunehmen.

Zum Artenschutz hat im Frühjahr 2007 und im September 2007 eine Begehung des Plangebietes stattgefunden, im Rahmen des Umweltberichtes erfolgte eine artenschutzrechtliche Prüfung, danach sind keine vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.

Da das Planverfahren seit dem Jahr 2010 ruhte, erfolgten im Zeitraum April bis Juli 2015 weitere Begehungen des Plangebietes. Es wurden keine „europarechtlich geschützten Arten“ bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten von verschiedenen Vogelarten festgestellt.

Durch die E.ON edis AG wird darauf hingewiesen, dass sich im Plangebiet Leitungen und Anlagen des Unternehmens befinden. Die Verlagerung der 110-kV- Freileitung ist inzwischen sichergestellt.

Das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege bestätigt, dass sich im Plangebiet keine Bodendenkmale befinden.

Städtebaulicher Vertrag

Zur Umsetzung der Planung ist ein Städtebaulicher Vertrag mit der Vorhabenträgerin abgeschlossen worden. Zentrale Regelungsgegenstände dieses Vertrags sind die, außerhalb des Geltungsbereichs befindlichen Ausgleichsmaßnahmen zum Bebauungsplan. Es handelt sich hierbei um einen siebenreihige Gehölzhecke mit Ackerrandstreifen, welche das Baugebiet am Ortsrand zur Landschaft hin abschirmen soll sowie eine in der Nähe gelegene neuanzulegende Streuobstwiese.

Die "Richtlinie zur Kostenbeteiligung bei der Baulandentwicklung" ist hier nicht anwendbar da die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans noch vor dem Inkrafttreten der Richtlinie erfolgte.

Empfehlung der Verwaltung

Sofern dem Abwägungsvorschlag der Verwaltung gefolgt wird, kann der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 106 "An der Hauptstraße / Haseleck", OT Marquardt gefasst, die Begründung gebilligt und dem städtebaulichen Vertrag zugestimmt werden.

Abwägungsvorschläge zu den vorgebrachten Anregungen und Hinweisen im Rahmen der förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung

Gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch sind die Entwürfe der Bauleitpläne mit Begründung und den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. Die fristgemäß abgegebenen Stellungnahmen sind zu prüfen.

Die förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung fand in der Zeit vom 30. Juni 2009 bis einschließlich 31. Juli 2009 in den Räumen des Bereiches Verbindliche Bauleitplanung statt. Die ortsübliche Bekanntmachung über Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung erfolgte im Amtsblatt für die Landeshauptstadt Potsdam Nr. 11 vom 28. Mai 2009. Im Beteiligungszeitraum wurde der Bebauungsplan-Entwurf einschließlich der Stellungnahmen zu den umweltrelevanten Belangen zusätzlich im Internetauftritt der Landeshauptstadt Potsdam veröffentlicht und Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Die beabsichtigte Planung wurde anhand folgender Informationsmaterialien dargelegt:

- Entwurf des Bebauungsplans,
- Begründungstext, einschließlich Umweltbericht
- Bestandskarte zum Umweltbericht,
- Lageplan zu Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes
- Stellungnahme des Landesumweltamtes zu den vorhandenen geschützten Arten

8 Bürger und Bürgerinnen haben während dieser Zeit Einsicht in die Planung genommen. Es wurden mündlich keine Anregungen geäußert. Es gingen sieben schriftliche Stellungnahmen ein. Die Einwände sind in dieser Auswertung anonymisiert. Namen und Adressen der Einwände sowie Datum des Schreibens und des Eingangs bei der Stadtverwaltung Potsdam sind in einer gesonderten Einwänderliste zusammengestellt.

(Die Texte geben die Originalstimmungen wieder, wurden aber zur besseren Les- und Erfassbarkeit neu geordnet und gekürzt. Gleichlautende Stellungnahmen werden im Folgenden zusammengefasst.)

Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Bürger Nr. 1 schlägt für das Plangebiet als künftige Siedlungsbezeichnung „Vor dem Weinberg“ oder „Am Weinberg“ vor. Der Name lässt sich anhand alter Flurkarten belegen.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen . Der Name des Bebauungsplans „An der Hauptstraße/ Haseleck“ ist nicht gleichzusetzen mit der zukünftigen Siedlungsbezeichnung des Wohngebietes. Er dient der Lagebeschreibung des Bebauungsplangebietes. Eine entsprechende Siedlungsbezeichnung kann über den mit Umsetzung der Planung neu zu vergebenden Straßennamen für die Planstraße im Rahmen der Widmung der Straße erfolgen. Diese erfolgt in der Regel nach der Abnahme der Straße durch die Arbeitsgruppe Straßenverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam. Es wird in Aussicht gestellt, dass der Ortsbeirat Marquardt zu gegebenem Zeitpunkt an der Benennung der Straße beteiligt wird. Die Benennung soll unter Einbeziehung des Ortsbeirates Marquardt erfolgen.

Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Bürger Nr. 2 gibt Hinweise zur Begrünung des öffentlichen Straßenraumes. Gehölze sollten zur Sicherung einer ungehinderten Durchfahrt grundsätzlich einreihig erfolgen. Auch die Stammhöhe sollte eine ungehinderte Durchfahrt ermöglichen. Kultur- und Wildobstarten sollten zur Vermeidung von Verschmutzungen im Straßenraum nicht verwendet werden. Die Baumliste sollte um andere Arten ergänzt werden, z.B. Baumhasel.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Bepflanzungen im Straßenraum sind auch Gegenstand der Fachplanungen zur Erschließung des Baugebietes. Zur Vermeidung eines erhöhten Pflegeaufwandes werden die Kultur- oder Wildobstarten in der anzuwendenden Pflanzliste „Bäume zweiter Ordnung“ gestrichen. Gemäß der Anregung wird die Baumhasel in die Pflanzliste aufgenommen.</p> <p>Die Pflanzliste wird redaktionell geändert.</p>
<p>2. Das im Bebauungsplan festgesetzte Pflanzgebot für je einen Obstbaum auf den jeweiligen Baugrundstücken wird kritisch gesehen. Die Entscheidung sollte den Grundstückseigentümern überlassen werden.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Baumpflanzungen dienen der positiven Gestaltung des Ortsbildes sowie der Minimierung kleinklimatischer Belastungen durch die mit Umsetzung der Planung verbundene Neuversiegelung auf den jeweiligen Baugrundstücken. Die neu anzulegenden Hausgärten einschließlich der verbindlich festgesetzten Baumpflanzungen sind in die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung eingeflossen und mit der unteren Naturschutzbehörde als Teil-Ausgleich für die Neuversiegelung abgestimmt.</p> <p>Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der weitaus überwiegende Teil der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen außerhalb der Baugrundstücke erfolgt, ist die vorgesehene Baumpflanzung für die zukünftigen Grundstückseigentümer verhältnismäßig und die Verpflichtung hierzu vor Erwerb der Grundstücke erkennbar.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>3. Die Anlage einer Streuobstwiese sollte überdacht werden. Diese werden als nicht regionaltypisch angesehen. Zudem komme es häufig zu Pflegedefiziten. Falls an der Planung festgehalten wird, wird angeregt, einen Pflegevertrag mit einem Ortsansässigen abzuschließen.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Flächige Obstbestände (Streuobstwiesen) gehören als einst üblicher Bestandteil kleinbäuerlicher Nutzung und gleichzeitig strukturreicher Lebensraum am Siedlungsrand seit Jahrhunderten zur Kulturlandschaft. In Brandenburg findet man dabei seltener flächige Bestände in der freien Landschaft als kleine Wiesen, die sich im dörflichen Bereich hinter den Nutzgärten als Übergang zur Feldflur befinden. Streuobstbestände bereichern wesentlich das Ortsbild, vor allem den Siedlungsrand, und stellen gleichzeitig einen äußerst wertvollen Lebensraum im besiedelten Bereich dar. Die geplante Neuanlage einer kleineren Streuobstwiese als Teil-Ausgleich für die mit Umsetzung der Planung verbundene Neuversiegelung wird von der unteren</p>

Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Naturschutzbehörde entsprechend befürwortet und ist mit dieser abgestimmt.</p> <p>Regelungen zur Fertigstellungs- und Entwicklungspflege sowie zur langfristigen Unterhaltungspflege sind in Kap. 3.3.3 (S. 45) der Begründung dargelegt und werden Bestandteil der vertraglichen Regelungen im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan. Die Einbindung eines ortsansässigen Betriebes ist beabsichtigt.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>4. Es wird angeregt, eine Rodung der zum Erhalt festgesetzten Eiche zuzulassen, um einen besseren Flächenzuschnitt für das Baugrundstück zu erreichen.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Erhalt der vorhandenen Eiche dient der Vermeidung von Beeinträchtigungen von Biotopen und Arten sowie der Ortsbildpflege. Der Erhalt der Eiche ist Bestandteil der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung und ist mit der unteren Naturschutzbehörde entsprechend abgestimmt.</p> <p>Die Pflanzbindung ist für den zukünftigen Grundstückseigentümer vor Erwerb des betreffenden Baugrundstückes erkennbar. Die mit dem Erhalt verbundenen Einschränkungen können durch einen entsprechenden Flächenzuschnitt der Baugrundstücke minimiert werden. Die Aufteilung der Baugrundstücke ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>5. Angemerkt wird, dass die Nutzung des Streifens zwischen dem jetzigen Zaun an der Hauptstraße und den konzipierten Grundstücksgrenzen unverständlich sei.</p>	<p>Der jetzige Zaun verläuft annähernd entlang der derzeitigen und zukünftigen Grundstücksgrenze. Die Flächen zwischen Fahrbahn und Grundstücksgrenze sind Bestandteil des gemeindeeigenen Straßengrundstücks. Diese werden weiterhin begrünt sein, soweit sie nicht für Grundstückszufahrten benötigt werden.</p>
<p>6. Durch die Bündelung von Grundstückszufahrten sollte ein Eingriff in den Lindenbestand entlang der Hauptstraße auf ein Minimum reduziert werden.</p>	<p>Dem Hinweis wurde bereits gefolgt.</p> <p>Die Baumstandorte befinden sich außerhalb des Plangebietes. Wie in Kap. 2.2.7 der Begründung dargelegt, sollen die vorhandenen Bäume durch Anpassung der Grundstückszufahrten an die innerhalb der Baumreihe vorhandenen Lücken soweit wie möglich erhalten werden. Es gelten hier die Bestimmungen der Potsdamer Baumschutzverordnung (PBaumSchVO) vom 11.02.2003. Abschließende Regelungen mit Auflagen für ggf. vorzunehmende Ersatzpflanzungen erfolgen auf der Ebene des Baugenehmigungsverfahrens.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>

Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>7. Hingewiesen wird auf eine zeitweilig deutliche Schallbelastung durch die Eisenbahn. Angeregt wird auf die geplante Streuobstwiese zugunsten einer Verbreiterung des geplanten Gehölzstreifens zu verzichten.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Nach Stellungnahme der zuständigen Immissionsschutzbehörde bestehen zur im Plangebiet vorgesehenen Entwicklung eines Wohngebietes keine immissionsschutzrechtlichen Bedenken. Die in Kap. 2.2.6 der Begründung getroffenen Aussagen zum Immissionsschutz werden bestätigt. Auch wenn Betriebsgeräusche der Bahn möglicherweise im Plangebiet zeitweilig wahrnehmbar sind, liegen Schallbelastungen somit unterhalb der zu beachtenden Richtwerte.</p> <p>Eine Verbreiterung des vorgesehenen Gehölzstreifens erfolgt nicht. Die Anlage der geplanten Streuobstwiese ist Bestandteil der mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmten Ausgleichsmaßnahmen. Zudem müsste die Gehölzpflanzung zur Erlangung einer messbaren Schallschutzfunktion in einer Breite von mindestens 100 m angelegt werden. Ein subjektiver Schallschutz ist bereits mit der geplanten 10 m breiten Gehölzpflanzung gegeben.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Bürgerin Nr. 3 verweist auf Pflegedefizite bei zwei bereits vorhandenen Ausgleichspflanzungen mit Obstgehölzen. Angeregt wird, für die geplante Streuobstwiese sachkundige Obstfachleute mit der Planung, Ausführung und Pflege zu beauftragen. Verwiesen wird auf die entstehenden Kosten, die nicht durch Erträge zu erbringen sind.</p>	<p>Der Hinweis wurde bereits berücksichtigt.</p> <p>Regelungen zur Fertigstellungs- und Entwicklungspflege sowie zur langfristigen Unterhaltungspflege sind in Kap. 3.3.3 der Begründung dargelegt und werden Bestandteil der vertraglichen Regelungen des städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan. Eine Kostenübernahme erfolgt durch den Vorhabenträger. Die Einbindung eines ortsansässigen Betriebes ist beabsichtigt.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>2. Es erfolgen fachliche Hinweise zur Auswahl der Pflanzliste „Obstbäume“. Die Anregungen sollen berücksichtigt werden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für den Bebauungsplan wurde die zum benachbarten Bebauungsplan „An der Obstplantage“ erarbeitete Pflanzliste übernommen. Die Auswahl geeigneter Obstsorten erfolgte seinerzeit unter Einbindung der unteren Naturschutzbehörde und wurde in der Gemeindevertretung ausführlich diskutiert. Die nunmehr zum Bebauungsplan gegebenen fachlichen Hinweise werden wie folgt berücksichtigt:</p> <p>Die nicht für Hochstämme geeigneten Obstsorten, die triploiden Sorten (Sorten mit dreifachem Chromosomensatz, welche sich nicht als Befruchtersorte eignen) sowie besonders empfindliche Sorten werden aus der auf den Baugrundstücken anzuwendenden Pflanzliste „Obstbäume“ gestrichen.</p>

Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Die Pflanzliste wird redaktionell geändert.</p> <p>Aus der Pflanzliste für die außerhalb des Plangebietes vorgesehene Streuobstwiese werden zusätzlich die Obstsorten, die gemäß der gegebenen fachlichen Hinweise nicht für Obstwiesen geeignet sind, gestrichen.</p>
3. Die Pflanzliste für die Feldhecke sollte um die Baumhasel ergänzt werden.	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Die Pflanzliste für die außerhalb des Plangebietes geplante Feldhecke wird um die „Baumhasel“ ergänzt.</p>
4. Frage nach der Betreuung und der Pflege der Heckenpflanzung und des Ackerstreifens.	<p>Regelungen zur Fertigstellungs- und Entwicklungspflege sowie zur langfristigen Unterhaltungspflege sind in Kap. 3.3.3 der Begründung dargelegt und werden Bestandteil der Regelungen des städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan. Eine Kostenübernahme erfolgt durch den Vorhabenträger.</p>
5. Die Pflanzung von Obstbaum-Hochstämmen auf den Baugrundstücken wird abgelehnt. Empfohlen werden Halbstämme mit einer Stammhöhe von 1,20 m auf stark wachsender Unterlage. Diese sind leichter zu bewirtschaften.	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Pflanzung von hochstämmigen Obstbäumen auf den Baugrundstücken dient vorrangig der positiven Gestaltung des Ortsbildes sowie der Minimierung kleinklimatischer Belastungen durch die mit Umsetzung der Planung verbundene Neuversiegelung auf den jeweiligen Baugrundstücken.</p> <p>Die neu anzulegenden Hausgärten einschließlich der verbindlich festgesetzten Baumpflanzungen sind in die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung eingeflossen und mit der unteren Naturschutzbehörde als Teil-Ausgleich für die Neuversiegelung abgestimmt.</p> <p>Die Bewirtschaftung ist Gegenstand des städtebaulichen Vertrags.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
Bürger Nr. 4 begrüßt die im Bebauungsplan getroffenen gestalterischen Vorgaben zu Dächern, Fassaden und Einfriedungen.	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
2. Angeregt wird, die Innenecke der Planstraße abzuschrägen, damit in der Ausführungsplanung eine ausreichende Ausrundung für Bemessungsfahrzeuge möglich ist.	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die im Bebauungsplan in einer Breite von 8,0 m festgesetzte Straßenverkehrsfläche ist nicht identisch mit der geplanten Fahrbahn. Für diese ist eine Breite von lediglich 4,75 m bis 5,00 m vorgesehen. Die für größere Ver- und Entsorgungsfahrzeuge erforderlichen Schleppkurven können im Bereich der festgesetzten Verkehrsfläche berücksichtigt werden. Die vorliegende Planung ist mit dem Bereich 323 Straßen-</p>

Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>verkehr abgestimmt.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>3. Hinweis, dass die geplante 8 m breite Verkehrsfläche sehr eng bemessen erscheint, zur Anordnung von ausreichenden Besucherstellplätzen, Versickerungsmulden, Baumpflanzungen, Grundstückszufahrten und ggf. erforderlichen Ver- und Entsorgungsanlagen.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die funktionale Aufteilung der Verkehrsflächen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Die Möglichkeit zur Anlage von mindestens 10 Besucherstellplätzen sowie von mindestens 15 Baumpflanzungen im Bereich der festgesetzten Verkehrsfläche wurde unter Berücksichtigung der erforderlichen Grundstückszufahrten überschlüssig geprüft. Die Möglichkeit zur Anlage von Versickerungsmulden besteht im Straßenraum im Streifen zwischen Fahrbahn und Grundstücksgrenze in einer Breite von insgesamt 3 m.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>4. Hinweis zur Abwasserentsorgung. Aufgrund der Höhenlage ist voraussichtlich ein direkter Gefälleanschluss nicht möglich, sondern ein Druckleitungsanschluss mit einer Abwasserpumpstation erforderlich. Durch die dadurch erhöhte Verweildauer des Abwassers im Ortsnetz Marquardt könnte die Geruchsbelästigung aus dem Abwassersammler in der Fahrländer Straße größer werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die abwassertechnische Erschließung des Plangebietes ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Zu Fragen des Ausbaustandards sind die geltenden Richtlinien zu Grunde zu legen. Die technische Lösung im Abwasserkanal im Bereich Hauptstraße/ Fahrländer Straße wird durch den Betreiber Stadtwerke Potsdam EWP überprüft und gegebenenfalls angepasst.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Bürger Nr. 5 regt an, den Ausschluss glasierter Dachziegel auf Solarzellen zu erweitern.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Bau von Photovoltaik-Anlagen auf Gebäuden zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie entspricht der Klimaschutzpolitik des Landes Brandenburg und der Landeshauptstadt Potsdam zum Ausbau der Energieproduktion aus erneuerbaren Energien. Auf der Grundlage des Gesetzes für den Vorrang Erneuerbarer Energien (Erneuerbare – Energien - Wärmegesetz EEWärmeG) wird dabei im Interesse des Klima- und Umweltschutzes das Ziel verfolgt, den Anteil erneuerbarer Energien an der Stromversorgung bis zum Jahr 2020 auf mindestens 30 Prozent und danach kontinuierlich weiter zu erhöhen. Ein Ausschluss von Solarzellen auf Dächern würde diesem Ziel widersprechen und wird auch aus städtebaulichen Gründen nicht für erforderlich gehalten.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>

Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
2. Es wird darauf hingewiesen, dass durch Einzelverkauf der Grundstücke eine höhere Vielfalt erreicht werde, als durch einen einzigen Bauträger.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen . Nach derzeitigem Stand der Planung soll nach Erschließung und Parzellierung des Plangebietes ein Einzelverkauf der Grundstücke erfolgen.
Bürger Nr. 6 regt an im Straßenraum auf eine Pflanzung von Obstbäumen aufgrund eines erhöhten Pflegeaufwandes und eines Sicherheitsrisikos für Passanten verzichten.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen . Die Bepflanzungen im Straßenraum sind Gegenstand der Fachplanungen zur Erschließung des Baugebietes. Zur Vermeidung eines erhöhten Pflegeaufwandes werden die Kultur- oder Wildobstarten in der anzuwendenden Pflanzliste „Bäume zweiter Ordnung“ gestrichen . Die Pflanzliste wird redaktionell geändert.
2. Die Vorgabe von Gehölzarten im privaten Bereich der Anwohner wird abgelehnt.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt . Vorgaben von Gehölzarten erfolgen für die Baugrundstücke lediglich für die Pflanzung eines Obstbaumes je Baugrundstück sowie für die Begrünung von Nebenanlagen, Garagen und überdachten Stellplätzen. Die Pflanzgebote dienen der positiven Gestaltung des Ortsbildes, der Durchgrünung des Wohngebietes sowie einer Minimierung der kleinklimatischen Belastungen durch die mit Umsetzung der Planung verbundene Neuversiegelung auf den Baugrundstücken. Die Vorgabe von Gehölzarten für diese Pflanzungen gewährleistet die Verwendung standortheimischer bzw. standorttypischer Arten mit ökologischer Wertigkeit als Nist- und Nährgehölze. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der weitaus überwiegende Teil der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen außerhalb der Baugrundstücke erfolgt, sind die Vorgaben für die zukünftigen Grundstückseigentümer verhältnismäßig und die Verpflichtung hierzu vor Erwerb der Grundstücke erkennbar. Die Planung wird nicht geändert.
3. Die Anlage einer Streuobstwiese wird aufgrund der zu erwartenden Pflegedefizite nicht befürwortet.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt . Streuobstbestände bereichern wesentlich das Ortsbild, vor allem den Siedlungsrand, und stellen gleichzeitig einen äußerst wertvollen Lebensraum im besiedelten Bereich dar. Die geplante Neuanlage einer kleineren Streuobstwiese als Teil-Ausgleich für die mit Umsetzung der Planung verbundene Neuversiegelung wird von der unteren Naturschutzbehörde entsprechend befürwortet und ist mit dieser abgestimmt. Regelungen zur Fertigstellungs- und Entwicklungspflege sowie zur langfristigen Unterhaltungspflege sind in Kap. 3.3.3 (S. 45) der Begründung dargelegt und wer-

Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>den Bestandteil der vertraglichen Regelungen im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Bürger Nr. 7 begrüßt die geplante Abschirmung des Wohngebietes durch eine Gehölzpflanzung.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>2. Hinweis auf den erforderlichen Pflegeaufwand und die dauerhaft entstehenden Kosten für die geplante Streuobstwiese. Falls keine finanziellen Mittel zur dauerhaften Pflege verbunden mit einem kompetenten Betreiber zur Verfügung stehen sollte auf die Anlage einer Streuobstwiese zugunsten einer Heckenpflanzung verzichtet werden.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die geplante Neuanlage einer kleineren Streuobstwiese als Teil-Ausgleich für die mit Umsetzung der Planung verbundene Neuversiegelung wird von der unteren Naturschutzbehörde befürwortet und ist mit dieser abgestimmt.</p> <p>Regelungen zur Fertigstellungs- und Entwicklungspflege sowie zur langfristigen Unterhaltungspflege sind in Kap. 3.3.3 (S. 45) der Begründung dargelegt und werden Bestandteil der vertraglichen Regelungen im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>3. Als Alternative zur Neuanlage einer Streuobstwiese wird als Ausgleichsmaßnahme die Sicherung und Entwicklung einer vorhandenen Obstaltanlage mit Obstlehrpfad und Apfelallee angeregt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für den in Rede stehenden Bebauungsplan wird an der geplanten Neuanlage einer Streuobstwiese als Teil-Ausgleich für die mit Umsetzung der Planung verbundene Neuversiegelung festgehalten. Die Anlage der Streuobstwiese wird von der unteren Naturschutzbehörde befürwortet und ist mit dieser abgestimmt.</p> <p>Die Sicherung und Entwicklung einer vorhandenen Obstaltanlage kann ggf. als Ausgleichsmaßnahme für einen anderen Bebauungsplan herangezogen werden.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>

Abwägungsvorschläge zu den vorgebrachten Stellungnahmen im Rahmen der förmlichen Behördenbeteiligung

Gemäß § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch holt die Gemeinde die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zum Planentwurf und der Begründung ein. In den Stellungnahmen sollen sich die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange auf ihren Aufgabenbereich beschränken; sie haben auch Aufschluss über von Ihnen beabsichtigte oder bereits eingeleitete Planungen und sonstige Maßnahmen sowie deren zeitliche Abwicklung zu geben, die für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung des Gebietes bedeutsam sein können. Verfügen sie über Informationen, die für die Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials zweckdienlich sind, haben sie diese Informationen der Gemeinde zur Verfügung zu stellen.

12 Träger öffentlicher Belange und Fachabteilungen der Landesämter wurden mit Schreiben vom 25.06.2008 zur Stellungnahme zu den Ausweisungen des Bebauungsplan-Entwurfs aufgefordert.

Folgende Träger öffentlicher Belange äußerten sich nicht:

- Landesamt für Verbraucherschutz, Landwirtschaft und Flurneuordnung
- Industrie- und Handelskammer

9 Träger öffentlicher Belange und Fachabteilungen des Landes äußerten sich zum Bebauungsplan-Entwurf. Davon hatten folgende Träger öffentlicher Belange und Fachabteilungen des Landes keine Anregungen oder Hinweise bzw. waren in ihren Belangen nicht betroffen:

- Regionalverkehr Havelbus
- Landesumweltamt Brandenburg – Immissionsschutz
- Landesumweltamt Brandenburg – Wasserwirtschaft, Hydrologie

Stellungnahmen gaben folgende Träger öffentlicher Belange und Fachabteilungen des Landes ab:

(Die Texte geben die Originalstimmungen wieder, wurden aber zur besseren Les- und Erfassbarkeit neu geordnet und gekürzt.)

Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>Durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung wird die Vereinbarkeit der Entwurfsfassung mit den Zielen der Raumordnung bestätigt.</p> <p>Es erfolgt der Hinweis, dass durch den Entwurf des Landesentwicklungsplanes Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 21.08.2007 in Aufstellung befindliche Ziele als sonstige Erfordernisse der Raumordnung vorliegen. Nach LEP B-B Entwurf soll die Stadt Potsdam Zentraler Ort und Gemeinde mit Gestaltungsspielraum Siedlung sein. Gemäß Festlegungskarte 1 würde das in Rede stehende Plangebiet nicht im Gestaltungsraum Siedlung liegen. Die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen an solchen Standorten würde sich künftig nach Ziel 4.5 Abs. 1 Ziffer 4 i.V.m Ziel 4.2 LEP B-B</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Gemäß Ziel 4.2 LEP B-B Entwurf sind neue Siedlungsflächen an vorhandene Siedlungsgebiete anzuschließen. Gemäß Ziel 4.5 Abs. 1 Ziffer 4 LEP B-B ist die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen in Siedlungsbereichen außerhalb des Gestaltungsraumes Siedlung nur im Rahmen des Eigenbedarfs dieser Siedlungsbereiche möglich. Der Eigenbedarf des Siedlungsraumes Marquardt wird durch die vorliegende Planung abgeschlossen. Die Planung entspricht somit auch den Zielen des LEP B-B als sonstige Erfordernisse der Raumordnung.</p>

Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>Entwurf regeln. Bis zum Inkrafttreten des LEP B-B bleiben die Festlegungen des LEP eV verbindlich</p>	<p>Die Planung wird nicht geändert</p>
<p>Durch die Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming wird darauf hingewiesen, dass das Oberverwaltungsgericht für das Land Brandenburg den Regionalplan Havelland-Fläming vom 18. Dezember 1997 mit Beschluss vom 09.10.2002 für nichtig erklärt hat. Die Aufstellung eines neuen, integrierten Regionalplans ist bis zum Vorliegen eines neuen Landesentwicklungsplanes Berlin-Brandenburg im ersten Quartal 2009 zurückgestellt. Der sachliche Teilplan „Windenergienutzung“ ist mit Wirkung vom 01.05.2008 in der Fassung der erneuten Bekanntmachung anzuwenden.</p>	<p>Die Hinweise werden im Begründungstext berücksichtigt. Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Es erfolgt der Hinweis auf, in einem ersten Arbeitsschritt für den Regionalplan 2020 ausgewiesene „Vorzugsräume für die Siedlungsentwicklung“, die den Gemeinden Entscheidungshilfen für die Siedlungsentwicklung geben sollen. Dabei handelt es sich um Räume, in denen sich Einrichtungen der Grundversorgung wie Kita, Schule, Allgemeinarzt und Einzelhandel konzentrieren. Die Ausweisung eines solchen „Vorzugsraums“ ist für den Ortsteil Marquardt nicht vorgesehen, da der Ortsteil nicht über die erforderliche Ausstattung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge verfügt.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Es wird angeregt, von einer umfangreichen Ausweisung neuer Wohnbauflächen im Ortsteil Marquardt Abstand zu nehmen. Es wird empfohlen, die bauliche Entwicklung auf eine straßenbegleitende Bebauung zu reduzieren, was eine kostengünstige Erschließung ermögliche und zur Befriedigung des Eigenbedarfs der Einwohner des Ortsteiles auch angemessen sei.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Wie auch in der Stellungnahme der Regionalen Planungsgemeinschaft im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 24.08.2007 bestätigt wurde, ist das Plangebiet geeignet, einen baulichen Abschluss im nördlichen Bereich der Hauptstraße zu finden. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ermöglicht in dem beschlossenen Flächenumfang die Errichtung von etwa 20 bis 25 Wohneinheiten in Form einer locker bebauten Einfamilienhaussiedlung. Diese Anzahl neuer Wohneinheiten wird von Seiten des Plangebers für den Ortsteil Marquardt als sachgerecht angesehen. Die Vereinbarkeit des Wohngebietes im geplanten Umfang mit den Zielen der Raumordnung wurde von Seiten der Gemeinsamen Landesplanung mit Schreiben vom 31.07.2008 im Zuge der förmlichen Behördenbeteiligung erneut bestätigt. Mit der Anknüpfung der Planstraße an die vorhandene Straße „Am Haseleck“ verfolgt die Stadt zudem eine städtebauliche Verknüpfung des geplanten Wohngebietes mit dem bereits vorhandenen Wohngebiet. Durch den beabsichtigten Abschluss eines Erschließungsvertrages können die Kosten für die Landeshauptstadt Potsdam begrenzt werden.</p>

Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Die Planung wird nicht geändert.
<p>Durch den Zentraldienst der Polizei - Kampfmittelbeseitigungsdienst - wird erneut darauf hingewiesen, dass sich für das Plangebiet keine konkreten Anhaltspunkte auf das Vorhandensein von Kampfmitteln ergeben. Es ist deshalb nicht erforderlich, Maßnahmen der Kampfmittelräumung durchzuführen.</p> <p>Hingewiesen wird auf die weitergehenden Bestimmungen der Kampfmittelverordnung für das Land Brandenburg vom 23.11.1998.</p>	<p>Die Hinweise wurden im Begründungstext (Kap. 1.5.3 Sonstige Vorgaben und Bindungen) bereits berücksichtigt.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Das Landesumweltamt Brandenburg RW 7 – Besonderer Artenschutz verweist darauf, dass die bei einer Bebauung entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes in Anspruch genommenen Vegetationsstrukturen z.B. europäischen Vogelarten als Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen können. Da konkrete Aussagen zum Vorkommen europäischer Vogelarten oder Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie („europarechtlich geschützte Arten“) fehlen, lässt sich nicht abschließend klären, ob Konflikte mit den Zugriffsverboten ausgeschlossen werden können.</p> <p>Es wird darauf verwiesen, dass sich Konflikte mit den Zugriffsverboten hinsichtlich der Gehölzbeseitigung, wie in der Begründung dargelegt, durch eine Beschränkung der Bauzeiten außerhalb der Brutzeit der Vögel vermeiden lassen. Dies setzt aber voraus, dass keine Niststätten von Arten betroffen sind, die den Brutplatz jährlich erneut nutzen.</p> <p>In die Begründung sind konkrete Aussagen zum Vorkommen „europarechtlich geschützter Arten“ aufzunehmen und es ist zu ermitteln, ob die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG in Verbindung mit § 42 Abs. 5 BNatSchG berührt sind. Soweit erforderlich können dazu vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden.</p> <p>Es wird darauf verwiesen, dass das Störungsverbot für europäische Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu beachten ist.</p>	<p>Die Hinweise werden wie folgt berücksichtigt:</p> <p>Zusätzlich zu den Begehungen vom Frühjahr 2007, bei denen im Umfeld des Plangebietes einige Vogelarten wie Feldsperling, Blaumeise, Kohlmeise und Amsel als Nahrungsgäste beobachtet wurden, erfolgte eine erneute Ortsbegehung im September 2008. Im Ergebnis der erneuten Ortsbegehung stellen die Ackerflächen ein Nahrungshabitat für weitere besonders geschützte Vogelarten dar. Bei der Begehung wurden Kranich, Turmfalke und Mehlschwalbe gesichtet. Brutplätze wurden nicht festgestellt. Auch im Baumbestand entlang der Hauptstraße wurden keine Bruthöhlen oder Nester festgestellt.</p> <p>Als weitere besonders geschützte Tierarten wurden im Umfeld des Plangebietes der Maulwurf und Hornissen (mehrere Exemplare im Flug und an den Linden) festgestellt. Gefährdete oder besonders geschützte Pflanzenarten wurden im Plangebiet nicht aufgefunden.</p> <p>Im Rahmen des Umweltberichtes erfolgte eine artenschutzrechtliche Prüfung, ob mit Umsetzung der Planung Verstöße gegen die Zugriffsverbote des § 42 BNatSchG zu erwarten sind.</p> <p>Im Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung ist für den vorliegenden Bebauungsplan nach derzeitigem Kenntnisstand nicht davon auszugehen, dass artenschutzrechtliche Verbote des § 42 BNatSchG der Realisierung der vorgesehenen Festsetzungen entgegenstehen. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.</p> <p>Aufgrund der im Plangebiet vorhandenen Biotopstrukturen ist jedoch eine zwischenzeitliche Neubesiedelung des Plangebietes mit europäischen Vogelarten und deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten (insbesondere von Bodenbrütern und Freibrütern) nicht auszuschließen. Daher sind die Belange des besonderen Artenschutzes vor Beginn von konkreten Baumaßnahmen sowie vor Durchführung von Maßnahmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>zur Vegetationsbeseitigung durch eine erneute Begehung zu prüfen.</p> <p>Für den Fall einer zwischenzeitlichen Neubesiedelung mit Vogelarten, die ihre Fortpflanzungsstätte i.d.R. in der nächsten Brutperiode nicht wieder nutzen, greifen die Verbotstatbestände des § 42 BNatSchG nicht, wenn die Baumaßnahmen (einschließlich von Maßnahmen zur Vegetationsbeseitigung) außerhalb der Brutperiode durchgeführt werden.</p> <p>Nur für den Fall, dass eine zwischenzeitliche Neubesiedelung mit Vogelarten erfolgt, die ihre Fortpflanzungsstätte i.d.R. in der nächsten Brutperiode erneut nutzen, würden die Verbotstatbestände greifen und es wäre – für den Fall, dass eine Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte zur Umsetzung der Planung unumgänglich ist – die Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Durch die in unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet als Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Gehölzpflanzungen und Saumstrukturen werden im erheblichen Umfang Lebensraumstrukturen neu geschaffen, die ggf. auch als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme geeignet sind.</p> <p>Sollten daher vor Umsetzung der Planung Fortpflanzungs- und Ruhestätten besonders geschützter Tierarten festgestellt werden und deren Beseitigung (Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung) zur Realisierung der Planung unabdingbar sein, sind diese der zuständigen Naturschutzbehörde zur Kenntnis zu geben. Hieraus können sich Restriktionen für die Baumaßnahmen ergeben oder die Durchführung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen bzw. die Erteilung von Befreiungen von den Verboten des besonderen Artenschutzes (§ 62 in Verbindung mit § 42 BNatSchG) erforderlich werden.</p> <p>Ein entsprechender Hinweis wird Bestandteil der Planzeichnung und wird in die Begründung aufgenommen.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Es wird darauf hingewiesen, dass sich im Bereich des Bebauungsplanes keine Schutzgebiete gemäß Brandenburgischen Naturschutzgesetz und keine Gebiete von Gemeinschaftlicher Bedeutung oder Europäische Vogelschutzgebiete befinden.</p>	<p>Die Hinweise wurden im Begründungstext (Kap. 1.5.3 Sonstige Vorgaben und Bindungen; Umweltbericht) bereits berücksichtigt.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Durch die WGI Westfälische Gesellschaft für Geoinformation und Ingenieurdienstleistung mbH im Auftrag der Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg GmbH & Co (im Auftrag der HSW Havelländische Stadtwerke GmbH) wird erneut darauf hingewiesen, dass im Zusammenhang mit der Realisierung des Bebauungsplanes zur Zeit</p>	<p>Die Hinweise wurden bereits zur Kenntnis genommen. Sie sind Gegenstand der Fachplanungen zum Straßenneubau. Der Bebauungsplan enthält keine Festsetzungen, die den Hinweisen zuwider laufen.</p>

Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>keine Planungen bestehen. Eine Versorgung des Plangebietes ist grundsätzlich durch Nutzung der öffentlichen Erschließungsflächen herzustellen.</p> <p>Beigefügt sind Planunterlagen zum vorhandenen Leitungsbestand zwischen der befestigten Fahrbahn der Hauptstraße und der Baumreihe. Es erfolgen Hinweise über Abstände zwischen Leitungen und Bäumen sowie zu sonstigen zulässigen Maßnahmen im Umfeld der Leitungen.</p>	<p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Durch die E.ON edis AG wird darauf hingewiesen, dass sich im Plangebiet Leitungen und Anlagen des Unternehmens befinden. Beigefügt sind Planunterlagen zum vorhandenen Leitungsbestand östlich der Hauptstraße. Auf Grund der geplanten Baugrenzen ist eine Umverlegung von Teilen der Kabelanlagen unumgänglich.</p> <p>Für den Anschluss an das Versorgungsnetz ist eine Erweiterung der Stromverteilungsanlagen erforderlich. Dazu ist das Unternehmen auf geeignete Trassen im öffentlichen Bauraum angewiesen.</p> <p>Es erfolgen Hinweise über Abstände zwischen Leitungen und Bäumen sowie zu sonstigen zulässigen Maßnahmen im Umfeld der Leitungen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie sind Gegenstand der Fachplanungen zur Erschließung des Baugebietes. Der Bebauungsplan enthält keine Festsetzungen, die den Hinweisen zuwider laufen.</p> <p>Das Plangebiet und die außerhalb des Plangebietes liegenden Ausgleichsflächen befinden sich auch außerhalb des Schutzbereiches der östlich verlaufenden 110-kV-Freileitung (nach Rücksprache mit der E.ON edis beträgt der Schutzbereich im betroffenen Abschnitt zwischen 13,17 m und 18,75 m beiderseits der Mittelachse).</p> <p>Die Verlagerung der 110-kV- Freileitung ist inzwischen sichergestellt.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>
<p>Das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abt. Bodendenkmalpflege / Archäologisches Landesmuseum bestätigt, dass die erfolgte archäologische Voruntersuchung gezeigt hat, dass im Bereich des in Rede stehenden Vorhabens keine Bodendenkmale bekannt und zu erwarten sind.</p> <p>Hingewiesen wird auf die Verpflichtungen nach dem „Gesetz über den Schutz und die Pflege der Denkmale und Bodendenkmale im Land Brandenburg vom 24. Mai 2004“ (GVBl Land Brandenburg Nr. 9 vom 24. Mai 2004, S. 215 ff.), für den Fall, dass bei den Arbeiten bisher unbekannte Bodendenkmale entdeckt werden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und wurden bereits in den Begründungstext (Kap. 1.5.3 Sonstige Vorgaben und Bindungen; Umweltbericht) aufgenommen.</p> <p>Die Planung wird nicht geändert.</p>

Bebauungsplan Nr. 106

"An der Hauptstraße / Haseleck"

Fassung zum Satzungsbeschluss

Planzeichenerklärung

Festsetzungen

- 1. Art und Maß der baulichen Nutzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB
z.B. WA1 Allgemeines Wohngebiet gem. § 4 BauNVO
0,2 Grundflächenzahl (GRZ) als Höchstmaß gem. § 19 BauNVO
II Zahl der zulässigen Vollgeschosse als Höchstmaß gem. § 20 Abs. 1 BauNVO
Fußschema der Nutzungsschablone:
Art der Nutzung | Zahl der Vollgeschosse
Grundflächenzahl |
Bauweise | Dachformen, Dachneigung

2. Bauweise, Baulinien, Baugrenzen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB

- O Offene Bauweise gem. § 22 Abs. 2 BauNVO
A Nur Einzelhäuser zulässig gem. § 22 Abs. 2 BauNVO

Dachformen, Dachneigung:
SD Satteldach WD Walmdach 30-45° zulässige Dachneigung in Grad

Baugrenze gem. § 23 Abs. 3 BauNVO

3. Verkehrsflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB

- Grüne Straßenbegrenzungslinie gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB
Gelbe Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB
Zweckbestimmung: V Verkehrsberuhigter Bereich

4. Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB

Grüne Erhaltung: Bäume

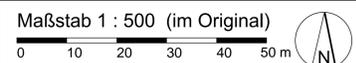
5. Sonstige Festsetzungen
Grüne Grenze des räumlichen Geltungsbereiches gem. § 9 Abs. 7 BauGB

Sonstige Planzeichen

Grüne ~12,0- Bemalung der Länge in Meter (m)
z.B. AB Kennzeichnung für Endpunkte einer Strecke

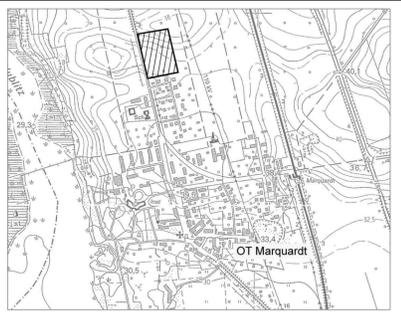
Legende zur Planunterlage

- Rot gestrichelte Grundstücksgrenze
Grüne Grundstücksnr.
Gelbe Flächen
Rote Zäune
Gestrichelte Befestigungsartengrenze
Grüne Nutzungsartengrenze
Grüne Höhenpunkt m. Höhenangabe
Grüne eingemessener Einzelbaum
Grüne Strauch
Grüne Sträucher
Grüne Moosschieber
Grüne Gosschieber
Graue Gebäude
Graue Straßentische
Grüne Wohnhaus
Grüne Betonsteingeländer
Grüne Grünüber Balustrade
Grüne Stativstange
Grüne Markttafel
Grüne Straßennamenschild
Grüne Elektrokasten
Grüne Hydrant, unterirdisch
Grüne Merkstein, Markttafel



Hinweis zur Planunterlage

Als Planunterlage der Bestandsplan vom 28.03.2007, Maßstab 1:500, angefertigt vom Öffentlich bestellten Vermessungsingenieur Herrn Dipl.-Ing. Gerhard Derksen, Benzstraße 7b, 14482 Potsdam. Stand Katasterunterlagen: 21.03.2007. Stand Eigentümerangaben: 21.03.2007. Stand örtliche Aufnahmen: 20. und 21.03.2007.



Übersichtsplan (unmaßstäblich) zum Bauungsplan Nr. 106 "An der Hauptstraße / Haseleck"

Stand: Juni 2015

Landeshauptstadt Potsdam
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Verbindliche Bauleitplanung
Friedrich-Ebert-Straße 79/81, 14469 Potsdam

Textliche Festsetzungen

- 1. Art und Maß der baulichen Nutzung
2. In den allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind die allgemein zulässigen, der Versorgung des Gebietes dienenden Läden gem. § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO nicht zulässig. Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 5 BauNVO
3. In den allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind die Ausnahmen nach § 4 Abs. 3 Nr. 3, 4, und 5 BauNVO nicht zulässig. Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO
4. Die maximale Firsthöhe von Gebäuden beträgt 47,00 m über NHN. Ausnahmeweise kann ein Überschreiten der maximal zulässigen Firsthöhe um bis zu 1,10 m zugelassen werden, wenn die Anpassung an die neu geschaffene Erschließungsstraße dies erfordert. Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB
5. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind höchstens zwei Wohneinheiten je Wohngebäude zulässig. Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB

2. Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksfläche

- 1. Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind Garagen und Stellplätze sowie Nebenanlagen und Einrichtungen nach § 14 Abs. 1 BauNVO nicht zulässig. Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 12 Abs. 6 BauNVO, § 23 Abs. 5 BauNVO

3. Gestalterische und bauordnungsrechtliche Vorschriften

- 1. Bauliche Einfriedungen sind nur als durchsehbare Zäune aus Holz oder Metall (einschließlich Maschendraht) bis zu einer Höhe von 1,20 m zulässig. Durchgehende Sockel sind nicht zulässig. Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 81 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 9 Nr. 1 BbgBO
2. Dachdeckungen in blauen oder grünen Farbtonen sowie glasierte Dachziegel sind nicht zulässig. Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 81 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 9 Nr. 1 BbgBO
3. Für die Außenwände von Gebäuden sind Putzfassaden und Holzfassaden nur mit folgenden Farbtonen als Leifarbe zulässig:
- abgetöntes Weiß aus allen Farbgebieten mit einem Schwarzanteil von höchstens 5 % und einem Buntanteil von höchstens 2 %,
- Farben aus dem Farbbereich gelb (Y) bis gelbbrot (Y50R) mit einem Schwarzanteil von mindestens 5 % und höchstens 10 % und einem Buntanteil von höchstens 20 %,
- Farben aus dem Farbbereich grün (G) bis gelbbrot (G20Y) mit einem Schwarzanteil von mindestens 5 % und höchstens 20 % und einem Buntanteil von höchstens 10 %
Für Sicht- und Verblendsmearwerk sind gelbe Ziegel oder gelbe Klinker zulässig. Nicht zulässig sind Fassadenanstriche mit blauen Farben. Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 81 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 9 Nr. 1 BbgBO

4. Pflanzgebote

- 1. Innerhalb der Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung sind mindestens 15 Einzelbäume der Pflanzliste „Bäume zweiter Ordnung“ mit einem Stammumfang von mindestens 18 - 20 cm zu pflanzen und auf Dauer zu erhalten. Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB
2. Die Außenwandflächen von Nebenanlagen i. S. d. § 14 BauNVO, Garagen selbstständige Gebäude und überdachte Stellplätze sind mit rankenden Pflanzen der Pflanzliste „Ranke- und Kletterpflanzen“ (eine Pflanze je zwei lfm) zu begrünen. Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB
3. In den Baugebieten WA ist pro Baugrundstück mindestens ein hochstämmiger Obstbaum der Pflanzliste „Obstbäume“ mit einem Stammumfang von mindestens 10 - 12 cm zu pflanzen und zu erhalten. Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB

5. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

- 1. In den Baugebieten WA sind Wege, Zufahrten und nicht überdachte
2. Stellplätze nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen. Die Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierung oder Betonierung sind unzulässig. Rechtsgrundlage: § 1a BauGB, § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB

6. Sonstige Festsetzungen

- 1. Die Geltungsbereichsgrenze zwischen den Punkten A und B ist zugleich Straßenbegrenzungslinie. Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB

Pflanzlisten

Bäume zweiter Ordnung
Eberesche (Sorbus aucuparia)
Feld-Ahorn (Acer campestre „Elerik“)
Hainbuche (Carpinus betulus „Fastigiata“)
Baumhasel (Corylus colurna)

Ranke- und Kletterpflanzen
Echter Wein (Vitis vinifera)
Glycinie (Wisteria Sinensis)
Jelängerleieber (Lonicera carpifolium)
Kletterhortensie (Hydrangea petiolaris)
Kletterwein (Parthenocissus tricuspidata)
Waldrebe (Clematis vitalba)
Wilder Wein (Parthenocissus quinquefolia)

Obstbäume (in regionaltypischen, pflegexzessiven Sorten)

Apfelorten: „Goldparmäne“, „Brennhahn“, „Prinzenapfel“, „Roter Bellefleur“, „Champagner Renette“, „Erwin Baur“, „James Grieve“, „Ontario“

Birnensorten: „Kuhfuß“, „Gellerser Butterbirne“, „Gute Luise“, „Clapps Liebling“, „Sommermuskateler“, „Konferenz“, „Williams Christ“

Kirschsornten: „Dankelmann“, „Fromms Herzkirsche“, „Große Prinzesskirsche“, „Kassins Frühe“, „Schneiders Späte Knorpelkirsche“, „Werdersche Braune“, „Kameol“

Pflaumen- und Zwetschensorten: „Anatolia“, „Cantina“, „Haferpflaume“, „Nancy Mirabelle“, „Hauszwetsche“, „Graf Althanns Renecode“, „Wangenheims Frühzwetsche“, „Oullins Renecode“

Baumhaseln, Mirabelle, Mispel, Quitte, Scheinquitte, Speierling, Walnuß

Hinweise ohne Normcharakter

Besonderer Artenschutz
Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind artenschutzrechtlich relevante Vorkommen verschiedener Tierarten bekannt.

Sollten Fortpflanzungs- und Ruhestätten besonders geschützter Tierarten festgestellt werden und deren Beseitigung (Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung) zur Realisierung der Planung unabdingbar sein, sind diese vor Beginn der Arbeiten zu erfassen und der zuständigen Naturschutzbehörde zur Kenntnis zu geben.

Hieraus können sich Restriktionen für die Baumaßnahmen ergeben oder die Durchführung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen bzw. die Erteilung von Befreiungen von den Verboten des besonderen Artenschutzes (§ 62 in Verbindung mit § 42 DNatSchG) erforderlich werden.

Verfahrensvermerke

1. KATASTERVERMERK
Die verwendete Planunterlage 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 planungsrelevanten Bestandteile geometrisch einwandfrei. Die Übertragbarkeit der neuzubildenden Grenzen in die Örtlichkeit ist einwandfrei möglich.

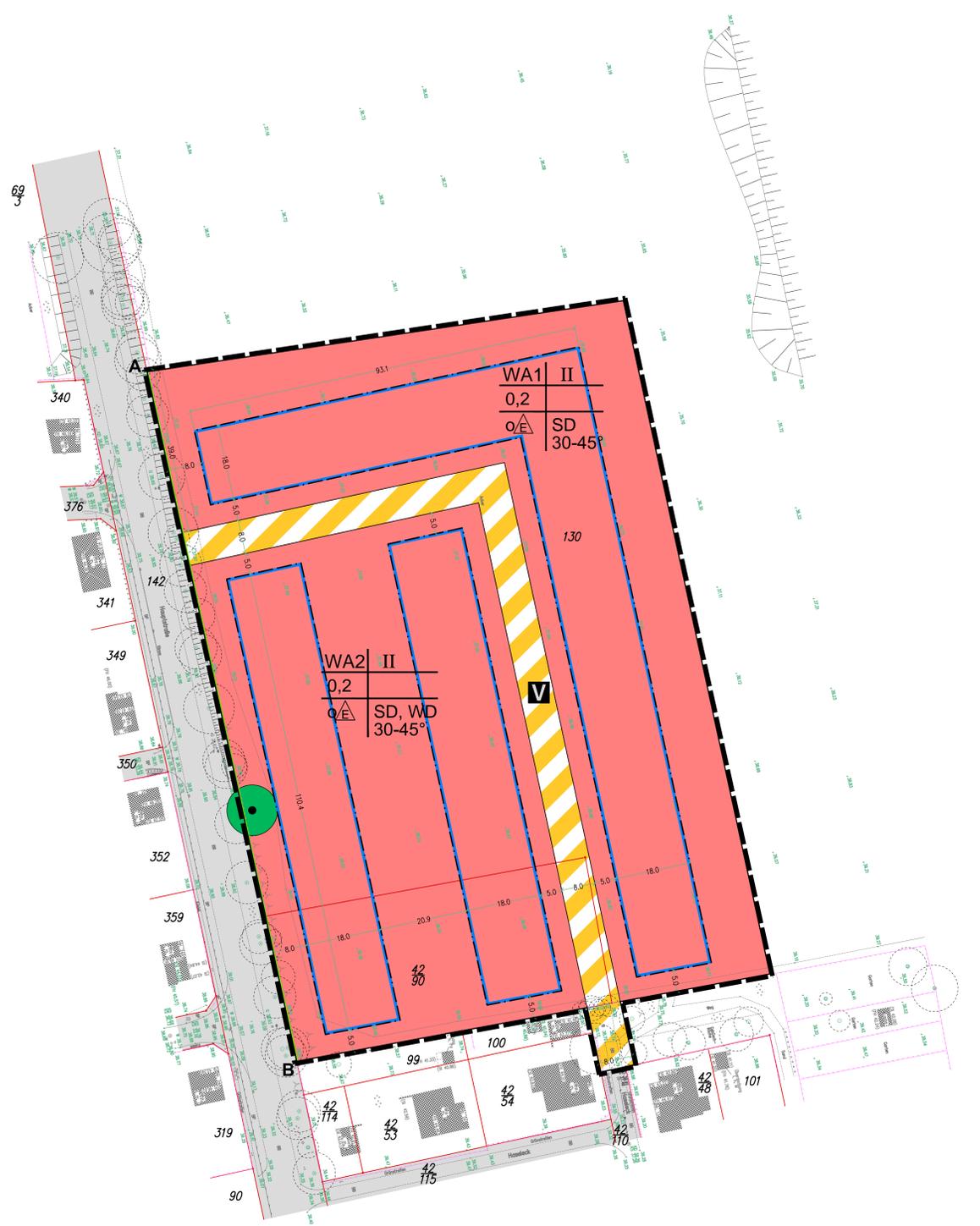
(Ort), den ... Hersteller der Planunterlage

2. AUSFERTIGUNG
Die Stadtverordnetenversammlung hat auf 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 wird hiermit ausgefertigt.

Potsdam, den ... Oberbürgermeister

3. BEKANNTMACHUNG
Der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan 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 auf die Geltendmachung der Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften und von Mängeln der Abwägung sowie auf die Rechtsfolgen (§ 215 Abs. 2 BauGB) und weiter auf Fälligkeit und Erlöschen von Entschädigungsansprüchen (§ 44 BauGB) hingewiesen worden. Der Bebauungsplan ist mit der Bekanntmachung in Kraft getreten.

Potsdam, den ... Oberbürgermeister



TOP 4.9

Anlage 5

Landeshauptstadt Potsdam

Bebauungsplan Nr. 106 „An der Hauptstraße / Haseleck“, OT Marquardt

Begründung

Fassung zum **Satzungsbeschluss**

Stand: Juni 2015

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen der Planung	1
1.1	Planungsanlass und -erfordernis	1
1.2	Planungsziele	1
1.3	Räumlicher Geltungsbereich, Eigentumsverhältnisse	1
1.4	Angaben zum Plangebiet	2
1.4.1	Lage, Größe, Geländehöhen	2
1.4.2	Derzeitige Nutzungen	3
1.4.3	Verkehrliche Erschließung, Erschließungsanlagen	4
1.5	Planerische Ausgangssituation	5
1.5.1	Landes- und Regionalplanung	5
1.5.2	Örtliche Planungen	6
1.5.3	Sonstige Vorgaben und Bindungen	9
2	Planinhalt	11
2.1	Entwicklung der Planungsüberlegungen, Konzeption	11
2.2	Wesentlicher Planinhalt und Begründung	12
2.2.1	Art der baulichen Nutzung	12
2.2.2	Maß der baulichen Nutzung	12
2.2.3	Bauweise, überbaubare / nicht überbaubare Grundstücksfläche	13
2.2.4	Erschließung	14
2.2.5	Gestalterische und bauordnungsrechtliche Festsetzungen	14
2.2.6	Immissionsschutz	15
2.2.7	Pflanzgebote, Pflanzbindungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft	16
2.3	Nachrichtliche Übernahmen	17
2.4	Hinweise	18
2.5	Flächenbilanz	18
2.6	Planunterlage	18
3	Umweltbericht	19
3.1	Inhalte und wesentliche Ziele des Bebauungsplans	19
3.2	Fachgesetzliche und fachplanerische Ziele des Umweltschutzes mit Relevanz für die Planung	20
3.3	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	24
3.3.1	Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes	24
3.3.2	Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes	31

3.3.3	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen	38
3.3.4	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	48
3.3.5	Vorgehensweise bei der Umweltprüfung, Hinweise auf weiteren Untersuchungsbedarf	48
3.3.6	Maßnahmen zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring).....	50
3.3.7	Allgemeinverständliche Zusammenfassung	50
4	Wesentliche Auswirkungen der Planung	53
4.1	Auswirkungen auf bestehende Nutzungen und die Siedlungsstruktur.....	53
4.2	Auswirkungen auf den kommunalen Haushalt	53
4.3	Auswirkungen auf die Umwelt, Eingriffsregelung	53
4.4	Auswirkungen auf den Bedarf sozialer Infrastruktur	54
5	Verfahren	55
6	Rechtsgrundlagen	55
7	Anhang	55
	- Textliche Festsetzungen	
	- Bestandskarte zum Umweltbericht	

1 Grundlagen der Planung

1.1 Planungsanlass und -erfordernis

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat auf ihrer Sitzung am 07.06.2006 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 106 „An der Hauptstraße / Haseleck“ gemäß § 2 Abs. 1 BauGB beschlossen.

Das Plangebiet befindet sich im Ortsteil Marquardt, unmittelbar an der Hauptstraße gegenüber dem bereits realisierten Wohngebiet „An der Obstplantage“. Mit der Planung soll auf einer bisher unbeplanten und unbebauten, derzeit landwirtschaftlich genutzten Fläche im Außenbereich Wohnbauland geschaffen werden.

Die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens ist erforderlich, um planungsrechtliche Festsetzungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu treffen. Im Zuge des Aufstellungsverfahrens werden die komplexen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Rahmenbedingungen ermittelt und in den Abwägungsprozess eingestellt.

1.2 Planungsziele

Ziel der Planung ist es, das überplante Gebiet einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuzuführen. Mit Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet im Sinne des § 4 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) und durch geeignete Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung, zur Aufteilung der überbaubaren Flächen sowie zu den erforderlichen Erschließungsflächen und Grünflächen sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung von maximal 20 bis 25 Wohneinheiten geschaffen werden. Bei einer maximalen Ausnutzung der je Wohngebäude zulässigen zwei Wohneinheiten könnten insgesamt 40 bis 50 Wohneinheiten entstehen. Das Baugebiet wird mit einem Gehölzstreifen zur freien Landschaft hin eingegrünt. Diese Ausgleichsmaßnahme (außerhalb des Geltungsbereiches) wird begleitend durch einen städtebaulichen Vertrag gesichert wird.

Das Vorhaben entwickelt sich gem. § 8 Abs. 2 BauGB aus der Darstellung einer Wohnbaufläche im rechtswirksamen Flächennutzungsplanes der ehemaligen Gemeinde Marquardt. Im Entwurf zum fortgeschriebenen Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Potsdam ist die Fläche als Wohnbaufläche W 3 (GFZ 0,2 - 0,5) dargestellt.

Die Planung ist gemäß Mitteilung der Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung vom 01.08.2006 mit den Zielen der Raumordnung vereinbar.

Für die Belange des Umweltschutzes wird eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen beschrieben und bewertet werden. Der Umfang der Umweltprüfung erstreckt sich schwerpunktmäßig auf die Ermittlung der zu erwartenden Eingriffe in Natur- und Landschaft und die Möglichkeiten zur Vermeidung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen.

1.3 Räumlicher Geltungsbereich, Eigentumsverhältnisse

Der räumliche Geltungsbereich umfasst das Flurstück Nr. 42/90 und eine Teilfläche des Flurstücks Nr. 499, Flur 1, Gemarkung Marquardt und wird wie folgt begrenzt:

- im Norden: durch eine neu festzulegende Grenze entlang einer Linie, die in einem Abstand zwischen 164 m und 163 m zur südlichen Plangebietsgrenze verläuft
- im Osten: durch eine neu festzulegende Grenze entlang einer Linie, die im Abstand von 114 m parallel zur westlichen Plangebietsgrenze (Hauptstraße) verläuft
- im Süden: durch die Grenze zu den Flurstücken Nr. 99, 100, 42/54 und 42/110 (Haseleck) sowie durch eine neu festzulegende Grenze entlang einer Linie in Verlängerung der nördlichen Flurstücksgrenze des Flurstücks Nr. 100
- im Westen: durch die Hauptstraße (Flurstück Nr. 142)

Die Größe des Geltungsbereichs beträgt rund 1,89 ha (18.892 m²). Die präzise Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches ist der Planzeichnung zu entnehmen.

Die Grundstücke befinden sich im Eigentum eines privaten Eigentümers. Eine Neuordnung durch Grundstücksteilung soll im Planvollzug vorgenommen werden.

1.4 Angaben zum Plangebiet

1.4.1 Lage, Größe, Geländehöhen

Die bis zum Jahr 2003 selbstständige Gemeinde Marquardt ist seit Eingemeindung im Zuge der kommunalen Neugliederung im Land Brandenburg ein Ortsteil der brandenburgischen Landeshauptstadt Potsdam.

Der Ortsteil Marquardt hat derzeit rund 1.000 Einwohner und verfügt aufgrund seiner verkehrsgünstigen und landschaftlich geprägten Lage über ein Potential als Wohnstandort innerhalb des Stadtgebietes.

Marquardt liegt an der B 273 in unmittelbarer Nähe zur Anschlussstelle Potsdam - Nord der Bundesautobahn A 10 (Berliner Ring) und ist eingebunden in das Busnetz der HAVELBUS VERKEHRSGESELLSCHAFT POTSDAM und das Regionalbahnnetz der DEUTSCHEN BAHN AG. Die Entfernung zum Stadtzentrum der südöstlich gelegenen Landeshauptstadt Potsdam beträgt rund 8 km, die Entfernung zur Stadtgrenze der östlich gelegenen Bundeshauptstadt Berlin beträgt rund 10 km.

Das Plangebiet befindet sich nördlich der alten Dorflage an der Hauptstraße. Es grenzt an landwirtschaftlich genutzte Flächen im Norden und Osten, an die Hauptstraße im Westen und an das locker bebaute, teilweise noch von einer Kleingartennutzung geprägte Wohngebiet „Haseleck“ im Süden. Westlich der Hauptstraße befindet sich das neu entwickelte Einfamilienhausgebiet „An der Obstplantage“.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von rund 18.900 m². Die Ausdehnung beträgt rund 166 m entlang der Hauptstraße und rund 114 m nach Osten in Richtung Bahntrasse.

Die natürlichen Geländehöhen liegen im Plangebiet zwischen rund 36,0 m ü. NHN im Nordosten und rund 39,0 m ü. NHN im Südosten. Die Höhendifferenz zwischen Plangebiet und der Fahrbahndecke der Hauptstraße beträgt zwischen 0,2 m im Süden und 1,10 m im Norden. Der nördliche Bereich ist zum Plangebiet hin leicht abgebösch.

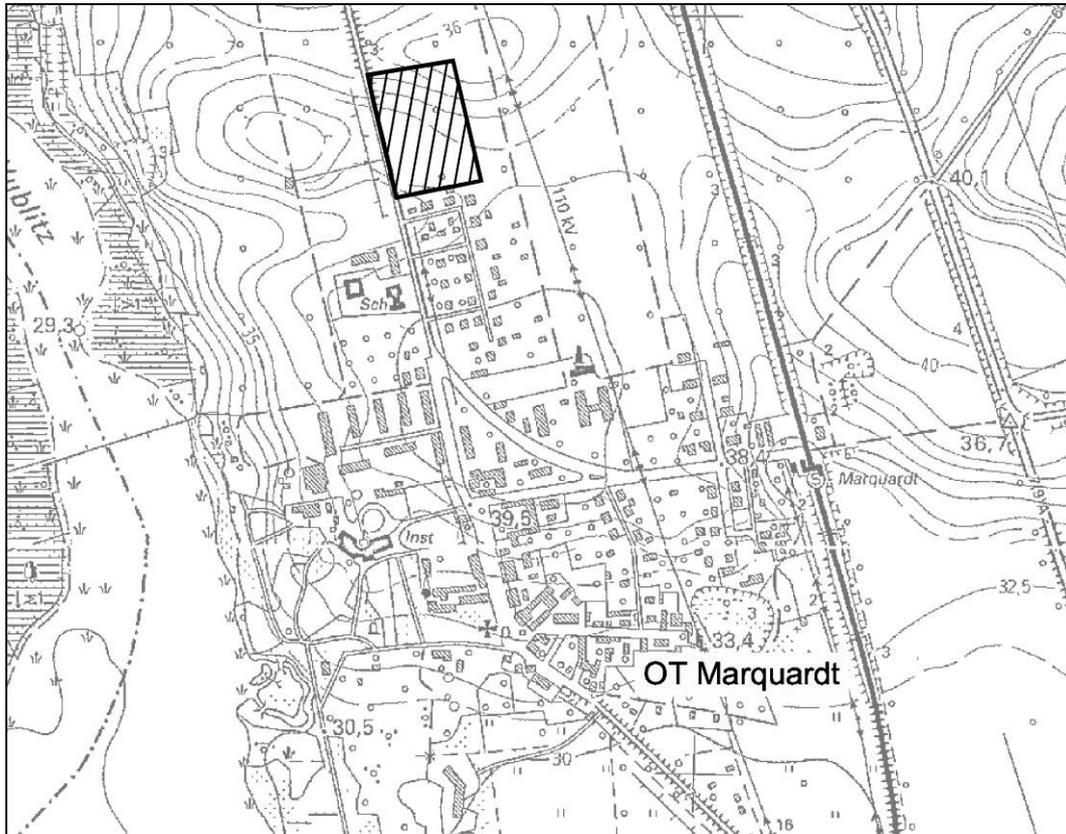


Abb. 1: Übersichtskarte Bebauungsplan Nr. 106 Wohngebiet „An der Hauptstraße / Haseleck“ der Landeshauptstadt Potsdam, OT Marquardt (Maßstab 1 : 10.000)

1.4.2 Derzeitige Nutzungen

Das Plangebiet wird überwiegend landwirtschaftlich als Intensivacker genutzt. Eine kleine, an die öffentliche Straßenverkehrsfläche „Haseleck“ anschließende Teilfläche im Süden des Plangebietes wird zur Erschließung einer benachbarten Kleingarten- bzw. Wochenendhaus-siedlung und als Garagenzufahrt für ein Wohngrundstück genutzt. Diese Erschließungsflächen sind ebenfalls Bestandteil des Flurstücks Nr. 499.

Entlang der Hauptstraße verläuft eine dicht geschlossene Lindenreihe. Die Baumstandorte befinden sich im öffentlichen Straßenrand. Innerhalb des Plangebietes befinden sich eine größere Eiche, zwei kleinere Linden und eine Haselnushecke.

Das Plangebiet ist nahezu unversiegelt. Lediglich im Zufahrtsbereich von der Straße „Haseleck“ sind rund 60 m² durch eine Asphaltdecke bzw. Betonplatten vollständig versiegelt. Dies entspricht einem derzeitigen Versiegelungsgrad von rund 0,3 %.

Entlang der Hauptstraße ist das Plangebiet mit einem rund 1,50 m hohen Maschendrahtzaun abgezaunt.

1.4.3 Verkehrliche Erschließung, Erschließungsanlagen

Die **verkehrliche Erschließung** des Plangebietes ist über die, von der B 273 abzweigende Hauptstraße gesichert. Die südlich des Plangebietes von der Hauptstraße abzweigende Straße „Haseleck“ erschließt das südlich gelegene Wohngebiet und eine östlich daran angrenzende Kleingarten- bzw. Wochenendhaussiedlung. Bis zur Grundstücksgrenze zum Flurstück Nr. 130 handelt es sich um eine öffentliche Straßenverkehrsfläche (Flurstücke Nr. 42/115 und 42/110). Die Straße steht daher für eine Anbindung zur Verfügung. Die asphaltierte Fahrbahnbreite beträgt rund 5,0 m. Der von einer Lindenreihe gesäumte, östliche Seitenstreifen der Hauptstraße ist derzeit unbefestigt und wird teilweise zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt. Die gegenüberliegende Seite entlang der Wohnsiedlung „An der Obstplantage“ ist als Fußweg ausgebaut.

Die Erschließung durch **öffentliche Verkehrsmittel** ist gewährleistet durch Linienbusse der HAVELBUS VERKEHRSGESELLSCHAFT POTSDAM. Die Entfernung zur Haltestelle der Buslinie 614 beträgt rund 100 m. Vom Bahnhofpunkt Marquardt besteht Anschluss an das Regionalverkehrsnetz der DEUTSCHEN BAHN AG. Die Regionalbahn RB 21 Wustermark - Potsdam - Griebnitzsee verkehrt überwiegend im Stundentakt. Die Entfernung zum Bahnhofpunkt beträgt rund 700 Meter.

Die Versorgung mit **Elektroenergie** erfolgt durch die E.ON EDIS AG. Im Plangebiet befinden sich im Ergebnis des Beteiligungsverfahrens Leitungen und Anlagen des Unternehmens. Mit Umsetzung der Planung ist im Südwesten des Plangebietes ggf. eine Umverlegung von Teilen der Kabelanlagen erforderlich.

Östlich des Plangebietes in einer Entfernung von rund 50 m zur Geltungsbereichsgrenze verläuft aktuell noch die **110-kV-Freileitung** Wustermark - Ketzin – Geltow der E.DIS AG. Zwar verfügt die E.DIS AG über einen gültigen Planfeststellungsbeschluss zur Rekonstruktion der Freileitung auf der Bestandstrasse, jedoch strebt die E.DIS AG eine Verlegung der Freileitung aus der Ortslage heraus an. Dazu soll die Freileitung nach der Überquerung der B 273 nördlich von Marquardt mit der genannten Bundesstraße nach Osten verschwenken und südlich des Ortes auf Höhe der Hauptstraße wieder zurück auf die Bestandstrasse geführt werden. Die für die Umgehungstrasse nötigen Unterlagen wurden bereits bei der zuständigen Behörde, dem Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe (LBGR) eingereicht. Eine Zustimmung zur Durchführung eines Anzeigeverfahrens nach § 43f EnWG durch das LBGR steht noch aus, wird jedoch noch in der ersten Jahreshälfte 2015 erwartet.

Die Versorgung mit **Erdgas** erfolgt durch die HSW HAVELLÄNDISCHE STADTWERKE GMBH. Entlang der östlichen Seite der Hauptstraße verläuft eine Versorgungsleitung (d 160 PE PN 1) mit Abzweigen in das westlich gelegene Wohngebiet. Bestandsunterlagen liegen vor. Im Zuge der konkreten Planung kann das geplante Wohngebiet an das Erdgasnetz angeschlossen werden.

Die zentrale **Wasserversorgung** erfolgt durch die ENERGIE- UND WASSER POTSDAM GMBH. Die zentrale **Abwasserentsorgung** erfolgt ebenfalls durch die ENERGIE- UND WASSER POTSDAM GMBH. In der Hauptstraße befinden sich Trink- und Abwasserleitungen in der erforderlichen Größenordnung zum Anschluss eines neuen Wohngebietes in der geplanten Größe. Bestandsunterlagen liegen nicht vor.

Bestandsunterlagen zu **Telekommunikationsanlagen** der DEUTSCHEN TELEKOM AG liegen nicht vor. Zur Versorgung der neu zu errichtenden Gebäude wird ein Anschluss an das vorhandene Telekommunikationsnetz erforderlich.

1.5 Planerische Ausgangssituation

1.5.1 Landes- und Regionalplanung

Die Landeshauptstadt Potsdam gehört gemäß § 1 des Landesentwicklungsprogramms 2007 der Länder Berlin und Brandenburg (LEPro 2007) zur Hauptstadtregion Berlin - Brandenburg.

Gemäß § 3 Abs. 1 LEPro 2007 soll die Hauptstadtregion nach den Prinzipien der zentralörtlichen Gliederung entwickelt werden. Die Siedlungsentwicklung soll auf Zentrale Orte und raumordnerisch festgelegte Siedlungsbereiche ausgerichtet werden (§ 5 Abs. 1 LEPro 2007).

Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg hat mit Urteil vom 16.06.2014 die Brandenburger Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 31. März 2009 für unwirksam erklärt. Am 2. Juni 2015 wurde die Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) im Land Brandenburg verkündet (Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 27. Mai 2015 (GVBl. II Nr. 24), in Kraft getreten mit Wirkung vom 15. Mai 2009). Damit gilt der gemeinsame Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg nun wieder in beiden Bundesländern. Die brandenburgische Rechtsverordnung über den LEP B-B vom 31. März 2009 war vom Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg mit Urteil vom 16.06.2014 für unwirksam erklärt worden. Die Landesregierung hat den vom OVG bemängelten Zitierfehler auf Basis des Raumordnungsrechts behoben.

Gemäß Festlegung des Landesentwicklungsplanes Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 31.03.2009, in Kraft getreten am 15.05.2009 (GVBl. II/09, Nr. 13, S. 186) ist die Stadt Potsdam Zentraler Ort und Gemeinde mit Gestaltungsspielraum Siedlung. Gemäß Festlegungskarte 1 liegt das Plangebiet nicht im Gestaltungsraum Siedlung. Die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen an solchen Standorten regelt sich nach Ziel 4.5 Abs. 1 Ziffer 4 i.V.m Ziel 4.2 LEP B-B.

Gemäß Ziel 4.2 LEP B-B sind neue Siedlungsflächen an vorhandene Siedlungsgebiete anzuschließen. Gemäß Ziel 4.5 Abs. 1 Ziffer 4 LEP B-B ist die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen in Siedlungsbereichen außerhalb des Gestaltungsraumes Siedlung im Rahmen des Eigenbedarfs dieser Siedlungsbereiche möglich.

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. In der Mitteilung der Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung vom 01. August 2006 sowie in ihren Stellungnahmen vom 31.07.2007 und 22.07.2008 im Rahmen der Behördenbeteiligung bestätigt die Gemeinsame Landesplanungsabteilung die Vereinbarkeit der Planung mit den Zielen der Raumordnung. Der Eigenbedarf des Siedlungsraumes Marquardt wird gemäß Stellungnahme der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung vom 22.07.2008 durch die vorliegende Planung abgeschlossen.

In einer weiteren Stellungnahme der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg vom 14.02.2012 entspricht die Planung den Erfordernissen der Raumordnung, sofern die Gesamtbilanz für weitere Planungen außerhalb des Gestaltungsraums Siedlung nicht zu einer Überschreitung der zusätzlichen Entwicklungsoption führt. In diesem Zusammenhang wird auf den Zielabweichungsbescheid der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung vom 29.04.2013 verwiesen.

Potsdam ist Gemeinde mit Gestaltungsraum Siedlung. Nach der Festlegungskarte 1 des LEP B-B liegt das Plangebiet außerhalb des Gestaltungsraums Siedlung. Die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen ist daher Ziel 4.5 Abs. 1 Ziffer 4 i. V. m. Ziel 4.2 LEP B-B zu beurteilen. Der Anschluss an vorhandene Siedlungsgebiete ist gegeben.

Der Regionalplan Havelland-Fläming vom 18. Dezember 1997 wurde mit Beschluss des Oberverwaltungsgerichtes (OVG) für das Land Brandenburg vom 09.10.2002 für nichtig erklärt. Die Aufstellung eines neuen, integrierten Regionalplans ist bis zum Vorliegen eines neuen Landesentwicklungsplanes Berlin - Brandenburg zurückgestellt. In ihrer Stellungnahme vom 24.08.2007 im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung bestätigt die Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming, dass das Plangebiet geeignet ist, einen baulichen Abschluss im nördlichen Bereich der Hauptstraße zu finden und die Erschließungsvorteile der Hauptstraße zu nutzen. Mit der vorliegenden Planung wird die Flächenerweiterung der Ortslage Marquardt als langfristig abgeschlossen angesehen. Der Regionalplan Havelland-Fläming ist am 18.06.2015 von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg genehmigt worden.

Der Anregung der Regionalen Planungsstelle, die bauliche Entwicklung auf eine Straßen begleitende Bebauung zu reduzieren, was eine kostengünstige Erschließung ermögliche und zur Befriedigung des Eigenbedarfs der Einwohner des Ortsteiles auch angemessen sei, wurde nicht gefolgt. Die geplante Anzahl neuer Wohneinheiten wird von Seiten der Landeshauptstadt Potsdam für den Ortsteil Marquardt als sachgerecht angesehen. Die Vereinbarkeit des Wohngebietes im geplanten Umfang mit den Zielen der Raumordnung wurde von Seiten der Gemeinsamen Landesplanung bestätigt. Mit der Anknüpfung der Planstraße an die vorhandene Straße „Am Haseleck“ verfolgt die Stadt zudem eine städtebauliche Verknüpfung des geplanten Wohngebietes mit dem bereits vorhandenen Wohngebiet. Durch den beabsichtigten Abschluss eines Erschließungsvertrages können die Kosten für die Landeshauptstadt Potsdam begrenzt werden.

1.5.2 Örtliche Planungen

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Potsdam ist am 30.01.2013 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen worden. Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft hat den Flächennutzungsplan mit Verfügung am 06.08.2013 mit einer Maßgabe genehmigt. Die Stadtverordnetenversammlung ist der Maßgabe am 29.01.2014 beigetreten. Der Flächennutzungsplan ist seit der Bekanntmachung seiner Genehmigung im Amtsblatt Nr. 02/2014 am 27.02.2014 wirksam. Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Landeshauptstadt Potsdam ist das Gebiet als Wohnbaufläche W3 dargestellt, dessen GFZ zwischen 0,2 und 0,5 (niedrigste Dichte) liegen kann.

Der Bebauungsplan Nr. 106 „An der Hauptstraße/Haseleck“, OT Marquardt ist mit seinen Festsetzungen somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar.

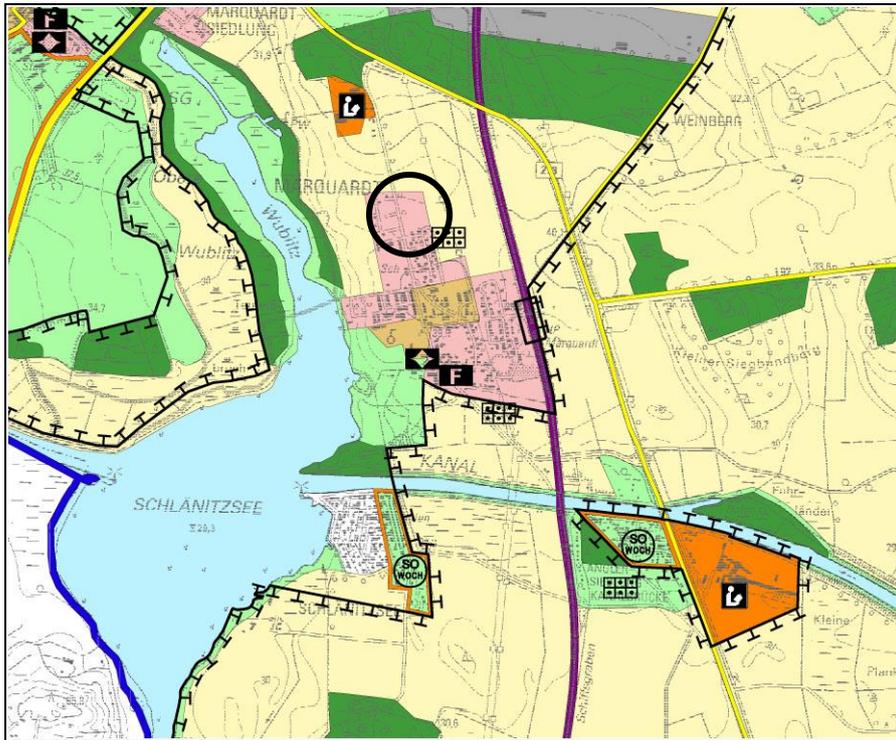


Abb. 3: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Potsdam

Landschaftsplan

Für die ehemalige Gemeinde Marquardt wurde kein Landschaftsplan aufgestellt. Der fortgeschriebene und um das Gemeindegebiet erweiterte Landschaftsplan der Landeshauptstadt Potsdam befindet sich in der Erarbeitung und liegt im Entwurf (Stand: 19.09.2012) vor.

Das Zielkonzept des Landschaftsplans sieht für den nördlichen Ortsrand von Marquardt eine Definition von Nutzungsgrenzen zur Abwehr von Zersiedlungstendenzen vor. Für die östlich des Plangebietes verlaufende Freileitung wird eine Einbindung in die Landschaft zur Reduzierung der Trenn- und Störfwirkungen der Leitungstrasse gefordert.

Das Plangebiet ist nicht Bestandteil von Fachplanungen zu Naturschutz und Erholung / Landschaftsbild.

Die weiteren für die Planung relevanten Aussagen des Landschaftsplanentwurfes sowie die Zielaussagen des Landschaftsprogramms Brandenburg sowie des Landschaftsrahmenplans sind dem Umweltbericht (Kap. 3.2 der Begründung) zu entnehmen.

Gestaltungssatzung Marquardt

Für den historischen Ortskern von Marquardt liegt seit 1993 eine Gestaltungssatzung vor. In der Anlage zur Gestaltungssatzung wird empfohlen, für das restliche Dorfgebiet die Forderungen der Gestaltungssatzung ebenfalls zu beachten. Erwünscht sind Gebäudelösungen mit für märkische Dörfer typischen Dachlandschaften.

Für Fassadenoberflächen, die von öffentlichen Verkehrs- und Grünräumen aus sichtbar sind, sollen vorzugsweise Sicht- und Blendmauerwerk aus gelben Ziegeln oder Klinkern bzw. glatter oder fein- bis mittelkörniger Putz mit gleichmäßiger Oberflächenstruktur verwendet wer-

den. Verkleidungen oder Verblendungen mit glatter und glänzender Oberfläche, wie glasierte Keramik oder Glas, aus Metall, Mosaik, Riemchen, Kunststoff sollen nicht verwendet werden.

Für Fensterkonstruktionen sollen keine blanken oder glänzenden Materialien, keine getönten oder reflektierenden Scheiben sowie keine Glasbausteine an öffentlichen Verkehrsflächen verwendet werden. Türen und Tore an öffentlichen Verkehrsflächen sollen in Holz ausgeführt werden.

Im Entwicklungskonzept zur Gestaltsatzung ist für den nördlichen Dorfeingang östlich der Hauptstraße die Entwicklung einer lockeren, 1 - 1,5 geschossigen Einzelhausbebauung vorgesehen.

Einzelhandelskonzept

Die Landeshauptstadt Potsdam steuert seit dem Jahr 2008 die Entwicklung des Einzelhandels auf der Grundlage eines Einzelhandelskonzeptes und darauf basierend über die textlichen Festsetzungen im Bebauungsplan. Die Fortschreibung des im Jahr 2008 beschlossenen Einzelhandelskonzeptes wurde am 07. Mai 2014 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. 2020 soll dieses voraussichtlich das nächste Mal fortgeschrieben werden. Der dem Konzept zugrunde liegende Prognoserahmen reicht indes bis 2025.

Das Einzelhandelskonzept ermöglicht der Landeshauptstadt, den Einzelhandel entsprechend den Zielen der Stadtentwicklung räumlich zu steuern. Es stellt ein städtebauliches Entwicklungskonzept i.S. des § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB dar.

Für das Einzelhandelskonzept 2014 wurden erneut die Angebots- und Nachfragestrukturen des Potsdamer Einzelhandels und seine städtebaulichen Rahmenbedingungen analysiert und ein Maßnahmenkonzept zur Stärkung des Einzelhandels in der Landeshauptstadt Potsdam entwickelt.

Das Plangebiet liegt im Einzugsbereich des Nahversorgungszentrums mit Entwicklungsbedarf Fahrland sowie dem zentralen Versorgungsbereich Innenstadt, welche im Einzelhandelskonzept festgelegt sind und wie folgt beschrieben werden:

Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt

Der zentrale Versorgungsbereich Innenstadt liegt zentral im Potsdamer Stadtgebiet und wird durch die Hegelallee/ Kurfürstenstraße im Norden, die Hebbelstraße im Osten, die Charlottenstraße im Süden und die Schopenhauer Straße im Westen begrenzt. Diese Abgrenzung ist angesichts der städtebaulichen Strukturen (barocker Innenstadtbereich und Holländisches Viertel), der verkehrlichen Zäsuren und der Dichte von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben gut ablesbar.

Der zentrale Versorgungsbereich Innenstadt weist eine Ost-West-Ausdehnung von 1.200 Metern und einen Nord-Süd-Ausdehnung von 400 Meter auf, dabei erstreckt sich der Hauptgeschäftsbereich entlang der Brandenburger Straße auf etwa 800 Meter.

Charakteristisch für den zentralen Versorgungsbereich Innenstadt ist die hohe Anzahl an Einzelhandelsbetrieben und die Dominanz sonstiger zentrenrelevanter Sortimente.

Der zentrale Versorgungsbereich Innenstadt soll auch in Zukunft der vorrangige Standort für die Ansiedlung des zentrenrelevanten Einzelhandels der Landeshauptstadt Potsdam sein. Ziel sollte vor allem die Ergänzung des bestehenden, eher kleinteilig strukturierten Angebotes, durch größere Betriebe mit Magnetwirkung sein.

Hierfür sollte die konsequente Innenentwicklung, die bereits in den vergangenen Jahren beispielgebend im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt realisiert wurde (u.a. C&A) weiter-

hin fortgesetzt werden. Die in Karte 11 dargestellten Flächen sollten im Sinne einer möglichen Einzelhandelsentwicklung geprüft werden.

Dennoch sind angesichts der kleinteiligen Bau- und Parzellenstruktur die räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches begrenzt. Einer konsequenten Steuerungspolitik kommt daher in Potsdam besondere Bedeutung zu. Nur bei einer entsprechenden Investitionssicherheit wird es gelingen baulich schwierige Immobilien für Einzelhandelsnutzungen zu entwickeln.

Nahversorgungszentrum mit Entwicklungsbedarf Fahrland

Das Nahversorgungszentrum mit Entwicklungsbedarf Fahrland liegt im Nordwesten des Potsdamer Stadtgebietes. Die Siedlungsstruktur in diesem städtischen Teilraum wird überwiegend durch dörfliche Bebauung geprägt. Nordwestlich und nordöstlich des Standortes sind in den vergangenen Jahren verdichtete Wohngebiete entstanden. Diese Entwicklung wird sich in den kommenden Jahren voraussichtlich fortsetzen.

Die verkehrliche Anbindung des geplanten Nahversorgungszentrums erfolgt über die Ketziner Straße bzw. den Triftweg. Pkw-Stellplätze sind am bestehenden Lebensmittelmarkt in begrenzter Zahl vorhanden. Eine Anbindung an den ÖPNV besteht über die Buslinie 609 und die Haltestelle im Eckbereich Ketziner Straße/Triftweg.

Das Umfeld des geplanten Nahversorgungszentrums wird im Süden durch dörfliche Siedlungen, im Westen und Osten durch landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie im Norden durch neue Wohngebiete geprägt.

Als einziger Anbieter im potenziellen Nahversorgungszentrum ist derzeit ein kleiner Lebensmittelmarkt mit Bäckerei vorhanden. Die Ausweisung eines potenziellen Nahversorgungszentrums erfolgt insbesondere vor dem Hintergrund der steigenden Einwohnerzahlen durch Wohngebietsentwicklungen in Fahrland und Krampnitz.

Das Kerneinzugsgebiet des geplanten Nahversorgungszentrums erstreckt sich durch die überwiegend ländliche Siedlungsstruktur im Umfeld, auch auf weiter entfernt gelegene Ortsteile wie Satzkorn und den Stadtteil Krampnitz, wobei die Bewohner des letztgenannten Stadtteils auch Einkaufsorientierungen auf Groß Glienicke bzw. den nördlichen Teil des Bornstedter Felds aufweisen.

1.5.3 Sonstige Vorgaben und Bindungen

Denkmalschutz und Denkmalpflege

Im Plangebiet befinden sich keine Baudenkmale.

Im engeren Bereich des Plangebietes sind nach Stellungnahme der Denkmalfachbehörde vom 27.08.2007 im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung keine Bodendenkmale bekannt. Aufgrund der Nähe zu bekannten Bodendenkmalen besteht jedoch eine erhöhte Wahrscheinlichkeit ihres Auftretens im Sinne einer begründeten Vermutung. Der Empfehlung der Denkmalfachbehörde zur Planungssicherheit eine archäologische Bestandsanalyse durchzuführen wurde gefolgt. Im Ergebnis einer archäologischen Sachverhaltsaufklärung (Grabungsbericht vom 28.01.2008) ist eine Ausdehnung des benachbarten Bodendenkmals Nr. 4 in das Plangebiet, ebenso wie die Lage der dazugehörigen Siedlung auszuschließen.

Es gelten die Bestimmungen des Gesetzes über den Schutz und die Pflege der Denkmale und Bodendenkmale im Land Brandenburg vom 24. Mai 2004 (GVBl Land Brandenburg Nr. 9 vom 24. Mai 2004, S. 215 ff.).

Trinkwasserschutz

Das Plangebiet liegt außerhalb von Wasserschutzzonen.

Altlasten / Kampfmittelbelastung

Verdachtsmomente für das Vorhandensein von Altlasten können aufgrund der bisherigen Nutzung nicht hergeleitet werden. Es besteht daher nach derzeitigem Kenntnisstand kein Handlungsbedarf zur Untersuchung oder Sanierung des Geländes. Auch von Seiten der Fachbehörden wurden im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung keine Hinweise zu einem möglichen Altlastenverdacht gegeben.

Eine eingehende Prüfung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung ergab für das Plangebiet keine konkreten Anhaltspunkte auf das Vorhandensein von Kampfmitteln. Es ist danach nicht erforderlich, Maßnahmen der Kampfmittelberäumung durchzuführen.

Landschaftsschutzgebiet „Potsdamer Wald- und Havelseengebiet“

Das Plangebiet befindet sich außerhalb der Landschaftsschutzgebiete „Potsdamer Wald- und Havelseengebiet“ und „Königswald mit Havelseen und Seeburger Agrarlandschaft“.

FFH-Gebiet „Obere Wublitz“

Das nächstgelegene FFH-Gebiet „Obere Wublitz“ zugleich EG-Vogelschutzgebiet (Special Protection Area - SPA-Gebiet) „Mittlere Havelniederung“ befindet sich westlich des benachbarten Wohngebietes „An der Obstplantage“ in einer Entfernung von rund 300 m.

Geschützte Biotop nach § 32 BbgNatSchG

Nach § 32 BbgNatSchG geschützte Biotop sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Geschützte Landschaftsbestandteile

Die im Plangebiet vorhandenen Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 30 cm sowie die Baumreihe entlang der Hauptstraße unterliegen der Verordnung zum Schutz der Bäume als geschützte Landschaftsbestandteile der Landeshauptstadt Potsdam (Potsdamer Baumschutzverordnung - PBaumSchVO) vom 11. Februar 2003.

2 Planinhalt

2.1 Entwicklung der Planungsüberlegungen, Konzeption

Die Planungen für ein Wohngebiet am nördlichen Dorfrand des Ortsteiles Marquardt der Landeshauptstadt Potsdam gehen auf den wirksamen Flächennutzungsplan der ehemaligen Gemeinde Marquardt aus dem Jahr 1991 zurück, der den beplanten Bereich als Wohnbaufläche darstellt.

In aktuellen Erhebungen (Quellen: BertelsmannStiftung, 2006 und Bevölkerungsprognose des Landes Brandenburg für 2005 bis 2030, Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik, 03/2006) werden für die Region Potsdam und das angrenzende Havelland beste Entwicklungsaussichten hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung für den Zeitraum bis 2030 prognostiziert (Einwohnerzuwächse > 10 %).

Gemäß der Untersuchung des Landesamtes für Bauen und Verkehr des Landes Brandenburg (LBV) zur Situation des Wohnungsmarktes im engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg vom April 2004 zählte Marquardt bereits im Zeitraum von 1994 bis 2002 mit 19,2 % Zuwachs zu den Orten mit einer starken Bevölkerungsentwicklung (LBVS, 04/2004). Deutlich wird hier insbesondere, dass der Anteil der Bevölkerung in Ein- oder Zweifamilienhäusern mit 40,4% in 2002 deutlich unter dem Durchschnitt anderer Ortsteile im engeren Verflechtungsraum liegt. Somit besteht für den Ortsteil Marquardt ein Nachholbedarf von Ein- und Zweifamilienhäusern (Quelle: statistisches Landesamt, 26.01.2004).

Ziel des, mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam vom 07.06.2006 zur Aufstellung beschlossenen, Bebauungsplans Nr. 106 ist daher die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer locker bebauten Einfamilienhausssiedlung mit maximal 20 bis 25 Wohneinheiten in Form von freistehenden Einzelhäusern mit Gärten. Bei einer maximalen Ausnutzung der je Wohngebäude zulässigen zwei Wohneinheiten könnten insgesamt 40 bis 50 Wohneinheiten entstehen. Mit der Planung soll der vorhandene Siedlungsraum einer Arrondierung zugeführt werden. Ein besonderes Augenmerk soll daher auf eine Eingrünung der neu entstehenden Ortsrandsituation gelegt werden.

Städtebauliches Konzept

Das geplante Baugebiet bildet in Verbindung mit dem westlich der Hauptstraße gelegenen neuen Einfamilienhausgebiet „An der Obstplantage“ den Abschluss des nördlichen Ortsrandes und gleichzeitig den nördlichen Ortseingang des Ortsteils Marquardt. Das Plangebiet soll in einer offenen, aufgelockerten Bauweise mit Einfamilienhäusern bebaut und durch einen breiten Gehölzstreifen in den Landschaftsraum eingebunden werden.

Als planerische Grundlage für den Bebauungsplan Nr. 106 wurden unterschiedliche städtebauliche Varianten erarbeitet. Das dem vorliegenden Entwurf zum Bebauungsplan zugrunde liegende städtebauliche Konzept sieht die Erschließung des neuen Wohngebietes durch eine von der Hauptstraße abgehende Ringstraße unter Nutzung der vorhandenen Erschließungsstraße „Haseleck“ vor. Vorzug dieser Variante ist ein geringer Anteil neuer Erschließungsflächen und eine damit verbundene Minimierung der Neuversiegelung durch Verkehrsflächen.

Der geringe Anteil an Verkehrsflächen im Plangebiet bietet die Möglichkeit zur Schaffung größerer Wohngrundstücke mit einer entsprechend lockeren Bebauung und großen Gärten. Zudem wird das neue Wohngebiet mit dem bereits vorhandenen, ebenfalls von einer lockeren Einfamilienhausbebauung geprägten Wohngebiet „Haseleck“ verknüpft.

2.2 Wesentlicher Planinhalt und Begründung

2.2.1 Art der baulichen Nutzung

Um im Plangebiet die Möglichkeit zur Entwicklung einer weitgehend ungestörten Wohnsiedlung zu schaffen, werden die Baugrundstücke als **allgemeines Wohngebiet (WA)** gem. § 4 BauNVO festgesetzt. Das Baugebiet dient damit vorwiegend dem Wohnen. Zulässig sind neben Wohngebäuden u.a. Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe.

Die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden gem. § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO sind unzulässig (**TF Nr. 1.1**). Der Ausschluss dieser Nutzungsart erfolgt auf der Grundlage des § 1 Abs. 5 BauNVO. Der Ausschluss erfolgt aufgrund städtebaulicher Gründe, da es sich um eine aufgelockerte Einfamilienhausbebauung in Ortsrandlage handelt und eine Ansiedlung kleinerer Einzelhandelsbetriebe eher im Bereich des Ortskerns von Marquardt als städtebaulich sinnvoll angesehen wird. Weiterhin soll ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im Wohngebiet vermieden werden.

Es soll damit ein von Störungen durch Schall oder andere Emissionen weitgehend freies Baugebiet entstehen. Aufgrund der geringen Ausdehnung des WA-Gebietes sollen die nach § 4 Abs. 3 Nr. 3, 4 und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Betriebe und Anlagen (Anlagen für Verwaltung, Gartenbaubetriebe, Tankstellen) nach § 1 Abs. 6 BauNVO ausgeschlossen werden (**TF Nr. 1.2**).

Besondere Aufmerksamkeit ist bei der Festsetzung eines Wohngebietes möglichen Emissionsquellen zu widmen. Es liegen keine Erkenntnisse vor, die darauf schließen lassen, dass das Plangebiet besonderen Belastungen ausgesetzt ist (vgl. 2.2.6 Immissionsschutz).

2.2.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Maßfestsetzungen im Plangebiet werden getroffen durch die Grundflächenzahl gem. § 19 Abs. 1 BauNVO und die Zahl der zulässigen Geschosse gem. § 20 Abs. 1 BauNVO. Eine Differenzierung der baulichen Dichte im Plangebiet ist nicht vorgesehen.

Grundflächenzahl (GRZ)

Die Grundflächenzahl wird im Plangebiet mit **0,2** festgelegt, um eine möglichst ortsbildverträgliche Bebauungsdichte zu gewährleisten.

Die zulässige Grundfläche der Hauptanlagen darf gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO durch Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen i. S. d. § 14 BauNVO und bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, regelmäßig um bis zu 50 % überschritten werden. Eine davon abweichende Regelung ist nicht Bestandteil der Planung.

Zahl der zulässigen Geschosse

Die Zahl der zulässigen Geschosse wird zur Gewährleistung einer ortsbildverträglichen Höhenentwicklung in Ortsrandlage auf **zwei Vollgeschosse** als Höchstmaß festgesetzt.

Zulässige Höhe der Gebäude

Zur Begrenzung der Höhenentwicklung der Gebäude auf ein gebietsverträgliches Maß wird eine maximale Firsthöhe FH der Gebäude von **47,0 Metern über NHN** im Deutschen Haupthöhenetz 1992 (DHHN 92) festgesetzt. Ausnahmsweise kann ein Überschreiten der maximal zulässigen Firsthöhe **um bis zu 1,10 m** zugelassen werden, wenn die Anpassung an die neu geschaffene Erschließungsstraße dies erfordert (**TF Nr. 1.3**).

Die festgesetzte maximale Firsthöhe entspricht einer Höhe von **9,0 Metern** über der mittleren Geländehöhe von 38,0 m über NHN. Die Ausnahmeregelung ist erforderlich, da die zukünftigen Höhen der Planstraße zum derzeitigen Planungsstand noch nicht feststehen und in Teilbereichen Geländeaufschüttungen zum Anschluss an die Straßenverkehrsflächen nicht auszuschließen sind. Eine entsprechende Ausführungsplanung wird voraussichtlich erst nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens erstellt. Die zukünftigen Geländehöhen werden aber mit Sicherheit unter der Fahrbahnhöhe der Hauptstraße (38,70 m – 39,09 m über NHN) und unter der Fahrbahnhöhe im Anschlussbereich an die Straße Haseleck (39,22 m über NHN) liegen.

Mit der Ausnahmeregelung ist gewährleistet, dass bis zu einer Fahrbahnhöhe der Planstraße von 39,10 m über NHN ein niveaugleicher Übergang von der angrenzenden Verkehrsfläche in die Gebäude (Erdgeschoßhöhe) möglich ist. Die Ausnahme zu der festgesetzten Gebäudehöhe soll daher zugelassen werden, wenn nach dem Stand der Planung oder Realisierung der Erschließungsstraße nur so – unter Ausschöpfung der maximal zulässigen Firsthöhe von 9,00 m - ein niveaugleicher Übergang von der angrenzenden Verkehrsfläche in das jeweilige Gebäude gewährleistet werden kann.

Höchstzulässige Zahl der Wohnungen

Zur Begrenzung der in den Wohngebieten zulässigen Wohneinheiten auf ein gebietsverträgliches Maß wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB durch textliche Festsetzung geregelt, dass pro Wohngebäude nur zwei Wohneinheiten zulässig sind (**TF Nr. 1.4**). Dadurch soll vermieden werden, dass sich der Charakter des für die Errichtung von Einfamilienhäusern geplanten Gebietes durch das Hinzukommen von Mehrfamilienhäusern nachhaltig verändert wird. Vor dem Hintergrund des Wohnungsmangels in der Landeshauptstadt Potsdam und der sich verändernden Familienstrukturen wird auf die ursprünglich vorgesehene Begrenzung der Wohnungsanzahl auf eine Wohneinheit pro Wohngebäude verzichtet. Die Anforderungen der Stellplatzsatzung können auch bei einem Wohngebäude mit zwei Wohneinheiten und einem Bedarf von drei Stellplätzen auf den jeweiligen Baugrundstücken berücksichtigt werden.

2.2.3 Bauweise, überbaubare / nicht überbaubare Grundstücksfläche

Im Baugebiet wird die offene Bauweise gem. § 22 Abs. 2 BauNVO festgesetzt. Zur Wahrung des geplanten Gebietscharakters einer locker bebauten Einfamilienhaussiedlung erfolgt die Festsetzung der Zulässigkeit ausschließlich von Einzelhäusern.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden im Plangebiet festgesetzt durch Baugrenzen gem. § 23 Abs. 3 BauNVO. Die durch die Baugrenzen gebildeten Baufenster weisen eine Tiefe von 18,0 m auf und sind damit für Einfamilienhäuser einschließlich der Terrassen ausreichend dimensioniert. Durch die Beschränkung der Tiefe der überbaubaren Grundstücksflächen wird eine Trennung zwischen den baulich geprägten Bereichen entlang der Erschließungsstraße und einer einheitlichen, rückwärtigen Gartenzone gewährleistet.

Zur Schaffung einer einheitlichen Vorgartenzone wird ein Abstand der straßenseitigen Baugrenzen von 5,0 m zur Planstraße bzw. von 8,0 m zur Hauptstraße festgelegt. Eine Festsetzung von Baulinien entlang der Straßen zur Schaffung einer einheitlichen Straßenflucht soll zur Erzielung eines weitgehenden Maßes an Flexibilität für die zukünftigen Eigentümer nicht erfolgen.

Für die nicht überbaubaren Grundstücksflächen wird die Festsetzung getroffen, dass die Errichtung von Garagen, Stellplätzen oder Nebenanlagen unzulässig ist (**TF Nr. 2.1**). Diese Festsetzung dient dem Ziel der Realisierung einer geordneten Wohnbebauung ohne Beeinträchtigung des Straßenbildes durch in der Vorgartenzone errichtete Garagen, Stellplätze und sonstige Nebenanlagen.

2.2.4 Erschließung

Die innere Erschließung des Plangebietes erfolgt durch die Anlage einer 8,0 m breiten, von der Hauptstraße abzweigenden, ringförmigen Planstraße unter Einbeziehung der im südlich angrenzenden Wohngebiet vorhandenen öffentlichen Erschließungsstraße „Haseleck“.

Die Planstraße wird als öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung *Verkehrsberuhigter Bereich* festgesetzt. In Anlehnung an die *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen* (RASt 06) für Anliegerwege soll eine Gestaltung als Mischverkehrsfläche (keine Aufteilung der Verkehrsräume, überwiegend Aufenthaltsfunktion) erfolgen.

Auf eine Festsetzung der Straßeneinteilung wird verzichtet, da diese städtebaulich nicht erforderlich ist. Die festgesetzte Breite der öffentlichen Verkehrsfläche von 8,0 m ermöglicht die Anlage von Besucherstellplätzen im Straßenraum, die randliche Anlage offener Versickerungsanlagen sowie die Pflanzung von Bäumen. Zudem können die fahrgeometrischen Möglichkeiten der größten zu erwartenden Fahrzeuge (Müllfahrzeug, Feuerwehr) ausreichend berücksichtigt werden.

Die erforderlichen Stellplätze können auf den Baugrundstücken angeordnet werden. Bei Anordnung einer Doppelgarage (bzw. eines Carports) an der Grundstücksgrenze und Nutzung der Zufahrtsflächen in der Vorgartenzone können auf den Grundstücken 4 Stellplätze nachgewiesen werden. Die Anforderungen der Stellplatzsatzung können damit auch bei einem Wohngebäude mit zwei Wohneinheiten und einem Bedarf von drei Stellplätzen (1 WE über 100 m² NF, 1 WE unter 100 m² NF) berücksichtigt werden.

Eine Ergänzung der inneren Erschließung des Gebietes durch öffentliche Fußwege ist nicht erforderlich. Eine fußläufige Anbindung in Richtung Schlänitzsee ist über das benachbarte Wohngebiet „An der Obstplantage“ gewährleistet.

Zur Begrünung des öffentlichen Straßenraumes wird durch textliche Festsetzung die Pflanzung von mindestens 15 Bäumen innerhalb der Straßenverkehrsflächen festgesetzt (**TF Nr. 4.1**).

Die Geltungsbereichsgrenze zwischen den Punkten A und B ist zugleich Straßenbegrenzungslinie (**TF Nr. 6.1**).

2.2.5 Gestalterische und bauordnungsrechtliche Festsetzungen

Mit dem Plan werden Vorschriften zur Gestaltung und zum Bauordnungsrecht erlassen, um das Straßen- und Ortsbild nicht zu beeinträchtigen bzw. um den Schutz des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes in ausreichender Form zu berücksichtigen.

Ein wichtiges Ziel ist die Erhaltung des typischen Orts- und Landschaftsbildes und die harmonische Eingliederung des Baugebietes in den Landschaftsraum. Die Dachflächen von Einfamilienhäusern prägen das Landschafts- und Ortsbild auch noch aus weiter Entfernung. Die Vielfalt der zulässigen Dachformen ist sehr groß, so dass auf jeden Fall Einschränkungen im Bebauungsplan, an dieser ländlich geprägten Stelle erfolgen müssen. Es wird auch der Zusammenhang zum gegenüberliegenden Baugebiet "An der Obstplantage" gestalterisch mit betrachtet, da beide Baugebiete den nördlichen Ortseingang und Ortsrand von Potsdam, Ortsteil Marquardt bilden.

Aus baugestalterischen Gründen erfolgt die Festsetzung von Dachformen für die allgemeinen Wohngebiete WA 1 und WA 2. Aufgrund der prädestinierten Ortsrandlage des gesamten Baugebietes und speziell des WA 1 sind hier nur Satteldächer mit einer Dachneigung von

30° bis 45 ° zulässig. Diese Dachform ist ortstypisch und fügt sich harmonisch in das Orts- und Landschaftsbild ein.

Im Bereich des WA 2 sind Satteldächer und Walmdächer mit einer Dachneigung von 30° bis 45° zulässig. Dieses Baufeld liegt an der Hauptstraße und im Inneren des Baugebietes, so dass eine negative Außenwirkung auf das Orts- und Landschaftsbild ausgeschlossen werden kann. Das Krüppelwalmdach wird für das WA 2 als eigene Dachform ausgeschlossen.

Als Dachdeckungen sind im Plangebiet Dachziegel in ortstypischen matten Rot- und Brauntönen (z.Bsp. engobierte Dachziegel) erwünscht. Städtebaulich nicht akzeptabel sind Dachdeckungen in Blau und Grün sowie glasierte Dachziegel. Daher sind Dachdeckungen in blauen und grünen Farbtönen sowie glasierte Dachziegel unzulässig (**TF Nr. 3.2**).

Für die Außenwände von Gebäuden sind Putzfassaden und Holzfassaden mit weiß abgetönten, gelben, gelbroten und grünen Tönen nach dem NCS – Farbsystem (Natural Color System) zulässig. Sicht- oder Verblendmauerwerk aus gelben Ziegeln oder gelben Klinkern ist zulässig. Städtebaulich nicht akzeptabel sind Fassadenanstriche mit blauen Farben (**TF Nr. 3.3**).

Bauliche Einfriedungen sind nur bis zu einer Höhe von 1,20 m zulässig und müssen aus Holz oder Metall (einschließlich Maschendraht) bestehen, durchgehende Sockel sind unzulässig (**TF Nr. 3.1**). Die Unzulässigkeit von durchgehenden Sockeln dient neben dem Schutz des Straßenbildes, dem Schutz von Natur und Landschaft, da Kleinsäuger, die üblicherweise in Ortsrandlagen dieses Typs vorkommen, ansonsten in ihrem Lebensraum erheblich beschränkt wären. Die Festsetzung dient einem grundsätzlichen Ausschluss von Zaunanlagen auf Sockeln. Durch die naturgemäß sockellosen Grundstückszufahrten und -zugänge wird die gewünschte Vermeidungsfunktion nicht hinreichend erfüllt.

Ausdrücklich erwünscht ist eine Einfriedung mit freiwachsenden oder geschnittenen Hecken aus standortheimischen Sträuchern. Zur Erzielung eines gewissen Maßes an Flexibilität für die zukünftigen Eigentümer ist jedoch keine Verpflichtung zur Anpflanzung von Hecken vorgesehen.

2.2.6 Immissionsschutz

In beachtenswerter Nähe zum Plangebiet befinden sich keine immissionsschutzrechtlich relevanten landwirtschaftlichen Anlagen oder nach BImSchG genehmigungsbedürftige Anlagen.

Die verkehrsbedingten Emissionen der nordöstlich des Plangebietes in etwa 500 m Entfernung verlaufenden Bundesstraße B 273, der nordwestlich in einem Abstand von rund 1.200 m verlaufenden Bundesautobahn A 10 und der östlich in einem Abstand von rund 300 m verlaufenden Bahnstrecke haben aufgrund der vorhandenen Abstände zum Außenrand des Plangebietes und der, die freie Schallausbreitung einschränkenden, Lage der Bahntrasse in einem Geländeeinschnitt keine Bedeutung für das Wohngebiet.

Auch nach Stellungnahme der zuständigen Immissionsschutzbehörden im Rahmen der Behördenbeteiligung bestehen zum vorliegenden Bebauungsplan keine immissionsrechtlichen Probleme.

2.2.7 Pflanzgebote, Pflanzbindungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Zur Berücksichtigung der Belange des Naturhaushaltes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB werden im Plangebiet Pflanzgebote zur Anpflanzung von Bäumen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB festgesetzt:

Innerhalb der Straßenverkehrsflächen sind zur Minimierung kleinklimatischer Belastungen durch die Neuversiegelung sowie zur positiven Gestaltung des Ortsbildes durch eine innere Durchgrünung des Wohngebietes mindestens 15 Laubbäume (Bäume 2. Ordnung) der entsprechenden Pflanzliste zu pflanzen (**TF Nr. 4.1**). Hierbei wird von einer einreihigen Baumpflanzung in einem durchgehenden Grünstreifen ausgegangen, der für Einfahrten unterbrochen werden kann. Der Abstand der Bäume untereinander soll etwa 15 m betragen. Zur Gewährleistung einer sachgerechten, zeitnahen Ausgleichsfunktion werden Mindestqualitätsanforderungen an die zu pflanzenden Gehölze geregelt (Stammumfang von mindestens 18 - 20 cm).

Zur positiven Gestaltung des Ortsbildes sowie zur Minimierung kleinklimatischer Belastungen durch die Neuversiegelung ist je Baugrundstück mindestens ein hochstämmiger Obstbaum der entsprechenden Pflanzliste zu pflanzen und zu erhalten (**TF Nr. 4.3**). Zur Gewährleistung einer sachgerechten, zeitnahen Ausgleichsfunktion werden Mindestqualitätsanforderungen an die zu pflanzenden Gehölze geregelt (Stammumfang von mindestens 10 -12 cm).

Die Außenwandflächen von Nebenanlagen i. S. d. § 14 BauNVO, Garagen als selbständige Gebäude und überdachte Stellplätze sind mit rankenden Pflanzen der entsprechenden Pflanzliste zu begrünen (**TF Nr. 4.2**). Dies trägt wie alle Pflanzgebote ebenfalls zu einer Durchgrünung des Wohngebietes bei.

Im Hinblick auf einen sachgerechten Ausgleich mit ökologischer Wertigkeit als Nist- und Nährgehölze wird für die oben genannten Pflanzungen die Verwendung standortheimischer bzw. standorttypischer Arten anhand von Pflanzlisten geregelt.

Eine im Südwesten des Plangebietes vorhandene Eiche (Stammumfang 1,40 m, Kronendurchmesser 12,0 m) wird zur Minimierung der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe sowie zur Ortsbildpflege mit einer Erhaltungsbindung versehen.

Die straßenbegleitenden Linden befinden sich auf dem angrenzenden öffentlichen Straßenland. Für Grundstückszufahrten von der Hauptstraße sowie im Zufahrtbereich der neuen Planstraße sind voraussichtlich einzelne Rodungen erforderlich. Die vorhandenen Bäume sind durch Anpassung der Grundstückszufahrten an die innerhalb der Baumreihe vorhandenen Lücken soweit wie möglich zu erhalten. Es gelten die Bestimmungen der Potsdamer Baumschutzverordnung (PBaumSchVO) vom 11.02.2003. Eine abschließende Regelung mit Auflagen für gegebenenfalls vorzunehmende Ersatzpflanzungen erfolgt auf der Ebene des Baugenehmigungsverfahrens.

Dem Schutz des Naturhaushaltes dienen Festsetzungen zum wasser- und luftdurchlässigen Aufbau von Wegen, Zufahrten und nicht überdachten Stellplätzen (**TF Nr. 5.1**). Festsetzungen zur Versickerung des auf den Dachflächen anfallenden Niederschlagswassers werden nicht getroffen. Es gelten die Bestimmungen des Brandenburgischen Wassergesetzes (BbgWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.12.2004.

Ausdrücklich erwünscht ist eine Einfriedung der Grundstücke mit freiwachsenden oder geschnittenen Hecken aus standortheimischen Sträuchern (keine Koniferen mit Ausnahme der

Eibe). Zur Erzielung eines gewissen Maßes an Flexibilität für die zukünftigen Eigentümer ist jedoch keine Verpflichtung zur Anpflanzung von Hecken durch ein Anpflanzgebot vorgesehen.

Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes

Für das Plangebiet ist eine Eingrünung zur freien Landschaft und damit zu den angrenzenden, weiterhin landwirtschaftlich genutzten Flächen mit einer **frei wachsenden Feldhecke** vorgesehen. Die Breite der anzupflanzenden Feldhecke beträgt rund 10 m. Daran anschließend soll ein rund 5 m breiter Staudensaum (Ackerrandstreifen) entwickelt werden.

Östlich des im Südosten angrenzenden Kleingarten- bzw. Wochenendhausgebietes befinden sich ehemalige Gärtnerereiflächen, auf denen die Anlage einer extensiv genutzten **Streuobstwiese** vorgesehen ist.

Beide Flächen sind Bestandteil des mit dem vorliegenden Bebauungsplan teilweise überplanten Grundstücks (Flurstück Nr. 499). Die Flächen sollen nicht in das Plangebiet aufgenommen, sondern grundbuchlich als Ausgleichsflächen gesichert werden. Die Maßnahmen werden durch einen städtebaulichen Vertrag dauerhaft gesichert. Durch entsprechende Besicherungsleistungen wird die Umsetzung und Pflege durch den Vorhabensträger gewährleistet.

Zur Gewährleistung einer sachgerechten, zeitnahen Ausgleichsfunktion werden Mindestqualitätsanforderungen an die zu pflanzenden Gehölze geregelt. Gleiches gilt für die Anzahl (Pflanzdichte) der zu pflanzenden Gehölze. Im Hinblick auf einen sachgerechten Ausgleich mit ökologischer Wertigkeit als Nist- und Nährgehölze wird für die Pflanzungen die Verwendung standortheimischer bzw. standorttypischer Arten anhand von Pflanzlisten geregelt.

Weitere Ausführungen zu den geplanten Ausgleichsmaßnahmen sowie eine Eingriffsbilanzierung sind dem Umweltbericht in Kapitel 3.3.3 der Begründung zu entnehmen.

Zum Umfang der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen erfolgten Abstimmungen mit der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Potsdam im Zuge des Beteiligungsverfahrens. Durch die Umsetzung der Maßnahmen kann von einem sachgerechten Ausgleich der zu erwartenden Beeinträchtigungen ausgegangen werden.

Zuordnung der Ausgleichsmaßnahmen

Die Pflanzmaßnahmen im Bereich der festgesetzten Straßenverkehrsfläche (Baumpflanzungen) sowie die Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes (Heckenpflanzungen, Entsiegelungs- und Rückbaumaßnahmen) werden einschließlich einer mindestens dreijährigen Entwicklungspflege und einer langfristigen Unterhaltungspflege von dem privaten Vorhabensträger vorgenommen. Dieser verpflichtet sich gegenüber der Landeshauptstadt Potsdam zur Umsetzung der Vorgaben.

Die Pflanzgebote im Baugebiet WA (Pflanzung von Obstbäumen auf den Baugrundstücken, Begrünung der Außenwandflächen von Nebenanlagen und Garagen sowie von überdachten Stellplätzen) sind durch die Eigentümer der jeweiligen Baugrundstücke vorzunehmen.

2.3 Nachrichtliche Übernahmen

Geschützte Landschaftsbestandteile

Die im Plangebiet vorhandenen Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 30 cm unterliegen der Verordnung zum Schutz der Bäume als geschützte Landschaftsbestandteile der Landeshauptstadt Potsdam (Potsdamer Baumschutzverordnung - PBaumSchVO) vom 11. Februar 2003.

2.4 Hinweise

Besonderer Artenschutz

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind artenschutzrechtlich relevante Vorkommen verschiedener Tierarten bekannt.

Sollten Fortpflanzungs- und Ruhestätten besonders geschützter Tierarten festgestellt werden und deren Beseitigung (Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung) zur Realisierung der Planung unabdingbar sein, sind diese vor Beginn der Arbeiten zu erfassen und der zuständigen Naturschutzbehörde zur Kenntnis zu geben.

Hieraus können sich Restriktionen für die Baumaßnahmen ergeben oder die Durchführung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen bzw. die Erteilung von Befreiungen von den Verboten des besonderen Artenschutzes (§ 62 in Verbindung mit § 42 BNatSchG) erforderlich werden.

2.5 Flächenbilanz

Nutzungsart	Größe	Anteil am Plangebiet
Allgemeines Wohngebiet gem. § 3 BauNVO	17.165 m ²	90,9 %
Verkehrsflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB	1.726 m ²	9,1 %
Plangebiet gesamt	18.892 m²	100,0 %

2.6 Planunterlage

Als Planunterlage dient der Vermessungsplan im Maßstab 1:500 des öffentlich bestellten Vermessungsingenieurs Dipl. -Ing. Gerhard Derksen, Benzstraße 7b, 14482 Potsdam, vom 28.03.2007.

3 Umweltbericht

Gemäß § 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB (i.d.F. vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3316) ist eine Umweltprüfung durchzuführen, bei der die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen im Hinblick auf die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1 a BauGB ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Die Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB regelt die Inhalte des Umweltberichts.

Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen bilden neben den fachgesetzlichen Zielen und Plänen die im Umweltbericht aufgeführten Unterlagen und Gutachten.

Der Untersuchungsraum beschränkt sich für die Schutzgüter Mensch, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter auf das Plangebiet, da erhebliche Auswirkungen auf Nachbargrundstücke nicht zu erwarten sind. Für das Schutzgut Tiere und Pflanzen wird der Untersuchungsraum auf die angrenzenden Flächen ausgeweitet.

Die Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange wurden im Zuge der Frühzeitigen Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB zur Äußerung im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgefordert. Sofern bei den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange umweltrelevante Gutachten bzw. Untersuchungen mit Relevanz für das Vorhaben vorliegen, wurden diese darum gebeten, diese Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Es wurden keine weiteren umweltrelevante Gutachten bzw. Untersuchungen mit Relevanz für das Vorhaben zur Verfügung gestellt.

Der vorliegende Umweltbericht bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. 106 mit Stand vom September 2009.

3.1 Inhalte und wesentliche Ziele des Bebauungsplans

Planungsziel des Bebauungsplans Nr. 106 ist es, dass überplante Gebiet einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuzuführen. Mit Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet WA gem. § 4 BauNVO und Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung, zur Aufteilung der überbaubaren Flächen sowie zu den erforderlichen Erschließungsflächen sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung von etwa 20 bis 25 Wohneinheiten geschaffen werden. Bei einer maximalen Ausnutzung der je Wohngebäude zulässigen 2 Wohneinheiten könnten insgesamt 40 bis 50 Wohneinheiten entstehen. Aufgrund der geringen Ausdehnung werden im Plangebiet die nach der BauNVO im Allgemeinen Wohngebiet ausnahmsweise zulässigen Betriebe und Anlagen (sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltung, Gartenbaubetriebe, Tankstellen) sowie die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden ausgeschlossen.

Festgesetzt wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,2. Die Zahl der zulässigen Geschosse wird auf zwei Vollgeschosse als Höchstmaß festgesetzt. Zur Wahrung des geplanten Gebietscharakters einer locker bebauten Einfamilienhaussiedlung erfolgt die Festsetzung der Zulässigkeit ausschließlich von Einzelhäusern.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen festgesetzt. Diese gewährleisten eine einheitliche Vorgartenzone sowie eine Trennung zwischen baulich geprägten Bereichen und einer einheitlichen, rückwärtigen Gartenzone.

Die geplante Erschließungsstraße wird als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung *Verkehrsberuhigter Bereich* festgesetzt. Zur Begrünung des Straßenraumes wird die Pflanzung von mindestens 15 Bäumen innerhalb der Straßenverkehrsflächen festgesetzt.

Je Baugrundstück ist mindestens ein hochstämmiger Obstbaum zu pflanzen. Die Außenwandflächen von Nebenanlagen, Garagen als selbständige Gebäude und überdachte Stellplätze sind mit rankenden Pflanzen zu begrünen. Eine im Plangebiet vorhandene Eiche wird mit einer Pflanzbindung versehen. Weitere Pflanzmaßnahmen zur Eingrünung des Wohngebietes erfolgen außerhalb des Geltungsbereiches und sollen vertraglich geregelt werden.

Zum Schutz des Naturhaushaltes werden Festsetzungen zum wasser- und luftdurchlässigem Aufbau von Wegen, Zufahrten und nicht überdachten Stellplätzen getroffen.

Gestalterische Festsetzungen erfolgen zu Einfriedungen, zu Dachform und Dachneigung und zu den Farben der Dachdeckungen. Gestalterische Festsetzungen zu Gebäudestellung und Firstrichtung sind zur Erzielung eines gewissen Maßes an Flexibilität für die zukünftigen Eigentümer nicht vorgesehen.

3.2 Fachgesetzliche und fachplanerische Ziele des Umweltschutzes mit Relevanz für die Planung

Neben den Vorschriften des Baugesetzbuches mit den umweltbezogenen Zielsetzungen der § 1 und 1a BauGB existieren eine Reihe weiterer für die Bauleitplanung relevanter Fachgesetze, Verordnungen und Richtlinien mit umweltschützendem Charakter sowie übergeordnete Planungen mit Zielaussagen zum Umweltschutz, die als Grundlage und Bewertungsmaßstäbe für die Ermittlung der Umweltauswirkungen der Planung heranzuziehen sind.

Dies sind vor allem die Ziele des

- Bundes- bzw. Landesnaturschutzgesetzes, (BNatSchG; BbgNatSchG)
- Bundesbodenschutzgesetzes, (BBodG);
- Wasserhaushaltsgesetzes (WHG)
- Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) mit den entsprechenden Richtlinien und Verwaltungsvorschriften (BImSchVO, DIN 18005, TA Lärm/TA Luft)

Bei den Fachplanungen sind die Zielaussagen des Landschaftsprogramms Brandenburg, des Landschaftsrahmenplans für den Altkreis Potsdam Land sowie des Landschaftsplans der Landeshauptstadt Potsdam in der Bewertung der Umweltauswirkungen der Planung zu berücksichtigen.

Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen bildet neben den genannten fachgesetzlichen Zielen und Plänen die in der Bestandskarte zum Umweltbericht zusammengefassten Bestandskartierungen vom Frühjahr 2007 und Anfang September 2008.

Naturschutz und Landschaftspflege

Im **Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)** als Rahmengesetz des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege in § 1 vorangestellt. Danach sind Natur und Landschaft so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und soweit erforderlich wiederherzustellen, dass

- die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes,

- die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter,
- die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume,
- die Vielfalt, Eigenart und Schönheit und der Erholungswert von Natur und Landschaft

auf Dauer gesichert sind. Diese Ziele werden in § 2 BNatSchG konkretisiert. Die Anforderungen schließen den besiedelten wie auch auf den unbesiedelten Bereich ein.

Eingriffe in Natur und Landschaft, d.h. Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, sind zu vermeiden, zu minimieren oder, soweit dies nicht möglich ist, auszugleichen (§§ 18 bis 20 BNatSchG). Gemäß § 21 BNatSchG ist bei Eingriffen in Natur und Landschaft über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden. Gemäß § 1a Abs. 3 BauGB erfolgt der Ausgleich durch geeignete Festsetzungen nach § 9 BauGB als Flächen oder Maßnahmen zum Ausgleich oder durch vertragliche Regelungen gemäß § 11 BauGB (Städtebaulicher Vertrag). Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

§ 42 BNatSchG enthält Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten (Zugriffsverbote, Störungsverbote), die bereits auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung zu berücksichtigen sind. Zu den „europarechtlich geschützten Arten“ zählen alle europäischen Vogelarten sowie Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie.

Weiter konkretisiert wird das Bundesnaturschutzgesetz mit den Zielen und Grundsätzen des **Brandenburgischen Naturschutzgesetzes (BbgNatSchG)**, dass im § 1 den Schutz von Natur und Landschaft im Sinne einer dauerhaft umweltgerechten Entwicklung (Nachhaltigkeit) als eine verpflichtende Aufgabe für den Staat und jeden Bürger begründet. Jeder hat sich so zu verhalten, dass Natur und Landschaft sowie die Erholung anderer nicht mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, beeinträchtigt werden.

Bodenschutz

Für das Schutzgut Boden sind die Ziele in den §§ 1 und 2 des **Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG)** benannt. Danach sind die Funktionen des Bodens nachhaltig zu sichern oder wiederherzustellen, schädliche Bodenveränderungen sind abzuwehren, der Boden und Altlasten sind einschließlich hierdurch verursachter Gewässerverunreinigungen zu sanieren. Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktionen sowie der Funktionen als Archiv für Natur- und Kulturgeschichte sind soweit wie möglich zu vermeiden.

Auch im **Baugesetzbuch (BauGB)** wird der sparsame Umgang mit dem Boden gefordert. Dabei sollen die Möglichkeiten zur Wiedernutzbarmachung und Nachverdichtung von Flächen genutzt werden und Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß begrenzt werden (§ 1a BauGB).

Immissionsschutz

Das **Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)** ist im Rahmen der Bauleitplanung vor allem in Verbindung mit der 16. BImSchVO (Verkehrslärmschutzverordnung) sowie den einschlägigen Regelungen der Technischen Ausführung (TA) Lärm, der TA Luft, der DIN 18005 (Lärmschutz im Städtebau) und dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG zu beachten. Die in den Verordnungen präzisierten Zielsetzungen des BImSchG dienen dem vorbeugenden Schutz von Menschen, Tieren und Pflanzen, des Bodens, Wassers und der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen.

Kriterien für die Beurteilung der Luftqualität sind europaweit festgelegt. Für bestimmte Schadstoffe, wie Schwefeldioxid, Feinstaub, Stickstoffoxide, Benzol, Kohlenmonoxid und Ozon existieren Grenzwerte. In Deutschland sind die 22. BImSchV und die TA Luft zu beachten.

Gewässerschutz

Nach dem **Wasserhaushaltsgesetz** (WHG) sind Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu sichern. Sie sind so zu bewirtschaften, dass sie dem Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch dem Nutzen einzelner dienen. Beeinträchtigungen ihrer ökologischen Funktionen und der direkt von ihnen abhängigen Landökosysteme und Feuchtgebiete sind zu vermeiden.

Landschaftsprogramm Brandenburg

Entwicklungsziel des Landschaftsprogramms Brandenburg für den Raum Marquardt und das gesamte Potsdamer Seengebiet ist die Entwicklung des Landschaftsraums in seiner Funktion als Freiraum im Berliner Umland. Entwicklungsziel für den Siedlungsbereich ist eine Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualitäten.

Für die einzelnen Schutzgüter des Naturhaushaltes und des Landschaftsschutzes werden für das Planungsgebiet die folgenden schutzgutbezogenen Ziele benannt:

Boden

Schutzgutbezogenes Ziel für die landwirtschaftlich genutzten, überwiegend sorptionschwachen und durchlässigen Böden im Planungsraum ist eine bodenschonende Bewirtschaftung zur nachhaltigen Sicherung der Potentiale.

Das Plangebiet ist nicht Bestandteil der festgelegten Schwerpunkträume des Bodenschutzes.

Wasser

Schutzgutbezogenes Ziel für den Planungsraum mit seinen vorwiegend durchlässigen Deckschichten ist eine Sicherung der Grundwasserbeschaffenheit. Durch Orientierung der Art und Intensität der Flächennutzungen am Grundwasserschutz sollen Stoffeinträge vermieden werden.

Das Plangebiet zählt nicht zu den Gebieten mit einer überdurchschnittlichen Grundwasserneubildungshöhe mit Priorität Grundwasserschutz.

Klima / Luft

Aussagen zum Schutzgut werden für das Plangebiet nicht getroffen. Das Plangebiet zählt nicht zu den Freiflächen, die für die Belüftung eines Ortes eines bzw. Wirkungsraums von besonderer Bedeutung sind.

Arten und Lebensgemeinschaften

Schutzgutbezogene Ziele für den überwiegend landwirtschaftlich genutzten Planungsraum sind der Erhalt bzw. die Wiedereinbringung charakteristischer Landschaftselemente und eine Reduzierung von Stoffeinträgen (Düngemittel, Biozide).

Das Plangebiet zählt nicht zu den Bereichen mit besonderen Anforderungen zum Schutz von Lebensräumen.

Landschaftsbild

Schutzgutbezogene Ziele für den Planungsraum sind die Pflege und eine Verbesserung des vorhandenen Eigencharakters mit den folgenden Entwicklungsschwerpunkten:

- Sicherung des traditionellen Obstanbaus; Sicherung und Entwicklung extensiver Bereiche
- stärkere räumliche Gliederung der Landschaft mit gebietstypischen Strukturelementen
- Vermeidung einer weiteren Zerschneidung durch Verkehrswege; landschaftliche Einbindung vorhandener Verkehrswege
- Verhinderung weiterer Zersiedlung; Schaffung klarer Raumgrenzen zur offenen Landschaft

Erholung

Schutzgutbezogene Ziele für den Planungsraum sind ein Erhalt der besonderen Erlebniswirksamkeit der Landschaft und eine Entwicklung des siedlungsnahen Freiraums im Berliner Umland für die Naherholung.

Vorrang- und Vorsorgegebiete Natur und Landschaft

Das Plangebiet zählt zu den Vorsorgegebieten für Natur und Landschaft ohne besondere Fachplanerische Zielsetzungen.

Landschaftsrahmenplan

Das Entwicklungskonzept des Landschaftsrahmenplanes sieht für den Planungsraum Marquardt im Naturraum Brandenburg - Potsdamer Havelseengebiet den Erhalt und die Entwicklung der märkischen Kulturlandschaft unter Berücksichtigung traditioneller Elemente wie den Obstanbau, die Anreicherung ausgeräumter Landschaftsräume durch Strukturelemente und den Erhalt und die Entwicklung des Obstanbaus Unter besonderer Berücksichtigung des Boden- und Wasserschutzes vor.

Darstellungen des Landschaftsplans

Für die ehemalige Gemeinde Marquardt wurde kein Landschaftsplan aufgestellt. Der fortgeschriebene und um das Gemeindegebiet erweiterte Landschaftsplan der Landeshauptstadt Potsdam befindet sich in der Erarbeitung und liegt im Entwurf (Stand: März 2008) vor.

Das Zielkonzept des Landschaftsplans sieht für den nördlichen Ortsrand von Marquardt eine Definition von Nutzungsgrenzen zur Abwehr von Zersiedlungstendenzen vor. Für die östlich des Plangebietes verlaufende Freileitung wird eine Einbindung in die Landschaft zur Reduzierung der Trenn- und Störwirkungen der Leitungstrasse gefordert. Das Plangebiet ist nicht Bestandteil von Fachplanungen zu Naturschutz und Erholung / Landschaftsbild.

Das Leitbild des Landschaftsplanes sieht für den Teilraum Marquardt einen traditionellen Obstanbau und ausgedehnte Grünlandbereiche innerhalb einer vielfältig strukturierten Kulturlandschaft mit engen gestalterischen Bezügen zur Insel Potsdam vor.

Anforderungen an eine umweltverträgliche Siedlungsentwicklung im Bereich dörflicher Siedlungsstrukturen mit Relevanz für die Planung sind:

- Erhalt / Sicherung der ortsbildprägenden, dorftypischen Bau- und Vegetationsstrukturen
- Behutsame Ergänzung der dörflichen Baustrukturen in angepasster Form, Farbe und Materialität; Vermeidung einer Überprägung

- Einhaltung einer Grundflächenzahl von maximal 0,6 (ohne weitere Überschreitungsmöglichkeiten)
- Förderung der inneren Durchgrünung und landschaftlichen Einbindung der Ortsränder
- Vermeidung der Zersiedlung
- Bewahren und Erlebarmachen kulturhistorischer Bezüge
- Entwicklung von Sonderstandorten für den Arten- und Biotopschutz sowie von naturnahen Bereichen für den innerörtlichen Biotopverbund

3.3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

3.3.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Lage, Größe, Topographie

Das Plangebiet befindet sich nördlich der alten Dorflage von Marquardt östlich der Hauptstraße. Es grenzt an landwirtschaftlich genutzte Flächen im Norden und Osten, an die Hauptstraße im Westen und an das locker bebaute, teilweise noch von einer Kleingartennutzung geprägte Wohngebiet „Haseleck“ im Süden. Westlich der Hauptstraße befindet sich das neu entwickelte Einfamilienhausgebiet „An der Obstplantage“.

Die Größe des Plangebietes beträgt rund 18.900 m². Die Ausdehnung beträgt rund 166 Meter entlang der Hauptstraße und rund 114 Meter nach Osten in Richtung Bahntrasse.

Das Geländere Relief ist schwach bewegt. Die natürlichen Geländehöhen liegen zwischen rund 36,0 m ü. NHN (DHHN92) im Nordosten und rund 39,0 m ü. NHN im Südosten.

Schutzgut Boden

Das Plangebiet befindet sich im Naturraum des Brandenburg - Potsdamer Havelseengebietes mit flachen Grundmoränenflächen und Flachmooren bzw. anmoorigen Bildungen in den Uferbereichen der Seen und Fließgewässer. Die Bodenqualität im Plangebiet ist gering. Die Ackerzahlen liegen um 35.

Die Böden im Plangebiet sind durch intensive landwirtschaftliche Nutzung sowie in geringem Umfang durch Versiegelungen mäßig bis stark überformt. Besonders seltene oder naturnahe Böden sind im Plangebiet nicht vorhanden. Die potentielle Winderosionsgefährdung im Bereich landwirtschaftlich genutzter Flächen ist stark, die potentielle Wassererosionsgefährdung ist gering.

Die Flächen sind derzeit nahezu unversiegelt. Lediglich im Zufahrtsbereich von der Straße „Haseleck“ sind rund 60 m² durch eine Asphaltdecke bzw. Betonplatten vollständig versiegelt. Der derzeitige Versiegelungsgrad beträgt durch diese Erschließungsflächen rund 0,3 %. Einen Überblick über den derzeitigen Bestand an Versiegelungen gibt die Bestandskarte zum Umweltbericht in der Anlage zur Begründung.

Verdachtsmomente für das Vorhandensein von Altlasten können aufgrund der bisherigen Nutzung nicht hergeleitet werden. Es besteht daher nachzeitigem Kenntnisstand kein Handlungsbedarf zur Untersuchung oder Sanierung des Geländes. Auch eine konkrete Kampfmittelbelastung für die Fläche des Plangebietes ist nicht bekannt.

Die Böden im Planungsraum haben nachzeitigem Kenntnisstand durch Häufung von prähistorischen Fundstellen eine besondere natur- und kulturhistorische Bedeutung (vgl. Schutzgut Kultur- und Sachgüter).

Schutzgut Wasser

Im Plangebiet befinden sich keine Oberflächengewässer. Nordöstlich des Plangebietes befindet sich im Bereich der Ackerflächen eine grabenförmig angelegte, nur temporär wasserführende Geländemulde. Westlich des Plangebietes befindet sich der Schlänitzsee mit der Oberen Wublitz. Die Entfernung beträgt rund 300 Meter.

Der Grundwasserstand liegt im Plangebiet bei 5 bis 10 m unter Flur. Das Grundwasser ist nach Darstellung der Hydrologischen Karte aufgrund dieser Flurabstände und des anzutreffenden Bodenaufbaus gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen relativ geschützt.

Das Plangebiet liegt außerhalb von Wasserschutzonen.

Schutzgut Klima / Luft

Der Planungsraum liegt in der Übergangszone vom Küsten- zum Binnenlandklima. Vorwiegend maritimer Einfluss führt zu mäßig warmen Sommern und relativ milden Wintern. Das vieljährige Mittel der mittleren Lufttemperatur liegt bei 8,8°C. Das vieljährige Mittel der Niederschläge liegt bei 590 mm (Daten der Wetterstation Potsdam, Quelle: Statistisches Jahrbuch). Die kleinklimatischen Verhältnisse werden beeinflusst durch das Gewässerklimate der Havelseenkette und die angrenzenden Waldgebiete.

Durch die Lage im Außenbereich befindet sich das Plangebiet im lufthygienischen Entlastungsraum. In beachtenswerter Nähe zum Plangebiet befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand keine immissionsschutzrechtlich relevanten landwirtschaftlichen Anlagen oder nach BImSchG genehmigungsbedürftige Anlagen. Es sind auch keine weiteren Emittenten bekannt, die einen direkten Einfluss auf die lufthygienische Situation im Plangebiet haben. Im Winterhalbjahr kann es zu Belastungen durch Hausbrand kommen.

Schutzgut Biotope und Arten

Die Vegetation besteht im Plangebiet derzeit überwiegend aus Intensivacker der im westlichen und südlichen Randbereich von Staudenfluren gesäumt ist (Ackersaum). Im Plangebiet befinden sich ein Solitärbaum im räumlichen Zusammenhang mit der angrenzenden Baumreihe sowie eine Fichtenreihe in der Verlängerung der Straße „Haseleck“. Im Südwesten des Plangebietes befindet sich eine einreihige, dicht geschlossene Haselnushecke.

Entlang der Hauptstraße verläuft eine dicht geschlossene Lindenreihe mit überwiegend mehrstämmigen Einzelbäumen. Die angrenzenden Gärten der Einfamilienhausgebiete sind überwiegend durch Rasen und Ziergehölzpflanzungen geprägt.

Biotoptypen

Auf der Grundlage des Biotopschlüssels des Landes Brandenburg lassen sich im Plangebiet und daran angrenzend die folgenden Biotoptypen kartieren:

05142	Staudenfluren (Säume) frischer, nährstoffreicher Standorte
071312	Hecken ohne Überschildung, lückig, heimische Gehölze (Haselnuss)
071421	geschlossene Baumreihe, heimische Arten (Linden)
071521	Solitärbaum, heimische Baumart (Eiche)
09130	Intensivacker
12261	Einzelhausbebauung mit Ziergärten
12612	Straße mit Asphaltdecke
12651	unbefestigter Weg

Die Staudenfluren und die Haselnusshecke haben eine mittlere Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz und als Lebensraum insbesondere für Wirbellose und Vögel, der Intensivacker hat eine mäßige bis geringe Bedeutung.

Die aus überwiegend mehrstämmigen Linden gebildete Baumreihe und die im Plangebiet vorhandene Eiche haben eine hohe Bedeutung insbesondere als typisches und erhaltenswertes Landschaftselement aber auch als Lebensraum für Vögel und Holz bewohnende Insekten. Die vorhandene Fichtenreihe ist lediglich von eingeschränktem Wert.

Im Umfeld des Plangebietes wurden im Rahmen der Begehungen im Frühjahr 2007 einige besonders geschützte Vogelarten wie Feldsperling, Blaumeise, Kohlmeise und Amsel als Nahrungsgäste beobachtet. Brutplätze wurden nicht festgestellt.

Im Ergebnis einer erneuten Ortsbegehung Anfang September 2008 stellen die Ackerflächen ein Nahrungshabitat für weitere besonders geschützte Vogelarten dar. Bei der Begehung wurden Kranich (äsendes Brutpaar, Richtung Wublitzrinne abstreichend), Turmfalke (im Rüttelflug) und Mehlschwalbe (kleinere Gruppe, tief fliegend über dem Gelände) gesichtet. Brutplätze wurden nicht festgestellt. Auch im Baumbestand entlang der Hauptstraße wurden keine Bruthöhlen oder Nester festgestellt und sind wegen der geringen Stammumfänge der Linden auch nicht zu erwarten.

Als weitere besonders geschützte Tierarten wurden Maulwurf (im Bereich der Lindenreihe außerhalb des Plangebietes) und Hornisse (mehrere Exemplare im Flug und an den Linden) festgestellt.

Der Kranich gilt in Brandenburg als gefährdet (Rote Liste 3). Alle anderen genannten Vogelarten gelten in Brandenburg als nicht gefährdet. Der Maulwurf gilt in Brandenburg als potentiell gefährdet (Rote Liste 4, Art der Vorwarnstufe).

Gefährdete oder besonders geschützte Pflanzenarten wurden im Plangebiet nicht aufgefunden.

Einen Überblick über den derzeitigen Bestand (Vegetation, Biotoptypen, Baumbestand) gibt die Bestandskarte zum Umweltbericht in der Anlage zur Begründung.

Biotopverbund

Für den großräumigen Biotopverbund haben die überwiegend ackerbaulich genutzten Flächen eine nur allgemeine Bedeutung. Kleinräumige Verbindungsfunktionen haben die Ackersäume sowie die von Staudenfluren gesäumte Baumreihe entlang der Hauptstraße.

Potentiell natürliche Vegetation

Die potentiell natürliche Vegetation für den Bereich des Plangebiets ist ein Kiefern-Traubeneichenwald.

Baumbestand

Die entlang der östlichen Seite der Hauptstraße verlaufende Lindenreihe besteht überwiegend aus mehrstämmigen Einzelbäumen mit Kronendurchmessern von rund 10,0 m. Die Baumstandorte befinden sich im öffentlichen Straßenrand. Der Standort einer Eiche mit einem Stammumfang von 1,4 m und einem Kronendurchmesser von rund 12,0 m, zwei kleinere Linden der Baumreihe und die Fichtenreihe in Verlängerung der Straße „Haseleck“ befinden sich innerhalb des Plangebietes.

Eine Übersicht des Baumbestandes im Plangebiet und angrenzend entlang der Hauptstraße geben die nachfolgende Tabelle und die Bestandskarte zum Umweltbericht in der Anlage.

Tab. Nr. 1: Baumbestand im Plangebiet und angrenzend (Hauptstraße)

Baum-Nr.	Deutscher Name	Botanischer Name	Stammumfang (m)	Kronendurchmesser (m)	Zustand	Bemerkung
1	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	7 x 0,5	10,0	+	
2	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	8 x 0,5	11,0	+	
3	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	4 x 0,4	8,0	+	
4	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	3 x 0,6	8,0	+	
5	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	9 x 0,6	10,0	+	
6	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	13 x 0,7	11,0	+	
7	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	10 x 0,6	12,0	+	
8	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	2 x 0,6	6,0	+	
9	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	3 x 0,6	10,0	+	
10	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	11 x 0,6	10,0	+	
11	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	3 x 0,6	8,0	+	
12	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	6 x 0,6	10,0	+	
13	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	0,8	10,0	+	
14	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	8 x 0,8	12,0	+	
15	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	3 x 0,6	10,0	+	
16	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	3 x 0,6	10,0	+	
17	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	3 x 0,4	6,0	+	im PG
18	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	1,4	12,0	+	im PG
19	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	5 x 0,6	10,0	+	
20	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	6 x 0,6	10,0	+	
21	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	4 x 0,4	8,0	+	
22	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	2 x 0,4	4,0	+	im PG
23	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	3 x 0,5	10,0	+	
24	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	6 x 0,4	8,0	+	
25	Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>	7 x 0,4	10,0	+	

Baum-Nr.	Deutscher Name	Botanischer Name	Stammumfang (m)	Kronendurchmesser (m)	Zustand	Bemerkung
26	Winter-Linde	Tilia cordata	0,5	10,0	+	
27	Winter-Linde	Tilia cordata	3 x 0,6	10,0	+	
28	Winter-Linde	Tilia cordata	8 x 0,6	10,0	+	
29	Stech-Fichte	Picea pungens	0,5	4,0	+	
30	Stech-Fichte	Picea pungens	0,5	4,0	+	im PG
31	Stech-Fichte	Picea pungens	0,5	6,0	+	im PG
32	Stech-Fichte	Picea pungens	0,4	4,0	+	im PG
33	Stech-Fichte	Picea pungens	0,4	4,0	+	im PG
34	Stech-Fichte	Picea pungens	0,5	5,0	+	im PG

Datengrundlagen: Vermessungsplan 28.03.07, Kartierung DR. SZAMATOLSKI + PARTNER Mai 2007

Stufen der Zustandsbewertung:

im PG = Baumstandort im Plangebiet

+ gut

0 befriedigend; Schäden vorhanden

- stark geschädigt

Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 30 cm unterliegen der Verordnung zum Schutz der Bäume als **geschützte Landschaftsbestandteile** der Landeshauptstadt Potsdam (Potsdamer Baumschutzverordnung - PBaumSchVO) vom 11. Februar 2003.

Schutzgebiete und -objekte

Landschaftsschutzgebiet „Potsdamer Wald- und Havelseengebiet“

Das Plangebiet befindet sich außerhalb der Landschaftsschutzgebiete „Potsdamer Wald- und Havelseengebiet“ und „Königswald mit Havelseen und Seeburger Agrarlandschaft“.

Geschützte Biotope nach § 32 BbgNatSchG

Nach § 32 BbgNatSchG geschützte Biotope sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Besonderer Artenschutz nach § 42 BNatSchG

Alle europäischen Vogelarten zählen nach § 10 Abs. 2 BNatSchG in Verbindung mit Artikel 1 der Vogelschutzrichtlinie (VRL) zu den besonders geschützten Tierarten. Der im Plangebiet als Nahrungsgast beobachtete Kranich zählt darüber hinaus zu den nach der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) streng geschützten Arten (BArtSchV, Anlage 1, Spalte 3). Die im Umfeld des Plangebietes festgestellten Maulwurf und Hornisse zählen zu den besonders geschützten Tierarten (BArtSchV, Anlage 1, Spalte 2).

Gemäß § 42 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu **töten** oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten **erheblich zu stören**; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. **Fortpflanzungs- oder Ruhestätten** der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wild lebende **Pflanzen** der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Die Zugriffsverbote nach § 42 Abs. 1 BNatSchG gelten gemäß § 42 Abs. 5 BNatSchG für nach den Vorschriften des Baugesetzes zulässige Vorhaben im Sinne des § 21 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG (das sind Vorhaben in Gebieten mit Bebauungsplänen nach § 30 BauGB, während der Planaufstellung nach § 33 BauGB und im Innenbereich nach § 34 BauGB) nur für die streng geschützten **Arten des Anhangs IV** der FFH-Richtlinie und **europäische Vogelarten**. Alle anderen besonders und streng geschützten Arten sind im Rahmen der Eingriffsregelung nach § 1a BauGB auf der Planungsebene zu behandeln.

Gemäß § 42 Abs. 5 BNatSchG sind die Verbote Nr. 1 und 3 nur relevant, wenn die ökologische Funktion der von den Eingriffen betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie oder der europäischen Vogelarten nicht erhalten bleibt. Das Verbot Nr. 2 ist nur relevant, wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population einer streng geschützten Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie oder einer europäischen Vogelart verschlechtert.

Ein Erhalt der ökologischen Funktionen kann gegebenenfalls auch mit Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (sog. CEF-Maßnahmen) gewährleistet werden.

Gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG können die nach Landesrecht zuständigen Behörden im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten des § 42 BNatSchG zulassen. Eine Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG ist für den vorliegenden Bebauungsplan nur erforderlich, wenn der **Erhaltungszustand der lokalen Population** einer Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie oder einer europäischen Vogelart sich verschlechtern kann und / oder **die ökologische Funktion** der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang trotz vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen **nicht mehr gewährleistet** ist.

Eine **artenschutzrechtliche Prüfung** in Bezug auf die im Plangebiet festgestellten Arten erfolgt in Kap. 3.3.2 Auswirkungen auf das Schutzgut Arten und Biotope.

Europäisches Schutzgebietssystem Natura 2000

Das nächstgelegene FFH-Gebiet „Obere Wublitz“ zugleich EG-Vogelschutzgebiet (Special Protection Area - SPA-Gebiet) „Mittlere Havelniederung“ befindet sich westlich des benachbarten Wohngebietes „An der Obstplantage“ in einer Entfernung von rund 300 m.

Schutzgut Orts- und Landschaftsbild

Das Plangebiet befindet sich am nördlichen Ortsrand von Marquardt, der durch eine mehrgeschossige Zeilenbebauung, ein mehrgeschossiges Schulgebäude und das neue Einfamilienhausgebiet „An der Obstplantage“ westlich der Hauptstraße sowie durch das ältere Einfamilienhausgebiet „Haseleck“ und ein daran anschließendes Kleingarten- bzw. Wochenendhausgebiet östlich der Hauptstraße geprägt wird. Der heutige Ortsrand ist gegenüber dem ursprünglichen Dorfrand deutlich überformt.

Die leicht gewellten, ackerbaulich genutzten Flächen sind Bestandteil der offenen, von Obstbau und Seen geprägten Landschaft des Havelseengebietes. Die angrenzenden Ackerflächen sind bis auf eine von Pappeln gesäumte künstlich angelegte Geländemulde weitgehend ausgeräumt. Gliedernde Strukturelemente sind die Lindenreihe entlang der Hauptstraße und die daran anschließende Haselnusshecke.

Eine östlich verlaufende 110-kV-Freileitungstrasse stellt eine visuelle Vorbelastung dar.

Der Raum Marquardt zählt gemäß der Materialien zum Landschaftsprogramm nicht zu den störungsarmen Landschaftsräumen im Land Brandenburg sondern zu den stärker besiedelten Gebieten im Verflechtungsraum Berlin - Brandenburg (> 50 bis 1.000 Einwohner / km²). Er wird zerschnitten durch zwei bedeutsame Trassen des Straßenverkehrs mit über 5.000 Kfz täglich (A 10, B 273) und eine bedeutsame Trasse des Schienenverkehrs mit über 50 Zügen täglich.

Schutzgut Mensch***Erholungssituation***

Als Erholungsraum hat das Plangebiet keine Bedeutung. Entlang der Hauptstraße verläuft ein überörtlicher Wanderweg. Ein Trampelpfad im Anschluss an die gegenüberliegende Wohnsiedlung „An der Obstplantage“ wird von Spaziergängern als Verbindung zum Schlänitzsee genutzt. Vom Plangebiet besteht keine Sichtbeziehung zum Ufer des Schlänitzsees mit der Oberen Wublitz.

Schallbelastungen / Schallschutz

Erhebliche Vorbelastungen durch Schall sind im Plangebiet nach derzeitigem Kenntnisstand nicht gegeben. Die Bundesstraße B 273 befindet sich in einer Entfernung von rund 500 m, die Bundesautobahn A 10 in einer Entfernung von rund 1200 m zum Plangebiet. Die in rund 300 m verlaufende Regionalbahnstrecke verläuft in einem, die freie Schallausbreitung deutlich reduzierenden, Geländeeinschnitt.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Plangebiet befinden sich keine Baudenkmale.

Aufgrund der naturräumlichen Verhältnisse kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Plangebiet geschützte Bodendenkmale tangiert. Der Empfehlung der Denkmalfachbehörde eine archäologische Bestandsanalyse durchzuführen wurde gefolgt. Im Ergebnis einer archäologischen Sachverhaltsaufklärung ist eine Ausdehnung des benachbarten bronzezeitlichen Gräberfeldes (Bodendenkmal Nr. 4) in das Plangebiet, ebenso wie die Lage der dazugehörigen Siedlung auszuschließen.

Die landwirtschaftlichen Produktionsflächen im Plangebiet werden von geringwertigen Böden bestimmt.

Wechselwirkungen

Im Rahmen der Umweltprüfung sind neben den einzelnen Schutzgütern auch die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern zu berücksichtigen. Unter Wechselwirkungen werden die in der Umwelt ablaufenden Prozesse verstanden. Die Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Diese Wirkungsgefüge sind bei der Umweltprüfung und der Beurteilung möglicher Eingriffsfolgen mit zu betrachten um Summationswirkungen erkennen und bewerten zu können.

Nach derzeitigem Stand sind spezifische Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern, die zu Summationswirkungen hinsichtlich des Eingriffs führen können, nicht erkennbar.

3.3.2 Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes

Auswirkungen auf das Schutzgut Boden

Mit Umsetzung des Bebauungsplans kommt es zu einem dauerhaften Verlust von Bodenfunktionen durch die Versiegelung von Flächen mit Gebäuden und sonstigen baulichen Anlagen und die Befestigung der erforderlichen Erschließungsflächen.

Bei einer Größe des festgesetzten Baugebietes WA von 17.165 qm und einer festgesetzten Grundflächenzahl von 0,2 ist eine maximale Versiegelung durch die Grundflächen der Gebäude in einem Umfang von **3.433 m²** zulässig. Hinzu kommen maximal **1.717 m²** durch die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, von Nebenanlagen sowie von baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche aufgrund der regelmäßig zulässigen Überschreitungsmöglichkeiten nach § 19 Abs. 4 BauNVO.

Durch Verkehrsflächen werden unter Berücksichtigung einer Fahrbahnbreite von rund 5,0 m maximal weitere **1.087 m²** versiegelt. In den Verkehrsflächen sind Flächen für Versickerungsmulden und Baumpflanzungen enthalten. Für die Verkehrsflächen mit einer Fläche von insgesamt **1.726 m²** ist daher lediglich von einem Versiegelungsgrad von etwa 63 % auszugehen. Durch die Einbeziehung der vorhandenen Erschließungsstraße wird die erforderliche Inanspruchnahme von Flächen zur Erschließung des Wohngebietes deutlich minimiert.

Durch die Festsetzung eines wasser- und luftdurchlässigen Aufbaus für Wege, nicht überdachte Stellplätze und Zufahrten können die zu erwartenden Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen durch Versiegelung deutlich minimiert werden. Es ist daher im Plangebiet von einer maximalen Versiegelung in einem Umfang von rund **5.920 m²** auszugehen (vgl. Tab. Nr. 2). Betroffen sind ausschließlich Böden mit einer allgemeinen Funktionsausbildung und einer Vorbelastung durch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung.

Die im Plangebiet vorgesehene Bebauungsdichte liegt mit einer Grundflächenzahl von insgesamt 0,3 (einschließlich der Überschreitungsmöglichkeiten gem. § 19 Abs. 4 BauNVO) deutlich unter der im Landschaftsplan formulierten Anforderung an eine umweltverträgliche Siedlungsentwicklung im Bereich dörflicher Siedlungsstrukturen mit Einhaltung einer Grundflächenzahl von maximal 0,6.

Tab. Nr. 2: Maximal zulässige Versiegelungen gemäß der geplanten Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 106 (Stand September 2009)

Flächenart	Flächen- größe	Versiege- lungsgrad	Anzurechnende Versiegelung
Grundfläche GR Gebäude (WA: 17.165 m ² , GRZ 0,2)	3.433 m ²	100 %	3.433 m ²
Nebenanlagen, Garagen	859 m ²	100 %	859 m ²
Stellplätze, Zufahrten	859 m ²	70 %	601 m ²
(gem. § 19 Abs. 4 BauNVO insge- samt bis zu 50 % Überschreitung der GRZ zulässig)			
Verkehrsflächen	1.726 m ²	63 %	1.087 m ²
Versiegelung, gesamt	6.885 m²		5.980 m²
Versiegelung im Bestand (Rückbau)	60 m ²		60 m ²
Neuversiegelung	6.825 m ²		5.920 m²

Die zu erwartende erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden durch die mit Umsetzung der Planung verbundene Neuversiegelung ist im Plangebiet nicht durch entsprechende Entsiegelungsmaßnahmen ausgleichbar. Daher ist eine Aufwertung von Bodenfunktionen im Bereich unversiegelter Flächen erforderlich.

Beeinträchtigungen des Bodens während der Bauphase sind bei Berücksichtigung der einschlägigen Regelwerke zum Schutz des Bodens nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Der Oberflächenabfluss wird durch die mit Umsetzung der Planung verbundene Neuversiegelung erhöht, was sich in einer verminderten Grundwasserneubildungsrate niederschlägt. Diese Eingriffsfolgen können jedoch durch Verwendung wasserdurchlässiger Materialien, Schichtaufbauten und Verlegearten bei Wegen, Zufahrten und Stellplätzen und eine Versickerung des auf Dachflächen anfallenden Niederschlagswassers minimiert werden.

Die Pflicht zur Versickerung des auf Dachflächen anfallenden Niederschlagswassers auf den Baugrundstücken regelt sich nach den Bestimmungen des Brandenburgischen Wassergesetzes. Die Anlage von naturnah gestalteten Geländemulden wird hierzu empfohlen.

Temporäre Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen sind durch die Beachtung der einschlägigen Vorschriften zu minimieren. Eine wesentliche Veränderung des Wasserhaushaltes ist nicht zu erwarten.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Grundwassers ist somit unter Berücksichtigung der genannten Vermeidungsmaßnahmen nicht zu erwarten.

Oberflächengewässer sind von der Planung nicht betroffen.

Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Lufthygiene

Die kleinklimatischen Verhältnisse werden durch die Überbauung des Plangebietes verändert. Mit den vorzusehenden Minimierungsmaßnahmen zum Grad der Versiegelung und den vorgesehenen Gehölzpflanzungen können die Auswirkungen jedoch soweit reduziert werden, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Eine Beeinflussung des überörtlichen Klimas ist durch die Bebauung ebenso wenig zu erwarten wie die Gefahr von erheblichen Luftverunreinigungen durch das Wohngebiet und den mit Umsetzung der Planung verbundenen zusätzlichen Fahrzeugverkehr.

Auswirkungen auf das Schutzgut Arten und Biotope

Die im Plangebiet vorhandenen Biotoptypen werden auf der gesamten Fläche verändert.

Durch Bebauung und gärtnerische Bepflanzung des Plangebietes gehen die Biotoptypen Intensivacker (rund **17.600 m²**), Staudenfluren frischer, nährstoffreicher Standorte (rund **980 m²**) und Ziergärten (rund **25 m²**) vollständig verloren. Zu erwarten ist zudem ein Verlust der vorhandenen Haselhecke (rund **260 m²**) im Zuge der Baumaßnahmen und ein Verlust einzelner Bäume der angrenzenden Baumreihe im Bereich der geplanten Zufahrten.

Mit dem Verlust der Ackerflächen und der zukünftigen gärtnerischen Nutzung der Freiflächen wird sich die Artenzusammensetzung der Flora und Fauna verändern. Anstelle von großflächig angebauten Ackerfrüchten mit lediglich randlichen Saumstrukturen treten kleinteilige Gartenstrukturen mit Wiesen- bzw. Rasenflächen, Stauden, Sträuchern und Bäumen.

Durch die damit verbundene Erhöhung der Strukturvielfalt werden insbesondere Vogelarten wie die bereits im Umfeld des Plangebietes beobachteten Feldsperling, Blaumeise, Kohlmeise und Amsel als typische Kulturfolger die Flächen vermehrt als Lebensraum nutzen. Auch für die Mehlschwalbe und den Turmfalken sind die Flächen weiterhin als Nahrungshabitat geeignet. Für Vogelarten wie den Kranich sind die Flächen zukünftig als Nahrungshabitat nicht mehr geeignet. Die Flächen nehmen jedoch nur einen sehr geringen Teil der als Nahrungshabitat fungierenden Feldflur ein.

Unter Berücksichtigung der maximal zulässigen Inanspruchnahme von Flächen durch Überbauung und Erschließungsanlagen werden mindestens **12.000 m²** des Plangebietes nach Abschluss der Baumaßnahmen gärtnerisch angelegt und unterhalten (nicht überbaubare Grundstücksfläche bei einer festgesetzten GRZ 0,2 zzgl. 50 % Überschreitungsmöglichkeit gem. § 19 Abs. 4 BauNVO).

Für eine unvermeidbare Rodung von Bäumen erfolgen Ersatzpflanzungen auf der Grundlage der Potsdamer Baumschutzverordnung. Nach derzeitigem Stand sind drei Linden im Bereich der Anbindung der Planstraße an die Hauptstraße (Nr. 7, 8, 9; vgl. Tab. 1) sowie einige Fichten im Bereich der Anbindung der Planstraße an die Straße „Haseleck“ betroffen. Beeinträchtigungen eines möglichen Brutgeschehens durch die erforderlichen Baumrodungen sind nicht zu erwarten, da Maßnahmen zur Gehölzbeseitigung grundsätzlich nur im Zeitraum von Mitte September bis Mitte März, d.h. außerhalb der Brutzeiten zulässig sind.

Unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen zum weitgehenden **Erhalt** des vorhandenen Baumbestandes (einschließlich der erforderlichen Schutzmaßnahmen während der Bauphase) sowie unter Berücksichtigung der **Wiederbegrünung** von Flächen im Zuge der gärtnerischen Gestaltung und der **Ersatzpflanzungen** auf der Grundlage der Baumschutzverordnung für unvermeidbare Baumrodungen sind mit Umsetzung der Planung keine erheblichen Auswirkungen auf Biotope und Arten zu erwarten.

Mit der, zur Kompensation der Bodenversiegelung vorgesehenen Pflanzung einer Feldhecke und der Anlage einer Streuobstwiese in unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet ist die Entwicklung von Standorten mit einer besonderen Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz verbunden.

Biotopverbund

Eine Beeinträchtigung von Biotopverbundfunktionen ist nicht zu erwarten. Zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Wanderungsbewegungen innerhalb des Plangebietes soll für die zu erwartenden Einfriedungen ein Ausschluss durchgehender Sockel geregelt werden.

Mit der vorgesehenen Pflanzung einer Feldhecke und der Anlage einer Streuobstwiese ist die Entwicklung von naturnahen Bereichen mit einer besonderen Bedeutung für den innerörtlichen Biotopverbund verbunden.

Artenschutzrechtliche Prüfung (§ 42 BNatSchG)

Prüfungsrelevant im Hinblick auf die Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 BNatSchG sind die im Rahmen der Ortsbegehungen im Plangebiet und dessen Umfeld festgestellten **euro-päischen Vogelarten**. Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie wurden nicht festgestellt.

- Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Die Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind erfüllt, wenn mit Umsetzung der Planung einzelne Individuen von im Plangebiet oder angrenzend vorkommenden Vogelarten oder ihre Entwicklungsformen beschädigt oder zerstört werden.

Die festgestellten Vogelarten nutzen die Flächen im Plangebiet ausschließlich zur Nahrungssuche in ihren Aktivitätszeiten. Es handelt sich um mobile Tierarten. Eine baubedingte Tötung einzelner Individuen ist daher auszuschließen. Die Risiken durch anlagen- oder betriebsbedingte Wirkungen bewegen sich im Rahmen des allgemeinen Lebensrisikos.

Im Plangebiet und auch im Baumbestand entlang der Hauptstraße wurden im Rahmen der Ortsbegehungen keine Brutstätten von Vogelarten festgestellt. Auch eine mit Umsetzung der Planung verbundene Beschädigung oder Zerstörung von Vogeleiern als prüfungsrelevante Entwicklungsform kann daher nach derzeitigem Stand ausgeschlossen werden.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist für den vorliegenden Bebauungsplan daher nicht davon auszugehen, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG der Realisierung der vorgesehenen Festsetzungen entgegenstehen.

- Störungsverbot nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Die Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind erfüllt, wenn sich durch die mit Umsetzung der Planung verbundene Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Die in Rede stehenden Vogelarten nutzen die Flächen im Plangebiet ausschließlich als Nahrungshabitat in ihren Aktivitätszeiten. Für diese Arten ist nicht davon auszugehen, dass die mit Umsetzung der Planung verbundenen Störungen die Überlebenschancen, den Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit der lokalen Population

erheblich vermindern können. Der umgebende Landschaftsraum bzw. die angrenzenden Hausgärten bieten auch während der Bauphase für diese Vogelarten ausreichend gleichartige und gleichwertige Ausweichmöglichkeiten. Die vorgesehene vegetative Abschirmung der Bauflächen zum angrenzenden Landschaftsraum durch eine frei wachsende Feldhecke ist geeignet, erhebliche anlage- und betriebsbedingte Störungen zu vermeiden. Für die typischen Kulturfollower werden die Lebensraumstrukturen mit Umsetzung der Planung verbessert.

Feldsperling, Blaumeise, Kohlmeise und Amsel zählen zu den in Brandenburg sehr häufig vorkommenden Vogelarten, Kranich, Turmfalke und Mehlschwalbe zu den mäßig häufig vorkommenden Vogelarten. Die lokale Population dieser Arten ist großräumig abzugrenzen. Eine mit Umsetzung der Planung verbundene erhebliche Störung mit negativen Folgen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population dieser Arten kann daher ausgeschlossen werden.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist für den vorliegenden Bebauungsplan somit nicht davon auszugehen, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG der Realisierung der vorgesehenen Festsetzungen entgegenstehen.

- Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Die Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG sind erfüllt, wenn mit Umsetzung der Planung Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von im Plangebiet oder angrenzend vorkommenden Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.

Im Plangebiet und auch im Baumbestand entlang der Hauptstraße wurden im Rahmen der Ortsbegehungen keine Brutstätten von Vogelarten festgestellt. Die Flächen im Plangebiet haben auch keine Bedeutung als Ruhestätten der in Rede stehenden Vogelarten. Die festgestellten Vogelarten nutzen die Flächen im Plangebiet ausschließlich zur Nahrungssuche in ihren Aktivitätszeiten. Die Flächen nehmen insbesondere für den Kranich nur einen sehr geringen Teil der als Nahrungshabitat fungierenden Feldflur ein. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist für den vorliegenden Bebauungsplan daher nicht davon auszugehen, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG der Realisierung der vorgesehenen Festsetzungen entgegenstehen.

Im Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung ist für den vorliegenden Bebauungsplan nach derzeitigem Kenntnisstand nicht davon auszugehen, dass artenschutzrechtliche Verbote des § 42 BNatSchG der Realisierung der vorgesehenen Festsetzungen entgegenstehen. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Hinweis:

Aufgrund der im Plangebiet vorhandenen Biotopstrukturen ist eine zwischenzeitliche Neubesiedelung des Plangebietes mit europäischen Vogelarten und deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten (insbesondere von Bodenbrütern und Freibrütern) nicht auszuschließen. Daher sind die Belange des besonderen Artenschutzes **vor Beginn von konkreten Baumaßnahmen** sowie **vor Durchführung von Maßnahmen zur Vegetationsbeseitigung** durch eine erneute Begehung zu prüfen.

Gemäß § 34 BbgNatSchG ist es zum Schutz von Nist-, Brut- und Lebensstätten unzulässig, Bäume und Gebüsch in der Zeit vom 15. März bis 15. September abzuschneiden, zu roden oder auf andere Weise zu beseitigen. Dadurch ist gewährleistet, dass bei der Beseitigung von Gehölzen keine besetzten Nester geschützter Brutvögel zerstört werden.

Für den Fall einer zwischenzeitlichen Neubesiedelung mit Vogelarten, die ihre Fortpflanzungsstätte i.d.R. in der nächsten Brutperiode nicht wieder nutzen, greifen die Verbotstatbestände des § 42 BNatSchG nicht, wenn die Baumaßnahmen (einschließlich von Maßnahmen zur Vegetationsbeseitigung) außerhalb der Brutperiode durchgeführt werden.

Nur für den Fall, dass eine zwischenzeitliche Neubesiedelung mit Vogelarten erfolgt, die ihre Fortpflanzungsstätte i.d.R. in der nächsten Brutperiode erneut nutzen, würden die Verbotsstatbestände greifen und es wäre – für den Fall, dass eine Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte zur Umsetzung der Planung unumgänglich ist – die Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Durch die in unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet als Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Gehölzpflanzungen und Saumstrukturen werden im erheblichen Umfang Lebensraumstrukturen neu geschaffen, die ggf. auch als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme geeignet sind.

Auch die baubedingt nicht gänzlich auszuschließenden Störungen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle lassen sich durch eine Beschränkung der Bauzeiten auf den Zeitraum außerhalb der Brutzeit der Vögel vermeiden.

Europäisches Schutzgebietssystem Natura 2000

Eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele oder der Schutzzwecke des nächstgelegenen FFH-Gebietes „Obere Wublitz“ zugleich EG-Vogelschutzgebiet (Special Protection Area - SPA-Gebiet) „Mittlere Havelniederung“ ist aufgrund der Entfernung zum Plangebiet von rund 300 m unter Berücksichtigung des vorhandenen Geländereiefs nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild

Mit Umsetzung der Planung wird die vorhandene Situation einer offenen, von Ackernutzung geprägten Feldflur in unmittelbarer Ortsrandlage auf die Flächen außerhalb des Plangebietes verlagert. Der ursprüngliche dörflich geprägte Ortsrand ist im überplanten Bereich bereits erheblich überformt. Durch die Inanspruchnahme bereits überprägter Flächen in Ortsrandlage und der damit verbundenen Abrundung des vorhandenen Siedlungsgebietes nach Norden kommt es zu keiner Zersiedlung des freien Landschaftsraumes.

Ohne entsprechende Regelungen zur Vermeidung bzw. zur Minimierung von Eingriffen kann es durch bauliche Anlagen zu einer nachteiligen Prägung des Landschaftsbildes kommen. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Landschafts- und Ortsbildes sind neben der vorgesehenen Höhenbeschränkung für die geplanten Gebäude insbesondere Regelungen zur Verwendung ortstypischer Dachformen und -farben und eine Beschränkung der Höhen für Einfriedungen geeignet.

Von besonderer Bedeutung zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind eine Eingrünung des zur freien Landschaft übergehenden nördlichen und östlichen Außenrandes des neuen Wohngebietes sowie ein weitgehender Erhalt der ortsbildprägenden Baumreihe entlang der Hauptstraße. Mit der vorgesehenen Pflanzung einer Feldhecke und der Anlage einer Streuobstwiese kann eine landschaftliche Einbindung des Ortsrandes gewährleistet werden.

Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch

Erholungssituation

Durch die Ansiedlung neuer Anwohner wird der Nutzungsdruck auf die öffentlichen Freiräume und auf die angrenzende Landschaft erhöht. Aufgrund des geplanten Wohngebietscha-

racters mit einer lockeren Bebauung und Hausgärten und der geringen Größe des geplanten Wohngebietes sind jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf die Erholungssituation zu erwarten.

Schallbelastungen / Schallschutz

Mit Umsetzung der Planung ist nicht mit erheblich verstärkten Emissionen zu rechnen. Erhebliche Beeinträchtigungen der benachbarten Wohn- und Wochenendhausnutzungen im Siedlungsgebiet am „Haseleck“, die über das dort hinzunehmende Maß hinausgehen, sind aufgrund der beabsichtigten Nutzung nicht zu erwarten. Lediglich im Zuge der Erschließungsmaßnahmen sowie in Zeiten, in denen ein Gebäude neu errichtet wird, ist von temporär erhöhten Lärmbelastungen auszugehen.

Die zusätzlichen Verkehrsbewegungen werden sich in einem für locker bebaute Wohngebiete üblichen Rahmen bewegen. Gleichwohl wird mit der Umsetzung des Planes Verkehr auf einer Fläche erzeugt werden, die bisher nicht verkehrlich genutzt wurde.

Besondere Schallschutzmaßnahmen für die Bewohner des geplanten Wohngebietes sind unter Berücksichtigung der Entfernung zu den nächstgelegenen Hauptverkehrsstrassen nicht erforderlich.

Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Aufgrund der naturräumlichen Verhältnisse kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Plangebiet geschützte Bodendenkmale tangiert. Im Ergebnis einer archäologischen Sachverhaltsaufklärung ist eine Ausdehnung des benachbarten bronzezeitlichen Gräberfeldes in das Plangebiet, ebenso wie die Lage der dazugehörigen Siedlung auszuschließen. Erhebliche Beeinträchtigungen von Kulturgütern sind daher bei Berücksichtigung der weitergehenden Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes nicht zu erwarten.

Mit Umsetzung der Planung ist ein Verlust von landwirtschaftlichen Produktionsflächen mit geringwertigen Böden verbunden.

Wechselwirkungen

Nach derzeitigem Stand sind spezifische Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern, die zu Summationswirkungen hinsichtlich des Eingriffs führen können, nicht erkennbar.

Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Im Fall einer Nichtdurchführung der Planung würden die Flächen voraussichtlich weiterhin landwirtschaftlich als Intensivacker genutzt. Im Fall einer Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung würden sich die Flächen im Zuge der natürlichen Sukzession in Richtung Kiefern-Traubeneichenwald entwickeln.

3.3.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt (Eingriffe in Natur und Landschaft) sind gemäß § 1a BauGB in Verbindung mit § 21 Abs. 1 BNatSchG zu vermeiden oder auszugleichen. Nach § 12 Abs. 1 BbgNatSchG hat ein Verursacher vermeidbare Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu unterlassen.

Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen, insbesondere zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie zur Verringerung der Eingriffe in das Schutzgut Boden sollen im Bebauungsplan entsprechende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie erforderliche Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt bzw. in die vertraglichen Regelungen zwischen dem Vorhabensträger und der Landeshauptstadt Potsdam aufgenommen werden.

Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Zur **Minderung von Beeinträchtigungen des Bodens** wird die Versiegelung durch bauliche Anlagen und Erschließungsflächen auf ein gebietsverträgliches Maß beschränkt (GRZ 0,2). Durch textliche Festsetzung wird ein wasser- und luftdurchlässiger Aufbau von Wegen, Zufahrten und Stellplätzen geregelt. Für die Bauphase gelten die einschlägigen Regelwerke sowie die Auflagen der Fachbehörden zum Bodenschutz.

Der versickerungsfähige Aufbau von Erschließungsflächen dient auch der **Vermeidung von Beeinträchtigungen des Grundwassers**. Regelungen zur flächenhaften Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers erfolgen nach den Bestimmungen des Brandenburgischen Wassergesetzes. Durch Anschluss des Vorhabens an die zentrale Abwasserentsorgung und die zentrale Trinkwasserversorgung wird eine mögliche Beeinträchtigung des Grundwassers vermieden. Für die Bauphase gelten die einschlägigen Regelwerke sowie die Auflagen der Fachbehörden zum Grundwasserschutz.

Die Beschränkung der Versiegelung durch bauliche Anlagen und Erschließungsflächen auf ein gebietsverträgliches Maß dient auch der **Vermeidung von Beeinträchtigungen der lokalen Klimaverhältnisse**. Die neu anzulegenden Verkehrsflächen werden durch die gemäß textlicher Festsetzung zu pflanzenden Laubbäume beschattet. Die Baumpflanzungen dienen somit auch einer Vermeidung von Beeinträchtigungen der lokalen Klimaverhältnisse durch die Neuversiegelung. Die klimawirksamen Altbäume bleiben weitgehend erhalten. Im Rahmen der Neubebauung des Wohngebietes ist von der Verwendung emissionsarmer Heizsysteme nach dem Stand der Technik auszugehen.

Hinsichtlich einer **Vermeidung von Schallbelastungen** gelten für die Bauphase die einschlägigen Regelwerke sowie die Auflagen der Fachbehörden zum Immissionsschutz.

Zur **Vermeidung von Beeinträchtigungen von Biotopen und Arten** wird ein im Plangebiet vorhandener älterer Solitärbaum (Stiel-Eiche) erhalten. Durch textliche Festsetzung erfolgt eine Regelung zur ausschließlichen Verwendung sockelloser Einfriedungen. Die vegetative Abschirmung der Bauflächen zum angrenzenden Landschaftsraum mit einer frei wachsenden Feldhecke dient auch einer Vermeidung erheblicher Störungen für die im Planungsraum vorkommenden Vogelarten.

Für die Bäume der außerhalb des Plangebietes gelegenen Lindenreihe gelten die Bestimmungen der Baumschutzverordnung. Die Bäume sind im Zuge der durchzuführenden Erschließungsmaßnahmen so weit wie möglich zu erhalten. Falls erforderlich ist zur Minimierung von Eingriffen in den Baumbestand auch die Anlage von Doppelzufahrten zu den Grundstücken entlang der Hauptstraße vorzusehen.

Für die Bauphase gelten die einschlägigen Regelwerke zum Schutz von Bäumen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen sowie die Auflagen der Fachbehörden zum Baumschutz.

Die Durchführung von Maßnahmen zur Gehölzbeseitigung ist zum Schutz von Nist-, Brut- und Lebensstätten und zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von frei brütenden Vögeln grundsätzlich nur während des Zeitraums von Mitte September bis Mitte März durchzuführen (§ 34 BbgNatSchG).

Sollten vor Umsetzung der Planung Fortpflanzungs- und Ruhestätten besonders geschützter Tierarten festgestellt werden und deren Beseitigung (Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung) zur Realisierung der Planung unabdingbar sein, sind diese der zuständigen Naturschutzbehörde zur Kenntnis zu geben. Hieraus können sich Restriktionen für die Baumaßnahmen ergeben oder die Durchführung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen bzw. die Erteilung von Befreiungen von den Verboten des besonderen Artenschutzes (§ 62 in Verbindung mit § 42 BNatSchG) erforderlich werden.

Zur **Vermeidung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes** erfolgt mit der Festsetzung der Zulässigkeit von maximal zwei Vollgeschossen eine Beschränkung der Gebäudehöhen auf ein ortsbildverträgliches Maß. Es erfolgen zudem Regelungen zur Verwendung ortstypischer Dachformen. Durch textliche Festsetzung wird für die Dachdeckungen eine Verwendung ortsuntypischer Farben ausgeschlossen. Bauliche Einfriedungen sind nur als durchsehbare Zäune aus Holz oder Metall bis zu einer Höhe von 1,20 m zulässig. Die Außenwandflächen von Nebenanlagen, Garagen und überdachten Stellplätzen sind durch Rank- und Kletterpflanzen zu begrünen. Je Baugrundstück ist mindestens ein hochstämmiger Obstbaum zu pflanzen. Mit Umsetzung der Planung werden somit auf den Baugrundstücken mindestens 20 - 25 ortsbildtypische Obstbäume gepflanzt.

Die im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen vorgesehene Eingrünung des Wohngebietes durch eine frei wachsende Feldhecke dient ebenfalls einer Vermeidung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch das in Ortsrandlage geplante Wohngebiet.

Ausgleichsmaßnahmen

Der Verlust der Biotoptypen *Intensivacker* und *Staudenfluren frischer, nährstoffreicher Standorte* in einem Umfang von insgesamt rund 18.600 m² kann durch die **Anlage von Gartenflächen** mit Wiesen- bzw. Rasenflächen sowie Stauden- und Gehölzanpflanzungen in einem Umfang von mindestens **12.000 m²** ausgeglichen werden. Auch ein nicht auszuschließender Verlust der Haselnusshecke im Umfang von rund 260 m² kann mit den zu erwartenden Gehölzpflanzungen im Bereich der Gärten ausgeglichen werden.

Der Ausgleich für unvermeidbare Rodungen geschützter Bäume erfolgt auf der Grundlage der Kompensationsregelung der Potsdamer Baumschutzverordnung. Im Fall einer unvermeidbaren Rodung geschützter Bäume ist vom Eigentümer bzw. Vorhabensträger ein Antrag auf Ausnahmegenehmigung bei der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Potsdam zu stellen. Die konkreten Ersatzpflanzungen werden im Rahmen der Bearbeitung der Fällanträge durch die untere Naturschutzbehörde festgelegt. Die Pflanzungen können im Bereich der geplanten Feldhecke oder entlang der Hauptstraße erfolgen.

Die mit Umsetzung der Planung verbundene Neuversiegelung von Boden in einem Umfang von rund 5.920 m² kann innerhalb des Plangebietes nicht durch **Entsiegelungsmaßnahmen** im gleichen Umfang (Flächenverhältnis 1:1) ausgeglichen werden. Kann Versiegelung nicht mit Entsiegelung kompensiert werden, kann ein Ausgleich durch die **Aufwertung von Bodenfunktionen** im Bereich unversiegelter Flächen erfolgen. Dabei erhöht sich das Flächenverhältnis von Eingriffs- und Ausgleichsfläche in Abhängigkeit von der jeweiligen Aufwertungsfähigkeit der Flächen im Einzelfall.

Auf dem mit dem vorliegenden Bebauungsplan teilweise überplanten Grundstück (Flurstück Nr. 499) befinden sich östlich des angrenzenden Kleingarten- bzw. Wochenendhausgebietes ehemalige Gärtnereiflächen, auf denen die Möglichkeit zur Aufwertung von Bodenfunktionen unversiegelter Flächen besteht. Die in der Vergangenheit intensiv gärtnerisch genutzten Böden können einer extensiveren Nutzung zugeführt werden. Vorgesehen ist die Anlage einer extensiv genutzten **Streuobstwiese** auf einer Fläche von rund **1.625 m²**. Die für die Entwicklung als Streuobstwiese vorgesehenen Flächen haben gemäß Landschaftsplan Bedeutung für den Biotopverbund der Obstgehölze (Themenkarte Biotopverbund III, Lage im 500 m-Radius um eine vorhandene Streuobstwiese).

Vorgesehen sind weiterhin **Gehölzpflanzungen** auf bisher intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen mit einer frei wachsenden rund 10 m breiten Feldhecke. Die Flächengröße der Gehölzpflanzung beträgt rund 2.870 m². Der Feldhecke vorgelagert wird ein rund 5 m breiter **Ackerrandstreifen**. Die Flächengröße der Gras- und Staudenfluren beträgt rund 1.510 m². Die Flächengröße der gesamten Ausgleichsmaßnahme beträgt **4.380 m²**. Die Flächen sind ebenfalls Bestandteil des mit dem vorliegenden Bebauungsplan teilweise überplanten Grundstücks (Flurstück Nr. 499).

Zur Gewährleistung einer sachgerechten, zeitnahen Ausgleichsfunktion werden Mindestqualitätsanforderungen an die zu pflanzenden Gehölze geregelt. Gleiches gilt für die Anzahl (Pflanzdichte) der zu pflanzenden Gehölze. Im Hinblick auf einen sachgerechten Ausgleich (ökologische Wertigkeit als Nist- und Nährgehölze) sowie zur Ortsbildpflege wird für die Pflanzungen die Verwendung standortheimischer bzw. standorttypischer Arten anhand von Pflanzlisten geregelt (vgl. nachfolgend genannte **Grundsätze für die Ausgestaltung der Ausgleichsmaßnahmen**). Es ist einheimisches Pflanzgut aus gesicherter Herkunft mit Ursprung im Naturraum zu verwenden. Das Aufbringen standortfremden Materials (z.B. nährstoffreiche Recyclingböden) als Grundlage der Ausgleichspflanzungen ist zu vermeiden.

Die geplanten Gehölzpflanzungen dienen auch der Eingrünung des neuen Wohngebietes zum angrenzenden Landschaftsraum und sind unter Berücksichtigung der sonstigen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen dazu geeignet ausgleichsrelevante Eingriffe in das Schutzgut Landschaftsbild zu vermeiden. Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in die Schutzgüter Wasser und Klima / Luft sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nicht erforderlich.

Die Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden, soweit planungsrechtlich zulässig, im Bebauungsplan nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB (Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft) und § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB (Anpflanzgebote, Bindungen für die Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen) festgesetzt. Für Maßnahmen außerhalb des Plangebietes erfolgen eine vertragliche Regelung zwischen dem Vorhabensträger und der Landeshauptstadt Potsdam und die Sicherung durch die Eintragung von Grunddienstbarkeiten im Grundbuch.

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen gewährleisten unter Berücksichtigung der benannten Vermeidungs-, und Minderungsmaßnahmen einen weitgehenden Ausgleich der Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Durch die Umsetzung der Maßnahmen kann

Landeshauptstadt Potsdam Bebauungsplan Nr. 106, „An der Hauptstraße/Haseleck“ OT Marquardt

von einem sachgerechten Ausgleich der zu erwartenden Beeinträchtigungen ausgegangen werden (vgl. nachfolgende **Eingriff-Ausgleichs-Bilanzierung**).

„Eingriff-Ausgleich-Bilanzierung“

Schutzgut	Eingriff	Vermeidung/Minimierung	Ausgleich
Boden	Beeinträchtigung des Bodens während der Bauphase	<ul style="list-style-type: none"> - Lockerung, Durchlüftung des Bodens nach Beendigung der Bauphase; - Berücksichtigung der einschlägigen Regelwerke zum Schutz des Bodens 	
	<p>Neuersiegelung von Boden mit allgemeiner Funktionsausprägung, damit verbunden dauerhafter Verlust von Bodenfunktionen:</p> <p>max.: 6.825 m²</p> <p>(vgl. Kap. 3.3.2 Tab. Nr. 2)</p>	<p>Festsetzung eines wasser- und luftdurchlässigen Aufbaus für Wege, Stellplätze und Zufahrten, dadurch</p> <p>Minimierung der anzurechnenden maximal zulässigen Neuversiegelung:</p> <p>→ max.: 5.920 m²</p>	<p>→ Ausgleichserfordernis:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entsiegelungsmaßnahmen in gleichem Umfang (Flächenverhältnis 1:1), ersatzweise: - Aufwertung von Bodenfunktionen unversiegelter Flächen durch Pflanzmaßnahmen und Nutzungsextensivierung (anzuerkennendes Flächenverhältnis gemäß Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde) <p>Festgesetzte bzw. vertraglich geregelte Kompensationsmaßnahmen:</p>
		<p>→ verbleibender Entsiegelungsbedarf: 4.007 m²</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Pflanzungen einer 10 m breiten Feldhecke am nördlichen und östlichen Rand des Plangebietes (2.870 m², Flächenverhältnis 1:1,5).
		<p>→ verbleibender Entsiegelungsbedarf: 3.252 m²</p>	<ul style="list-style-type: none"> - dauerhafte Sicherung eines mindestens 5 m breiten Ackerrandstreifens (1.510 m², Flächenverhältnis 1:2).
		<p>→ verbleibender Entsiegel-</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Neuanlage von Hausgärten (12.016 m², Flächenverhältnis 1:3, bis max. 50 % der nicht überbaubaren Grund-

Schutzgut	Eingriff	Vermeidung/Minimierung	Ausgleich
		lungsbedarf: 1.250 m² → verbleibender Entsieglungsbedarf: 0 m²	stücksfläche). - Anlage einer Streuobstwiese (1.625 m² , Flächenverhältnis 1:1,3).
	Mögliche Beeinträchtigung der Archivfunktion des Bodens (erhöhte Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Bodendenkmalen)	Archäologische Bestandsanalyse	Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der archäologische Bestandsanalyse → kein Eingriff
Wasser	Beeinträchtigung des Grundwassers während der Bauphase	Berücksichtigung der einschlägigen Regelwerke zum Grundwasserschutz	
	Erhöhter Oberflächenabfluss und verminderte Grundwasserneubildung durch Versiegelung	<ul style="list-style-type: none"> - Versickerungsfähige Befestigung von Erschließungsflächen; - Flächenhafte Versickerung des anfallenden Niederschlagwassers auf den Grundstücken - Anschluss des Wohngebietes an die zentrale Abwasserentsorgung und die zentrale Trinkwasserversorgung 	→ kein Ausgleichserfordernis
Klima / Luft	<p>Kleinräumige Erhöhung der Lufttemperatur;</p> <p>Kleinräumiger Verlust von Frischluftentstehungsflächen;</p> <p>Keine zusätzlichen erheblichen Schall- oder Schadstoffbelastungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Festsetzung eines locker bebauten, von Gärten geprägten Wohngebietes (GRZ 0,2) - Beschränkung der befestigten Erschließungsflächen auf das regelmäßig zulässige Maß (§ 19 Abs. 4 BauNVO) - Beschattung der Verkehrsflächen durch Baumpflanzungen im Straßenraum - Gehölzpflanzungen auf Ackerflächen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen - weitgehender Erhalt der klimawirksamen Altbäume - Verwendung emissionsarmer Heizsysteme nach dem Stand der Technik 	→ kein Ausgleichserfordernis

Schutzgut	Eingriff	Vermeidung/Minimierung	Ausgleich
Biotope / Arten	Beeinträchtigung zu erhaltender Gehölzbestände während der Bauphase.	- Berücksichtigung der einschlägigen Regelwerke und Auflagen der Fachbehörden zum Baumschutz	
	Verlust von Biotoptypen von derzeit eingeschränktem bzw. von mittlerem Wert: Intensivacker: 17.590 m² Staudenfluren frischer, nährstoffreicher Standorte: 980 m² Haselnusshecke: 260 m² (voraussichtlich) Fichtenreihe im Bereich der Anbindung der neuen Planstraße an die Straße „Haseleck“: 25 m²	- Erhalt eines älteren Solitärbaumes innerhalb des Plangebietes (Stiel-Eiche) - weitgehender Erhalt der angrenzenden Lindenreihe außerhalb des Plangebietes - Schaffung von Hecken- und Saumstrukturen sowie Anlage einer Streuobstwiese im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen für die Bodenversiegelung	→ Ausgleichserfordernis: Ausgleich durch Biotopaufwertungsmaßnahmen bzw. Ersatzpflanzungen. Ausgleich durch die gärtnerisch angelegten Flächen im Wohngebiet auf mindestens 12.000 m² (Wiesen- bzw. Rasenflächen, Stauden- und Gehölzpflanzungen, Rank- und Kletterpflanzen) sowie die kumulative Ausgleichsfunktion der verbindlich geregelten Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes
	Verlust von 3 Bäumen (Winter-Linden) StU 10 x 0,6, Krone 10,0 m StU 2 x 0,6, Krone 6,0 m StU 3 x 0,6, Krone 10,0 m	- Vermeidung von weiteren Baumverlusten für die Grundstückszufahrten im Rahmen der Ausführungsplanung (z.B. durch Bündelung von Zufahrten und Minimierung der Zufahrtsbreiten)	Ersatzpflanzungen für unvermeidbare Baumrodungen auf der Grundlage der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt Potsdam. Ersatzbäume können entlang der Hauptstraße oder als „Überhälter“ innerhalb der Feldhecke (bis zu 3 Bäume je 100 m ²) angepflanzt werden.
	Veränderung der Artenzusammensetzung	- Schaffung von Hecken- und Saumstrukturen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen	→ kein Ausgleichserfordernis
	Beeinträchtigung frei brütender Vögel	- Vermeidung von Gehölzbeseitigungen während der Brutphase frei brütender Vögel (Mitte März bis Mitte September)	→ kein Ausgleichserfordernis

Schutzgut	Eingriff	Vermeidung/Minimierung	Ausgleich
	Beeinträchtigung kleinräumiger Biotopverbundfunktionen.	<ul style="list-style-type: none"> - Verwendung sockelloser Einfriedungen - Schaffung von Hecken- und Saumstrukturen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen 	→ kein Ausgleichserfordernis
	Keine Beeinträchtigung des Europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000.		
Land-schafts-bild	<p>Nachteilige Prägung des (bereits stark überformten) Orts- und Landschaftsbildes durch bauliche Anlagen.</p> <p>Kein Verlust von Flächen mit Erholungsfunktion.</p> <p>Kein Verlust von Sichtbeziehungen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Beschränkung der Gebäudehöhen auf ein ortsbildverträgliches Maß (II Vollgeschosse einschl. Dachgeschoss) - Verwendung ortstypischer Dachformen und Dachfarben - Verwendung ortstypischer Materialien zur Fassadengestaltung - Beschränkung der Höhen für Einfriedungen - Begrünung der Außenwandflächen von Nebenanlagen, Garagen und überdachten Stellplätzen - Weitgehender Erhalt der angrenzenden Lindenreihe - Eingrünung des Plangebietes zum angrenzenden Landschaftsraum durch Anlage einer freiwachsenden Feldhecke mit einzelnen großkronigen Bäumen (Überhälter) im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen 	<p>→ kein Ausgleichserfordernis</p> <p>Aufwertung des Orts- und Landschaftsbildes durch die kumulative Ausgleichsfunktion der verbindlich geregelten Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes (Feldhecke, Streuobstwiese)</p>

Die Kompensationsmaßnahmen zur Aufwertung von Bodenfunktionen unversiegelter Flächen durch Pflanzmaßnahmen sind dazu geeignet sowohl das Orts- und Landschaftsbild als auch die Schutzgüter Biotope und Arten, Wasser und Klima kumulativ mit aufwerten.

Die Kompensationsmaßnahmen gewährleisten unter Berücksichtigung der benannten Vermeidungs-, und Minderungsmaßnahmen einen vollständigen Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild.

Für Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes sind vertragliche Regelung zwischen dem Vorhabensträger und der Landeshauptstadt Potsdam zu Umfang und Art der durchzuführenden Maßnahmen (einschließlich Festlegung von Mindestqualitäten, Pflanzlisten und der durchzuführenden Pflegemaßnahmen) sowie die dauerhafte Sicherung der Ausgleichsflächen durch die Eintragung von Grunddienstbarkeiten im Grundbuch erforderlich.

Grundsätze für die Ausgestaltung der Ausgleichsmaßnahmen

a) Anpflanzung einer 10 m breiten **freiwachsenden Feldhecke** (Länge rund 300 m)

- Schaffung günstiger Wachstumsbedingungen durch Bodenvorbereitung nach DIN 18915; das Aufbringen standortfremden Materials (z.B. nährstoffreiche Recyclingböden) als Grundlage der Kompensationspflanzungen ist zu vermeiden.
- Anpflanzung von Heistern der Sortierung 200 - 250 cm hoch und zweimal verpflanzten Sträuchern der Sortierung 60 - 100 cm.
- je 100 m² 5 Heister und 55 Sträucher (7-reihig)
- Verankerung der Heister mit schräggehendem Pfahl
- Erstellung von Schutzzeineinrichtungen (Wildschutzzaun, 1,60 m Höhe)
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 3 Jahre
- Unterhaltungspflege: alle 10 Jahre abschnittsweise oder selektiv auf den Stock setzen; nicht nutzbares Holz verbleibt im Bestand

Für die Pflanzungen sind einheimische Gehölzarten der folgenden **Pflanzliste** zu verwenden:

Feld-Ahorn	<i>Acer campestre</i>
Hänge-Birke	<i>Betula pendula</i>
Roter Hartriegel	<i>Cornus sanguinea</i>
Gemeine Hasel	<i>Corylus avellana</i>
Europäisches Pfaffenhütchen	<i>Euonymus europaea</i>
Faulbaum	<i>Frangula alnus</i>
Wild-Apfel	<i>Malus sylvestris</i>
Gewöhnliche Traubenkirsche	<i>Prunus padus</i>
Wild-Birne	<i>Pyrus pyraster</i>
Trauben-Eiche	<i>Quercus petraea</i>
Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>
Purgier-Kreuzdorn	<i>Rhamnus cathartica</i>
Hunds-Rose	<i>Rosa canina</i>
Eberesche	<i>Sorbus aucuparia</i>
Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>
Gemeiner Schneeball	<i>Viburnum opulus</i>
Baumhasel	<i>Corylus colurna</i>

Es ist **einheimisches Pflanzgut** aus gesicherter Herkunft mit Ursprung im Naturraum zu verwenden.

b) Anpflanzung von **Einzelbäumen** im Straßenraum

- Schaffung günstiger Wachstumsbedingungen durch Herstellen der Vegetationstragschicht nach DIN 18915 und der Pflanzgrube nach DIN 18916.
- Anpflanzung von Hochstammbäumen mit Stammumfang der Sortierung 18 - 20 cm

- Verankerung der Bäume und Schutz vor Beschädigungen sowie Sicherung der Baumscheibe
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 3 Jahre
- Unterhaltungsschnitt alle 10 Jahre, Schnittgut abtransportieren

Für die Pflanzungen sind Gehölzarten der **Pflanzliste** „Bäume zweiter Ordnung“ zu verwenden:

Eberesche	<i>Sorbus aucuparia</i>
Feld-Ahorn	<i>Acer campestre</i> „Elsriik“
Hainbuche	<i>Carpinus betulus</i> „Fastigiata“
Baumhasel	<i>Corylus colurna</i>

c) Anpflanzung von **Obstbäumen** auf den Baugrundstücken

- Anpflanzung von Hochstamm-bäumen mit einem Stammumfang der Sortierung 10 - 12 cm, dreimal verpflanzt

Für die Pflanzungen sind Gehölzarten der **Pflanzliste** „Obstbäume (regionaltypische, pflegeextensive Sorten)“ zu verwenden.

Apfelsorten: „Goldparmäne“, „Breuhahn“, „Prinzenapfel“, „Roter Bellefleur“, „Champagner Renette“, „Erwin Baur“, „James Grieve“, „Ontario“

Birnensorten: „Kuhfuß“, „Gellerts Butterbirne“, „Gute Luise“, „Clapps Liebling“, „Sommermuskateller“, „Konferenz“, „Williams Christ“

Kirschsorten: „Dankelmann“, „Fromms Herzkirsche“, „Große Prinzessinkirsche“, „Kassins Frühe“, „Schneiders Späte Knorpelkirsche“, „Werdersche Braune“, „Karneol“

Pflaumen- und Zwetschensorten: „Anatolia“, „Certina“, „Haferpflaume“, „Nancy Mirabelle“, „Hauszwetsche“, „Graf Althanns Reneclode“, „Wangenheims Frühzwetsche“, „Oullins Reneclode“

Baumhaselnuß, Mirabelle, Mispel, Quitte, Scheinquitte, Walnuß

d) Schaffung einer **Streuobstwiese**

- Schaffung günstiger Wachstumsbedingungen durch Bodenvorbereitung nach DIN 18915; das Aufbringen standortfremden Materials, z.B. nährstoffreiche Recyclingböden als Grundlage der Kompensationspflanzungen ist zu vermeiden.
- Anpflanzung von Obstbaumhochstämmen und Befestigung der Bäume
- je 100 m² ein Obstbaum der Sortierung 10/12
- Einsaat Gras-/Kräutermischung
- Erstellung von Schutzeinrichtungen (Wildschutzzaun, 1,60 m Höhe)
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 3 Jahre, anschließend Erziehungsschnitt
- Unterhaltungspflege: Kulturschnitt alle 5 Jahre, 1 x Mahd im August, Mäh- und Schnittgut abtransportieren (alternativ: 2 x Mahd pro Jahr, Verwendung des Mähgutes als Heu oder Silage)

Für die Pflanzungen sind Gehölzarten der folgenden **Pflanzliste** „Streuobstwiese (orttypische, pflegeextensive Sorten)“ zu verwenden:

Apfelsorten: „Goldparmäne“, „Breuhahn“, „Prinzenapfel“, „Roter Bellefleur“, „Erwin Baur“, „James Grieve“, „Ontario“

Birnensorten: „Kuhfuß“, „Gellerts Butterbirne“, „Gute Luise“, „Clapps Liebling“, „Sommermuskateller“, „Konferenz“

Kirschsorten: „Fromms Herzkirsche“, „Große Prinzessinkirsche“, „Kassins Frühe“, „Schneiders Späte Knorpelkirsche“, „Werdersche Braune“, „Karneol“

Pflaumen- und Zwetschensorten: „Haferpflaume“, „Nancy Mirabelle“, „Hauszwetsche“, „Graf Althanns Reneclode“, „Wangenheims Frühzwetsche“, „Oullins Reneclode“

3.3.4 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Im Rahmen der Aufstellung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Marquardt wurde über die Vorhaltung von Wohnbauflächen im Gemeindegebiet diskutiert. Das Plangebiet wurde als Wohnbaufläche dargestellt. Auch im Vorentwurf zum fortgeschriebenen Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Potsdam ist die Fläche als Wohnbaufläche W 3 (GFZ 0,2 - 0,5) dargestellt.

Die vom Vorhabenträger geplante Entwicklung eines Einfamilienhausgebietes entspricht am vorgesehenen Standort somit den Planungszielen der Landeshauptstadt Potsdam. Planungsalternativen auf anderen Flächen im Ortsteil Marquardt oder im sonstigen Stadtgebiet wurden deshalb nicht geprüft.

Innerhalb des Plangebietes wurden insbesondere Varianten für die Erschließung des Plangebietes geprüft. Die dem vorliegenden Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 106 zu Grunde liegende Variante stellt durch die Anbindung an eine vorhandene Erschließungsstraße die Planungsmöglichkeit mit dem geringsten Anteil an zusätzlichen Verkehrsflächen dar und dient somit einem sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden.

3.3.5 Vorgehensweise bei der Umweltprüfung, Hinweise auf weiteren Untersuchungsbedarf

Grundlage für die Beurteilung der Umweltauswirkungen bilden neben den fachgesetzlichen Zielen und Plänen, die Bestandskartierung und -bewertung und die Ermittlung der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft (Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz). Die Eingriffsermittlung und -bewertung sowie die Ermittlung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen erfolgt auf der Grundlage der „Vorläufigen Hinweise zum Vollzug der Eingriffsregelung“ (HVE) des Ministeriums für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg (MLUR) vom Dezember 2003 sowie von Abstimmungen mit der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Potsdam.

Schwierigkeiten bei der Erhebung der Grundlagen ergaben sich nicht.

Im Zuge der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB wurden diese zur Äußerung im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgefordert.

Durch die Denkmalfachbehörde des Landes Brandenburg (Brandenburgisches Landesmuseum für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abt. Bodendenkmalpflege) wurde auf einen Untersuchungsbedarf hinsichtlich im Plangebiet begründet vermuteter Bo-

dendenkmale (Archäologische Bestandsanalyse) hingewiesen. Der Empfehlung der Denkmalfachbehörde wurde gefolgt. Im Ergebnis der archäologischen Sachverhaltsaufklärung (Grabungskurzbericht vom 28.01.2008) ist eine Ausdehnung des benachbarten Bodendenkmals in das Plangebiet, ebenso wie die Lage der dazugehörigen Siedlung gänzlich auszuschließen.

Weitere Anforderungen wurden nicht erhoben.

Sofern bei den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange umweltrelevante Gutachten bzw. Untersuchungen mit Relevanz für das Vorhaben vorliegen, wurde darum gebeten, diese Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden keine weitergehenden planungs- und umweltrelevanten Informationen zur Verfügung gestellt.

Das Landesumweltamt Brandenburg RW 7 – Besonderer Artenschutz verweist darauf, dass die bei einer Bebauung entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes in Anspruch genommenen Vegetationsstrukturen z.B. europäischen Vogelarten als Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen können. Eine abschließende Klärung, ob Konflikte mit den Zugriffsverboten ausgeschlossen werden können, sei nur anhand konkreter Aussagen zum Vorkommen europäischer Vogelarten oder Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie („europarechtlich geschützte Arten“) möglich.

Es wird darauf verwiesen, dass sich Konflikte mit den Zugriffsverboten hinsichtlich der Gehölzbeseitigung durch eine Beschränkung der Bauzeiten außerhalb der Brutzeit der Vögel vermeiden lassen. Dies setzt aber voraus, dass keine Niststätten von Arten betroffen sind, die den Brutplatz jährlich erneut nutzen.

Es wird zudem darauf verwiesen, dass das Störungsverbot für europäische Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu beachten ist.

Die Hinweise wurden wie folgt berücksichtigt:

Zusätzlich zu den Begehungen vom Frühjahr 2007, bei denen im Umfeld des Plangebietes einige Vogelarten wie Feldsperling, Blaumeise, Kohlmeise und Amsel als Nahrungsgäste beobachtet wurden, erfolgte eine erneute Ortsbegehung im September 2008. Im Ergebnis der erneuten Ortsbegehung stellen die Ackerflächen ein Nahrungshabitat für weitere besonders geschützte Vogelarten dar. Bei der Begehung wurden Kranich, Turmfalke und Mehlschwalbe gesichtet. Brutplätze wurden nicht festgestellt. Auch im Baumbestand entlang der Hauptstraße wurden keine Bruthöhlen oder Nester festgestellt.

Als weitere besonders geschützte Tierarten wurden im Umfeld des Plangebietes der Maulwurf und Hornissen (mehrere Exemplare im Flug und an den Linden) festgestellt. Gefährdete oder besonders geschützte Pflanzenarten wurden im Plangebiet nicht aufgefunden.

Im Rahmen des Umweltberichtes erfolgte eine artenschutzrechtliche Prüfung, ob mit Umsetzung der Planung Verstöße gegen die Zugriffsverbote des § 42 BNatSchG zu erwarten sind.

Im Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung ist für den vorliegenden Bebauungsplan nach derzeitigem Kenntnisstand nicht davon auszugehen, dass artenschutzrechtliche Verbote des § 42 BNatSchG der Realisierung der vorgesehenen Festsetzungen entgegenstehen. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Aufgrund der im Plangebiet vorhandenen Biotopstrukturen ist jedoch eine zwischenzeitliche Neubesiedelung des Plangebietes mit europäischen Vogelarten und deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten (insbesondere von Bodenbrütern und Freibrütern) nicht auszuschließen. Daher sind die Belange des besonderen Artenschutzes vor Beginn von konkreten Baumaß-

nahmen sowie vor Durchführung von Maßnahmen zur Vegetationsbeseitigung durch eine erneute Begehung zu prüfen.

Für den Fall einer zwischenzeitlichen Neubesiedelung mit Vogelarten, die ihre Fortpflanzungsstätte i.d.R. in der nächsten Brutperiode nicht wieder nutzen, greifen die Verbotstatbestände des § 42 BNatSchG nicht, wenn die Baumaßnahmen (einschließlich von Maßnahmen zur Vegetationsbeseitigung) außerhalb der Brutperiode durchgeführt werden.

Nur für den Fall, dass eine zwischenzeitliche Neubesiedelung mit Vogelarten erfolgt, die ihre Fortpflanzungsstätte i.d.R. in der nächsten Brutperiode erneut nutzen, würden die Verbotsstatbestände greifen und es wäre – für den Fall, dass eine Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte zur Umsetzung der Planung unumgänglich ist – die Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Durch die in unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet als Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Gehölzpflanzungen und Saumstrukturen werden im erheblichen Umfang Lebensraumstrukturen neu geschaffen, die ggf. auch als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme geeignet sind.

Sollten daher vor Umsetzung der Planung Fortpflanzungs- und Ruhestätten besonders geschützter Tierarten festgestellt werden und deren Beseitigung (Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung) zur Realisierung der Planung unabdingbar sein, sind diese der zuständigen Naturschutzbehörde zur Kenntnis zu geben. Hieraus können sich Restriktionen für die Baumaßnahmen ergeben oder die Durchführung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen bzw. die Erteilung von Befreiungen von den Verboten des besonderen Artenschutzes (§ 62 in Verbindung mit § 42 BNatSchG) erforderlich werden.

3.3.6 Maßnahmen zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)

Prognosen für zu erwartende erhebliche Umweltauswirkungen, die einer Umweltüberwachung nach § 4c BauGB bedürfen, liegen zum derzeitigen Planungsstand nicht vor.

Die mit Umsetzung der Planung verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft können durch die genannten Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Erhebliche Umweltauswirkungen wegen fehlenden Vollzugs können durch vertragliche Regelungen und die Überwachung der Vereinbarungen durch die untere Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Potsdam ausgeschlossen werden.

Der Erhalt der vorhandenen Bäume bzw. die Durchführung ggf. erforderlicher Ersatzpflanzungen ist durch den in der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt Potsdam geregelten Genehmigungsvorbehalt der unteren Naturschutzbehörde gewährleistet.

3.3.7 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat auf ihrer Sitzung am 07.06.2006 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 106 „An der Hauptstraße / Haseleck“ beschlossen. Mit der Planung soll auf einer bisher unbebauten und derzeit landwirtschaftlich genutzten Fläche Wohnbauland für maximal **20 - 25 Wohneinheiten** geschaffen werden. Bei einer maximalen Ausnutzung der je Wohngebäude zulässigen 2 Wohneinheiten könnten insgesamt 40 bis 50 Wohneinheiten entstehen.

Das Plangebiet befindet sich im Ortsteil Marquardt, unmittelbar an der Hauptstraße gegenüber dem bereits realisierten Wohngebiet „An der Obstplantage“. Die Größe des Plangebietes beträgt rund **18.900 m²**.

Mit Umsetzung der Planung sind, auch unter Berücksichtigung der vorhandenen Vorbelastungen durch langjährige Ackernutzung und bereits vorhandene Überformungen des Dorfrandes, unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Von besonderer Bedeutung sind daher Maßnahmen zur Minimierung erheblicher und nachhaltiger Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes.

Die mit dem Vorhaben verbundene **Versiegelung von Boden** wird minimiert, indem zur Erschließung des Plangebietes eine Anbindung an die südlich vorhandene Erschließungsstraße erfolgt. Die im Bebauungsplan festgesetzte Grundflächenzahl (GRZ 0,2) bewegt sich am unteren Ende der für Einfamilienhausgebiete üblichen Dichtewerte. Zudem sollen Stellplätze, Zufahrten und Wege in einem luft- und wasserdurchlässigen Aufbau hergestellt werden.

Insgesamt ist im Plangebiet von einer maximalen Neuversiegelung in einem Umfang von rund **5.920 m²** auszugehen. Betroffen sind ausschließlich Böden mit einer allgemeinen Funktionsausbildung und einer Vorbelastung durch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung. Die erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden lässt sich durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen (Entsiegelungsmaßnahmen bzw. Aufwertung von Bodenfunktionen unversiegelter Flächen) kompensieren.

Eine erhebliche **Beeinträchtigung des Grundwassers** ist unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen wie den wasserdurchlässigem Aufbau von Erschließungsflächen und eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers nicht zu erwarten. Oberflächengewässer sind von der Planung nicht betroffen.

Die **kleinklimatischen Verhältnisse** werden durch die Überbauung des Plangebietes verändert. Mit den geplanten Minimierungsmaßnahmen zum Grad der Versiegelung und vorgesehenen Gehölzpflanzungen können die Auswirkungen jedoch soweit reduziert werden, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Eine Beeinflussung des überörtlichen Klimas ist durch die Bebauung ebenso wenig zu erwarten wie die Gefahr von erheblichen Luftverunreinigungen durch das Wohngebiet und den zusätzlichen Fahrzeugverkehr.

Die im Plangebiet vorhandenen **Biotoptypen** werden auf der gesamten Fläche verändert. Mit dem Verlust der vorhandenen Biotoptypen (insbesondere Intensivacker und randliche Staudenfluren) wird sich die Artenzusammensetzung in Flora und Fauna verändern. Unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen zum weitgehenden Erhalt des vorhandenen Baumbestandes und der zu erwartenden Begrünung der zukünftigen Gartenflächen sind mit Umsetzung der Planung keine erheblichen Auswirkungen auf Biotope und Arten zu erwarten.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des **Landschafts- und Ortsbildes** sind neben einer ortsbildtypischen Höhenbeschränkung für die geplanten Gebäude Regelungen zur Verwendung ortsbildtypischer Dachformen und -farben und eine Beschränkung der Höhen für die zu erwartenden Einfriedungen vorgesehen. Von besonderer Bedeutung sind zudem eine im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen vorgesehene Eingrünung des zur freien Landschaft übergewandenen nördlichen und östlichen Außenrandes des neuen Wohngebietes sowie ein weitgehender Erhalt der ortsbildprägenden Baumreihe entlang der Hauptstraße.

Durch die Ansiedlung neuer Anwohner wird der Nutzungsdruck auf die öffentlichen Freiräume und auf die angrenzende **Erholungslandschaft** erhöht. Aufgrund des geplanten Gebietscharakters mit einer lockeren Bebauung und Hausgärten und der geringen Größe des geplanten Wohngebietes sind jedoch keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Mit Umsetzung der Planung ist auch nicht mit erheblich verstärkten **Emissionen** zu rechnen. Besondere Schallschutzmaßnahmen für die Bewohner des geplanten Wohngebietes sind

nach derzeitiger Einschätzung unter Berücksichtigung der Entfernung zu den nächstgelegenen Hauptverkehrsstraßen nicht erforderlich.

Aufgrund der naturräumlichen Verhältnisse kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Plangebiet geschützte **Bodendenkmale** tangiert. Im Ergebnis einer archäologischen Sachverhaltsaufklärung ist eine Ausdehnung eines benachbarten Bodendenkmals in das Plangebiet, ebenso wie die Lage der dazugehörigen Siedlung auszuschließen. Erhebliche Beeinträchtigungen sind bei Berücksichtigung der Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes nicht zu erwarten.

Mit Umsetzung der Planung ist in geringem Umfang ein **Verlust landwirtschaftlicher Produktionsflächen** mit geringwertigen Böden verbunden.

Die mit Umsetzung der Planung verbundenen Eingriffe in Umwelt, Natur und Landschaft können innerhalb des Plangebietes und durch geplante Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes kompensiert werden. Im Rahmen der Realisierung sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen **keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Bestimmte Beeinträchtigungen wie Lärm, Abgase, Staub und Unruhe während der Bauphase lassen sich nicht vermeiden. Diese Auswirkungen sind allerdings zeitlich befristet und werden primär auf das Plangebiet beschränkt sein.

4 Wesentliche Auswirkungen der Planung

4.1 Auswirkungen auf bestehende Nutzungen und die Siedlungsstruktur

Die beiderseits der Hauptstraße bereits vorhandene Einfamilienhausbebauung wird durch die Verwirklichung des Planungsvorhabens gestärkt. Das Dorfgebiet wird nach Norden abgerundet. Der Bebauungsplan orientiert sich hinsichtlich seiner städtebaulichen Lösung an den für Einfamilienhäuser üblichen Dimensionen. Der zu erwartende Einwohnerzuwachs beträgt rund 70 Einwohner (maximal 25 WE; 2,7 Einwohner / WE). Der Bedarf an Kita- und Grundschulplätzen, der durch das geplante Wohngebiet entsteht, kann durch die bestehenden Einrichtungen abgedeckt werden.

Auch die vorhandenen Zugangsstellen zum öffentlichen Personennahverkehr (Regionalbahn, Buslinienverkehr) werden gestärkt.

Die derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen werden mit der Planung einer anderen Nutzung zugeführt. Durch die vorgesehene Eingrünung des Wohngebietes mit einer rund 10 m breiten Gehölzpflanzung in Form einer dichten Feldhecke sind keine Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Nutzung auf den verbleibenden Ackerflächen zu erwarten.

Die Grundstücke befinden sich in Privateigentum. Eine Neuordnung durch Grundstücksteilung soll im Planvollzug vorgenommen werden. Nachteilige Auswirkungen, die soziale Maßnahmen nach § 180 BauGB erfordern sind nicht gegeben.

4.2 Auswirkungen auf den kommunalen Haushalt

Die Verkehrsflächen sollen nach Herstellung der Erschließungsanlagen und der Begrünung als öffentliche Verkehrsflächen in den Besitz der Landeshauptstadt Potsdam übergehen.

Mit der öffentlichen Widmung der Verkehrsflächen entstehen Folgekosten von 1.898,60 € pro Jahr im Rahmen der üblichen Verkehrssicherungspflicht und Unterhaltsmaßnahmen. Diese Aufwendungen werden voraussichtlich ab dem Jahr 2017 anfallen.

4.3 Auswirkungen auf die Umwelt, Eingriffsregelung

Für die vorliegende Planung wird eine Umweltprüfung im Bauleitplanverfahren gem. § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt und es wird ein Umweltbericht gem. § 2a BauGB erstellt (siehe Kap. 4 der Begründung).

Die Abarbeitung der Eingriffsregelung erfolgt im Zuge der Umweltprüfung. Die Ermittlung der voraussichtlichen Eingriffe in Umwelt, Natur und Landschaft erfolgt auf der Grundlage einer Bestandskarte und der im Bebauungsplan vorgesehenen Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung im Plangebiet. Der derzeitige Bestand im Plangebiet ist Kapitel 3.3.1 der Begründung zu entnehmen. Einen Überblick gibt die Bestandskarte zum Umweltbericht im Anhang der Begründung.

Eine Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung sowie eine Aufstellung der vorgesehenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen einschließlich der zu berücksichtigenden Grundsätze für die Ausgestaltung der Ausgleichsmaßnahmen sind Kapitel 3.3.3 der Begründung zu entnehmen.

4.4 Auswirkungen auf den Bedarf sozialer Infrastruktur

Auf Grundlage der „Richtlinie zur Kostenbeteiligung bei der Baulandentwicklung“, welche am 30.01.2013 von der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam beschlossen wurde (DS 12/SVV/0703), werden gemäß Punkt 7.1 der Richtlinie keine Kosten für den Bedarf sozialer Infrastruktur erhoben, da schon vor Beschlussfassung die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans im Zeitraum vom 30.06. bis 31.07.2009 erfolgt ist.

5 Verfahren

07.06.2006	Aufstellungsbeschluss der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam zum Bebauungsplan Nr. 106
29.06.2006	Veröffentlichung im Amtsblatt Nr. 8 / 2006 der Landeshauptstadt Potsdam
20.07.2006	Planungsanzeige
03.08.- 03.09.2007	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB
23.07.2007	Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB
25.06.2008	Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB
30.06.-31.07.2009	Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB
	Abwägungsbeschluss
	Satzungsbeschluss
	Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses (Veröffentlichung im Amtsblatt Nr. ... / der Landeshauptstadt Potsdam)

6 Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I 2414), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585).

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466)

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung - PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991 S. 58)

Brandenburgische Bauordnung (BbgBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.09.2008 /GVBl. I S. 226), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 08.07.2009 (GVBl. I S. 298)

7 Anhang

Textliche Festsetzungen

Bestandskarte zum Umweltbericht (Maßstab 1 : 1.000)

Textliche Festsetzungen

1. Art und Maß der baulichen Nutzung

1. In den allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind die allgemein zulässigen, der Versorgung des Gebietes dienenden Läden gem. § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO nicht zulässig.
Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 5 BauNVO
2. In den allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind die Ausnahmen nach § 4 Abs. 3 Nr. 3, 4, und 5 BauNVO nicht zulässig.
Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO
3. Die maximale Firsthöhe von Gebäuden beträgt 47,00 m über NHN.
Ausnahmsweise kann ein Überschreiten der maximal zulässigen Firsthöhe um bis zu 1,10 m zugelassen werden, wenn die Anpassung an die neu geschaffene Erschließungsstraße dies erfordert.
Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB
4. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind höchstens zwei Wohneinheiten je Wohngebäude zulässig.
Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB

2. Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksfläche

1. Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind Garagen und Stellplätze sowie Nebenanlagen und Einrichtungen nach § 14 Abs. 1 BauNVO nicht zulässig.
Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 12 Abs. 6 BauNVO, § 23 Abs. 5 BauNVO

3. Gestalterische und bauordnungsrechtliche Vorschriften

1. Bauliche Einfriedungen sind nur als durchsehbare Zäune aus Holz oder Metall (einschließlich Maschendraht) bis zu einer Höhe von 1,20 m zulässig. Durchgehende Sockel sind nicht zulässig.
Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 81 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 9 Nr. 1 BbgBO
2. Dachdeckungen in blauen oder grünen Farbtönen sowie glasierte Dachziegel sind nicht zulässig.
Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 81 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 9 Nr. 1 BbgBO
3. Für die Außenwände von Gebäuden sind Putzfassaden und Holzfassaden nur mit folgenden Farbtönen als Leitfarbe zulässig:
 - abgetöntes Weiß aus allen Farbbereichen mit einem Schwarzanteil von höchstens 5 % und einem Buntanteil von höchstens 2 %,
 - Farben aus dem Farbbereich gelb (Y) bis gelbrot (Y50R) mit einem Schwarzanteil von mindestens 5 % und höchstens 10 % und einem Buntanteil von höchstens 20 %
 - Farben aus dem Farbbereich grün (G) bis gelbrot (G20Y) mit einem Schwarzanteil von mindestens 5 % und höchstens 20 % und einem Buntanteil von höchstens 10 %

Für Sicht - und Verblendmauerwerk sind gelbe Ziegel oder gelbe Klinker zulässig.
Nicht zulässig sind Fassadenanstriche mit blauen Farben.

Rechtsgrundlage : § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 81 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 9 Nr. 1 BbgBO

4. Pflanzgebote

1. Innerhalb der Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung sind mindestens 15 Einzelbäume der Pflanzliste „Bäume zweiter Ordnung“ mit einem Stammumfang von mindestens 18 - 20 cm zu pflanzen und auf Dauer zu erhalten.
Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB
2. Die Außenwandflächen von Nebenanlagen i. S. d. § 14 BauNVO, Garagen als selbstständige Gebäude und überdachte Stellplätze sind mit rankenden Pflanzen der Pflanzliste „Rank- und Kletterpflanzen“ (eine Pflanze je zwei lfm) zu begrünen.
Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB
3. In den Baugebieten WA ist pro Baugrundstück mindestens ein hochstämmiger Obstbaum der Pflanzliste „Obstbäume“ mit einem Stammumfang von mindestens 10 - 12 cm zu pflanzen und zu erhalten.
Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB

5. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

1. In den Baugebieten WA sind Wege, Zufahrten und nicht überdachte Stellplätze nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen. Die Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierung oder Betonierung sind unzulässig.
Rechtsgrundlage: § 1a BauGB, § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB

6. Sonstige Festsetzungen

1. Die Geltungsbereichsgrenze zwischen den Punkten A und B ist zugleich Straßenbegrenzungslinie.
Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB

Pflanzlisten

Bäume zweiter Ordnung

Eberesche (*Sorbus aucuparia*)
Feld-Ahorn (*Acer campestre* „Elsriik“)
Hainbuche (*Carpinus betulus* „Fastigiata“)
Baumhasel (*Corylus colurna*)

Rank- und Kletterpflanzen

Echter Wein (*Vitis vinifera*)
 Glycinie (*Wisteria sinensis*)
 Jelängerjelier (*Lonicera carpifolium*)
 Kletterhortensie (*Hydrangea petiolaris*)
 Kletterwein (*Parthenocissus tricuspidata*)
 Waldrebe (*Clematis vitalba*)
 Wilder Wein (*Parthenocissus quinquefolia*)

Obstbäume (in regionaltypischen, pflegeintensiven Sorten)

Apfelsorten: „Goldparmäne“, „Breuhahn“, „Prinzenapfel“, „Roter Bellefleur“, „Champagner Renette“, „Erwin Baur“, „James Grieve“, „Ontario“

Birnsorten: „Kuhfuß“, „Gellerts Butterbirne“, „Gute Luise“, „Clapps Liebling“, „Sommermuskateller“, „Konferenz“, „Williams Christ“

Kirschsorten: „Dankelmann“, „Fromms Herzkirsche“, „Große Prinzessinkirsche“, „Kassins Frühe“, „Schneiders Späte Knorpelkirsche“, „Werdersche Braune“, „Karneol“

Pflaumen- und Zwetschensorten: „Anatolia“, „Certina“, „Haferpflaume“, „Nancy Mirabelle“, „Hauszwetsche“, „Graf Althanns Reneclode“, „Wangenheims Frühzwetsche“, „Oullins Reneclode“

Baumhaselnuß, Mirabelle, Mispel, Quitte, Scheinquitte, Speierling, Walnuß

Hinweise ohne Normcharakter**Besonderer Artenschutz**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind artenschutzrechtlich relevante Vorkommen verschiedener Tierarten bekannt.

Sollten Fortpflanzungs- und Ruhestätten besonders geschützter Tierarten festgestellt werden und deren Beseitigung (Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung) zur Realisierung der Planung unabdingbar sein, sind diese vor Beginn der Arbeiten zu erfassen und der zuständigen Naturschutzbehörde zur Kenntnis zu geben.

Hieraus können sich Restriktionen für die Baumaßnahmen ergeben oder die Durchführung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen bzw. die Erteilung von Befreiungen von den Verboten des besonderen Artenschutzes (§ 62 in Verbindung mit § 42 BNatSchG) erforderlich werden.

Anlage 6

**Städtebaulicher Vertrag
zur Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen für den Bebauungsplan Nr.106 „An der
Hauptstraße/ Haseleck“, OT Marquardt
der Landeshauptstadt Potsdam**

Zwischen der

Peter TiefHoch GmbH & Co. KG,
vertreten durch den einzelvertretungsberechtigten Geschäftsführer
Herrn Jürgen Peter
Freiburger Straße 12
16515 Oranienburg

- im Folgenden „Vorhabenträgerin“ genannt -

und der
Landeshauptstadt Potsdam,
vertreten durch den Oberbürgermeister,
dieser vertreten durch den Beigeordneten für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt
Herrn Matthias Klipp
Friedrich-Ebert-Straße 79/81
14461 Potsdam

- im Folgenden „Stadt“ genannt -

wird zur Sicherung der Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 106 „An der Hauptstraße/ Haseleck“ folgender Vertrag geschlossen:

**§ 1
Gegenstand des Vertrags**

(1) Das Vertragsgebiet umfasst den räumlichen Geltungsbereich des im Aufstellungsverfahren befindlichen Bebauungsplans Nr. 106 „An der Hauptstraße/ Haseleck“ im Ortsteil Marquardt im Nordwesten der Landeshauptstadt Potsdam und die, für den naturschutzrechtlichen Ausgleich erforderlichen Flächen im Umfeld. Die Abgrenzung des Vertragsgebiets ist in **Anlage 1 Übersichtskarte zum Vertragsgebiet** zeichnerisch dargestellt.

(2) Die Vorhabenträgerin beabsichtigt die Realisierung eines Wohngebietes mit Einfamilienhäusern mit maximal 40 bis 50 Wohneinheiten im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans. Ein Ziel der Planung ist die landschaftliche Einbindung des Wohngebietes über eine Gehölzhecke sowie eines Ackerrandstreifens nördlich und östlich im Übergang zu den angrenzenden Ackerflächen. Das Wohngebiet wird über eine Anliegerstraße von der Hauptstraße aus erschlossen.

Zur Sicherung der verkehrlichen Erschließung des geplanten Wohngebietes sowie zur Sicherstellung der öffentlichen Trinkwasserver- und Abwasserentsorgung verpflichtet sich die Vorhabenträgerin vor Beantragung der 1. Baugenehmigung zum Abschluss eines Erschließungsvertrags nach § 11 Baugesetzbuch mit der Stadt.

Zur Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen des künftigen Bebauungsplans werden nachfolgende Verpflichtungen vereinbart.

§ 2 Ausgleichsmaßnahmen

(1) Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich in Abstimmung mit der Stadt (Bereich Umwelt und Natur) folgende Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen und für jede der unter Buchstabe (a) bis Buchstabe (c) nachfolgend aufgeführten Maßnahmen eine der DIN 18916 entsprechende Fertigstellungspflege und eine dreijährige der DIN 18919 entsprechende Entwicklungspflege zu gewährleisten:

(a) Gehölzstreifen :

Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich, in Abstimmung mit dem Bereich Umwelt und Natur der Stadt auf einem Teil des Flurstücks 499, Flur 1 auf der Gemarkung Marquardt zur Abgrünung des Baugebietes eine 10 m breite, freiwachsende Feldhecke mit einer Länge von ca. 300 m entsprechend **Anlage 2** anzulegen und diese je 100 m² mit 5 Heistern und 55 Sträuchern (7-reihig) entsprechend der **Pflanzliste – Feldhecke in Anlage 3** zu bepflanzen. Im Rahmen der Unterhaltungspflege ist die Feldhecke alle 10 Jahre abschnittsweise oder selektiv auf den Stock zu setzen; nicht nutzbares Holz verbleibt im Bestand.

Die Vorhabenträgerin hat als Schutzeinrichtung einen Wildschutzzaun mit einer Höhe von 1,60 m anzulegen. Die Lage des Wildschutzzaunes entspricht der äußeren Grenze des Gehölzstreifens.

(b) Ackerrandstreifen:

Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich, in Abstimmung mit dem Bereich Umwelt und Natur der Stadt auf einem Teil des Flurstücks 499, Flur 1 auf der Gemarkung Marquardt einen 5 m breiten Ackerrandstreifen als naturnahen Landschaftsrasen mit Kräutermischung entsprechend **Anlage 2** anzulegen.

(c) Streuobstwiese:

Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich, in Abstimmung mit dem Bereich Umwelt und Natur der Stadt eine Streuobstwiese auf einem Teil des Flurstücks 499, Flur 1 auf der Gemarkung Marquardt entsprechend **Anlage 2** anzulegen. Sie verpflichtet sich hierbei Obstbaumhochstämme von Sorten aus der **Pflanzliste – Streuobstwiese in Anlage 3** zu pflanzen. Je 100 m² ist mindestens ein Obstbaum der Sortierung 10/12 anzupflanzen und die Bäume sind fachgerecht zu befestigen. Die Streuobstwiese ist mit einer Einsaat Gras-/Kräutermischung anzulegen. Im Rahmen der Unterhaltungspflege sind ein Kulturschnitt alle 5 Jahre und 1 x Mahd im August vorzunehmen; Mäh- und Schnittgut sind abzutransportieren (alternativ: 2x Mahd pro Jahr, Verwendung des Mähgutes als Heu oder Silage).

Die Vorhabenträgerin hat als Schutzeinrichtung einen Wildschutzzaun mit einer Höhe von 1,60 m anzulegen. Die Lage des Wildschutzzaunes entspricht der äußeren Grenze der Streuobstwiese.

(2) Die Vorhabenträgerin hat der Stadt einen notariell beurkundeten Eigentumsnachweis mit Datum vom 27.04.2015 über das Flurstück 499, Flur 1 auf der Gemarkung Marquardt vorgelegt.

§ 3 Realisierungspflichten

(1) Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich dazu, die Ausgleichsmaßnahme gemäß § 2 (1) Buchstabe (a) bis ein Jahr nach Baubeginn für das erste Bauvorhaben im Bebauungsplan, spätestens jedoch bis 01.07.2017 abzuschließen. Eine dreijährige Fertigstellungs- und Entwicklungspflege ist zu gewährleisten sowie eine dauerhafte Unterhaltungspflege ist durchzuführen. Die Rückgabe der in § 4 geregelten Sicherheitsleistung erfolgt zweistufig, 70 % nach Abnahme der realisierten Maßnahmen durch die Stadt, 30 % nach Ende der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege.

(2) Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich dazu, die Ausgleichsmaßnahme gemäß § 2 (1) Buchstabe (b) bis ein Jahr nach Baubeginn für das erste Bauvorhaben im Bebauungsplan, spätestens jedoch bis 01.07.2017 abzuschließen. Die Rückgabe der in § 4 geregelten Sicherheitsleistung erfolgt zweistufig, 70 % nach Abnahme der realisierten Maßnahmen durch die Stadt, 30 % nach Ende der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege.

(3) Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich dazu, die Ausgleichsmaßnahme gemäß § 2 (1) Buchstabe (c) bis ein Jahr nach Baubeginn für das erste Bauvorhaben im Bebauungsplan, spätestens jedoch bis 01.07.2017 abzuschließen. Eine dreijährige Fertigstellungs- und Entwicklungspflege ist zu gewährleisten sowie eine dauerhafte Unterhaltungspflege ist durchzuführen. Die Rückgabe der in § 4 geregelten Sicherheitsleistung erfolgt zweistufig, 70 % nach Abnahme der realisierten Maßnahmen durch die Stadt, 30 % nach Ende der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege.

§ 4 Sicherheitsleistungen

(1) Zur Sicherung der in § 2 vereinbarten Ausgleichsmaßnahmen hat die Vorhabenträgerin, bereits vor Unterzeichnung des Vertrags durch die Stadt

72.500 € als Sicherheitsleistung auf das Konto der Landeshauptstadt Potsdam, Stadtkasse, bei der Mittelbrandenburgischen Sparkasse, unter Angabe der

Konto-Nr.:	350 222 1536
BLZ:	160 500 00 unter Angabe der
Debitoren-Nummer:	D-443-5-48400
	IBAN: DE65 160500003502221536
	BIC: WELADED1PMB

gezahlt

oder

eine unbefristete, unwiderrufliche selbstschuldnerische Bürgschaft einer Bank, die dem Einlagensicherungsfond der Deutschen Kreditwirtschaft angeschlossen ist oder einer

Deutschen Sparkasse bzw. einem in den Europäischen Gemeinschaften zugelassenen Kreditinstitut oder Kreditversicherer ohne Einrede der Vorausklage eines deutschen Kreditinstitutes vorzulegen.
oder

ein Sparbuch eines deutschen Kreditinstitutes mit Sperrvermerk und Verpfändungserklärung hinterlegt. Die Verpfändung des Sparbuches ist dem Kreditinstitut anzuzeigen, das schriftliche Anerkenntnis dieser Verpfändung durch das Kreditinstitut ist zusammen mit dem Sparbuch eingereicht.

(2) Die Höhe der Sicherheitsleistung ergibt sich aus folgenden Kostenpositionen:

(a) Feldhecke (gebietsheimisches Pflanzgut, Zaun)	45.000 €
(b) Anlage Ackerrandstreifen	7.500 €
(c) Neuanlage Streuobstwiese (17 Obstbäume, Zaun)	20.000 €
Gesamtkosten	72.500 €

(3) Die Vertragsparteien vereinbaren, dass nach Fertigstellung der Maßnahmen eine Reduzierung der Sicherheitsleistung im Umfang der tatsächlich realisierten und von der Stadt abgenommenen Leistung erfolgt. Näheres dazu ist in § 3 geregelt.

§ 5

Rechtsnachfolge und Gesamthaftung

Die Verpflichtungen dieses Vertrages sind etwaigen Rechtsnachfolgern, auch für Teilbereiche des Vertragsgebietes, aufzuerlegen mit der Maßgabe, diese in Fällen von Rechtsfolge entsprechend weiterzugeben. Die Vorhabenträgerin haftet der Stadt als Gesamtschuldnerin für die Erfüllung des Vertrags neben einem etwaigen Rechtsnachfolger, soweit nicht der Rechtsnachfolger entsprechende Sicherheiten leistet und die Stadt sie ausdrücklich aus der Schuld entläßt.

§ 6

Haftungsausschluss

(1) Die Vorhabenträgerin erkennt für sich und etwaige Rechtsnachfolger die künftigen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 106 „An der Hauptstraße/Haseleck“, OT Marquardt an. Sie verzichtet auf eventuell bestehende oder sich hieraus ergebende Übernahme- oder Geldentschädigungsansprüche nach §§ 40 bis 44 BauGB.

(2) Ein Anspruch auf Aufstellung eines Bauleitplans oder einer sonstigen städtebaulichen Satzung wird durch diesen Vertrag nicht begründet. Eine Haftung der Stadt für etwaige Aufwendungen der Vorhabenträgerin, die diese im Hinblick auf die Festsetzungen des Bebauungsplans und den Vollzug dieses Vertrags tätigt, ist ausgeschlossen.

§ 7

Kündigung

(1) Der Vertrag kann nur aus wichtigem Grund gekündigt werden. Die Kündigung hat schriftlich unter Darlegung der Gründe zu erfolgen. Bis zum Zeitpunkt der Kündigung fällige Verpflichtungen nach §§ 2 und 3 dieses Vertrages bleiben unberührt.

(2) Die Vertragspartner verpflichten sich jedoch, vorrangig eine Vertragsanpassung vorzunehmen.

§ 8 Schriftform, Ergänzungen

(1) Vertragsänderungen oder Ergänzungen bedürfen der Schriftform. Nebenabreden bestehen nicht. Die Vertragspartner erhalten je zwei Ausfertigungen des Vertrages.

(2) Die Vorhabenträgerin stimmt der elektronischen Datenverarbeitung ihrer personenbezogenen Daten zum Zweck der Vertragsverwaltung bei der Stadt zu.

§ 9 Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam oder undurchführbar sein oder nach Vertragsabschluss unwirksam oder undurchführbar werden, bleibt davon die Wirksamkeit des Vertrages im Übrigen unberührt. An die Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung soll diejenige wirksame und durchführbare Regelung treten, deren Wirkungen der wirtschaftlichen Zielsetzung am nächsten kommen, die die Vertragsparteien mit der unwirksamen bzw. undurchführbaren Bestimmung verfolgt haben. Die vorstehenden Bestimmungen gelten entsprechend für den Fall, dass sich der Vertrag als lückenhaft erweist.

§ 10 Anlagen

Zu diesem Vertrag gehören folgende Anlagen:

- | | |
|----------|---|
| Anlage 1 | Übersichtskarte zum Vertragsgebiet |
| Anlage 2 | Karte über die Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes |
| Anlage 3 | Pflanzliste |

Oranienburg, den

Potsdam, den

Vorhabenträgerin:

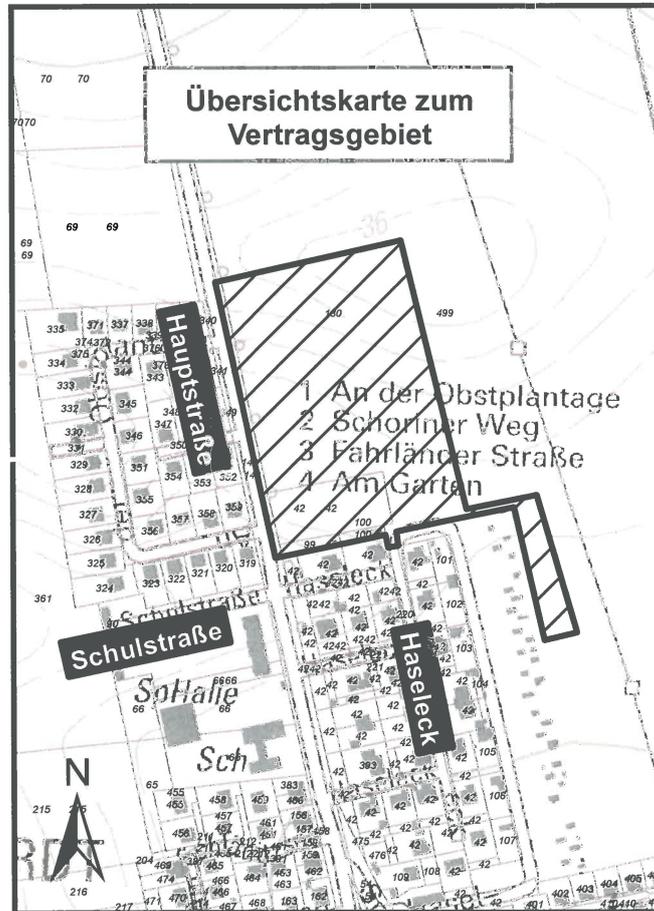
Stadt:

.....

.....

Peter TiefHoch GmbH & Co. KG
Geschäftsführer
Jürgen Peter

Landeshauptstadt Potsdam
Beigeordneter für
Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt
Matthias Klipp



Anlage 2

-  10 m breiter Gehölzstreifen
Treuhege, freiwachsende Feldhecke
mit einzelnen Überhältern aus groß-
kronigen Bäumen
-  Ausweisung eines mindestens 5 m
breiten Ackerrandstreifens
-  Neuanlage einer Streuobstwiese (1.625 m²)
ein großkroniger Obstbaum je 100 m²

-  Geltungsbereich
des Bebauungsplanes Nr. 106
-  geplantes Wohngebiet



Bebauungsplan Nr. 106
Wohngebiet "An der Hauptstraße / Haseleck"
 Ausgleichsmaßnahmen
 außerhalb des Plangebietes

Maßstab 1 : 1.000 Stand: 18.06.2008



Anlage 3

Pflanzliste - Feldhecke

Für die Pflanzungen sind einheimische Gehölzarten der folgenden **Pflanzliste** zu verwenden:

Feld-Ahorn	<i>Acer campestre</i>
Hänge-Birke	<i>Betula pendula</i>
Roter Hartriegel	<i>Cornus sanguinea</i>
Gemeine Hasel	<i>Corylus avellana</i>
Europäisches Pfaffenhütchen	<i>Euonymus europaea</i>
Faulbaum	<i>Frangula alnus</i>
Wild-Apfel	<i>Malus sylvestris</i>
Gewöhnliche Traubenkirsche	<i>Prunus padus</i>
Wild-Birne	<i>Pyrus pyraeaster</i>
Trauben-Eiche	<i>Quercus petraea</i>
Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>
Purgier-Kreuzdorn	<i>Rhamnus cathartica</i>
Hunds-Rose	<i>Rosa canina</i>
Eberesche	<i>Sorbus aucuparia</i>
Winter-Linde	<i>Tilia cordata</i>
Gemeiner Schneeball	<i>Viburnum opulus</i>
Baumhasel	<i>Corylus colurna</i>

Anzupflanzen sind Heister der Sortierung 200-250 cm Höhe und zweimal verpflanzte Sträucher der Sortierung 60-100 cm. Die Heister sind mit einem schräggestellten Pfahl zu verankern.

Zur Schaffung günstiger Wachstumsbedingungen ist eine Bodenvorbereitung nach DIN 18915 vorzunehmen und das Aufbringen standortfremden Materials zu vermeiden.

Pflanzliste – Streuobstwiese

Für die Pflanzungen sind Gehölzarten der folgenden Pflanzliste „Streuobstwiese (ortstypische, pflegeextensive Sorten)“ zu verwenden:

Apfelsorten: „Goldparmäne“, „Breuhahn“, „Prinzenapfel“, „Roter Bellefleur“, „Erwin Baur“, „James Grieve“, „Ontario“

Birnensorten: „Kuhfuß“, „Gellerts Butterbirne“, „Gute Luise“, „Clapps Liebling“, „Sommermuskateller“, „Konferenz“

Kirschsorten: „Fromms Herzkirsche“, „Große Prinzessinkirsche“, „Kassins Frühe“, „Schneiders Späte Knorpelkirsche“, „Werdersche Braune“, „Karneol“

Pflaumen- und Zwetschensorten: „Haferpflaume“, „Nancy Mirabelle“, „Hauszwetsche“, „Graf Althanns Reneclode“, „Wangenheims Frühzwetsche“, „Oullins Reneclode“

Zur Schaffung günstiger Wachstumsbedingungen ist eine Bodenvorbereitung nach DIN 18915 vorzunehmen und das Aufbringen standortfremden Materials zu vermeiden.



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0609

Betreff:

öffentlich

Wohnungspolitisches Konzept für die Landeshauptstadt Potsdam

Einreicher: FB Soziales und Gesundheit

Erstellungsdatum 20.08.2015

Eingang 922: 20.08.2015

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
09.09.2015	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Das wohnungspolitische Konzept für die Landeshauptstadt Potsdam (s. Anlage) ist als Handlungsrahmen für die städtische Wohnungspolitik anzuwenden.
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die vorgeschlagenen Maßnahmen und Instrumente umzusetzen.
3. Entscheidungen zu Maßnahmen und Instrumenten mit Auswirkungen auf den Haushalt sind mit gesonderten Beschlussvorlagen vorzubereiten.

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

Ja, in folgende OBR:

Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf

zur Information

Finanzielle Auswirkungen? Nein JaDas **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als Pflichtanlage **beizufügen****Fazit Finanzielle Auswirkungen:****Fazit finanzielle Auswirkungen:**

Das Wohnungspolitische Konzept versteht sich als Handlungsrahmen zur Ergreifung konkreter wohnungspolitischer Maßnahmen, so dass die dargestellten Ziel- und Handlungsfelder mehrere Fachbereiche betreffen und jeweils einzelne Maßnahmen nach sich ziehen werden.

Erst diese Maßnahmen entfalten eine finanzielle Wirkung. Die aus dem Konzept resultierenden Einzelmaßnahmen werden jeweils einer gesonderten Beschlussfassung einschließlich finanzieller Auswirkungen zugeführt.

Gleichwohl sind die Maßnahmen und deren Finanzierung innerhalb des derzeit gültigen Doppelhaushaltes 2015 und 2016 und seiner Mittelfristplanung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel zu veranschlagen bzw. gegebenenfalls von den Fachbereichen und Geschäftsbereichen bei der künftigen Haushaltsplanung abzubilden. Das bedeutet unter Umständen eine Verschiebung von Prioritäten innerhalb der Fach- und Geschäftsbereiche.

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

--

--

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 Demografie-relevanz
		3		3	120	große

Begründung:

Die konzeptionellen Grundlagen für Wohnungspolitik und Wohnraumversorgung bildeten bislang die wohnungspolitischen Leitlinien der Landeshauptstadt Potsdam aus dem Jahre 2003 sowie das Stadtentwicklungskonzept Wohnen aus dem Jahr 2009. In der Umsetzung des Stadtentwicklungskonzeptes Wohnen wurden in den vergangenen Jahren bereits wichtige Maßnahmen im Wohnungsbestand und im Neubau umgesetzt. Allerdings fanden wesentliche Entwicklungen, die die heutige Situation sowie die künftigen Anforderungen an städtisches Handeln prägen, darin noch keine Berücksichtigung oder bedurften der Aktualisierung. So wurde beispielsweise bei der Aufstellung des Konzepts von einer geringeren Bevölkerungsdynamik ausgegangen, als sie sich in den vergangenen fünf Jahren eingestellt hat; zudem spielte die Entwicklung der Wohnkosten im Bestand im STEK Wohnen 2009 nur eine nachgeordnete Rolle.

Mit Beschluss vom 5.6.2013 haben die Stadtverordneten die Stadtverwaltung beauftragt, ein wohnungspolitisches Konzept zu erstellen (Beschluss 13/SVV/0270). Als Projektstruktur wurde eine Steuerungsgruppe mit Mitarbeitenden der Bereiche Wohnen (Federführung), Stadtentwicklung und der „Werkstadt für Beteiligung“ gebildet, die verwaltungsseitig die Erstellung des Konzepts vorbereitete und begleitete. Mit der Erstellung des Konzepts wurde nach einer im Frühjahr 2014 durchgeführten Ausschreibung eine Bietergemeinschaft aus den Büros „RegioKontext“ und „Plan und Praxis“ beauftragt und am 1. Juli 2014 mit der Erstellung begonnen.

Zielstellung des wohnungspolitischen Konzepts war es, die konzeptionellen Grundlagen für die Wohnungspolitik in der Landeshauptstadt Potsdam zu aktualisieren und geeignete Maßnahmen aufzuzeigen, die zum Erreichen der in dem Konzept definierten Ziele erforderlich sind. Mit der Erstellung des Konzepts wurde außerdem das Ziel verfolgt, einen Prozess der politischen Willensbildung anzustoßen, durch den das Bewusstsein der verschiedenen städtischen Akteure für die Möglichkeiten und Grenzen kommunaler Steuerungsinstrumente am Wohnungsmarkt gestärkt wird.

Das Konzept wurde unter Beteiligung der Öffentlichkeit erstellt, um möglichst große Akzeptanz für die darin formulierten Ziele und Maßnahmen zu erzielen, um Möglichkeiten zur Mitwirkung am Konzept anzubieten und um Hinweise und Anregungen von Potsdamerinnen und Potsdamer in die Erstellung aufnehmen zu können. Ausgehend von einer öffentlichen Auftaktveranstaltung im September 2014 wurden in drei ebenfalls öffentlichen Werkstätten die Themen „Datenbasis“, „Neubau“ und „Bestandsentwicklung“ vertieft. Zur Vorbereitung der Neubauwerkstatt fand außerdem ein „Investorengespräch“ unter Leitung des Oberbürgermeisters statt. Im Juni 2015 wurden schließlich im Rahmen einer öffentlichen Abschlussveranstaltung die erarbeiteten Vorschläge für Instrumente und Maßnahmen zur Diskussion gestellt.

Die Erstellung des Konzepts sollte auch genutzt werden, um Strukturen zu etablieren, in denen eine breite Diskussion wohnungspolitischer Themen über den Zeitraum der Erstellung hinaus verstetigt werden kann. Hierzu wurde ein Begleitkreis mit Vertreterinnen und Vertreter der Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung, der Wohnungseigentümer und ihrer Verbände, der Mietervereine und Mieterinitiativen, der Stadtverwaltung sowie weiterer fachlich mit dem Thema befasster Akteurskreise einberufen. Dieses Gremium wurde eng in die Ausgestaltung und Formulierung wesentlicher Bausteine des Konzepts eingebunden, unter anderem hinsichtlich der Befunde, Ziele und Handlungsfelder sowie bei der Priorisierung von Maßnahmen und Instrumenten. Auf diesem Wege sollte eine Einigung der Wohnungsmarktakeure auf gemeinsame strategische Zielsetzungen

vorbereitet werden, wie sie in zahlreichen Kommunen bereits in Form von „Bündnissen für Wohnen“ vorliegen.

Eine ausführliche Darstellung der Ausgangssituation, der Ziele und Handlungsfelder sowie der Ableitung von Maßnahmen und Instrumenten einschließlich der Zuordnung von Verantwortlichkeiten, der Benennung einzubindender Akteure und der Einordnung Umsetzungshorizonts erfolgt in dem beigefügten wohnungspolitischen Konzept **(siehe Anlage)**.



Wohnungspolitisches Konzept für die Landeshauptstadt Potsdam

Juli 2015

Vorlage für die
Stadtverordnetenversammlung



Landeshauptstadt
Potsdam

Wohnungspolitisches Konzept für die Landeshauptstadt Potsdam

Projektbearbeitung:

Arnt von Bodelschwingh

Ulf Gerlach

Astrid Gilewski

Holger Pietschmann

Ansprechpartner bei der Landeshauptstadt Potsdam:

Bereich Stadtentwicklung: Erik Wolfram

Hegelallee 6-10

14469 Potsdam

Telefon: +49 331 289-2512

E-Mail: stadtentwicklung@rathaus.potsdam.de

Bereich Wohnen: Gregor Jekel

Hegelallee 6-10

14469 Potsdam

Telefon: +49 331 289-2116

E-Mail: wohnen@rathaus.potsdam.de

Berlin, Juli 2015



RegioKontext GmbH
Kantstr. 92
10627 Berlin
www.regiokontext.de



Plan und Praxis GbR
Manteuffelstraße 111
10997 Berlin
www.planundpraxis.de

0	Einleitung	5
1	Problemaufriss und Vorgehen	7
1.1	Der Wohnungsmarkt in der Landeshauptstadt Potsdam	7
1.2	Aufgabenstellung	14
1.3	Vorgehen	16
2	Verständigung über die Ausgangssituation	19
2.1	Was bedeutet „Bezahlbarkeit des Wohnens“ aus Potsdamer Sicht?	19
2.2	Gemeinsame Sichtweisen auf den Potsdamer Wohnungsmarkt	23
3	Zielsystem, Handlungsfelder und Instrumente	26
3.1	Systematischer Aufbau des Zielsystems	26
3.2	Zielbereiche und ihre Handlungsfelder	29
3.3	Instrumente und Maßnahmen	31
4	Instrumente und Maßnahmen im Zielbereich 1: Neubau	32
1.A	Bauaufsichtliche Antragskonferenz ausbauen / Qualifizierung der Bauanträge	32
1.B	Weiterentwicklung der Richtlinie zur Kostenbeteiligung bei der Baulandentwicklung	33
1.C	Beratung von Baugemeinschaften ausbauen	34
1.D	Fortführung und Weiterentwicklung des Investorengesprächs	35
1.E	Analyse der Baugenehmigungsüberhänge	36
1.F	Potenzialflächen- und Baulückenerfassung	37
1.G	Konzeptvergabe ausbauen	38
1.H	Selbstbestimmtes Wohnen im Quartier	39
5	Instrumente und Maßnahmen im Zielbereich 2: Bestandsentwicklung	40
2.A	Energetische Quartierskonzepte	40
2.B	Modernisierung und Umbau im Bestand – maßvoll, bezahlbar und bedarfsgerecht	41
2.C	Wohnungsmarktmonitoring fokussiert weiterentwickeln	42
2.D	Best-Practice-Bericht „sozialverträgliche energetische Modernisierung“	43
2.E	Kooperation im Quartier	44
2.F	Demografiestrategie auf Quartiersebene	45

6	Instrumente und Maßnahmen im Zielbereich 3: Bezahlbarkeit des Wohnens	46
3.A	Balanced-Scorecard-Verfahren für Stadtwerke Potsdam (SWP) / Energie und Wasser Potsdam (EWP)	46
3.B	Bezahlbarkeit durch Wohnungstausch sichern	47
3.C	Vermittlung von Mietshäusern an sozial verantwortliche Eigentümer	48
3.D	Neue Finanzierungs- und Organisationsmodelle	49
3.E	Wohnkosten-Check für SVV-Beschlüsse	50
3.F	Staffelung von Kosten der Unterkunft (KdU) nach Stadtteilen	51
3.G	„Wohnen für Hilfe“ einführen und organisieren	52
3.H	Betriebskostenmonitoring ausbauen	53
7	Instrumente und Maßnahmen im Zielbereich 4: Kommunaler Versorgungsauftrag	54
4.A	Bei den Zielen der ProPotsdam das Ziel „Bezahlbarkeit“ stärken	54
4.B	Kooperationsverträge mit der Wohnungswirtschaft ausbauen und das Modell der flexiblen Bindungen weiterentwickeln	55
4.C	Beratungsangebote für besondere Wohnkonzepte und Wohnprojektinteressierte bündeln	56
4.D	Evaluierung der Wohngeld- und WBS-Verfahren	57
8	Instrumente und Maßnahmen im Zielbereich 5: Wohnungsversorgung als gemeinsame Aufgabe	58
5.A	Verstetigung des Begleitkreises als stadtentwicklungspolitisches Beratungsgremium	58
5.B	Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung für das Thema Wohnen stärken	59
5.C	Benennung wohnungspolitischer Sprecher durch die Fraktionen	60
5.D	Wohnraumförderung des Landes Brandenburg	61
5.E	Bündnisvereinbarung aller Akteure: „Wohnen als gemeinsame Aufgabe“	62
9	Schlussbetrachtung und Ausblick	63
10	Anhang: Quellenverzeichnis und verwendete Materialien (Auswahl)	65

0 Einleitung

Potsdam wächst – und es wird absehbar weiter wachsen. Allen Prognosen zufolge wird sich der Bevölkerungszuwachs auch in den nächsten Jahren fortsetzen. Dabei wirken sich die Bevölkerungsgewinne und die noch stärker zunehmenden Haushaltszahlen der vergangenen Jahre schon heute spürbar am Wohnungsmarkt aus. Hier zeichnet sich eine zunehmende Marktanspannung ab. Augenscheinliche Kennzeichen dafür sind steigende Preise in verschiedenen Preissegmenten von Miete und Wohneigentum. Das grenzt insbesondere die Spielräume bei der Wohnraumversorgung für Haushalte mit niedrigen Einkommen zunehmend ein.

Die Landeshauptstadt Potsdam reagiert seit geraumer Zeit mit vielfältigen Maßnahmen auf diese wohnungspolitischen Herausforderungen. Sie stützte sich dabei insbesondere auf die wohnungspolitischen Leitlinien aus dem Jahr 2003 und das Stadtentwicklungskonzept Wohnen aus dem Jahr 2009 (STEK Wohnen 2009). Im September 2011 beschloss die Stadtverordnetenversammlung, die Potsdamer Wohnungspolitik auf eine aktualisierte konzeptionelle Grundlage zu stellen. In einem ersten Schritt wurde dafür ein fünfköpfiges Expertengremium beauftragt, eine Agenda als Leitfaden für das zukünftige wohnungspolitische Konzept zu erstellen. Im Februar 2013 hat das Gremium ihren Ergebnisbericht „Potsdam22 - Kommunale Wohnungspolitik und die soziale Dimension steigender Wohnkosten“ dem Oberbürgermeister übergeben. Auf der Grundlage dieses Expertenberichtes wurde im Sommer 2014 die Erarbeitung eines wohnungspolitischen Konzeptes durch die Stadtverwaltung beauftragt.

Das konzeptionelle Fundament ist in der Landeshauptstadt Potsdam sehr solide ausgeprägt. Zahlreiche wohnungspolitische Maßnahmen und Instrumente befinden sich bereits in der Anwendung oder Diskussion. Die eigentliche Herausforderung der zu aktualisierenden wohnungspolitischen Konzeption ergibt sich auf zwei Ebenen: Zum einen geht es darum, die Vielfalt an Instrumenten zu strukturieren und zu ergänzen. Zum anderen gilt es, im politisch nicht unbelasteten Themenfeld „Wohnen“ eine strukturierte Diskussions- und Beteiligungsebene zu ermöglichen.

Daher ging und geht es bei der Bearbeitung des Konzepts neben der Formulierung wohnungspolitischer Ziele, Maßnahmen und Handlungsfelder auch um die Initiierung eines wohnungspolitischen Prozesses. Um die Akzeptanz für die im Konzept formulierten Ziele und Maßnahmen in der Bevölkerung, bei der Politik wie auch bei allen sonstigen maßgeblichen wohnungspolitischen Akteuren zu stärken, bestand bei der Erarbeitung des wohnungspolitischen Konzepts von Anfang an der Anspruch, einen Prozess der politischen Willensbildung anzustoßen und das Konzept unter Maßgabe einer breiten öffentlichen Beteiligung zu erstellen.

Das vorliegende Konzept soll für Politik, Verwaltung und sonstige Wohnungsmarktakteure einen allgemeinen Orientierungs- und Handlungsrahmen und einen konkreten Fahrplan für die zukünftige Potsdamer Wohnungspolitik bilden. Seine ausdrückliche Umsetzungsorientierung ist dabei das Ergebnis zweier methodischer Ansätze:

- zum einen ist das wohnungspolitische Konzept das Ergebnis eines gemeinsamen Erarbeitungsprozesses aller relevanter Wohnungsmarktakteure,
- zum anderen wurde dabei fokussiert ein praxisorientiertes Zielsystem einschließlich ausgesuchter Handlungsfelder, Instrumente, Maßnahmen, Verantwortlichkeiten und Beteiligten entwickelt.

In diesem Sinne ist das vorliegende wohnungspolitische Konzept gleichzeitig das Ergebnis eines gemeinsamen Erarbeitungsprozesses wie auch der Ausgangs- und Startpunkt eines gemeinsamen

Umsetzungsprozesses. Es gliedert sich in einer überblicksartigen Darstellung des Potsdamer Wohnungsmarkts, aus dem sich Aufgabenstellung und Vorgehen ableiten (Kap. 1). Kapitel 2 reflektiert die im Projekt erfolgte Verständigung über die Ausgangssituation. Es wird der Frage „Was bedeutet Bezahlbarkeit des Wohnens?“ nachgegangen und ein Katalog an gemeinsamen Befunden zum Potsdamer Wohnungsmarkt abgebildet, der einen zentralen Ausgangspunkt für das gesamte wohnungspolitische Ziel- und Handlungssystem darstellt. Anschließend wird auf das im Projekt entwickelte wohnungspolitische Zielsystem und den damit verbundenen Handlungsfeldern eingegangen (Kap. 3). Nach Zielbereichen geordnet, erfolgt in den Kapiteln 4 bis 8 eine systematische Aufstellung umsetzungsorientierter Instrumenten- und Maßnahmvorschläge. Kapitel 9 enthält eine abschließende Betrachtung sowie einen Ausblick auf die kommenden Schritte.

Der Dank des Projektteams gilt den zahlreichen Impuls- und Ideengebernden im Erstellungsprozess, die sich u.a. im Rahmen der öffentlichen Veranstaltungen, von thematischen Werkstätten und in Einzelinterviews einbrachten. Hervorzuheben sind die Mitglieder des Begleitkreises, die den Erarbeitungsprozess begleiteten und sich in großer Fach- und Sachlichkeit einbrachten. Stark unterstützt wurde das Projekt zudem vom Bereich Statistik und Wahlen der Landeshauptstadt Potsdam, insbesondere mit Daten aus der Bürgerumfrage 2014.

Ganz besonders danken wir den Projektverantwortlichen in der Stadtverwaltung Potsdam, namentlich der Bereiche Wohnen und Stadtentwicklung, für die vertrauensvolle und konstruktive Zusammenarbeit.

Das Projektteam von RegioKontext und Plan und Praxis:

Arnt von Bodelschwingh (Projektleitung)	Holger Pietschmann
Ulf Gerlach (Projektleitung)	Prof. Dr. Götz von Rohr
Astrid Gilewski	Lena Abstiens
Joos van den Dool	Simon Wieland

Sämtliche Personenbezeichnungen im wohnungspolitischen Konzept gelten gleichermaßen für beiderlei Geschlecht.

1 Problemaufriss und Vorgehen

1.1 Der Wohnungsmarkt in der Landeshauptstadt Potsdam

Potsdam ist eine attraktive und lebenswerte Stadt, die Familien, Studierende, junge und alte Menschen gleichermaßen anzieht.

Lediglich gegenüber dem direkten Umland¹ verliert Potsdam an Einwohnern. Mit dem übrigen Brandenburg ebenso wie mit Berlin, den weiteren Neuen und den Alten Bundesländern und auch mit dem Ausland ergeben sich per Saldo Wanderungsgewinne (Abb. 1). Seit dem Jahr 2000 verzeichnet Potsdam durchgängig effektive Bevölkerungszuwächse.

Die Stadt Potsdam wird weiter wachsen - aktuellen Prognosen zufolge um mehr als 11 Prozent bis zum Jahr 2030. Dann würden 178.000 Menschen in der Stadt leben (aktuell: rund 165.000).²

Als Nachfrager am Wohnungsmarkt treten die Haushalte auf, und deren Zahl wächst – nicht nur aufgrund der beschriebenen Bevölkerungsgewinne, sondern auch durch die stetig sinkende mittlere Haushaltsgröße: Verursacht durch demografische Effekte (höhere Lebenserwartung, längere Lebensphasen als Single, sinkende Kinderzahl) werden die Haushalte auch in Potsdam immer kleiner, so dass schon bei stabiler Bevölkerungszahl die Haushaltszahl steigt.

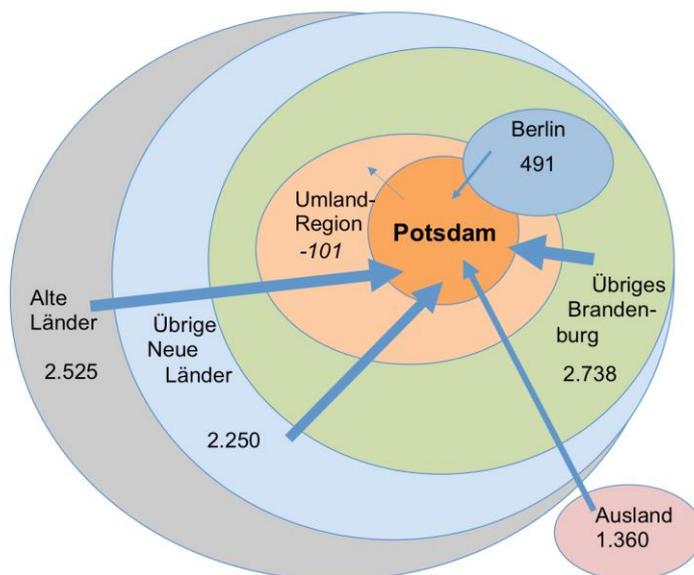


Abb. 1: Wanderungssalden der Stadt Potsdam 2009 - 2013 (absolut)

Quelle: Statistische Jahresberichte der Landeshauptstadt Potsdam; Darstellung auf Basis STEK Wohnen 2009: 18

¹ Das Potsdamer Umland umfasst in dieser Darstellung die Gemeinden im PLZ-Gebiet 14***, ohne Potsdam und Berlin.

² Quelle: Bertelsmann-Stiftung/Wegweiser Kommune (<http://www.wegweiser-kommune.de/statistik/bevoelkerungsprognose+potsdam+bevoelkerungsstruktur+2012-2030+tabelle>; Abruf am 14.07.2015)

Verursacht durch diese Prozesse wächst die Zahl der Haushalte bedeutend schneller als der Wohnungsbestand. Auch wenn nicht jeder Haushalt eine eigene Wohnung benötigt (z.B. Wohnen im Pflegeheim) und nicht jede Wohnung aktiv am Markt angeboten wird (z.B. im Falle von privaten Ferienwohnungen, bei Sanierungen etc.): Die Zahl der Haushalte und der Wohnungen driftet in der Landeshauptstadt Potsdam immer weiter auseinander (Abb. 2). Rein rechnerisch fehlten 2006 schon rund 2.400 Wohnungen, um alle Haushalte zumindest theoretisch mit einer Wohnung versorgen zu können. 2014 betrug diese Unterdeckung bereits knapp 6.000 Wohnungen. Diese Entwicklung weist deutlich auf eine zunehmende Marktanspannung hin.

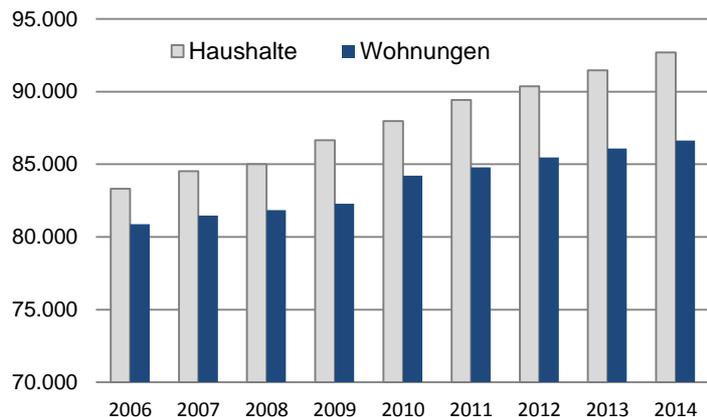


Abb. 2: Entwicklung Haushalte und Wohnungsbestand 2006 – 14 in Potsdam

Quelle: Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Wohnen

Um die Marktanspannung, die von dieser divergierenden Entwicklung zwischen Haushalts- und Wohnungszahl verursacht wird, zumindest abzumildern, bedarf es zusätzlicher Wohnungen. Mit Blick auf die Baufertigstellungszahlen der letzten Jahre wird deutlich, dass die Baufertigstellungen seit 2008 fast durchgehend hinter den Baugenehmigungen zurückliegen – mit der Konsequenz, dass sich ein erheblicher **Bauüberhang** (genehmigte, aber nicht realisierte Neubau-Wohnungen) von rund 2.600 Wohnungen in 2013 aufgebaut hat (Abb. 3).

Für einen ausgeglichenen Wohnungsmarkt wird üblicherweise ein vermietbarer **Wohnungsleerstand** von 2,5 bis 3 Prozent als notwendig unterstellt (sogenannte Fluktuationsreserve), damit Wohnungswechsel aufgrund veränderter Wohnraumsprüche überhaupt möglich sind. In der Landeshauptstadt Potsdam betrug der vermietbare Wohnungsleerstand im Jahr 2013 0,6 Prozent (Gesamtleerstand: 1,4 %) und liegt damit deutlich unterhalb dessen, was für ein reibungsloses "Funktionieren" des Wohnungsmarktes notwendig wäre.

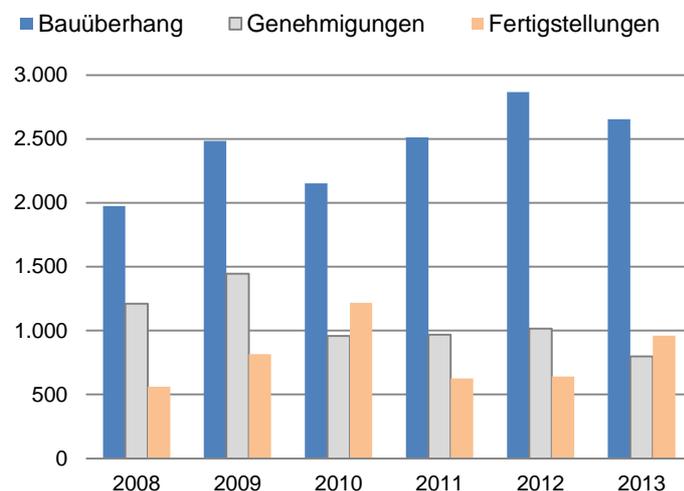


Abb. 3: Fertigstellungen, Genehmigungen und Bauüberhang in Potsdam 2008 bis 2013

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Die geringen Wohnungsleerstände und die steigenden Wohnkosten bei einem Wohnungswechsel spiegeln sich auch in der Entwicklung der **Fluktuationsrate**, die das Umzugsgeschehen im Wohnungsbestand beschreibt. Unter den Vorzeichen der Marktanspannung sinkt die Umzugsneigung erkennbar (Abb. 4). Hierbei wirkt sich fraglos auch aus, dass inzwischen auch das benachbarte Berlin spürbare Engpässe am Wohnungsmarkt verzeichnet. Ein Ausweichen auf den preisgünstigeren Wohnungsmarkt in Berlin ist für wohnungssuchende Haushalte nicht mehr ohne Weiteres möglich. Damit entfällt für die Stadt Potsdam ein wichtiger Entlastungseffekt.

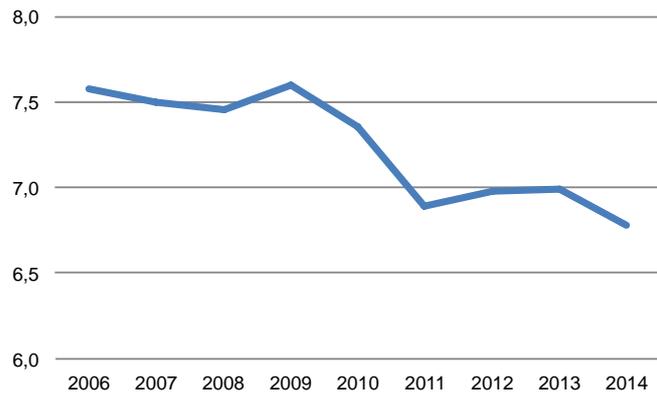


Abb. 4: Umzugsrate in Potsdam 2006 – 2014

Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

Das reduzierte Umzugsgeschehen führt oftmals dazu, dass Haushalte **länger in suboptimalen Wohnverhältnissen** verbleiben, wenn sich etwa durch Scheidung, Auszug eines Kindes oder Tod der Haushalt verkleinert. Dahinter steht die nicht von der Hand zu weisende Erwartung, dass eine neu angemietete kleinere Wohnung aufgrund des steigenden Mietpreinsniveaus teurer wird als die bestehende zu groß gewordene Wohnung. Umgekehrt verbleiben wachsende Haushalte (z.B. durch Geburt eines Kindes) aus ähnlichen Motiven in zu klein gewordenen Wohnungen, die sich strukturell eigentlich nicht mehr für diesen veränderten Haushaltstyp eignen. Durch das sinkende Umzugsgeschehen kommen dringend benötigte Wohnungen nicht in die Wiedervermietung.³ Dass die rechnerisch pro Kopf zur Verfügung stehende Wohnfläche je Einwohner stabile bis leicht sinkende Werte aufweist, widerspricht als Trend der allgemeinen bundesweiten Entwicklung und stellt ebenfalls ein Indiz für einen angespannten Wohnungsmarkt dar.⁴

Die Folgen der Marktanspannung treffen Wohnungssuchende und Mieter in bestehenden Mietverhältnissen gleichermaßen – wenn auch in unterschiedlicher Intensität und Dynamik. Besonders spürbar wird sie bei der **Wohnungssuche**: Legt man die Zahlen von Immobilienportalen zugrunde, wurden im Zuge von Mietwechseln 2013 bei der Wiedervermietung durchschnittlich 8,03 Euro pro m² (nettokalt) am freien Potsdamer Wohnungsmarkt verlangt (Abb. 5). Seit 2009 ist die sogenannte **Wiedervermietungsrente** im Durchschnitt um rund 10 Prozent angestiegen.

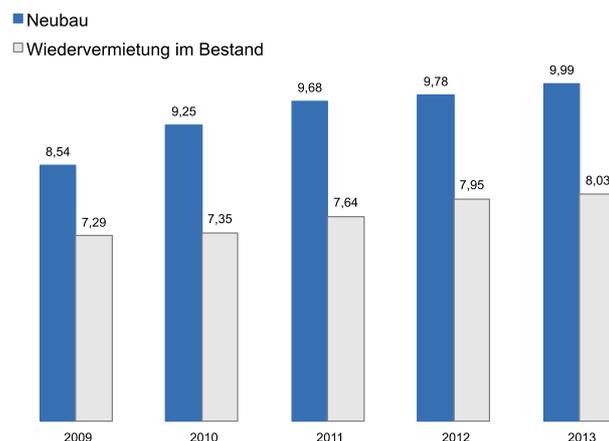


Abb. 5: Angebotsmieten bei Erst- und Wiedervermietung in Potsdam

Quelle: Immobilienscout24, eigene Darstellung

³ Hier setzt der Instrumentenvorschlag 3.B „Wohnungstausch“ an.

⁴ vgl. Landeshauptstadt Potsdam (Hrsg.): Statistischer Jahresbericht 2013, S. 103.

Deutlich höher fiel der verlangte durchschnittliche Mietpreis pro m² (nettokalt) für eine Neubauwohnung aus, die erstmalig am Markt zum Angebot stand. Bei **Erstvermietung** wurden 2013 durchschnittlich 9,99 Euro pro m² (nettokalt) verlangt (Abb. 5). Gegenüber 2009 stiegen die Erstvermietungsmieten um rund 17 Prozent.

Mit Blick auf die Entwicklung der **Angebotsmieten** in der Erst- und Wiedervermietung zeigt sich

eine deutliche Verschiebung in der Angebotsstruktur von den unteren hin zu den höheren Mietpreissegmenten. Während 2009 rund 70 Prozent aller angebotenen Mietwohnungen in das Preissegment bis unter 8 Euro pro m² (nettokalt) fielen, ist der Anteil stetig bis 2013 auf 40 Prozent gesunken (Abb. 6).

Große Teile des über Anzeigen abgebildeten Marktgeschehens fanden damit 2013 im Preissegment von 8 Euro pro m² und mehr (nettokalt) statt – hier vor allem in der Innenstadt und Babelsberg. Preisgünstigere Mietangebote finden sich vor allem in den südöstlichen Ortsteilen der Stadt (vgl. Abb. 7).

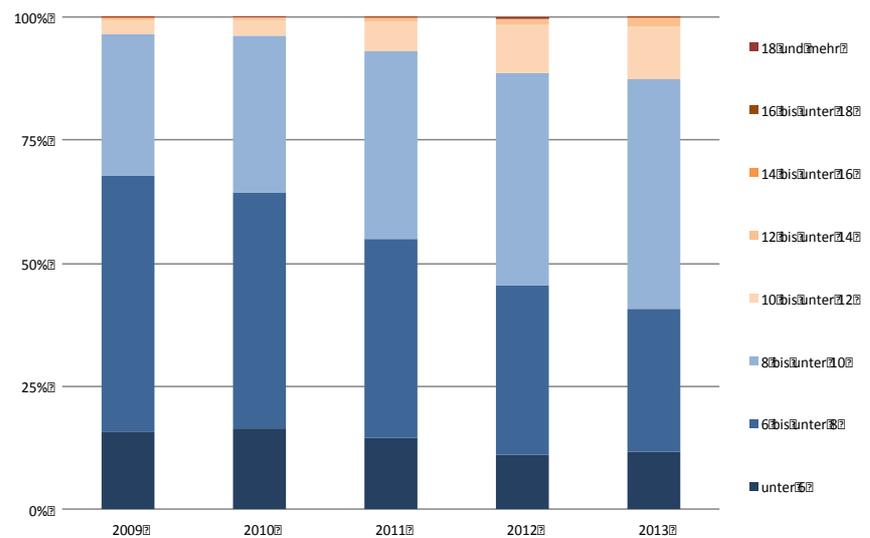


Abb. 6: Struktur der Angebotsmieten (2013) in Potsdam

Quelle: Immobilienscout24, eigene Darstellung

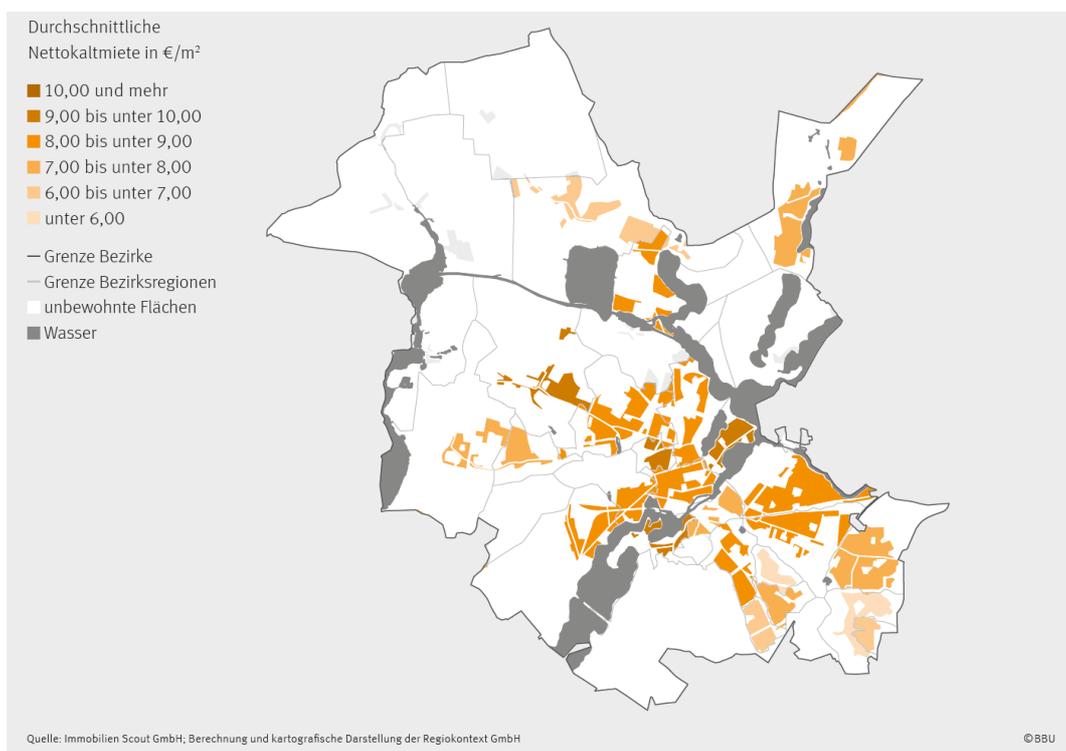


Abb. 7: Mittlere Angebotsmieten nettokalt pro m² (2013) in Potsdam

Quelle: BBU-Marktmonitor 2014

In bestehenden Mietverhältnissen mit laufenden Mietverträgen vollzogen sich seit 2006 ebenfalls Mietpreissteigerungen. Die Veränderungen der Mieten in laufenden Mietverträgen lassen sich anhand des Potsdamer **Mietspiegels** abbilden. Im Durchschnitt lagen die Mietspiegelmietten 2013 mit 6,13 Euro pro m² (nettokalt) auf einem deutlich niedrigerem Niveau als die Wiedervermietungsmieten (Abb. 8). Aber auch dieser Wert, der für die große Zahl an laufenden Mietverträgen steht, ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen: Gegenüber der Erhebung 2006 hat sich der Mittelwert der Mietspiegelwerte um ein Drittel erhöht.

Haushalte mit einem geringen Budget, aber zunehmend auch mittlere Einkommensgruppen, sind von den steigenden Preisen bei der Erst- und Wiedervermietung und in laufenden Mietverträgen besonders betroffen. Für sie wird es immer schwieriger, eine angemessene und bezahlbare Wohnung in der Landeshauptstadt Potsdam zu finden.

Der Druck auf dem Wohnungsmarkt spiegelt sich auch in der **Bürgerumfrage 2014** „Leben in Potsdam“: Das Thema Wohnen nimmt bei den genannten aktuellen Herausforderungen und Problemen einen hohen Stellenwert ein. Auf die Frage, was derzeit die größten Probleme in Potsdam sind, wurde das Thema Wohnen mit 16,7 Prozent nach dem Stichwort „Verkehr“ am zweithäufigsten benannt, und hierbei insbesondere die zu hohen Mietbelastungen.

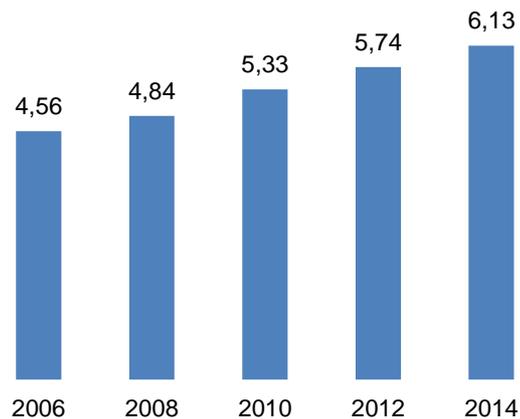


Abb. 8: Mittlere Mietspiegelmietten (in EUR/m²) in Potsdam

Quelle: Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Wohnen

Bei näherer Betrachtung der Angaben bestätigt sich dies auch in den soziodemografischen Ergebnissen der Bürgerumfrage 2014. Der prozentuale Anteil, den die gesamten Wohnkosten am gesamten verfügbaren Nettohaushaltseinkommen ausmachen, liegt im Durchschnitt aller befragten Potsdamer Miethaushalte bei 34,4 Prozent. Deutliche Überschreitungen dieses Mittelwerts ergeben sich insbesondere bei den kleineren Haushalten (vgl. zur Frage der Wohnkostenbelastungen und der betroffenen Haushalte v.a. Kap. 2.1). Für die Nettokaltmiete wenden die befragten Miethaushalte in Potsdam durchschnittlich gut 25 Prozent ihres Nettohaushaltseinkommens auf. Hier wird deutlich, welche gewachsene Bedeutung den warmen und kalten Betriebskosten, der sogenannten zweiten Miete, zukommt (zur Relevanz unterschiedlicher Komponenten der Wohnkosten für die Bezahlbarkeit vgl. Kap. 2.1). Etwas günstiger gestaltet sich die Situation der selbstnutzenden Wohnungseigentumshaushalte: Sie wenden laut Bürgerumfrage im Schnitt rund 18 Prozent ihres Haushaltsnettoeinkommens für die kalten Wohnkosten bzw. 26,7 Prozent für die warmen Wohnkosten auf.

Wie kann unter diesen Rahmenbedingungen der Potsdamer Wohnungsmarkt entspannt und bezahlbares Wohnen in der Stadt gesichert werden?

Zur Entlastung des Wohnungsmarktes ist der Neubau von Wohnungen unverzichtbar. Die Zahl von Bevölkerung und Haushalten wird absehbar weiter steigen, so dass sich nur durch zusätzliche Wohnungen der existierende quantitative Mangel zumindest abmildern lässt. Doch allein durch Neubau und die damit verbundenen Mengeneffekte ist eine effektive Marktentspannung nicht zu bewirken. Auch der Wohnungsbestand mit seinen vergleichsweise niedrigeren Mieten stellt einen elementaren Ansatzpunkt dar, insbesondere bei der Sicherung der "Bezahlbarkeit" des Wohnens (zur Begriffserklärung siehe Kap. 2.1). Der Wohnungsbestand bildet zudem den Großteil des Wohnungsmarktes. Um so wichtiger ist es, dass Lösungsansätze zur Marktentspannung immer Neubau und Bestand integriert in den Blick nehmen.

Notwendig ist eine abgestimmte Wohnraum- und Wohnungspolitik in Neubau und Bestand, bei der die unterschiedlichen Instrumente von Stadtentwicklung und Wohnungspolitik sachgerecht und aufeinander abgestimmt eingebracht werden können. Wohnen ist ein „Querschnittsthema“ und führt fast zwangsläufig zu Zielkonflikten. Es berührt den sozialen Bereich als elementares Versorgungsgut etwa im Rahmen der Wohnungsnotfallhilfe oder bei der sozialen Wohnraumversorgung ebenso wie die wirtschaftliche Sphäre: Die Bereitstellung des Wohnangebots ist überwiegend marktlich organisiert, mit den entsprechenden Implikationen für einen wirtschaftlichen Umgang mit diesem Investitionsgut. Hinzu kommen Funktionen im Rahmen der Altersvorsorge. Inzwischen wird das Wohnen auch zunehmend als Standortfaktor für Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft wahrgenommen, was ein wohnungspolitisches Engagement für Kommunen zusätzlich begründet.

Nicht zu vergessen sind gesellschaftliche Herausforderungen, die das Geschehen am Wohnungsmarkt stark mitbestimmen: So führen demografische Faktoren wie veränderte Haushaltsstrukturen, die gesellschaftliche Alterung und veränderte Lebensgewohnheiten zu Anpassungsnotwendigkeiten im Bestand und entsprechenden Ergänzungsbedarfen im Neubau. Dies ist ebenso zu berücksichtigen wie das Ziel des Erhalts einer sozialen Mischung im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Nicht zuletzt sind in Potsdam neben dem Denkmalschutz und der Bewahrung des besonderen baukulturellen Erbes auch Umwelt- und Klimaschutz zu beachten, vor allem unter der Maßgabe einer energetischen Anpassung der Bestände.

Ob eher konzeptioneller, administrativer oder fördernder Art – steuernde Eingriffe in den Wohnungsmarkt sind aufgrund der vielfältigen Verknüpfungen immer mit entsprechender Voraussicht und Sorgfalt zu planen, auch um Fehlentwicklungen zu vermeiden. Sie können nicht im "luftleeren Raum" geschehen, sondern müssen im Kontext benachbarter Politikfelder und Interventionsbereiche kongruente und im Idealfall unterstützende Wirkung entfalten. Angesichts zum Teil widersprüchlicher Aufgabenzuweisungen an die Stadt und die weiteren Akteure (z.B. Versorgungsunternehmen, ProPotsdam) sind daher Abstimmungen und Priorisierungen gefragt, um innerhalb eines Zielsystems entsprechende Entscheidungskorridore für die Entscheider definieren zu können.

Die Landeshauptstadt Potsdam begreift die Wohnungspolitik bereits heute als wichtige Aufgabe und reagiert mit verschiedenen Instrumenten auf die beschriebene Wohnungsmarktlage. Zudem haben innovative Ansätze in der Wohnungspolitik hier eine gewisse Tradition: Gute Beispiele in diesem Bereich wie etwa die Flexibilisierung der Bindungen für Sozialwohnungen werden inzwischen überregional wahrgenommen. Der sich stets weiter wandelnde Wohnungsmarkt macht

jedoch eine Fortschreibung und Weiterentwicklung der bisherigen wohnungspolitischen Leitlinien notwendig.

Das Wohnen und seine Bezahlbarkeit haben unter den deutlich dynamisierten Bedingungen auf dem Wohnungsmarkt zu einer hohen Sensibilität der Bevölkerung in diesem Themenfeld geführt. Fraglos hängt dies eng mit Fragen der Haushaltseinkommen und der Wohnkostenbelastung zusammen. Die Begriffe „Bezahlbarkeit“ und „Wohnkosten“ sind in diesem Zusammenhang zentrale, wenngleich oftmals auch unscharfe Schlagworte in der Diskussion. In Potsdam verfolgt die Öffentlichkeit die konzeptionelle Aufstellung der öffentlichen Hand sehr genau und erwartet angemessene Möglichkeiten zur Beteiligung.

Ein unter Beteiligung relevanter Potsdamer Wohnungsmarktakteure wie auch der Öffentlichkeit erstelltes **wohnungspolitisches Konzept** soll Antworten auf die drängenden Herausforderungen am Potsdamer Wohnungsmarkt geben und neue Wege aufzeigen – und dies im Zusammenspiel mit vielfältigen politischen und sozialen Erfordernissen.

1.2 Aufgabenstellung

Vor dem beschriebenen Hintergrund sucht die Landeshauptstadt Potsdam neue Wege in der Wohnungspolitik. Dieses Konzept ist als Weiterentwicklung des Stadtentwicklungskonzepts Wohnen (STEK Wohnen 2009) anzusehen und soll eine zielgerichtete integrierte Wohnungspolitik zur Bewältigung der aktuellen wohnungspolitischen Herausforderungen in Potsdam ermöglichen.

Dabei ist die besondere Querschnittsrelevanz des Themas „Wohnen“ angemessen zu berücksichtigen, vor allem im Hinblick auf vielfältige Einzelplanungen und auch übergreifende Konzeptionen der Landeshauptstadt. Zu nennen sind hierbei beispielsweise das Integrierte Klimaschutzkonzept, der Seniorenplan oder auch konzeptionelle Beiträge wie z.B. der Agendabericht der Expertengruppe „Potsdam22 - Kommunale Wohnungspolitik und die soziale Dimension steigender Wohnkosten“ von 2013, der als wichtiger Impulsgeber für die Erstellung dieses wohnungspolitischen Konzepts fungierte.

Hinzu kam die Maßgabe einer angemessenen öffentlichen Beteiligung und einer kontinuierlichen Kommunikation in verschiedene Richtungen. Die konzeptionelle Erarbeitung neuer wohnungspolitischer Leitlinien sollte als öffentlicher Prozess erfolgen, auch um mehr Problembewusstsein für die Komplexität des Themas in der Öffentlichkeit zu schaffen und um die Akzeptanz für wohnungspolitische Aktivitäten zu erhöhen. Rückblickend ist festzuhalten, dass dieses formale Erfordernis letztlich ein wichtiger Erfolgsfaktor für den Erstellungsprozess des wohnungspolitischen Konzepts war und ist.

Der Auftrag zur Erstellung eines wohnungspolitischen Konzepts lautete somit, aufbauend auf den konzeptionellen Vorarbeiten unter Einbeziehung weiterer relevanter Arbeiten (z.B. Bericht der Expertengruppe „Potsdam22“)

- **wohnungspolitische Ziele zu** definieren, die in
- konkrete **Handlungsfelder** und
- **Maßnahmenbereiche und Instrumente**

zu überführen waren - als Ergebnis eines

- **öffentlichen wechselseitigen Dialog- und Willensbildungsprozesses** zwischen Projektteam, Auftraggeberin, einem fachlichen Begleitkreis und Akteuren der Öffentlichkeit.

Die besondere Herausforderung bei der Bearbeitung lag im prozessorientierten und partizipativen Ansatz, durch den mehrheitsfähige wohnungspolitische Ziele formuliert und in konkrete Handlungsfelder und umsetzungsorientierte Maßnahmen überführt wurden. Dieser eröffnete aber auch die Möglichkeit, schon im Rahmen der gemeinsamen Erarbeitung der wohnungspolitischen Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmenpakete deren Umsetzbarkeit von Beginn an gemeinsam mit den wohnungspolitischen Akteuren konstruktiv-kritisch in den Blick zu nehmen. Schließlich sollten auch Möglichkeiten einer Verstetigung der angestoßenen Beteiligungs- und Aktivierungsprozesse aufgezeigt werden. Die Evaluierbarkeit dieser Ziele im Sinne von „Bewertung und Einschätzung der Zielerreichung“ war daher von Beginn an zu berücksichtigen.

Was kann und soll ein solches wohnungspolitisches Konzept leisten?

- Es bildet einen **transparenten Rahmen**, innerhalb dessen Stadtpolitik und Stadtverwaltung Entscheidungen treffen und auch begründen können. Als „**Spielregeln**“ schafft es somit für die Akteure vor Ort schon im Vorfeld Klarheit über die zu erwartenden politischen oder Verwaltungsentscheidungen, indem es grundsätzlich aufzeigt, was aus Sicht der Landeshauptstadt Potsdam am Wohnungs- und Immobilienmarkt gewünscht ist – und was eher nicht.
- In diesem Sinne sollte es auch **beschleunigend auf Verwaltungsprozesse** wirken, da Einzelfragen mit Bezug zur Wohnungspolitik an den Grundsätzen des Konzepts vorgeprüft und im Zweifel schneller entschieden werden können.
- Dabei lebt das Konzept davon, dass es von einer **breiten öffentlichen Zustimmung** getragen wird. Diese bildet eine wichtige Säule für die kommunale Wohnungspolitik, weil das Konzept auf diese Weise inhaltlich und unter Beteiligungsaspekten breit aufgestellt ist.
- Das Konzept beschreibt konkrete wohnungspolitische Zielsetzungen und Handlungsfelder, auf die Bürger und Marktakteure mit ihren **Anliegen inhaltlich Bezug nehmen** können. Die dargestellten Maßnahmen und Instrumente hingegen sind vor allem eine Momentaufnahme zum Zeitpunkt der Erstellung: Sie zeigen sinnvolle Handlungsoptionen zur aktiven Wohnungspolitik auf, fungieren aber auch als Umsetzungsbeispiel unter den aktuell konstatierten Rahmenbedingungen. Anders als die formulierten grundsätzlichen wohnungspolitischen Ziele sind die Maßnahmen regelmäßig anzupassen und zu ergänzen.



Auftaktveranstaltung am 16. September 2014

1.3 Vorgehen

Der Erstellungsprozess für das wohnungspolitische Konzept erfolgte auf verschiedenen Bearbeitungs- und Beteiligungsebenen. Abbildung 9 illustriert die organisatorische Grundstruktur und den Zeitplan: Ausgehend von einer öffentlichen Auftaktveranstaltung im September 2014 wurden in drei Werkstätten zu den Themen „Datenbasis“, „Neubau“ und „Bestandsentwicklung“ wesentliche Themenkomplexe unter Beteiligung von Akteuren und interessierten Bürgerinnen und Bürgern vertieft. Die hier gewonnenen Informationen und Erkenntnisse sind in das wohnungspolitische Konzept eingeflossen. Zur Vorbereitung der Neubauwerkstatt fand zudem ein „Investorengespräch“ des Oberbürgermeisters mit Neubauakteuren statt. Schließlich erfolgte im Juni 2015 eine öffentliche Diskussionsveranstaltung zu den wohnungspolitischen Vorschlägen. In allen Veranstaltungen wurden systematisch Vorschläge, Impulse und Anregungen für das wohnungspolitische Konzept gesammelt.

Am Anfang des Projektes standen vor allem **Sekundäranalysen zur Erfassung der Wohnungsmarktsituation und bestehender oder in Diskussion befindlicher Ansätze**. Diese stützten sich zum einen auf Material, das einen klaren Bezug zur Landeshauptstadt Potsdam aufwies, wie z.B.:

- Einzelplanungen
- Thematische Konzepte
- Statistisches Datenmaterial der Stadt und des Landes Brandenburg
- Wohnungsmarktberichte
- Agendabericht der Expertengruppe „Potsdam22“
- STEK Wohnen 2009, Zwischenberichte, Evaluierung
- Beschlussvorlagen mit wohnungspolitischen Inhalten
- Materialien von ProPotsdam und des Arbeitskreises StadtSpuren.



Abb. 9: Projektstruktur und Zeitplan für die Erstellung des Wohnungspolitischen Konzepts

Quelle: eigene Darstellung

Zum anderen wurden hierbei auch überregionale Materialien aus anderen Städten mit angespannten Wohnungsmärkten ausgewertet, wie z.B.:

- Wohnungspolitische Konzepte und Handlungsprogramme Wohnen
- Wohnbündnisse, ihre Entstehungsgeschichte, Ausrichtung und Instrumente
- Erfahrungen und Ergebnisse anderer Städte mit bestimmten einzelnen wohnungspolitischen Instrumenten.

Dabei wurden die Maßnahmen und Instrumente nicht ungeprüft übernommen, sondern daraufhin untersucht, ob diese vor dem Hintergrund der Rahmenbedingungen auf dem Potsdamer Wohnungsmarkt und den Handlungsspielräumen der Verwaltung und Haushaltsmittel kompatibel und übertragbar sind, wenn auch in modifizierter Form (z.B. Weiterentwicklung der „Richtlinie zur Kostenbeteiligung bei der Baulandentwicklung“ auf Grundlage von Vorbildern aus anderen Städten).

In der Gesamtschau wurde deutlich, dass das konzeptionelle Fundament in der Landeshauptstadt Potsdam sehr solide ausgeprägt ist. Die Stadt greift bereits auf zahlreiche Maßnahmen und Instrumente zurück, um den Herausforderungen am Wohnungsmarkt zu begegnen. Als wesentliche Aufgabe bei der Erstellung des wohnungspolitischen Konzepts wurde daher die Initiierung eines wohnungspolitischen Diskussionsprozesses gesehen. Nicht zuletzt deshalb nahm von Anfang an die Information und Beteiligung der interessierten Öffentlichkeit einen hohen Stellenwert ein. Bei einer Auftaktveranstaltung am 16. September 2014 wurde über den geplanten Erarbeitungsprozess informiert sowie die aus Sicht der Teilnehmer und Teilnehmerinnen besonders relevanten Handlungs- und Problembereiche wie auch die konkrete Mitwirkungsbereitschaft erfasst. Dadurch konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger auch direkt zur Teilnahme an den thematischen Werkstätten eingeladen werden. Unterlegt wurde dieser Ansatz durch die strukturierte Auswahl und Beteiligung von Vertreterinnen und Vertreter von Betroffeneninitiativen im Begleitkreis und eine abschließende öffentliche Informations- und Beteiligungsveranstaltung am 30. Juni 2015.

Der Erstellungsprozess des wohnungspolitischen Konzepts wurde von Anfang an durch einen eigens hierfür einberufenen **Begleitkreis** fachlich unterstützt, der während der Bearbeitungszeit insgesamt viermal tagte.

Im Begleitkreis war die Stadtpolitik mit allen Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung vertreten. Daneben gehörten dem Begleitkreis Vertreter und Vertreterinnen des Arbeitskreises StadtSpuren, der WerkStadt für Beteiligung, der Potsdamer kommunalen, privaten und genossenschaftlichen Wohnungswirtschaft sowie der Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e.V. an. Hinzu kamen Vertreter der Potsdamer Mietervereine, des Eigentümerverbands Haus und Grund und des Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) e.V. Auf einer eigens einberufenen Veranstaltung für Potsdamer Bürgerinitiativen wurden drei Vertreterinnen und Vertreter des bürgerschaftlich engagierten Bereichs bestimmt und in den Begleitkreis als Interessenvertretung entsandt. Im Prozessverlauf fanden Nachberufungen statt, um der fachlichen Komplexität des Themas Wohnen in allen Facetten gerecht werden zu können (u.a. von den Stadtwerken, vom Bundesverband freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen e.V. (BfW) und aus der privaten Wohnungswirtschaft). Insgesamt bestand der Begleitkreis aus rund 25 Mitgliedern (s. Anhang / Kapitel 10.7).

Aufgrund der stark unterschiedlichen fachlichen Hintergründe standen bei den einzelnen Beteiligten natürlicherweise spezifische Einzelthemen und Fragenbereiche im Vordergrund. Mit dem Ziel, eine gemeinsame Diskussionsgrundlage zu schaffen, wurde daher zunächst ein Katalog an

gemeinsamen Befunden zum Potsdamer Wohnungsmarkt erstellt. Hierbei bestand für alle Beteiligten die Möglichkeit, die eigenen spezifischen Einzelthemen und Anliegen in den Gesamtzusammenhang einzubringen. Die einzelnen Beiträge und Befunde wurden vom Projektteam geordnet, systematisiert und schließlich dem Begleitkreis zur Diskussion und Abstimmung vorgelegt. Im Ergebnis wurden **21 gemeinsame Sichtweisen** (Kap. 2.2) formuliert, die den Diskussions- und Betrachtungsrahmen für den Erstellungsprozess des wohnungspolitischen Konzepts inhaltlich absteckten und den gemeinsamen Ausgangspunkt für die weiteren Diskussionen bildeten.

Eine zusätzliche fachliche Steuerung erfolgte durch regelmäßige Abstimmungen mit den Ansprechpartnern der Auftraggeberin aus den Bereichen Wohnen und Stadtentwicklung sowie die WerkStadt für Beteiligung.

Ausgehend von dieser gemeinsamen Arbeitsgrundlage stimmten Projektteam, Auftraggeberin und der Begleitkreis fünf **wohnungspolitische Ziele** und auf dieser Grundlage relevante **Handlungsfelder** ab. Die insgesamt 28 Handlungsfelder gaben den Rahmen, um die zahlreichen einzelnen **Maßnahmen und Instrumente**, die im Projektverlauf gesammelt und entwickelt wurden, einzuordnen.

Für die Sammlung von Einzelvorschlägen für Maßnahmen und Instrumente lieferten verschiedenste Formate den Rahmen. Hier sind beispielsweise die öffentliche Auftaktveranstaltung, drei thematische Werkstätten, die Begleitkreissitzungen und eine Gesprächsrunde mit Potsdamer Neubauakteure zu nennen. Hinzu kamen insgesamt etwa 25 Einzelgespräche mit Vertretern und Vertreterinnen der Stadtverwaltung Potsdam, mit verschiedenen Interessensgruppen, mit dem Land Brandenburg und mit Fachleuten aus der Bau- und Immobilienwirtschaft.

Der Fokus lag dabei auf umsetzungsorientierten Vorschlägen, von denen jeder einen Teilbeitrag zur Entlastung des Wohnungsmarktes leisten kann. Es wurden hierbei auch bestehende Ansätze aufgegriffen und weiterentwickelt. Umsetzungsorientierung bedeutet in diesem Zusammenhang, dass die Vorschläge auch in finanzieller Hinsicht realistisch und auf kommunaler Ebene umsetzbar sind. Deshalb finden sich kaum Instrumente, die das kommunale Budget stark belasten würden (wie es etwa bei einer dezidierten Bodenvorratspolitik oder eigenen kommunalen Förderprogrammen der Fall wäre). Unberücksichtigt blieben zudem Instrumente, die zwar im Prozessverlauf durchaus auch vorgeschlagen und auch oftmals in anderen Städten mit angespannten Wohnungsmärkten zur Anwendung kommen, aber als nicht zielführend eingestuft wurden, um die aktuellen Herausforderungen am Wohnungsmarkt adäquat begegnen zu können. Hierzu gehört beispielsweise das Instrument der sozialen Erhaltungssatzung, die aufgrund des hohen Sanierungsgrades wenig Ansatzpunkte liefern würde. Die Auswahl der Instrumente erfolgte somit vor dem Hintergrund der aktuellen Rahmenbedingungen. Daher sind Ergänzungen und Akzentverschiebungen im Zeitverlauf möglich und auch zu erwarten.

2 Verständigung über die Ausgangssituation

Die Beschreibung der Rahmenbedingungen (Kap. 1.1) erfolgt anhand *quantitativer* Indikatoren und Analysen. Sie bilden die Grundlage für *qualitative* Beurteilungen der Wohnungsmarktsituation und die Verständigung auf zentrale Begriffe und Sichtweisen. Damit reflektiert dieses Kapitel die im Projekt erfolgte Verständigung über die Ausgangssituation. Dies erfolgte im Rahmen des Diskussionsprozesses hin zu einem wohnungspolitischen Konzept in mehreren Schritten. Dabei wurde zum einen eine Verständigung über den Begriff der Bezahlbarkeit aus der spezifischen Potsdamer Sicht herbeigeführt. Zum anderen wurden insgesamt 21 gemeinsame Sichtweisen der Prozessbeteiligten auf den Potsdamer Wohnungsmarkt formuliert.

2.1 Was bedeutet „Bezahlbarkeit des Wohnens“ aus Potsdamer Sicht?

Der Begriff der „Bezahlbarkeit des Wohnens“ ist ein zentraler, wenngleich unbestimmter Begriff in der öffentlichen Diskussion. Zunächst ist hierbei festzuhalten: Bezahlbar meint nicht notwendigerweise „preiswert“. Bezahlbarkeit hängt vielmehr von etlichen Einzelparametern ab, etwa von konkreten Einkommenssituationen, absoluten Wohnkosten und den konkreten Bedarfen des einzelnen Haushalts – in Miete und Wohneigentum.

Der viel diskutierte Quadratmeterpreis ist dabei nicht die entscheidende Sichtweise. Auswertungen von Mietgesuchen zeigen deutlich: Die von den meisten Suchenden angegebene Eingangsvariable ist die maximale absolute Kaltmiete. Dieser Faktor determiniert zumindest das Suchgeschehen – und absehbar auch die letztliche Entscheidung für oder gegen eine konkrete Wohnung.

Diese Entscheidung fällt überwiegend abhängig vom Haushaltseinkommen – dem eigentlichen „Eckpfosten“ bei der Wohnungssuche. Es ist davon auszugehen, dass in der Regel eher implizit ein Einkommensanteil definiert wird, der für das Wohnen aufgewendet werden kann oder soll. Neben dem Haushaltseinkommen und dem daraus resultierenden Anteil für Wohnkosten bestimmen aber auch quantitative und qualitative Bedarfe den Aspekt der Bezahlbarkeit. Haushalte sind unterschiedlich groß und unterschiedlich strukturiert. Die Nachfrageseite übersetzt diese

Bedarfe in bestimmte Anforderungen an die Wohnung – primär in einen quantifizierbaren Flächenbedarf. Zumindest im Hintergrund spielen aber auch weitere, dann eher qualitative Aspekte eine Rolle: Zimmerzahl und -größen, bestimmte Ausstattungsmerkmale (z.B. Größe des Bades), oder auch die Lage der Wohnung (z.B. im gleichen Kiez, um die Schule nicht wechseln zu müssen). Deutlich wird: Hier vermischen sich strukturell notwendige Aspekte mit solchen, die eher vom individuellen Lebensstil und von der Lebenssituation getrieben sind. Damit sind zentrale Determinanten für Bezahlbarkeit genannt: Quantifizierbar sind sie zumindest bezogen auf die Einkommenssituationen, die absoluten Miethöhen und (Flächen-) Bedarfe der Haushalte. Dies unterstreicht, wie wichtig eine gute Kenntnis der künftigen Nutzenden (und ihrer Strukturen) für die Planung und Realisierung eines bezahlbaren Wohnungsneubaus ist.

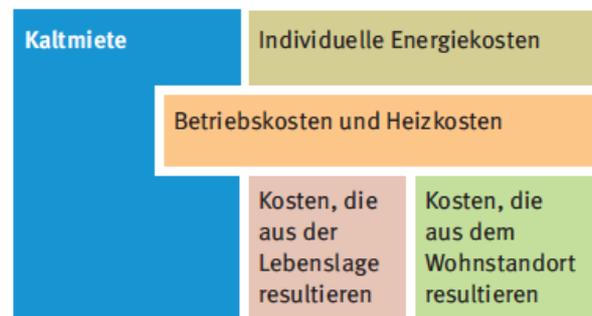


Abb. 10: Komponenten der Wohnkosten

Quelle: Potsdam22, S. 8

Schon der Bericht der Expertengruppe „Potsdam22“ hat hervorgehoben, dass sich die Wohnkosten auf weit mehr als nur die Nettokaltmiete erstrecken (vgl. Abb. 10). Hinzu kommen kalte Betriebskosten, Heizkosten (warme Betriebskosten), sonstige Energiekosten (z.B. Strom), lebenslagebezogene Kosten (z.B. aufgrund von Pflegebedürftigkeit) und Kosten der Wohnlage (z.B. für Mobilität). Diese Faktoren sind zum Teil untereinander verknüpft und müssen bei der Betrachtung der Bezahlbarkeit einfließen. Die Bezahlbarkeit des Wohnens kann in unterschiedlichen Situationen gefährdet sein. Die Wohnkosten steigen z.B.

- bei veränderten Lebenslagen oder Wohnorten, d.h. vor allem im Fall eines Umzugs und der Unterzeichnung eines neuen Mietvertrags (betrifft v.a. Nettokaltmiete);
- im laufenden Mietvertrag im Rahmen regulärer Anpassungen der Nettokaltmiete (Sonderfall: bei Eigentümerwechsel; hiervon ist der laufende Mietvertrag zunächst nicht berührt. Die Praxis zeigt aber, dass dies gerade in angespannten Wohnungsmärkten mit starken Mieterhöhungen im Rahmen des gesetzlich Zulässigen durch den neuen Eigentümer verbunden ist, weil dieser einen vergleichsweise hohen Kaufpreis über die Miete refinanzieren muss);
- bei auslaufender Mietpreisbindung einer Sozialwohnung;
- bei steigenden Betriebs- und Energiekosten.

Bezahlbare Wohnangebote bedeuten auch, dass eine gewisse soziale Mischung aus dem Marktgeschehen heraus möglich ist. Damit ist der wichtige Hinweis verbunden, dass sich Bezahlbarkeit vor allem im Bestand sicherstellen lässt: Denn der Bestand ist der Ort, an dem der Wohnungsmarkt überwiegend stattfindet. Der Neubau macht naturgemäß nur einen geringfügigen Anteil am Marktgeschehen aus. Mit anderen Worten: Selbst wenn alle Angebote im Neubau konsequent „bezahlbar“ oder sogar preiswert umgesetzt würden, wäre ein nennenswerter Effekt für mehr Bezahlbarkeit in angespannten Wohnungsmärkten kaum gegeben. Wichtig ist also der Blick auf den Wohnungsbestand und die bestehenden Mietverhältnisse.

Um die Diskussion in Potsdam zu diesem Thema zu versachlichen, wurde durch den Begleitkreis eine einvernehmliche Definition des Begriffs „Bezahlbarkeit des Wohnens“ aufgestellt. Einigkeit wurde darüber erzielt, dass sich die Bezahlbarkeit primär **relativ** zum Einkommen bestimmt, aber von der **Dauerhaftigkeit** der jeweiligen Wohnsituation und auch dem **absoluten** Betrag abhängt, der nach Abzug der Wohnkosten für das Bestreiten des Lebensunterhalts verbleibt. Durch das Kriterium der Dauerhaftigkeit sollen temporär starke Belastungen in besonderen Lebenssituationen systematisch ausgeklammert werden. Dies betrifft beispielsweise Studierende und Auszubildende, die temporär, d.h. für die Zeit ihrer Ausbildung, aufgrund sehr niedriger Einkommenswerte oftmals hohe Wohnkostenbelastungen und entsprechende spezifische Schwierigkeiten mit der Bezahlbarkeit des Wohnens haben. Diese spezielle Situation erfordert eigene Definitionen und Instrumente.

Vor diesem Hintergrund wurde eine gemeinsame Definition gesucht, anhand derer sich eine mögliche Gefährdung der Bezahlbarkeit des Wohnens – und damit ein wohnungspolitischer Handlungsbedarf – ableiten lässt. Folgende Verständigung, durch welche die Merkmale „relativer Anteil des Einkommens“, „absolutes verbleibendes Haushaltsbudget“ und „Dauerhaftigkeit der Wohnkostenbelastung“ abgedeckt sind, wurde erzielt:

Es bestehen Hinweise auf eine Gefährdung der Bezahlbarkeit des Wohnens, wenn **dauerhaft** mehr als **ein Drittel** (33 %) des verfügbaren Nettohaushaltseinkommens für die Warmmiete (inkl. warme und kalte Betriebskosten) aufgewendet werden müssen. Von einer mangelnden Bezahlbarkeit des Wohnens ist vor allem dann auszugehen, wenn nach Abzug der Warmmiete nicht ein definierter **absoluter Mindestbetrag** als monatliches Haushaltsbudget für die Lebensführung verbleibt.

Der definierte Mindestbetrag beträgt für einen

- 1 Personen-Haushalt: 670 Euro,
- 2 Personen-Haushalt: 1.005 Euro,
- 3 Personen-Haushalt: 1.234 Euro,
- 4 Personen-Haushalt: 1.463 Euro.

Als Grundlage für die Ermittlung des monatlichen Mindestbetrages dienen die Einkommensgrenzen des Wohnraumförderungsgesetzes (WoFG) abzüglich der oben genannten 33 Prozent. Dieser Bezugsrahmen wurde auch deshalb gewählt, weil er einen eindeutigen Bezug zum Thema Wohnkosten aufweist und ganz konkret den Rahmen für eine unterstützende Intervention des Staates definiert. Die Einkommensgrenzen des WoFG dienen in diesem Zusammenhang ausschließlich der Herleitung des monatlichen Mindestbetrages.

Für die Ermittlung des monatlichen Mindestbetrages, der nach Abzug der Warmmiete als verbleibendes Haushaltsbudget noch zur Verfügung stehen sollte, ergibt sich die folgende Berechnung:

Haushaltsgröße (Personen)	1	2	3	4
WoFG Einkommensgrenze (pro Jahr, netto, Euro)	12.000	18.000	22.100	26.200
Mietbelastungsgrenze (Warmmiete)	33 %	33 %	33 %	33 %
Warmmiete (pro Jahr, Euro)	3.960	5.940	7.293	8.646
Restbetrag (pro Jahr, Euro)	8.040	12.060	14.807	17.554
Mindestbetrag (monatlich, Euro)	670	1.005	1.234	1.463

Tab. 1: Ermittlung des monatlichen absoluten Mindestbetrags nach Haushaltsgrößen

Quelle: eigene Darstellung

Mithin kann ein Haushalt mit vier Personen auch über mehr als 26.200 Euro Jahreseinkommen und dennoch nach Abzug der Warmmiete über ein geringeres verbleibendes Haushaltsbudget als 1.463 Euro verfügen. Auch in diesem Fall, der charakteristisch für die sogenannten „prekären Mittelstandshaushalte“ knapp oberhalb der Bemessungsgrenzen der Transfersysteme ist, wäre von fehlender oder zumindest gefährdeter Bezahlbarkeit zu sprechen.

Wenn die oben getroffene Definition erfüllt ist, wird zunächst nur von „Hinweis auf eine gefährdete Bezahlbarkeit“ gesprochen, denn es ist zu bedenken, dass hiervon zwei relevante Sachverhalte nur bedingt abgedeckt werden: Zum einen sind die individuellen Wohnkosten zum Teil auch durch individuelles Verhalten bestimmt, etwa im Hinblick auf Heizgewohnheiten. Zum anderen kann sich diese Definition nur auf eine angemessene Wohnung beziehen. Dieser Ansatz zur Betrachtung von Bezahlbarkeit setzt angemessene Wohnungsgrößen voraus. Daher ist der Diskurs um Bezahlbarkeit des Wohnens jenseits der reinen Kostenfrage auch über die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit von Wohnsituationen fortzuführen – ein wichtiges Thema für einen fortgesetzten wohnungspolitischen Dialog in der Landeshauptstadt Potsdam.

Aufschlussreich ist es, diesen Definitionsansatz von Bezahlbarkeit mit der repräsentativen Potsdamer Bürgerumfrage 2014 zu spiegeln. Diese lässt, zumindest bezogen auf die Teilgesamtheit der Miethaushalte, die Ableitung konkreter Anteile zu: Demnach liegen rund 36 Prozent der befragten Einpersonen-Miethaushalte über den oben getroffenen Grenzen. Hier gibt es also deutliche Hinweise darauf, dass für sie in ihrem aktuell laufenden Mietvertrag und unter Berücksichtigung des verbleibenden Haushaltsbudgets eine Bezahlbarkeit des Wohnens nicht gegeben ist. Offen bleibt, ob diese Situation von *Dauerhaftigkeit* geprägt ist und zu welchem Anteil die ermittelten Wohnkosten durch *individuelle Faktoren* beeinflusst sind (z.B. Heizverhalten). Festzustellen ist immerhin, dass rund ein Fünftel dieser Einpersonenhaushalte in Wohnungen mit drei oder mehr Räumen lebt. Bei den befragten Miethaushalten mit zwei Personen sind immerhin rund 20 Prozent von mangelnder Bezahlbarkeit betroffen, bei den übrigen Haushaltsgrößen jeweils um 15 Prozent. Der starke Zusammenhang zwischen Haushaltsgröße und Hinweisen auf mangelnde Bezahlbarkeit ist auffällig. Ob es sich bei diesen Fällen um eine dauerhafte Überschreitung handelt, ist unklar. Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der niedrigen Leerstandsquote möglicherweise keine in Frage kommende kleinere und bezahlbare Wohnung auf dem Wohnungsmarkt zu finden ist.

Die Bezahlbarkeit des Wohnens und ihre Gefährdung stellt absehbar ein kontinuierliches Thema für die weitere Diskussion und den wohnungspolitischen Prozess dar. Das Thema erstreckt sich auf unterschiedliche Kontexte und Handlungsebenen. Entsprechend ergibt sich die Anwendung der oben getroffenen Definition von gefährdeter Bezahlbarkeit in mehreren Kontexten:

- Zum einen sollte sie im Zielsystem der ProPotsdam aufgegriffen werden, indem der Blick auf die *individuelle* Bezahlbarkeit des Wohnens für die einzelnen Mieter gerichtet wird (vgl. Instrumentenvorschlag 4.A: „Bei den Zielen der ProPotsdam das Ziel „Bezahlbarkeit stärken“).
- Zum anderen stellt sie eine wichtige Messgröße im Zusammenhang mit der Weiterqualifizierung des Potsdamer Wohnungsmarktmonitorings dar. Hier sollte künftig eine differenzierte Betrachtung z.B. nach Haushaltstypen oder Ortsteilen erfolgen. (vgl. Vorschlag 2.C: „Wohnungsmarktmonitoring fokussiert weiterentwickeln“).
- Schließlich könnte der Ansatz auch bei der Weiterentwicklung des Systems flexibler Bindungen Berücksichtigung finden (vgl. Vorschlag 4.B: „Kooperationsverträge mit der Wohnungswirtschaft ausbauen und das Modell der flexiblen Bindungen weiterentwickeln“).

2.2 Gemeinsame Sichtweisen auf den Potsdamer Wohnungsmarkt

In der Phase zwischen erster und zweiter Sitzung des Begleitkreises erfolgte eine Sammlung an Befunden zum Potsdamer Wohnungsmarkt. Hierzu trugen Projektteam, Auftraggeberin und die Mitglieder des Begleitkreises gleichermaßen bei. Die gesammelten Aussagen wurden vom Projektteam gesichtet, zusammengefasst und strukturiert. Die folgenden 21 gemeinsamen Sichtweisen sind das Ergebnis der Diskussion und Abstimmung gemeinsamer Befunde zum Potsdamer Wohnungsmarkt im Rahmen des zweiten Begleitkreis-Treffens am 11. Dezember 2014. Mit Erkenntnisstand vom Dezember 2014 stellen sie damit den inhaltlichen Ausgangspunkt für den anschließenden konzeptionellen Prozess dar und lassen zum Teil auch schon später abgeleitete Zielbereiche und Handlungsfelder erkennen.

- **Neubau von Wohnungen ist zur Entlastung des Wohnungsmarktes unverzichtbar.**
 - (1) Für Potsdam werden weiterhin steigende Bevölkerungs- und Haushaltszahlen prognostiziert. Wohnungsneubau ist zur quantitativen Entlastung dringend notwendig.
 - (2) Steigende Bodenpreise, Bau- und Baunebenkosten erschweren die Schaffung und Bewirtschaftung günstigen Wohnraums. Die Wohnraumförderung setzt aktuell nicht ausreichend Anreize für geförderten Mietwohnungsneubau.⁵
 - (3) Wohnungsneubau wird auch zur qualitativen Ergänzung im Hinblick auf sich ändernde Nachfragestrukturen benötigt (veränderte Haushaltsstrukturen, neue Wohnformen, generationengerechte Angebote).
 - (4) Neubaumaßnahmen verursachen mehr Verkehr. Wohnungsbaumaßnahmen sollen so verortet werden, dass zusätzliche Verkehrsströme minimiert werden. Gut erschlossene Lagen minimieren zusätzliche Verkehrsströme.

- **Der Bestand muss qualitativ weiterentwickelt und bezahlbar erhalten werden.**
 - (5) Potsdam besteht aus einer Vielzahl unterschiedlicher Quartiere, deren spezifische Qualitäten es zu sichern und zu stärken gilt. Sie weisen eine hohe bauliche Qualität und überwiegend eine gute soziale Mischung auf. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für stabile, attraktive Strukturen in der Stadt.
 - (6) (Verlorene) Soziale Mischung wieder herzustellen, ist aufwändig und teuer, eventuell auch unmöglich. Eher möglich ist der Erhalt bestehender sozialer Mischung.
 - (7) Breite der Betrachtung: Bezahlbarkeit ist ein relatives Maß und im Kontext sehr unterschiedlicher Lebens- und Einkommenssituationen zu beleuchten. Entsprechend muss sich eine Betrachtung des Themas über eine sehr breite Grundgesamtheit an Lebenssituationen erstrecken.

⁵ Stand 12/2014, mit den damals gültigen Förderbedingungen der sozialen Wohnraumförderung des Landes Brandenburg.

- (8) Die Anpassung und Ergänzung der Wohnungsbestände an sich ändernde Nachfragestrukturen stellen eine zentrale Herausforderung für die Wohnungsmarktakeure dar. Dies gilt insbesondere in Folge des demografischen Wandels, der Zuwanderung, der veränderten Haushaltsstrukturen, der neue Wohnformen, der sich verändernden individuellen Kaufkraft und der wachsenden Unterbringungserfordernisse etwa durch steigende Flüchtlingszahlen. Im Hinblick auf Klimawandel und Energieeffizienz ergeben sich zusätzliche Anpassungserfordernisse im Gebäudebestand.
- (9) Es besteht ein Zielkonflikt zwischen einerseits preiswerten und anspruchsgerechten sowie andererseits energetischen Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen. Darüber hinaus besteht ein Zielkonflikt zwischen kurzfristigen und langfristigen Denkweisen im Rahmen wohnungswirtschaftlicher Kalkulationen.
- **Es besteht Handlungsbedarf aufgrund steigender Wohnkosten und Preise (v.a. Neu- und Wiedervermietungsrenten, Wohneigentum, Neben- und Betriebskosten, Modernisierungsumlage).**

(10) Die Bestandsmieten in Potsdam weisen in der Gesamtbetrachtung eine vergleichsweise moderate Entwicklung auf. Differenziert nach Betrachtungsebenen zeigen sich unterschiedliche Mietenentwicklungen. Vor allem bei Neubau (Miete / Eigentum) und Wiedervermietung, zum Teil auch nach Modernisierung, zeigen sich hohe und weiter steigende Preisniveaus.

(11) Neben der Miete sind auch die Betriebskosten sowie die Aufwendungen für Energie und Mobilität wichtiger Bestandteil der Wohnkosten. Zum Teil sind diese Kosten durch die Kommune beeinflussbar. Hinzu kommen spezifische Kosten, die sich aufgrund der Lebenslage an das Wohnen ergeben (z.B. generationengerechte Anforderungen an die Wohnung).

(12) Vor allem Haushalte, die umziehen müssen, sehen sich mit steigenden Nettokaltmieten konfrontiert. Versorgungsprobleme auf dem freien Wohnungsmarkt haben vor allem solche Haushalte, die sich einkommensseitig knapp oberhalb der Bemessungsgrenzen für Transferleistungen (v. a. Kosten der Unterkunft im Arbeitslosengeld II, Wohngeld) befinden.
 - **Die Wohnraumversorgung bestimmter Haushaltstypen wird zunehmend zur Herausforderung.**

(13) Aufgrund der angespannten Wohnungsmarktsituation stellt sich die ausreichende und angemessene Wohnraumversorgung einkommensschwächerer Haushalte mit und ohne Wohnberechtigungsschein schwierig dar. Es besteht ein Nachfrageüberhang in diesem Preissegment insbesondere bei kleineren Wohnungen.

(14) Die Landeshauptstadt Potsdam benötigt zur Bewältigung ihrer sozialen Aufgaben strategische Reserven und Potenziale für die Unterbringung von Personengruppen mit besonderen Zugangsschwierigkeiten am Wohnungsmarkt (z.B. Transferhaushalte, Obdachlose, Flüchtlinge, Menschen mit Beeinträchtigungen).

- (15) Potsdam ist ein (Aus-)Bildungsstandort. Ausreichende und angemessene Wohnangebote für Azubis und Studierende sind für die Entwicklung des Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorts von hoher Bedeutung.
- (16) Das baukulturelle Erbe der Stadt stellt einen hohen immateriellen und materiellen Wert dar und muss angemessen bei der Umsetzung von Lösungsansätzen berücksichtigt werden. Dies kann zu höheren Baukosten führen.
- (17) Im Rahmen einer behutsamen Ergänzung der baulichen Strukturen geht es daher um qualitative hochwertige Konzepte für Architektur und Städtebau.

▪ **Wohnungsversorgung als gemeinsame Aufgabe**

- (18) Die Situation am Wohnungsmarkt steht zunehmend im Fokus der kritischen Öffentlichkeit. Um so wichtiger ist ein konsistentes und lösungsorientiertes Handeln.
- (19) Die Bewältigung der aktuellen Wohnraumversorgungsprobleme stellt eine gemeinsame Aufgabe zwischen Bundespolitik, Landespolitik, Stadtverwaltung, Stadtpolitik, kommunaler, genossenschaftlicher und privater Wohnungswirtschaft sowie den Nutzenden dar.
- (20) Die Schaffung von angemessenem und günstigem Wohnraum obliegt sowohl der kommunalen Wohnungswirtschaft und den Genossenschaften als auch der privaten Wohnungswirtschaft und den privaten Bauherren.
- (21) Die Kompetenzen von Verwaltung, Politik und Wohnungsmarktakteuren sollten in einem kontinuierlichen Informationsaustausch und in der gemeinsamen und differenzierten Erarbeitung von Projekten gebündelt werden. Das setzt eine offene und vertrauensvolle Dialogkultur der Beteiligten voraus.



Ideensammlung im Rahmen der thematischen Werkstätten

3 Zielsystem, Handlungsfelder und Instrumente

3.1 Systematischer Aufbau des Zielsystems

Die Grundlage für die zukünftige Potsdamer Wohnungspolitik bildet ein **System** aus fünf **Zielbereichen**, denen jeweils besonders relevante **Handlungsfelder** wie auch ausgewählte und umsetzungsorientierte **Instrumente** und **Maßnahmen** (vgl. dazu ausführlich die Kap. 4 bis 8) zugeordnet sind.



Abb. 11: Aufbau des Zielsystems

Quelle: eigene Darstellung

Die hier vorgenommene Zuordnung von Handlungsfeldern wie auch von Instrumenten und Maßnahmen zu einzelnen Zielbereichen hat dabei vor allem orientierenden Charakter. Gleichwohl können die einzelnen Handlungsfelder ebenso wie auch die einzelnen Instrumente und Maßnahmen für mehrere – und teilweise sogar für alle – Zielbereiche von Bedeutung sein.⁶ Die vorgeschlagenen Instrumente und Maßnahmen sind vor allem (a) nach ihrer Relevanz und (b) nach ihrer Umsetzbarkeit unter den lokalen Bedingungen des Potsdamer Wohnungsmarkts ausgewählt.

⁶ Ein Beispiel für ein solches Querschnittsthema ist das Erfordernis der Klimaanpassung der Wohnungsbestände.

Die Formulierung eines solchen fokussierten Zielsystems dient dabei folgenden zwei zentralen Anliegen:

- Zum einen wird dadurch ermöglicht, „auf einen Blick“ zu verdeutlichen wie auch zu erfassen, auf welche zentrale Ziele die zukünftige Potsdamer Wohnungspolitik ausgerichtet werden soll (also **was** erreicht werden soll) und **wo** (also in welchen Handlungsfeldern) diese Ziele **wie** (also durch welche Instrumente, Maßnahmen und Projekte) konkret erreicht und umgesetzt werden sollen;
- Zum anderen bildet ein solches handlungsleitendes und umsetzungsorientiertes Zielsystem die zentrale Grundlage für eine begleitende **Evaluierung** des Umsetzungsprozesses, also die regelmäßige und systematische Reflexion aller beteiligten Akteure darüber, was grundsätzlich erreicht werden soll und was bisher erreicht wurde.

Die fünf zentralen Zielbereiche wie auch die 28 Handlungsfelder wurden aus 21 gemeinsamen Sichtweisen (vgl. Kap. 2.2) abgeleitet. Alle 21 Sichtweisen wurden mindestens einem Zielbereich wie auch mindestens einem Handlungsfeld zugeordnet. Umgekehrt wurden alle Zielbereiche wie auch alle Handlungsfelder aus mindestens einer der gemeinsamen Sichtweise abgeleitet (Abb. 11).

Zentraler methodischer Ansatz war, die gemeinsam mit dem Begleitkreis identifizierten 21 wohnungspolitischen Sichtweisen in Anlehnung an zentrale Leitbegriffe wie „Neubau“, „Bestand“, „Bezahlbarkeit“, „kommunaler Versorgungsauftrag“ und „kooperativer Prozess“ und unter Berücksichtigung bestehender Akteursstrukturen und Verantwortlichkeiten einer überschaubaren Anzahl von Zielbereichen zuzuordnen. Auf dieser Grundlage konnten relevante Handlungsfelder und umsetzungsorientierte Instrumente und Maßnahmen fokussiert in den Blick genommen werden. Es war also bewusst nicht Ansatz und Ziel bei der Erarbeitung des Zielsystems, alle denkbaren und grundsätzlich auch relevanten Zielbereiche und Handlungsfelder zu erfassen. Zwischen Projektteam und Auftraggeberin bestand Einvernehmen darüber, dass ein solcher umfassender Ansatz schnell zu einem Umfang und einer Komplexität im Zielsystems führt, welche die Fokussierung auf die Umsetzung von als besonders relevant erkannte Maßnahmen und Projekte erschweren und teilweise unmöglich machen würde.



Abb. 12: Gesamtes Zielsystem mit Handlungsfeldern, Instrumenten und Maßnahmen

Quelle: eigene Darstellung

3.2 Zielbereiche und ihre Handlungsfelder

Der erste Zielbereich nimmt dabei die grundsätzliche Bedeutung des **Neubaus von Wohnungen** – sowohl im Bereich des Mietwohnungsbaus wie auch im Bereich des selbstgenutzten Wohneigentums - für die Lösung der aktuellen wohnungspolitischen Herausforderungen in Potsdam in den Blick.

Der Potsdamer Wohnungsmarkt ist durch eine anhaltende Anspannung gekennzeichnet (vgl. Kap. 1), der nicht allein durch Maßnahmen im Bestand begegnet werden kann. Dabei werden für die Erreichung des Ziels als besonders relevante Handlungsfelder angesehen:

- der Wohnungs(neu)bau und die Baukosten,
- die Wohnraumförderung im Neubau,
- die Identifikation von neuen Nachfragestrukturen und Wohnformen,
- die Aspekte und Anforderungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung,
- die besonderen Wohnformen, insbesondere das sogenannte Junge Wohnen, das Studierendenwohnen, das Seniorenwohnen und das betreute Wohnen
- der Bereich des Baurechtes (Planung und Genehmigung; hier ist insbesondere auch die kosten- und damit mietkostensteigernde Wirkungen von Auflagen für den Neubau zu beachten),
- der Bereich der kommunalen Grundstücksvergabe und
- die Bau- und Planungskultur.

Leitbegriff des zweiten Zielbereichs ist der **Wohnungsbestand**. Die Bewältigung der zentralen wohnungspolitischen Herausforderungen wie z.B. die Sicherung der Wohnraumversorgung und die Bereitstellung nachfragegerechten Wohnraums, die Gewährleistung von Bezahlbarkeit sowie die strukturellen Anpassungserfordernisse im Kontext des demografischen Wandels, der Energiewende und des Klimawandels (Klimaschutz und Klimaanpassung / Resilienz) kann nur dann gelingen, wenn der aufgrund seines Umfangs (über 99 %) maßgebliche Bestand an Wohnungen systematisch in den Blick genommen wird. Dem unter aktuellen Rahmenbedingungen häufig bestehende Zielkonflikt zwischen einerseits preiswerten und anspruchsgerechten sowie andererseits energetischen Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen in diesem Bereich muss entgegengewirkt werden, indem (a) langfristige Kalkulationsansätze in der Wohnungswirtschaft mehr Gewicht gegenüber kurzfristigen Renditeinteressen erhalten, (b) die Betrachtungs- und Handlungsebene vom Einzelgebäude stärker zum Quartier hin orientiert und (c) der gesetzgeberische Rahmen verbessert wird (auch: Rolle von Fördermitteln). Mietwohnungen und selbstgenutztes Wohneigentum sind gleichermaßen zu berücksichtigen.

Dabei werden als besonders relevante Handlungsfelder angesehen:

- die Quartiers- und Nachbarschaftsebene,
- die Bewältigung der mit den Anpassungserfordernissen verbundenen Zielkonflikte (wie z.B. zwischen den beiden allgemeinen Zielen einer „energetischen Sanierung“ und einer „Gewährleistung von Bezahlbarkeit“: die mit der energetischen Sanierung verbundene Erhöhung der Nettokaltmiete wird in der Regel nicht durch Einsparungen aufgrund reduzierter Energieverbräuche kompensiert, so dass in der Regel energetische Sanierungen zu einem Anstieg der Wohnkosten führen),
- die Wohnraumförderung im Bestand sowie
- die grundsätzliche Frage der Baukosten (auch hier mit Blick auf kosten- und damit mietkostensteigernde Wirkungen von Auflagen der öffentlichen Hand).

Die **Gewährleistung von Bezahlbarkeit** stellt den dritten Zielbereich dar. Aufgrund der angespannten Wohnungsmarktlage in Potsdam spielt dieses Ziel zwar auch in den anderen vier Zielbereichen eine hervorgehobene Rolle und bildet damit ein klassisches Querschnittsziel; gleichzeitig soll mit diesem eigenständigen Zielbereich die herausgehobene Handlungsrelevanz verdeutlicht werden, da Querschnittsziele in der Regel der strukturellen Gefahr einer Marginalisierung ausgesetzt sind (sie also eher nur „mitbedacht“ und ihnen in der Regel keine eigenständigen Handlungsbereiche wie auch keine Instrumente direkt zugeordnet werden). Als besonders relevante Handlungsfelder im dritten Zielbereich werden angesehen:

- Bezahlbarkeit im Bestand und damit verbundene Zielkonflikte,
- Verständigung über Bezahlbarkeit,
- Mietspiegel,
- Erst- und Wiedervermietungen in unterschiedlichen Preissegmenten,
- sonstige Wohnkosten,
- Soziale Bodennutzung / Liegenschaftspolitik sowie
- Neue Modelle wie z.B. Wohnungstausch und Untermiete.

Der vierte Zielbereich umfasst den **kommunalen wohnungsbezogenen Versorgungsauftrag**. Potsdam muss als kreisfreie Stadt eine Vielzahl von wohnungsbezogenen Versorgungsaufgaben in kommunaler Pflicht erfüllen. Dieser Versorgungsauftrag nimmt dabei v.a. Haushalte mit Marktzugangsschwierigkeiten in den Blick. Als besonders relevante Handlungsfelder werden dabei angesehen:

- (bedarfsgerechte) Wohnungen mit geförderten und nicht-geförderten Bindungen (Mietpreisbindung sowie Belegungs- und Benennungsrechte),
- städtische Wohnungsnothilfe,
- Wohnraumversorgung für „bedürftige“ Personengruppen (z.B. Transferhaushalte, Obdachlose, Flüchtlinge, Asylantragsteller...),
- Aufgaben und Ziele für das kommunale Wohnungsunternehmen sowie
- Koordinierungsfunktion des Bereichs Wohnen.

Der fünfte Zielbereich der „Wohnungsversorgung als **gemeinsame Aufgabe**“ ist Ausdruck des Grundverständnisses wie auch Grundansatzes, dass das Erreichen wohnungspolitischer Zielstellungen nur als „Gemeinschaftswerk“ aller daran beteiligten Akteure und Betroffenen im Rahmen eines auf Kooperation und Kommunikation ausgerichteten Prozesses gelingen kann. Diesem Grundverständnis entsprechend werden als besonders relevante Handlungsfelder und gesehen:

- Bündnisarbeit im Sinne einer verbindlichen Vereinbarung „Wohnen in Potsdam“ (vgl. Maßnahme 5.E),
- Öffentlichkeitsarbeit,
- Einbeziehung aller wohnungspolitischen Akteure (Bund, Land, Kommune, kommunale Wohnungswirtschaft, Genossenschaften, private Wohnungswirtschaft, Bewohner etc.; wobei davon auszugehen ist, dass einzelne Akteure teilweise widerstreitende Ziele und Ansätze verfolgen) sowie
- Kommunikation und Kooperation / Dialog- und Beteiligungskultur.

3.3 Instrumente und Maßnahmen

Die den einzelnen Zielbereichen zugeordneten Instrumente und Maßnahmen werden im Folgenden in Form einzelner ausführlicher Instrumentensteckbriefe vertiefend in den Blick genommen. Sie sind dabei jeweils einem primären Zielbereich und dessen Handlungsfeldern zugeordnet. Gleichwohl gibt es vielfältige Bezüge zu anderen Zielbereichen und Handlungsfeldern. Diese Querbezüge werden in den folgenden Instrumentensteckbriefen (Kap. 4 bis 8) jeweils in den Kopfzeilen angegeben. Hier finden sich auch Angaben zu den jeweils Verantwortlichen und Beteiligten.

Um eine spätere Priorisierung zu erleichtern, findet sich für jeden Einzelvorschlag zum einen der Hinweis, ob ein Instrument neu oder bereits etabliert ist (und ob es ggf. ausgeweitet werden soll), zum anderen wird jeweils ein Hinweis hinsichtlich ihrer kurz-, mittel- oder langfristigen Umsetzbarkeit gegeben.

- *Kurzfristig* bedeutet in diesem Zusammenhang ein bis zwei Jahre. Hier ist das zentrale Abgrenzungskriterium, dass davon nicht der nächste Doppelhaushalt berührt wäre.
- *Mittelfristig* bezieht sich auf einen Zeitraum von 2017 bis 2020.
- Als *langfristig* werden Instrumente mit einer Perspektive nach 2020 eingestuft.

Die Steckbriefe sind so aufgebaut, dass zunächst immer eine kurze Beschreibung des Ausgangskontexts erfolgt. Die Kernaussagen zum jeweiligen Instrument sind fett hervorgehoben. Anschließend werden Funktion und Wirkungsweise sowie weitere Details, mögliche Varianten etc. ausgeführt.

Die einzelnen Maßnahmen beschreiben dabei auch die mögliche Umsetzung im Rahmen eines **künftigen Bündnisprozesses**, vor allem im Sinne einer verbindlichen Bündnisvereinbarung „Wohnen in Potsdam“ aller beteiligten Akteure. Ausgangspunkt dafür ist die fortgesetzte Arbeit des Begleitkreises und vor allem eine verbindliche Vereinbarung der beteiligten Akteure (vgl. 5.E: *Bündnisvereinbarung aller Akteure „Wohnen als gemeinsame Aufgabe“*).

4 Instrumente und Maßnahmen im Zielbereich 1: Neubau

„Ziel ist es, das Wohnungsangebot durch Neubau zu erhöhen!“

1. A Bauaufsichtliche Antragskonferenz ausbauen / Qualifizierung der Bauanträge

vorhandenes Instrument, das ausgebaut wird

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
1	1.6, 1.8	Landeshauptstadt Potsdam, Architektenkammer, Ingenieurkammer	weitere betroffene Behörden und Träger öffentlicher Belange, Bauherren, Haus und Grund, Berufsverbände

Aus der Bauwirtschaft wird oftmals die Kritik an der hohen Anzahl an Auflagen für die Erteilung von Baugenehmigungen geübt, die zudem das Bauen verteuern. Gleichzeitig wurde in Gesprächen mit Verantwortlichen aus der Stadtverwaltung mehrfach beschrieben, dass eingereichte Bauanträge oftmals nicht ohne weiteres bescheidfähig sind, z.B. aufgrund unvollständiger Unterlagen. Zeitintensive Einzelfallentscheidungen erhöhen die Planungsunsicherheit. Das führt insgesamt zu längerwierigen Baugenehmigungsverfahren und stellt ein Hemmnis für den dringend benötigten Wohnungsbau dar. Ein frühzeitiger Dialog mit den genehmigungsrelevanten Behörden kann den Prozess unterstützen und rechtzeitig Genehmigungsrisiken aufdecken – insbesondere dann, wenn der Dialog alle Beteiligten einbindet und verbindliche Aussagen der genehmigungsrelevanten Behörden und Ämter ermöglicht. Hier kommt der Bauaufsicht als koordinierende Stelle eine besondere Bedeutung zu, der neben der Verfahrenskoordination auch eine Prüfpflicht zukommt, inwieweit Auflagen von beteiligten Fachbehörden in die Baugenehmigung übernommen werden.

Für Vorhaben von besonderer wohnungspolitischer Relevanz ist das in der Bauaufsicht erprobte Instrument der Antragskonferenz weiterzuentwickeln.

Hier werden die beteiligten Ämter nach inhaltlicher Vorbereitung an einen Tisch gebracht, um absehbare Schwierigkeiten im weiteren Verfahren zu identifizieren und auf dieser Grundlage frühzeitig zu klären. Die Initiative für eine solche Genehmigungskonferenz kann auch von Investoren ausgehen. Ein solches Verfahren kann darüber hinaus Ansatzpunkt für eine breiter angelegte Qualifizierungsstrategie (vorzugsweise in Zusammenarbeit mit der Architektenkammer der Bauantragstellenden und Architekten) mit dem Ziel sein, dass die eingereichten Bauanträge hinsichtlich der Vollständigkeit, Qualität und Bescheidfähigkeit verbessert werden. Hintergrund ist hierbei die Überzeugung der Prozessbeteiligten, dass insbesondere neue, unerfahrene Bauherren von der Erfahrung bereits aktiver Bauherren profitieren könnten. In diesem Sinne sollten die Verbände diese Erfahrungen zusammenführen und auf dieser Grundlage bauwillige Investoren mit fehlender Erfahrung vor Ort gezielt an die ortsüblichen Prozesse und Verfahren heranführen. Dieses Modell sollte möglichst über die Interessenvertretungen (z.B. Architektenkammer, Ingenieurkammer, Berufsverbände) bei den Bauvorlageberechtigten bekannt gemacht werden. Die vorgeschaltete gemeinsame Erörterung sowie die längerfristig angelegte Qualifizierungsstrategie kann dazu beitragen, dass sich der Zeitraum von der Antragstellung bis zur Erteilung der Baugenehmigung verkürzt und damit das Wohnbauvorhaben schneller realisiert werden kann. Ergänzend sollten für alle eingereichten Anträge auf Wohnbaugenehmigung zumindest mittelfristig der aktuelle Bearbeitungsstand überprüfbar und ggf. mit Begründung des Verfahrensrückstands für die Antragstellenden nachvollziehbar gestaltet werden (z.B. im Rahmen der Bauakte Online). Dieses Vorgehen schafft für die Antragstellenden Transparenz und Planungssicherheit und kann gleichzeitig für das Thema Qualität von Bauanträgen sensibilisieren.

1.B Weiterentwicklung der Richtlinie zur Kostenbeteiligung bei der Baulandentwicklung

vorhandenes Instrument, das ausgebaut wird

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
1	1.2, 1.6	Landeshauptstadt Potsdam	Stadtverordnetenversammlung

Die Anzahl von öffentlich gebundenen Wohnungen mit Mietpreis- oder Belegungsbindungen für Haushalte, die sich aufgrund ihrer Einkommenssituation am Markt nicht ausreichend und angemessen mit Wohnraum versorgen können, reicht in Potsdam bei weitem nicht aus, um die bestehenden und zu erwartenden Bedarfe zu decken. Überdurchschnittlich hohe Versorgungsdefizite liegen insbesondere bei den Ein- und Zweipersonen-Haushalten vor – wie die jährliche Berichterstattung über die Situation der sozialen Wohnraumversorgung in Potsdam belegt. Neben rein quantitativen Versorgungsengpässen bestehen auch strukturelle Defizite. Oftmals stimmen die freiwerdenden öffentlich geförderten Wohnungen nicht mit den Wohnungsbedarfen überein bzw. es fehlen spezifische Sozialwohnungsangebote für bestimmte Zielgruppen.

Um die bedarfsgerechte Verfügbarkeit von Wohnungen für Haushalte mit geringem Einkommen zu erhöhen, werden Regelungen zur Schaffung mietpreis- und belegungsgebundener Wohnungen in die Richtlinie zur Kostenbeteiligung bei der Baulandentwicklung (SVV-Beschluss vom 30.01.2013) aufgenommen.

Die Richtlinie greift, wenn für die Genehmigungsfähigkeit eines Wohnbauvorhabens die Aufstellung oder Änderung eines Bebauungsplans erforderlich ist. Bisher regelt die Richtlinie die Beteiligung der Planungsbegünstigten an denjenigen Kosten, die Voraussetzung (wie z.B. Planungs- und Erschließungskosten) oder Folgen (wie z.B. Kosten der sozialen Infrastruktur) des Vorhabens sind. Die Richtlinie sollte künftig neben der Kostenbeteiligung für die technische und soziale Infrastruktur auch Regelungen zur Mietpreis- und Belegungsbindung enthalten. Das entspricht der Beschlussvorlage von 2013, wonach mit Einführung eines Wohnraumförderprogramms für den Neubau auf Landesebene entsprechende Regelungen entwickelt werden sollten. Bei der konkreten Umsetzung in städtebaulichen Verträgen ist die Angemessenheit der Verpflichtungen zu beachten, daher sind auch Verfügbarkeit und Konditionen der Landesförderung relevant. In die Prüfung sollten auch mittelbare Bindungen einbezogen werden, mit denen im Quartier des Neubauvorhabens bezahlbare Mieten erhalten werden können.

1.C Beratung von Baugemeinschaften ausbauen

vorhandenes Instrument, das ausgebaut wird

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
1	1.1, 1.5, 1.7	Landeshauptstadt Potsdam	Architekten, Bürger

Baugemeinschaften stellen eine Alternative zum Kauf eines Hauses oder zum Wohnen im Geschosswohnungsbau zur Miete dar. Als ein Zusammenschluss von Bauherren planen und bauen oder sanieren sie gemeinschaftlich Wohnraum. Durch die eigenen Mitgestaltungsmöglichkeiten in der Planungsphase ermöglichen Baugemeinschaften die Umsetzung individueller Bedürfnisse an den Wohnraum und des gemeinschaftlichen Wohnens. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass Baugemeinschaften oft neue Ideen bei der Umsetzung neuer Wohnformen entwickeln, wie z.B. gemeinschaftliches Wohnen von Jung und Alt mit gegenseitiger Hilfe, und sich im Quartier stark engagieren. Da solche Wohnformen die Wohnvielfalt in der Stadt stärken und einen Beitrag zur Entlastung des Wohnungsmarktes leisten können, sollte die Gründung von Baugemeinschaften in der Stadt noch stärker unterstützt werden. Typischerweise orientieren sich Baugemeinschaften auf integrierte innenstadtnahe Standorte, gerade häufig auch im Rahmen von Lückenschließungen. In diesem Zusammenhang ist zudem der Aspekt einer zumeist hochwertigen Architektur solcher Bauprojekte städtebaulich relevant.

Baugemeinschaften werden durch spezifische Beratungsangebote gezielter in den Blick genommen und aktiviert.

Hierzu gehört, den 2014 erstmalig von der Stadt durchgeführten Baugemeinschaftstag fortzuführen und auszubauen. Der Baugemeinschaftstag stellt ein geeignetes niedrigschwelliges Format eines Potsdamer Forums dar, bei dem sich Projekte, Ideen, Initiativen und Gruppen des gemeinschaftlichen Bauens, Sanierens und Umbauens vorstellen, finden und vernetzen können. Auf diese Weise lassen sich potenzielle Projekte frühzeitig identifizieren, unterstützen und ggf. auch auf städtebaulich relevante Potenzialflächen ausrichten. Die Stadtverwaltung sollte mit Beratungs- und Koordinierungsfunktion Erstberatungen zu Fragen rund um das Thema Baugemeinschaften anbieten, um Interessierte zu erfassen, zu vernetzen und an professionelle Dienstleister in der Stadt, die Baugemeinschaften bei der Planung und Durchführung fachlich begleiten können, weiterzuleiten. Das Beratungsangebot sollte durch eine informative Homepage zu Baugemeinschaften in Potsdam flankiert werden. Denkbar wäre hier die Darstellung aktueller Projekte (Konzeptvergaben) und Veranstaltungen. Das Pilotverfahren im Bornstedter Feld - Am Schragen, wonach Grundstücke zum Festpreis vergeben werden und das Konzept über den Zuschlag entscheidet, sollte ausgeweitet bzw. verstetigt werden.

Die Organisation dieser Beratungsleistung könnte in enger Abstimmung oder ggf. auch unter dem Dach der im Zielbereich 4 vorgeschlagenen Maßnahme 4.C („Beratungsangebote für besondere Wohnkonzepte und Wohnprojektinteressierte bündeln“) erfolgen.

(Enger Bezug zu den Maßnahmen 1.G: „Konzeptvergabe ausbauen“ und 4.C: „Beratungsangebote für besondere Wohnkonzepte und Wohnprojektinteressierte bündeln“)

1.D Fortführung und Weiterentwicklung des Investorengesprächs

vorhandenes Instrument, das ausgebaut wird

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
1	1.1, 1.3, 1.5	Landeshauptstadt Potsdam	Investoren, Bauherren, Bestandshalter, ILB, MIL, Interessenvertreter besonderer Wohnformen

Eine gestaltende kommunale Wohnungspolitik ist unter den Vorzeichen starken Wachstums nur möglich, wenn es gelingt, den Wohnungsneubau anzukurbeln und diesen bedarfsgerecht auszurichten. Dies setzt eine effektive Kommunikationsstruktur zwischen Verwaltung und den „Bauenden“ voraus, um Transparenz darüber zu schaffen, welche Vorstellungen und Planungen einerseits bei den Investoren und andererseits auf kommunaler Seite bestehen. Ansätze hierzu gibt es bereits seit 2014: Angeregt durch den Aufstellungsprozess des wohnungspolitischen Konzepts lud der Oberbürgermeister die wesentlichen Akteure des Neubaus in Potsdam zu einem gemeinsamen Expertengespräch ein. Im Fokus des Expertengesprächs standen insbesondere Fragen der Schaffung neuen Wohnraums im unteren und mittleren Preissegment zur Entlastung des angespannten Potsdamer Wohnungsmarktes.

Das eingeführte Investorengespräch mit dem Oberbürgermeister wird verstetigt und jährlich zu thematisch fokussierten Wohnungsmarktthemen fortgeführt.

Der Teilnehmerkreis wird um weitere Bestandseigentümer der Stadt erweitert, um die Potenziale des Austausches, der Vernetzung, der Kooperation und der gemeinsamen Identifikation von tragfähigen Lösungen für die Weiterentwicklung des Potsdamer Wohnungsmarktes nutzen zu können. Hier können Einzelaspekte kritisch und im geschützten Raum diskutiert werden, beispielsweise auch zu grundsätzlichen Fragen der aktuellen Stadtentwicklungspolitik. Vorstellbar ist auch, dass Vertreter spezifischer Nachfragegruppen (z.B. neue Wohn- und Pflegekonzepte wie Demenz-WGs, bedarfsgerechte Ausgestaltung von behindertengerechten Wohnangeboten, junges Wohnen etc.) ihre Bedarfe artikulieren und gemeinsam mit den Vertretern der Wohnungsangebotsseite über Umsetzungsmöglichkeiten diskutieren.

1.E Analyse der Baugenehmigungsüberhänge

neues Instrument, für das Voraussetzungen zur Umsetzung vorliegen

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
1	1.6	Landeshauptstadt Potsdam	Investoren, Bauherren

Im Grundsatz kann jede neue Wohnung einen Beitrag zur Entspannung des Wohnungsmarktes leisten. Die Anzahl der Baufertigstellungen von neuen Wohnungen weist in Potsdam im bundesweiten Vergleich ein sehr hohes Niveau auf. Die Anzahl der erteilten Baugenehmigungen liefert einen ersten Hinweis darauf, wie hoch das Potenzial an Wohnungen ist, das den Wohnungsmarkt künftig ergänzt. Allerdings wirken erteilte Baugenehmigungen erst mit Verzögerung auf den Wohnungsmarkt. Von der Antragstellung einer Baugenehmigung bis zur Fertigstellung vergehen durchschnittlich drei Jahre. Hinzu kommen Fälle, in denen Baugenehmigungen aus unterschiedlichen Gründen nicht oder nur deutlich zeitverzögert umgesetzt werden. Es ergibt sich ein rechnerischer Baugenehmigungsüberhang aus genehmigten, aber nicht fertiggestellten Neubauwohnungen, der in Potsdam aktuell mit deutlich mehr als 2.000 Wohnungen ein erhebliches Potenzial darstellt. In den meisten Fällen ist allerdings unklar, was konkret zu den Umsetzungsverzögerungen führt.

Die Baugenehmigungsüberhänge werden in regelmäßigen Abständen analysiert, um die unterschiedlichen Gründe für die Verzögerungen zu ermitteln und zu prüfen, ob und wie die Realisierung dieser Bauvorhaben unterstützt werden kann.

Hierbei sollten diejenigen genehmigten Vorhaben im Fokus stehen, bei denen seit mindestens drei Jahren eine Baugenehmigung vorliegt, ohne dass der Bau begonnen wurde. Zu klären ist, ob sich diese Bauvorhaben durch kommunale oder sonstige Maßnahmen befördern oder reaktivieren lassen. Maßgabe der Analyse sollte es sein, typische Hemmnisse für Realisierungsverzögerungen aufzudecken, um sukzessive einen Katalog an aktivierenden Maßnahmen entwickeln zu können. So könnte schon der amtliche Hinweis auf die Gefahr, dass die Baugenehmigung absehbar erlischt, einen wichtigen Impuls setzen. Es kann unter Umständen auch bedeuten, dass ein handlungsunfähiger Bauherr bei der Suche nach Kooperationspartnern unterstützt wird. Ziel dieses Maßnahmenpakets ist es, die Zahl der Baufertigstellungen effektiv zu erhöhen und ggf. das Erlöschen von Genehmigungen zu vermeiden.

1.F Potenzialflächen- und Baulückenerfassung

vorhandenes Instrument, das ausgebaut wird

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
1	1.1, 1.4, 1.6	Landeshauptstadt Potsdam	Grundstückseigentümer

Für die nächsten Jahre stehen rechnerisch ausreichend Potenzialflächen für den Wohnungsneubau in Potsdam zur Verfügung. Ein Großteil dieser Flächen befindet sich nicht in städtischer Hand und entzieht sich damit größtenteils der kommunalen Steuerungsmöglichkeit. Hier bestehen zum Teil kaum kommunale Einflussmöglichkeiten auf die tatsächliche Realisierung und auf Umfang und Art des Neubaus.

Die im STEK Wohnen 2009 identifizierten und 2013 fortgeschriebenen Potenzialflächen für den Wohnungsbau werden weiterhin regelmäßig aktualisiert.

Diese Daten sind eine wichtige Grundlage für die Prioritätensetzung in der Bauleitplanung zur Vorbereitung ausreichender Neubaufächen unterschiedlichen Charakters sowie eine Grundlage für die Bevölkerungsprognose auf der Ebene der Planungsräume. Dabei wird auch die mögliche Baustruktur (Eignung für Geschosswohnungsbau / Einfamilienhäuser / Sonderwohnformen wie z.B. Studentenwohnen) und die Lage inner- oder außerhalb der Förderkulissen der Wohnraumförderung des Landes Brandenburg dargestellt. Nur so können die Ergebnisse auch als Argumentationsgrundlage für Verwaltung und Politik gegenüber dem Land Brandenburg fungieren, wenn es um eine kritische Bewertung der derzeitigen Wohnraumförderkulissen in Potsdam geht. Eine Ausweitung der Wohnraumförderkulissen des Landes wird bereits im STEK Wohnen 2009 empfohlen und ist auch insbesondere im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Richtlinie zur Kostenbeteiligung bei der Baulandentwicklung von Bedeutung. (s. hierzu auch Ausführungen zum Maßnahmenbereich 5.D „Wohnraumförderung des Landes Brandenburg“ im Zielbereich 5).

Die in der bisherigen Analyse enthaltenen Flächen sind größere Flächen ab einer geschätzten Wohnungszahl von 20 Einheiten. Die Erfassung wird um kleinere Baulücken im Sinne eines Baulückenkatasters ergänzt und geeignet kommuniziert. Damit wird einerseits eine belastbare Einschätzung der bestehenden Innenverdichtungspotenziale möglich, mit allen damit verbundenen Vorteilen solcher Standorte (gute Integration in die bestehenden Infrastrukturen, Reduzierung von zusätzlichem Verkehrsaufkommen). Andererseits können Bauinteressierte gezielt auf integrierte Standorte aufmerksam gemacht und damit ein Beitrag geleistet werden, bisher brachliegende Potenziale der Innenentwicklung stärker zu aktivieren.

1.G Konzeptvergabe ausbauen

vorhandenes Instrument, das ausgebaut wird

kurz- bis mittelfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
1	1.7	Landeshauptstadt Potsdam, Treuhänder	Investoren, Bauherren

Kommunale Baugrundstücke und solche, die sich im Treuhandvermögen der Landeshauptstadt Potsdam befinden, wurden aufgrund der angespannten Haushaltssituation bislang überwiegend im Höchstgebotsverfahren vergeben. Bei diesem Vergabeverfahren können nur Entwicklungsgesellschaften und Bauherren mithalten, die in der Verwertung primär profitorientiert denken und handeln – mit den entsprechenden Implikationen für die Mieten und damit die Wohnkosten. Gemeinwohlorientierte Wohnungsunternehmen, die den Anspruch vertreten, breite Bevölkerungsschichten mit preiswertem Wohnraum zu versorgen, Genossenschaften oder Baugemeinschaften können hier gegenüber rein renditeorientierten Unternehmen nicht bestehen. Für diese wichtigen Wohnungsmarktakeure, die für die Schaffung preiswerten Wohnungsbaus für die unteren und mittleren Einkommensgruppen stehen, wird im Wege der Vergabe zum Höchstpreis der Zugang zu Wohnbauland erschwert. Wenn es im Rahmen der kommunalpolitischen Willensbildung gelingt, in dieser Frage vom Höchstpreisgebot abzurücken, kann die Vergabe solcher Grundstücke auch nach der Qualität des Bebauungs- und Nutzungskonzepts erfolgen. Bei solchen Konzeptvergaben entscheidet dann nicht ausschließlich der Preis, sondern es können z.B. auch Maßgaben zu den Themen preiswerter Wohnungsbau, vorgegebene Anteile geförderten Wohnungsbaus oder Mischkonzepte, bei denen auch fakultative Pflege- und Servicedienstleistungen aktiv eingeplant werden, mit berücksichtigt werden. Konzeptvergaben wurden in Potsdam bereits in den Sanierungsgebieten Babelsberg und Potsdamer Mitte sowie im Entwicklungsgebiet Bornstedter Feld angewendet. Mittels Konzeptvergaben erhält die Kommune Mitgestaltungsmöglichkeiten darüber, welche Form und Qualität von Wohnungsbau auf den Flächen realisiert wird. Damit kann sie die Umsetzung wohnungspolitischer Ziele stärker unterstützen und dabei gleichzeitig mit entsprechenden Vorgaben architektonische und energetische Aspekte und Initiativen und Maßnahmen zur Klimaanpassung steuern.

Die Vergabe von Grundstücken in städtischer Hand und im Treuhandvermögen wird künftig noch stärker auf Basis von Konzeptvergaben erfolgen.

Die Vergabe städtischer Grundstücke kann dabei in Form eines Ausschreibungsverfahrens zum Festpreis erfolgen. Hier erhalten Bauherren mit dem überzeugendsten Nutzungskonzept den Zuschlag. Denkbar ist aber auch in Abhängigkeit von der Lage und Eignung des Grundstücks die Vergabe nach zuvor definierten Kriterien, die sich z.B. an wohnungspolitischen (Mietpreis- und Belegungsbindungen) oder architektonischen Belangen orientieren können.

(Enger Bezug zur Maßnahme 1.C: „Beratung von Baugemeinschaften ausbauen“)

1.H Selbstbestimmtes Wohnen im Quartier

vorhandenes Instrument, das ausgebaut wird

mittelfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
1	1.5	Wohnungswirtschaft, Pflegedienstleister	Landeshauptstadt Potsdam

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels gewinnt das Thema Wohnen im Alter zunehmend an Bedeutung. Oftmals besteht der Wunsch, im Alter auch bei steigendem Unterstützungsbedarf und bei zunehmender Pflegebedürftigkeit möglichst lange selbstbestimmt in der eigenen Wohnung verbleiben zu können. Fehlen wohnortnah die sozialen Netzwerke oder Hilfs- und Pflegeangebote, ist ein Umzug aus der Wohnung und dem vertrauten Wohnumfeld in ein betreutes Wohnprojekt oder eine Pflegeeinrichtung oft nicht vermeidbar. In Potsdam gibt es bereits vereinzelt Projekte für betreutes Wohnen mit integrierter Servicepauschale (z.B. im Französischen Quartier, City-Quartier am Bahnhof). Je nach Ausgestaltung, können derartige betreute Wohnprojekte sehr preisintensiv für die Bewohnerschaft sein. Diese Angebote können sich jedoch nicht alle Haushalte leisten.

Im Sinne des Grundsatzes „ambulant vor stationär“ wird der Ansatz des selbstbestimmten Wohnens auf Quartiersebene stärker verfolgt, auch im Hinblick auf bezahlbare Lösungen. Modellhaft wird im Neubau und bei der Modernisierung und Weiterentwicklung in ausgewählten Quartieren erprobt, wie das selbstbestimmte Wohnen unterstützt werden kann.

Hierbei kann auf die umfangreichen Erfahrungen aus anderen Städten zurückgegriffen werden, die seit vielen Jahren z.B. das sogenannte Bielefelder Modell für bundesweite Aufmerksamkeit sorgt. Dabei wird ein integrativer Versorgungsansatz von Wohnen und Pflege auf Quartiersebene umgesetzt. Voraussetzung dafür ist, dass ein tragfähiges Kooperationsmodell zwischen der kommunalen und privaten Wohnungswirtschaft in Kooperation mit ambulanten Pflegedienstleistern entwickelt wird. Das Angebot des Pflegedienstleisters sollte dabei nicht nur klassische Pflegedienstleistungen beinhalten, sondern auch hauswirtschaftsnahe niedrighschwellige Angebote, die den Alltag unterschiedlicher Menschen von Jung bis Alt mit Unterstützungsbedarf sichern. Anders als in bereits etablierten betreuten Wohnprojekten wird diese Leistung nur im Bedarfsfall abgerufen und auch abgerechnet. Eine Quersubventionierung über die Miete erfolgt hingegen nicht.

(Enger Bezug zu den Maßnahmen 2.B: „Modernisierung und Umbau im Bestand“ und 2.F: „Demografiestrategie auf Quartiersebene“).

5 Instrumente und Maßnahmen im Zielbereich 2: Bestandsentwicklung

„Ziel ist es, den Bestand qualitativ weiterzuentwickeln“

2.A Energetische Quartierskonzepte

vorhandenes Instrument, das ausgebaut wird

mittelfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
2	v.a. 1.4, 2.1, 2 5.3	Landeshauptstadt Potsdam	Arbeitskreis StadtSpuren, weitere Wohnungsanbieter, EWP etc.

Energetische Quartierskonzepte leisten einen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung, indem sie dem Klimaschutz und der Klimaanpassung im Kontext einer integrierten Quartiersentwicklung Rechnung tragen. Hierbei werden Maßnahmen in einer ganzheitlichen Betrachtungsweise in Bezug auf soziale, wirtschaftliche und ökologische Aspekte auf Quartiersebene in den Blick genommen. Statt beispielsweise alle Wohnobjekte einzeln energetisch zu optimieren, ermöglicht ein quartiersbezogener Ansatz der Energieversorgung die Schaffung bzw. den Erhalt gemischter Mietpreise und Wohnangebote in den unterschiedlichen Gebäuden. Dadurch können die maximal effektiven energetischen Anpassungen auf bestimmte (und dafür besonders geeignete) Objekte konzentriert und optimiert werden. Dieses integrierte Vorgehen kann einen wirksamen Beitrag zu gemischten und damit in Summe bezahlbareren Wohnungen leisten – bei einem Mitteleinsatz, der gleich oder aufgrund von Mengenvorteilen sogar niedriger ausfällt als die Summe vieler objektbezogener Einzelmaßnahmen. Aber auch effizientere und integrierte Mobilitätskonzepte, die auch einen Beitrag zur Verkehrsentlastung leisten können, und Maßnahmen im Freiraum befördern den Grundgedanken einer nachhaltigen Quartiersentwicklung. Schon das Potsdamer Klimaschutzkonzept 2010 wie auch das Potsdamer Klimaanpassungskonzept 2015 verweisen auf entsprechende Handlungsmöglichkeiten auf Quartiersebene. Mit dem Modellprojekt Gartenstadt Drewitz liegen bereits erste wertvolle Erfahrungen mit dem Instrument vor. Erste Maßnahmen wurden bereits erfolgreich umgesetzt.

Die Erfahrungen aus dem energetischen Quartierskonzept Drewitz werden auf weitere Quartierstypen übertragen.

Zum Vorgehen bietet der Brandenburger Leitfaden „Energetischer Umbau im Quartier“ sehr gute Hinweise. Darüber hinaus liegen inzwischen auch bundesweit eine Vielzahl von Handlungsempfehlungen und Erfahrungen beim Bundesumweltministerium vor. Über das KfW Programm „Energetische Stadtsanierung“ besteht die Möglichkeit, Zuschüsse für die Aufstellung energetischer Quartierskonzepte und für die umsetzungsorientierte Prozessbegleitung zu beantragen.

2.B Modernisierung und Umbau im Bestand – maßvoll, bezahlbar und bedarfsgerecht

Maßnahme der Wohnungswirtschaft (kein spezifischer Ressourcenbedarf bei der LHP)

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
2	2.2	Wohnungswirtschaft, Wohnungseigentümer, sonstige Vermieter	Landeshauptstadt Potsdam, Begleitkreis, Sozialverbände, ILB, Krankenkasse, Mieter/ Mieterbund, Betroffene und deren Zusammenschlüsse

Im Zuge gesellschaftlicher Entwicklungen wie des demografischen Wandels und der zunehmenden Individualisierung stoßen verstärkt sich ändernde Wohnbedürfnisse auf anpassungsbedürftige Wohnungsangebote im Bestand. Aufgrund dieser sich ändernden Nachfragestrukturen, einer weiterhin angespannten Marktsituation (Stichwort „Vermietermarkt“) wie auch der Umlage- und Mieterhöhungsmöglichkeiten bei energetischen Sanierungen wird es weiterhin zu Modernisierungen und Umbauten im Bestand kommen, bei denen die damit verbundenen Mieterhöhungen von einem relevanten Anteil der Bevölkerung nicht mitgetragen werden kann.

Es wird erprobt, inwieweit unter den spezifischen Potsdamer Bedingungen durch ein konzertiertes Vorgehen der Betroffenen auf Angebots- und Nachfrageseite durch Modernisierung oder Umbau von Bestandswohnungen ein für beide Seiten bezahlbarer Ausgleich zwischen Angebots- und Nachfrageseite erreicht werden kann.

Der Begleitkreis wird sich – analog zur Thematik „Bezahlbarkeit“ – mit einer Verständigung über den Begriff „bedarfsgerecht“ unter den spezifischen Potsdamer Rahmenbedingungen befassen. Generell sollten bei jeder Art von Maßnahme (Sanierung, Modernisierung und Umbau) die Bedürfnisse der Bestandsmieter mit berücksichtigt werden (nach spezifischem Bedarf und Einkommensverhältnissen). Besonderes Augenmerk gilt hierbei den Erfordernissen älterer oder behinderter Personen, um einerseits auch kommenden Bedarfen etwa im Hinblick auf Ausstattungsmerkmale berücksichtigen zu können, andererseits aber den Verbleib in der angestammten Wohnung (oder dem angestammten Quartier) zu bezahlbaren Konditionen zu ermöglichen.

Es soll untersucht und erprobt werden, inwieweit durch eine frühzeitige wie auch aktivierende Einbindung betroffener Mieter Win-Win-Situationen für beide Seiten – der Vermieter- wie auch der Mieterseite – identifiziert und genutzt werden können. Herauszuarbeiten ist auch, welche Anreize für die Vermieterseite aus einer bedarfsgerechten Sanierung entstehen können. Auch ist das wachsende Erfordernis der Klimaanpassung (Resilienz) zu berücksichtigen. Der laufende Prozess zur Sanierung der Restitutionssiedlungen stellt hier einen potenziellen Untersuchungsrahmen dar. Eine entsprechende Begleitung und Auswertung des Projekts ist daher sehr wünschenswert.

Vielfältige Anregungen erbrachte auch der Prozess zum wohnungspolitischen Konzept in Hinblick auf neue Finanzierungsmodelle. Ein Ansatz sind vom Mieter angestoßene Investitionen in die Wohnung, etwa bei der altersgerechten Anpassung. Hierzu lassen sich auch Mittel der Pflegekassen zur Qualifizierung der eigenen Wohnung aktivieren. Vorstellbar wäre hierzu beispielsweise eine gemeinsame Informationsbroschüre des Arbeitskreises StadtSpuren und von Haus und Grund.

(Enger Bezug zur Maßnahme 1.H: „Selbstbestimmtes Wohnen im Quartier“)

2.C Wohnungsmarktmonitoring fokussiert weiterentwickeln

vorhandenes Instrument, das ausgebaut wird

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
1 bis 5	diverse	Landeshauptstadt Potsdam	u.a. Arbeitskreis StadtSpuren, Haus und Grund, BBU, BFW, Mieterbund, Wertermittler

Die durch die Stadtverwaltung bisher vorgelegten Wohnungsmarktberichte legen den Schwerpunkt auf den durch die Stadt zu verantwortenden wohnungsbezogenen Versorgungsauftrag. Dabei werden auf der Grundlage der städtischen Wohnraumstatistik insbesondere die aktuelle Nachfrage nach „sozialem Wohnraum“ (WBS-Antragsteller und deren konkrete Wohnbedarfe) und vorhandene Daten zur Wohnungslosigkeit den vorliegenden Daten zum Wohnungsangebot (z.B. Zahl der gebundenen Wohnungen, Ergebnisse der Prüfung der angemessenen Kosten der Unterkunft, Leerstandsanalyse, Mietentwicklung) gegenübergestellt.

Durch eine Weiterentwicklung der Wohnungsmarktbeobachtung und -berichterstattung mittels Etablierung eines indikatorengestützten Wohnungsmarktmonitorings wird die Wissensbasis für eine kommunale Wohnungspolitik verbessert. Die im Begleitkreis und an einer künftigen Bündnisvereinbarung „Wohnen in Potsdam“ beteiligten Wohnungsanbieter erklären sich zur Lieferung geeigneter wohnungswirtschaftlicher Daten bereit, um die Wohnungsmarktbeobachtung auf eine umfassende Datengrundlage zu stellen.

Die Wohnungsmarktbeobachtung dient neben der besseren Markttransparenz dem Identifizieren von aktuellen wohnungspolitischen Handlungsbedarfen. Aus den Daten der Wohnungsmarktbeobachtung werden auch Messgrößen gebildet, die, wo möglich, für die Zielerreichung des wohnungspolitischen Konzepts bzw. die Wirksamkeit der im Konzept aufgeführten Maßnahmen und Instrumente herangezogen werden können. Erste „Ergänzungsbausteine“ eines solchen Wohnungsmarktmonitorings sind z.B.:

- die Identifizierung, Typisierung und Beobachtung von Haushalten und Personengruppen mit einer überdurchschnittlich hohen Wohnkostenbelastungsquote bzw. gefährdeter Bezahlbarkeit (vgl. Kap. 2.1); die Datengrundlage dafür könnte die etablierte jährliche Bürgerumfrage bilden;
- die Quantifizierung und Prognose der zu erwartenden Entwicklung der haushaltstypenabhängigen Nachfrage nach Wohnungstypen im Vergleich zum Wohnungsbestand;
- die Ausweitung der Wohnungsmarktbeobachtung auf weitere Marktsegmente und Teilmärkte wie z.B. Wohnungsbaugrundstücke, das selbstgenutzte Wohneigentum, alternative Wohnformen und kleinräumliche Quartiersanalysen und -beobachtungen;
- die indikatorenbasierte Beobachtung der Umsetzung des wohnungspolitischen Konzeptes (z.B. Monitoring von Antragstellungen auf Baugenehmigungen, realisierten Neubaumaßnahmen und Baugenehmigungsüberhängen);
- die Identifizierung aktueller wohnungspolitischer Handlungsbedarfe.

(Enger Bezug zur Maßnahme 3.H: „Betriebskostenmonitoring ausbauen“)

2.D Best-Practice-Bericht „sozialverträgliche energetische Modernisierung“

neues Instrument, für welches Mittel für eine externe Beauftragung bereitgestellt werden müssen

mittelfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
2	v.a. 2.2, 3.1	Landeshauptstadt Potsdam	u.a. Arbeitskreis StadtSpuren, weitere Wohnungsanbieter, EWP

Unter den Bedingungen der durch das Land Brandenburg angekündigten Mietpreisbremse wird das Thema der energetischen Sanierung von hoher Relevanz sein, da diese von den gesetzlichen Beschränkungen ausgenommen ist. Gleichzeitig ist die energetische Modernisierung angesichts des Klimaschutz-Erfordernisses und perspektivisch steigender Energiepreise als grundsätzliches Aufgabenfeld für die Wohnungsanbieter unvermeidlich. Nicht jeder Aspekt energetischer Modernisierung ist jedoch für die Bewohnerschaft gleich wirksam. Jenseits des Einflusses individueller Präferenzen und Verhaltensweisen, denen in diesem Zusammenhang ebenfalls große Aufmerksamkeit gelten sollte, sind bestimmte Maßnahmen unter dem Aspekt der möglichen Einspareffekte besonders wirksam, andere hingegen weniger. Mithin sind unterschiedliche Maßnahmen auch unterschiedlich sozialverträglich.

Eine Anregung des Berichts „Potsdam22“ für einen Best-Practice-Bericht über sozialverträgliche energetische Modernisierungen wird aufgegriffen, um unter den spezifischen Potsdamer Bedingungen exemplarisch Lösungsmodelle aufzuzeigen, die jenseits der umlagefähigen Kosten von Baumaßnahmen vor allem auch auf eine Erhöhung der Energieeffizienz setzen.

Hierbei sollten die Erfahrungen zu sozialverträglichen Sanierungen aus der Gartenstadt Drewitz einfließen. Insbesondere der Frage der Energieversorgung und damit dem Primärenergiefaktor gilt dabei besondere Aufmerksamkeit. Ziel sind Empfehlungen, die als „Potsdamer Vorschläge für gute energetische Modernisierung“ an die Wohnungswirtschaft, aber auch von der Landeshauptstadt Potsdam und an das Land im Hinblick auf die Ausrichtung von Förderinstrumenten zu richten sind – auch im Hinblick auf mehr Anreize für klimaanpassende Maßnahmen (Resilienz).

(Enger Bezug zu den Maßnahmen 2.A: „energetische Quartierskonzepte“ und 2.B: „Modernisierung und Umbau im Bestand“)

2.E Kooperation im Quartier

Maßnahme von Haus und Grund, kein spezifischer Ressourcenbedarf bei der Landeshauptstadt Potsdam *mittelfristig*

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
2	2.1	Haus und Grund	u.a. Landeshauptstadt Potsdam, BBU, Wohnungswirtschaft

Wohnen ist in der Regel durch einen ausgeprägten Quartiersbezug gekennzeichnet. Die Wohnqualität hängt nicht allein von der konkreten Wohnung und dem jeweiligen Wohngebäude, sondern in einem sehr hohen Maße auch von der unmittelbaren Nachbarschaft ab. Dabei ist nicht allein die „soziale Nachbarschaft“ von Menschen, die z.B. im Quartier wohnen, arbeiten und einkaufen, sondern auch die städtebauliche Qualität der gebauten Umwelt gemeint – also z.B. das Angebot an Einkaufsmöglichkeiten und Infrastruktureinrichtungen, die Qualität des öffentlichen Raumes einschließlich der Grünflächen, die verkehrliche Anbindung und der Gebäudezustand. Gleichzeitig hängt die Qualität dieser Nachbarschaft – der „sozialen“ wie auch der „gebauten“ – von einer Vielzahl sehr unterschiedlicher Akteure (z.B. den verschiedenen Immobilieneigentümern, die in der Regel aber allein ihre eigene Immobilie im Blick haben) ab, die zwar alle einen „faktischen“ Quartiersbezug aufweisen, diesen aber nicht in jedem Fall auch „mit Leben füllen“.

Vor diesem Hintergrund wurde im Auftrag des Bundesbauministeriums und in Zusammenarbeit mit Haus und Grund Deutschland über mehrere Jahre modellhaft untersucht, inwieweit durch Kooperationen verschiedener Quartiersakteure die Quartiersentwicklung gemeinsam in den Blick genommen werden kann. Auch auf der Ebene der Bundesländer gibt es inzwischen eine Vielzahl an Erfahrungen der quartiersbezogenen Kooperationen der örtlichen Wohnungseigentümer.

Vor dem Hintergrund bundesweit gesammelter Erfahrungen wird in Potsdam erprobt, wie durch Kooperation mit Wohnungseigentümern im Quartier gemeinsam Maßnahmen der Quartiersentwicklung umgesetzt werden können.

Ziel ist es, die Eigentümer zu aktivieren, um ihre Perspektive auf das ganze Quartier und die damit verbundenen Herausforderungen (Demografie, Nahverkehr, öffentlicher Raum, Sicherheit etc.) auszuweiten. Dazu sollte z.B. aufbauend auf den Erfahrungen und Empfehlungen im Rahmen des Bundesforschungsprojektes „Kooperation im Quartier“:

- eine verbindliche Kooperation von Haus und Grund einerseits sowie der Landeshauptstadt Potsdam andererseits in der Wohnungsmarkt- und Quartiersentwicklung (mit Kooperationsvereinbarung) auf Augenhöhe angestrebt werden,
- Aktivitäten in der Quartiersentwicklung durch Haus und Grund im Rahmen dieser Kooperation übernommen werden,
- eine Aktivierung und Beratung von privaten Immobilieneigentümern erfolgen,
- Investitionen in Einzelimmobilien angestoßen werden,
- ein Engagement und Aktivitäten über die Einzelimmobilie hinaus (also mit Quartiersbezug, z.B. Gründung eines Quartiervereines, Herausgabe einer Quartierszeitung, Organisation eines Quartierfestes) angestrebt werden sowie
- Investitionen und Aktivitäten seitens der Landeshauptstadt Potsdam zur Steigerung der Quartiersattraktivität (z.B. im öffentlichen Raum)

erfolgen.

(Enger Bezug zu den Maßnahmen 2.F: „Demografiestrategie auf Quartiersebene“ und 3.C: „Vermittlung von Mietshäusern an sozial verantwortliche Eigentümer“)

2.F Demografiestrategie auf Quartiersebene

neues Instrument, für welches Mittel für eine externe Beauftragung bereitgestellt werden müssen

mittelfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
2	2.1, 2.2	Landeshauptstadt Potsdam	Arbeitskreis StadtSpuren, weitere Wohnungsanbieter, EWP

„Mit der erfreulich steigenden Lebenserwartung wächst auch die Zahl älterer und hilfsbedürftiger Menschen, während das informelle Helfer-Potential - wie pflegende Verwandte, Freunde, Nachbarn oder Freiwillige - stagniert. Wie können unter diesen Vorzeichen ein selbstbestimmtes Leben im vertrauten Umfeld und die Teilhabe am Gemeinwesen für alle Älteren ermöglicht werden?“⁷ Diese generelle – und schwerpunktmäßig auf die demografischen Herausforderungen abstellende - Feststellung trifft auch für Potsdam zu. So verweist schon der „Lokale Teilhabeplan der Landeshauptstadt Potsdam“ darauf, dass „Wohnen ... nicht nur durch die Wohnung definiert [wird], sondern auch durch das selbstbestimmte Leben in ihr. Strukturen, die Eigenständigkeit verhindern, können die Lebensqualität in der Wohnung, im Haus und in der Nachbarschaft erheblich einschränken“⁸. Hieran wird die hohe Bedeutung des Quartiers für Wohn- und Lebensqualität deutlich. Auch im zurzeit in Aufstellung befindlichen Seniorenplan wird mit dem dritten Richtungsziel „In Potsdam wird das Wohnumfeld generationenfreundlich und barrierearm gestaltet“ die Quartiersebene mit in den Blick genommen.

Bezogen auf unterschiedliche Quartierstypen und für entsprechende konkrete Beispielquartiere werden quartiersbezogene Anpassungsstrategien an den demografischen Wandel erarbeitet und schrittweise umgesetzt.

Darin sind insbesondere auch die spezifischen Bedarfe der ansässigen Bewohnerschaft zu berücksichtigen. Dies setzt nicht zuletzt eine aktive, generationenübergreifende Einbindung der Bürgerschaft voraus, unter Wahrung und Aktivierung bereits bestehender Netzwerke. Wichtig hierbei ist auch, dass es nicht bei der reinen Konzepterstellung bleibt, sondern modell- und beispielhaft die Umsetzung einzelner Elemente erfolgt. Dadurch wird die Praxisorientierung solcher Anpassungsstrategien belegt und eine Integration der Akteure auch in der Umsetzungsphase sichergestellt.

(Enger Bezug zu den Maßnahmen 1.H: „Selbstbestimmtes Wohnen im Quartier“ und 2.E: „Kooperation im Quartier“)

⁷ Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. sowie Wüstenrot Haus und Städtebau GmbH: „Gemeinsam für ein altersgerechtes Quartier - Handlungsanregungen für die Zusammenarbeit zwischen Akteuren zur tragfähigen altersgerechten Quartiersentwicklung“, September 2014, S. 4.

⁸ Landeshauptstadt Potsdam (Hrsg.): „TEILHABE FÜR ALLE ! - Lokaler Teilhabeplan der Landeshauptstadt Potsdam 2012“, Potsdam Dezember 2012, S. 29.

6 Instrumente und Maßnahmen im Zielbereich 3: Bezahlbarkeit des Wohnens

„Ziel ist es, ein bezahlbares Wohnen in Potsdam zu gewährleisten“

3.A Balanced-Scorecard-Verfahren für Stadtwerke Potsdam (SWP) / Energie und Wasser Potsdam (EWP)

neues Instrument (kein spezifischer Ressourcenbedarf bei der Landeshauptstadt Potsdam)

mittelfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
3	v.a. 3.1, 3.5	Landeshauptstadt Potsdam	u.a. SWP, EWP, Mitgesellschafter e.dis AG

Zu den Wohnkosten gehören auch die kalten und warmen Betriebskosten. Bereits die Expertengruppe „Potsdam22“ hat in ihrem Bericht auf die Relevanz dieses Themas hingewiesen, verbunden mit dem Verweis auf die städtische Beteiligung (65 %) an dem Energieversorger Energie und Wasser Potsdam (EWP). Trotz dieses gewissen Einflusses können die Lieferpreise für Strom, Gas und Fernwärme jedoch nicht ohne weiteres dem bestehenden Preiswettbewerb entzogen werden. Ein Ansatz, um unterschiedliche und zum Teil auch widersprüchliche Zielbestimmungen in einer unternehmerischen Gesamtstrategie umzusetzen, ist das sogenannte Balanced-Scorecard-Verfahren (BSC). Durch eine entsprechende Regelstruktur und regelmäßige Zielbestimmungen wird der Weg hin zu einer ausgewogenen Strategie bezogen auf den Unternehmenszweck bestimmt.

In Anlehnung an die Regelung bei der ProPotsdam werden die Anforderungen, Zielkonflikte und wirtschaftlichen Potenziale auch der Stadtwerke und der EWP, insbesondere für die wohnkostenrelevanten Handlungsfelder wie Fernwärme oder Wasser, in einem Balanced-Scorecard-Verfahren geregelt.

Die Stadt als Mehrheitsgesellschafterin wird darauf hinwirken, dass gemeinsam mit dem Mitgesellschafter ein entsprechender Zielkatalog definiert und in ein strategisches Gesamtsystem eingebracht wird – ggf. auch unter Verknüpfung mit dem Betriebskosten-Benchmarking des Arbeitskreises StadtSpuren.

Konkret sind in einem ersten Schritt die Potenziale für ein solches Modell mit dem Minderheitsgesellschafter aktiv zu thematisieren.

3.B Bezahlbarkeit durch Wohnungstausch sichern

neues Instrument (kein Ressourcenbedarf bei der LHP)

kurz- bis mittelfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
3	v.a. 3.7	Landeshauptstadt Potsdam	Arbeitskreis StadtSpuren, Haus und Grund, Mietervereine

Bei Änderung von Lebensumständen ergibt sich für Haushalte der Bedarf oder die Notwendigkeit, die Größe und Ausstattung der Wohnung an die neue Situation anzupassen. Zu dieser Änderung der Lebensumstände zählen etwa Familienerweiterungen, -verkleinerungen oder geänderte Bedürfnisse aufgrund des Alters, der Gesundheit oder des Einkommens. Angesichts steigender Neuvertragsmieten werden Umzüge allerdings oftmals aufgeschoben. Im Ergebnis wohnen Mieter länger in – gemessen an ihrem eigentlichen Bedarf – zu großen oder zu kleinen Wohnungen oder anderweitig suboptimalen Wohnsituationen. Beim sogenannten Remanenzeffekt bleiben gerade ältere Bewohnende oftmals länger in zu groß gewordenen Wohnungen, nicht nur weil sie den organisatorischen Aufwand eines Umzugs scheuen, sondern auch weil sie einen günstigen Mietvertrag und ihr vertrautes Wohnumfeld nicht aufgeben möchten. Angesichts dessen treten die Vorteile einer Alternativwohnung (z.B. mit bestimmten altersgerechten Ausstattungsmerkmalen) als Argument dagegen eher in den Hintergrund. Ein Verfahren zur bedarfsgerechten Verteilung des Wohnraums bei weitgehend gleichbleibender Miete könnte daher ein Wohnungstausch im Quartier sein. Mit Blick auf die Wohnsituation von kleineren und vor allem auch Seniorenhaushalten ist theoretisch das Potenzial für Wohnungstausch in der Stadt vorhanden, denn laut Bürgerbefragung lebt ein nennenswerter Anteil der Einpersonenhaushalte in eher großen Wohnungen.

Maßnahmen und Instrumente zur Unterstützung des Wohnungstauschs werden im Rahmen der weiteren Arbeit des Begleitkreises und einer künftigen Bündnisvereinbarung „Wohnen in Potsdam“ weiter ausgearbeitet. Hierzu werden mögliche Anreizsysteme für Mieter und Vermieter sowie Umsetzungsvarianten für Wohnungstausch modellhaft auf Quartiersebene erprobt. Die im Bündnisprozess beteiligten Wohnungsanbieter erklären sich zu einer Mitwirkung im Modell bereit.

Der Weg, der hier näher betrachtet wird, soll darin bestehen, den Eintritt des Mieters in den jeweils anderen, bestehenden Mietvertrag zu (weitgehend) denselben Mietkonditionen zu ermöglichen – ggf. auch bei unterschiedlichen Vermietern. Hierbei könnte eine Tauschbörse die Beteiligten zusammenbringen. Das Instrument erscheint vor dem Hintergrund des oben Genannten vor allem auf der Quartiersebene geeignet. Die Herausforderung ist darin zu sehen, die Mitwirkung unterschiedlicher Vermieter zu organisieren. Unter welchen Bedingungen ein solcher Tausch attraktiv genug ist, um von den Beteiligten auf beiden Seiten akzeptiert und umgesetzt zu werden, ist indes bislang offen. Hierzu sind die Wohnungsanbieter eines Quartiers im Rahmen eines geeigneten Formats an einen Tisch zu bringen und die denkbaren Bedingungen für ein solches Modell zu klären. Initiator sollte als neutrale Instanz die Stadtverwaltung sein. Pflegedienste sollten mit in den Dialog aufgenommen werden, um eine niedrighschwellige Ansprache potenzieller Seniorenhaushalte zur Teilnahme am Wohnungstausch (auch jenseits etwa von internetbasierten Tauschbörsen) zu erreichen. Sie können auch den Aspekt der besseren altersgerechten Eignung von Tauschwohnungen bei den Betroffenen vermitteln. Im Erfolgsfall kann das Modell dann im zweiten Schritt auf andere Quartiere übertragen oder auf den gesamten Stadtraum skaliert werden.

3.C Vermittlung von Mietshäusern an sozial verantwortliche Eigentümer

neues Instrument (kein spezifischer Ressourcenbedarf bei der LHP)

mittel- bis langfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
3	v.a. 3.1	Arbeitskreis StadtSpuren	u.a., Haus und Grund, Mietervereine, BBU, Landeshauptstadt Potsdam

Bezahlbarkeit im Bestand ist typischerweise dann gefährdet, wenn in einem durch Boden- und Immobilienwertsteigerungen geprägten, „aufgeheizten“ Umfeld ein vermietetes Objekt verkauft wird – und der Erwerbende den (unter angespannten Marktbedingungen eher hohen) Kaufpreis vor allem mittels Mieterhöhungen refinanzieren kann oder muss. Es ist daher im Interesse der Stadt wie auch der Mieter, wenn Mietwohnobjekte, die als Anlageobjekte zum Verkauf stehen, bevorzugt an sozial verantwortliche Neubesitzer verkauft werden. Es bedarf struktureller Voraussetzungen dafür, dass Mietshäuser, die zum Verkauf stehen, möglichst an sozial verantwortliche Eigentümer vermittelt werden können. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass eine Vermittlung z.B. an bestehende Genossenschaften oder kommunale Unternehmen gelingen kann. Dies setzt eine gute Kommunikation in Richtung der Eigentümer und der Nutzer / Mieter möglichst schon im Vorfeld voraus. Das existierende Münchener Beispiel belegt anschaulich, dass verkaufswillige Eigentümer durchaus für sozial ausgewogene Lösungen gewonnen werden können. Voraussetzung dafür ist zum einen, dass dieses Modell als solches bei den Beteiligten überhaupt bekannt sein muss. Die Praxis zeigt, dass auch die Mieter hier die Anstoßgeber sein können, sofern sie das Lösungsmodell im Vorfeld kennen. Zum anderen sollte schon unabhängig vom konkreten Fall vorsorglich geklärt sein, welcher der Potsdamer Wohnungsbestandhalter grundsätzlich an solchen Modellen interessiert ist und für eine Übernahme der Bestände in Frage käme, denn aufgrund von Unterschiedlichkeiten in Lage, Objektprofil etc. kommt erfahrungsgemäß nicht jedes Wohnobjekt für jeden Wohnungsanbieter in Frage. Voraussetzung für eine Mitwirkung sollte sein, dass sich die beteiligten Wohnungsunternehmen einem (noch zu definierenden) „Übernahme-Kodex“ unterwerfen, der bestimmte Konditionen für die übernommenen Wohnungen festlegt.

Die Möglichkeiten einer Agentur für die Vermittlung von Mietshäusern an sozial verantwortliche Eigentümer werden geprüft. Ergänzend wird der Frage nachgegangen, inwieweit die Landeshauptstadt Potsdam durch ein kommunales Vorkaufsrecht zugunsten Dritter dieses Verfahren unterstützen kann.

Eine Arbeitsgruppe des Begleitkreises, in dem wesentliche Akteure wie der Arbeitskreis StadtSpuren, Haus und Grund, die Mietervereine und der BBU vertreten sein sollten, wäre der geeignete Rahmen, um zunächst die Bereitschaft zur Mitwirkung bei den verschiedenen Akteursgruppen und die organisatorischen Voraussetzungen für eine solche Vermittlungsagentur zu klären. Hierbei sind auch guten Beispiele aus anderen Städten (z.B. München) heranzuziehen. In einem zweiten Schritt wäre eine modellhafte Durchführung von Maßnahmen in besonders aufwertungsgefährdeten Quartieren denkbar. Der Ankauf von Bestandswohnungen sollte hierbei auch in den Katalog des BSC-Verfahrens für die ProPotsdam aufgenommen werden. Darüber hinaus sind die Möglichkeiten für die Anwendung einer kommunalen Vorkaufsrechtsatzung in den Blick zu nehmen.

(Enger Bezug zu den Maßnahmen 2.E: „Kooperation im Quartier“ und 4.A: „Bei den Zielen der ProPotsdam das Thema „Bezahlbarkeit“ stärken“)

3.D Neue Finanzierungs- und Organisationsmodelle

neues Instrument, Mittel für eine externe Studie müssen bereitgestellt werden

kurz- bis mittelfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
3	3.7, 3.1, 1.1, 2.3	Landeshauptstadt Potsdam (Machbarkeitsstudie), Begleitkreis, WerkStadt für Beteiligung,	Mittelbrandenburgische Sparkasse, interessierte Bürgerinnen und Bürger

Mit der Diskussion um die Bezahlbarkeit des Wohnens treten inzwischen bundesweit zunehmend neue Betreiber- und Finanzierungsmodelle auf. Das Modell des Bürgerfonds, wie es etwa im Bereich der erneuerbaren Energien regelmäßig zur Anwendung kommt, wird ebenso mit Bezug auf den Wohnungsmarkt thematisiert wie neue Organisationsmodelle (z.B. Neugründung von Genossenschaften, Mietshaussyndikat, Beteiligungsmodelle mit Stiftungen). Charakteristisch ist das Ziel, das eigene Mietwohnobjekt in einer gemeinschaftlichen Eigentumsform zu übernehmen oder in eine gemeinschaftliche Eigentumsform zu überführen. Solche Modelle haben an unterschiedlichen Standorten bundesweit (u.a. auch in Potsdam) bereits praktische Umsetzung erfahren.

Die vielfältigen Einzelanregungen aus dem Prozess zum wohnungspolitischen Konzept aufgreifend, werden neue Finanzierungs- und Organisationsmodelle auf ihre Anwendbarkeit in Potsdam und ihren Beitrag für mehr bezahlbares Wohnen hin im Rahmen einer Machbarkeitsstudie überprüft.

Zu prüfen sind zum einen neue Finanzierungsmodelle, wie etwa der Vorschlag eines Potsdamer Bürgerfonds, der „Investitionen in Sichtweite“ in der Landeshauptstadt Potsdam finanziert (z.B. nach dem Modell der Tübinger „Nestbau AG“), oder durch Stiftungen (z.B. durch die „Stiftung Altenhilfe“). Zu klären ist vor allem, unter welchen formalen Voraussetzungen die Landeshauptstadt Potsdam (oder ein anderer treuhänderischer Akteur) Kapital von Bürgerinnen und Bürgern der Stadt zum Zwecke nachhaltiger Wohnungsmarkmaßnahmen einwerben kann (auch unter Beachtung finanzmarktaufsichtsrechtlicher Aspekte). Ziel sollte es sein, explizit Projekte vor Ort zu finanzieren, die zur Sicherung von bezahlbarem Wohnen beitragen und im Gegenzug eine moderate Rendite für die Anleger ermöglichen. Denkbar wäre, dass v.a. rentierliche niedrigschwellige Bestandsmaßnahmen durch die Landeshauptstadt Potsdam aus diesen Mitteln gefördert werden, also beispielsweise moderate energetische Einzelmaßnahmen, die seitens der Landes-Wohnraumförderung oder der KfW nicht unterstützt werden. Ein Beispiel für solche Maßnahmen ist die Erneuerung von Heizungs-Umwälzpumpen im Geschosswohnungsbau, die sich in der Regel nach drei Jahren rentieren. Dadurch würde niedrigschwellig ein unmittelbarer Beitrag zur Senkung der Nebenkosten generiert. In einem größerem Maßstab wäre auch das Modell der Tübinger Nestbau AG zu beleuchten, das u.a. auch auf bezahlbaren Wohnungsneubau mit einer gemischten Bewohnerschaft abzielt. Eine entsprechende Machbarkeitsstudie sollte zum anderen auch die Möglichkeiten neuer Akteure auf dem Wohnungsmarkt in den Blick nehmen (z.B. Mietshaussyndikat, Neugründung von Genossenschaften). Dies ist vor allem als Option im Falle des Verkaufs von Mietwohnobjekten vorstellbar („Bewohnergenossenschaft“). Hier sollten konzeptionelle Vorüberlegungen zumindest insoweit erarbeitet werden, dass im Bedarfsfall (d.h. in der Regel unter Zeitdruck) effektiv reagiert und eine entsprechende Bewohnerinitiative angemessen unterstützt werden kann. Hier ist ggf. eine enge Verknüpfung mit der Maßnahme 3.C: „Vermittlung von Mietshäusern an sozial verantwortliche Eigentümer“ gegeben.

3.E Wohnkosten-Check für SVV-Beschlüsse

neues Instrument (ohne zusätzlichen Ressourcenbedarf für die LHP)

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
3	v.a. 3.1, 3.5	Landeshauptstadt Potsdam	Stadtverordnetenversammlung

Einzelbeschlüsse der Kommunalpolitik haben oftmals mittelbare und unmittelbare Auswirkungen auf die Wohnkosten, ohne dass dies im Vorfeld ausreichend transparent ist. Folgekosten von politischen Beschlüssen, die mitunter auf völlig andere Sachverhalte abzielen, tragen dann unter Umständen Mieter, selbstnutzende Eigentümer oder Vermieter, ohne dass ihnen ein unmittelbarer Nutzen entsteht. Ein Beispiel hierfür sind Beschlüsse zu Gebühren für Abfall oder Wasser / Abwasser, aber auch zur Grundsteuer B oder zur Beteiligung von Bauträgern an der Infrastruktur.

Angesichts der aktuellen und übergeordneten städtischen Relevanz des Themas „Bezahlbarkeit des Wohnens“ werden Beschlussvorlagen für die Stadtverordnetenversammlung (SVV) künftig grundsätzlich eine sachgerechte Einschätzung darüber enthalten, wie sich der Beschluss auf die Wohnkosten in der Landeshauptstadt Potsdam auswirken könnte.

Es werden jeweils anhand einer oder mehrerer Modellwohnungen die direkten Auswirkungen auf die Wohnkosten näherungsweise bestimmt. Orientierung kann dabei die Vorlage 14/SVV/1089 zur Änderung der Hebesatzsatzung (der Grundsteuer) von 2014 bieten, in der die finanziellen Auswirkungen für zwei unterschiedlich große Wohnungen und ein Einfamilienhaus beispielhaft dargestellt wurden.

3.F Staffelung von Kosten der Unterkunft (KdU) nach Stadtteilen

neues Instrument, für welches Mittel bzw. Personal bereitgestellt werden müssen

mittelfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
3 und 4	3.1, 3.5, 4.3	Landeshauptstadt Potsdam	

Die Landeshauptstadt Potsdam weist innerhalb des Stadtgebiets unterschiedliche Mietpreisdynamiken auf. Angesichts dessen ist es offenkundig schwierig, mit Hilfe der für das Stadtgebiet einheitlich geregelten Angemessenheitsgrenzen für die Kosten der Unterkunft (KdU) an allen Standorten innerhalb der Stadt den Erhalt der sozialen Mischung zu sichern. Gerade in den hochpreisigen und den besonders preisdynamischen Teilgebieten reicht der KdU-Regelsatz oftmals nicht aus, um den dauerhaften Verbleib eines bezugsberechtigten Haushalts zu ermöglichen. Dies befördert eine zunehmende, aber grundsätzlich unerwünschte soziale Spaltung (Segregation).

Im Zuge der Überprüfung der Angemessenheitsgrenzen der Kosten der Unterkunft wird untersucht, ob bzw. wie eine räumliche Differenzierung im Hinblick auf Zulässigkeit, Machbarkeit, finanzielle Auswirkungen und Wirksamkeit möglich ist.

Zu klären ist hierbei unter anderem die Rechtmäßigkeit einer solchen Binnendifferenzierung der KdU-Sätze innerhalb des Stadtgebiets unter Wahrung der Grundsätze der Mindestsicherung, der Gleichbehandlung sowie der Wirtschaftlichkeit.

3.G „Wohnen für Hilfe“ einführen und organisieren

neues Instrument (kein spezifischer Ressourcenbedarf bei der LHP)

kurz- bis mittelfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
3 und 4	3.7, 4.5	Landeshauptstadt Potsdam (als Impulsgeber), Studentenwerk	u.a. Wohnungseigentümer, Haus und Grund, Pflegedienste, Caritas, AWO, Studierendenvertretungen,

Auf angespannten Wohnungsmärkten lassen sich fast zwangsläufig suboptimale Verteilungen von Wohnungen feststellen. Wie bereits beim Vorschlag 3.B „*Bezahlbarkeit durch Wohnungstausch sichern*“ beschrieben, führt die Marktanspannung zu sinkenden Umzugsaktivitäten und einem längeren Verbleib in Wohnungen, die unter Umständen immer weniger den Wohnraumanforderungen entsprechen. Bei bestimmten Haushaltstypen stellen die Belastungen des Alltags mitunter eine deutlich höhere Herausforderung dar als die eigentlichen Wohnkosten. Hier ist in dem Angebot haushaltsnaher Unterstützung aller Art ein Anknüpfungspunkt gegeben. Als Antwort darauf ist in etlichen deutschen Hochschulstädten das Konzept „Wohnen für Hilfe“ ein Element des Wohnungsmarktes vor allem für Studierende geworden. Die Wohnraum-Anbieter (häufig Eigentümer von Eigenheimen z.B. mit Einliegerwohnungen, oder Eigentumswohnungen, aber auch in Mietwohnungen vorstellbar, sofern die Wohnungseigentümer den dafür erforderlichen Untermietverhältnissen zustimmen) erhalten Hilfeleistungen im Alltag, die variabel von beiden Parteien vorher vereinbart werden. Diese unentgeltlichen Gegenleistungen können unterschiedlich ausfallen und reichen von der Haushaltshilfe und Gartenpflege über das Einkufen bis hin zu gemeinsamen Unternehmungen. Diese meist stundenbezogenen Leistungen ersetzen die Miete teilweise oder ganz. In der Regel werden die Nebenkosten abgerechnet.

In einer Arbeitsgruppe werden die Potenziale und organisatorischen Voraussetzungen für die Umsetzung des Modells „Wohnen für Hilfe“ in Potsdam erörtert, um ein solches Angebot auf den Weg zu bringen.

Vorbereitend ist dafür eine Potenzialanalyse hinsichtlich des Umfangs und der räumlichen Verteilung der Zielgruppenhaushalte sowie geeigneten Wohnraums (selbstgenutztes Wohneigentum, große Wohnungen mit wenigen Haushaltsmitgliedern im Seniorenalter) durchzuführen. Zu klären ist zudem die Organisation der hierfür notwendigen Vermittlungsleistung. Die Praxis zeigt, dass unterschiedlichste Akteure in Frage kommen. Vielfach spielen die Studierendenwerke eine tragende Rolle, daher wäre das Potsdamer Studentenwerk unbedingt frühzeitig konzeptionell einzubinden. Besondere Herausforderungen entstehen in der Ansprache der potenziellen Wohnraumanbieter (selbstnutzende Eigentümer, ggf. auch Mieter), die u.a. über die Einbindung von Haus und Grund und auch Pflegediensten erreicht werden können. Auch die Vermittlung zwischen den beteiligten Haushalten ist zu klären, da das Modell ein gewisses Kennenlernen und damit eine ausreichende Vertrauensbasis voraussetzt. Im Erfolgsfall wäre zudem eine Ausweitung auf andere Zielgruppen sowohl auf der Anbieter- als auch auf der Nachfrageseite denkbar, eventuell auch im Hinblick auf die Flüchtlingsthematik.

3.H Betriebskostenmonitoring ausbauen

vorhandenes Instrument, das ausgebaut wird

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
3	3.5	Landeshauptstadt Potsdam, Arbeitskreis StadtSpuren	u.a. Haus und Grund, BBU, BfW

Mit dem Mietspiegel liegt bereits ein etabliertes Instrumentarium der regelmäßigen Erfassung von „neuen“ Nettokaltmieten (erfasst werden alle zwei Jahre geänderte Nettokaltmieten der letzten vier Jahre als Folge von Mieterhöhungen bei Bestandsmieten oder Neuverträgen) vor. Dagegen werden die Betriebskosten bisher vor allem von Unternehmen des Arbeitskreises StadtSpuren regelmäßig und systematisch in den Blick genommen. Die Betriebskosten bilden jedoch neben der Nettokaltmiete die zweite große Kostengruppe der Wohnkosten und wirken sich somit stark auf die Bezahlbarkeit des Wohnens aus. Hier summieren sich unterschiedlichste Positionen wie Grundsteuern, Wasserversorgung, Entwässerung, Kosten der Wartung von Heizungsanlagen und schließlich auch die Heiz- und Energiekosten. Außen vor bleiben dabei üblicherweise die Kosten für den privaten Stromverbrauch der Haushalte. Die Betriebskosten subsumieren damit eine Vielzahl an Einzelfaktoren für die Wohnkosten, deren Dynamik nicht nur sehr unterschiedlich ist. Sie sind überdies von völlig unterschiedlichen Sachverhalten beeinflusst. So können sich kommunalpolitische Entscheidungen ebenso auswirken wie das individuelle Heizverhalten oder die Investitionsgebahren des Vermieters. Überdies beeinflussen sich etliche dieser Einzelprozesse wechselseitig. Der Anteil der Betriebskosten an den gesamten Wohnkosten nimmt tendenziell immer mehr zu, so dass mehr Transparenz zu diesem Thema wichtig wäre.

Im Rahmen des Wohnungsmarktmonitorings werden die Betriebskosten systematisch in den Blick genommen. Die bereits entwickelten Ansätze des Arbeitskreises StadtSpuren werden auf weitere Akteure (etwa einer künftigen Bündnisvereinbarung „Wohnen in Potsdam“) ausgeweitet. Die beteiligten Wohnungsanbieter sollen sich auf eine Zulieferung geeigneter Daten verpflichten.

Eine Ausweitung der Datenbasis (z.B. durch die Integration der Ergebnisse aus der jährlichen Bürgerbefragung) wie auch eine transparente Kommunikation der erfassten Daten (Betriebskosten) könnte helfen, die Abhängigkeit der Höhe und der Veränderung von Betriebskosten von bestimmten Merkmalen (z.B. Gebäudealter, Wohnungs- und Gebäudetypen, Wohnungs- oder / und Haushaltsgröße, Betriebsmodellen, Gebietstypen und Stadtteilen) zu erkennen. Dabei soll das im Bericht der Expertengruppe „Potsdam22“ unterbreitete Angebot des Arbeitskreises StadtSpuren zur Nutzung der Daten ihres Betriebskosten-Benchmarking aufgegriffen werden. Durch eine systematische Analyse dieser Abhängigkeiten könnten wiederum Stellschrauben für die Sicherung von Bezahlbarkeit identifiziert werden. Schließlich würde die Integration des Betriebskostenmonitorings in ein ausgebautes Wohnungsmarktmonitoring die Informationsbasis für alle Marktteilnehmer verbessern, so dass auch darüber Impulse für mehr Bezahlbarkeit zu erwarten wären.

(Enger Bezug zur Maßnahme 2.C: „Wohnungsmarktmonitoring fokussiert weiterentwickeln“)

7 Instrumente und Maßnahmen im Zielbereich 4: Kommunaler Versorgungsauftrag

„Ziel ist es, den kommunalen wohnungsbezogenen Versorgungsauftrag angemessen und nachhaltig erfüllen zu können“

4.A Bei den Zielen der ProPotsdam das Ziel „Bezahlbarkeit“ stärken

vorhandenes Instrument, das ausgebaut wird

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
4	4.4, 4.2, 1.1, 2.2, 3.3	Landeshauptstadt Potsdam	ProPotsdam, Stadtverordnetenversammlung

Das Angebot an bezahlbaren Wohnungen ist nicht zuletzt davon abhängig, ob und wie ein kommunales Wohnungsunternehmen am lokalen Wohnungsmarkt agiert. Die Landeshauptstadt Potsdam ist alleinige Gesellschafterin des kommunalen Wohnungsunternehmens ProPotsdam und hat so unmittelbar Einfluss auf denjenigen Wohnungsanbieter, der als größter einzelner Bestandhalter Marktführer am lokalen Wohnungsmarkt ist. Damit ist das Unternehmen einer der wichtigsten Anbieter von bezahlbarem Wohnraum. Es hat zudem mit seinem eigenen Bestand und durch die eigene Mietpolitik beträchtlichen Einfluss auf die gesamtstädtische Mietentwicklung und wirkt Mietpreissteigerungen insofern entgegen, als sich die moderate Preispolitik über den gesamtstädtischen Mietspiegel auswirkt.

Bei der strategischen Ausrichtung von Unternehmenszielen der ProPotsdam wird die Sicherung von „Bezahlbarkeit“ stärker als bisher als Ziel berücksichtigt.

Die Zielstellungen der Landeshauptstadt Potsdam, die wirtschaftlichen Potenziale und Interessen der ProPotsdam und die sich daraus evtl. ergebenden Zielkonflikte werden bereits seit 2008 innerhalb eines sogenannten Balanced-Scorecard-Verfahren (BSC) abgestimmt. Dabei wurde auch der Tatsache Rechnung getragen, dass das Unternehmen neben der Bereitstellung und Schaffung von Wohnraum, der energetischen Anpassung der Bestände, mietstabilisierenden Maßnahmen und der Unterstützung der sozialen Wohnungsversorgung weitere Aufgaben für die öffentliche Hand erfüllt (u.a. stadtentwicklungspolitische Projekte sowie Sonderprojekte wie Speicherstadt, Luftschiffhafen). Zur Finanzierung dieser strategischen Ziele verzichtete die Landeshauptstadt Potsdam bislang auf Ausschüttungen.

Für die anstehende Neubewertung der BSC-Ziele wird empfohlen, dass die Sicherung der Bezahlbarkeit des Wohnens sowohl durch Neubau als auch im Bestand insgesamt stärker gewichtet wird. Dies ließe sich beispielsweise durch die Vorgabe klären, dass der derzeitige Marktanteil von rund 20 Prozent mindestens gehalten werden soll – etwa auch durch Bestandsankäufe. Unter den Vorzeichen eines wachsenden Marktes bedeutet dies nicht automatisch eine Verpflichtung auf ausreichenden Neubau bzw. den Ankauf bestehender Objekte; es senkt auch die Anreize Bestände zu verkaufen und somit tendenziell „bezahlbarere“ Wohnungen im Portfolio zu behalten. Im Falle eines Verkaufs von Beständen sollte eine Vorgabe festlegen, dass im Falle eines sozial verantwortlichen Neu-Eigentümers vom Höchstpreisgebot abgerückt werden kann.

(vgl. auch 3.C: Vermittlung von Mietshäusern an sozial verantwortliche Eigentümer im Zielbereich 3)

4.B Kooperationsverträge mit der Wohnungswirtschaft ausbauen und das Modell der flexiblen Bindungen weiterentwickeln

vorhandenes Instrument, das ausgebaut wird

kurz- bis mittelfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
4	4.1, 4.3	Landeshauptstadt Potsdam	u.a. Arbeitskreis StadtSpuren, private Investoren und Bestandshalter, BBU, Haus und Grund, MIL

Über Belegungsbindungen von Sozialwohnungen haben Kommunen eine wichtige gestaltende Option auf den Wohnungsmarkt im Rahmen ihres kommunalen Wohnungsversorgungsauftrags. Diese entstehen im Rahmen der Wohnraumförderung durch Subventionierung des Neubaus bzw. der Modernisierung von Bestandswohnungen. Durch geringe Förderzahlen in den letzten Jahren geht die Anzahl der gebundenen Wohnungen in Potsdam (wie andernorts auch) stark zurück. Unter den Vorzeichen eines engen Wohnungsmarktes ist es für die Landeshauptstadt Potsdam im Rahmen ihres kommunalen Wohnungsversorgungsauftrags daher wichtig, auf alternativen Wegen neue Belegungsbindungen aufzubauen und bestehende zu sichern bzw. effizienter einzusetzen.

Der bestehende Ansatz von Kooperationsverträgen mit Wohnungseigentümern wird ausgebaut und die bestehenden Modelle der flexiblen Bindung weiterentwickelt.

Kooperationsverträge mit Wohnungseigentümern bieten die Möglichkeit, zusätzliche Belegungsbindungen zu realisieren und ggf. bedarfsbezogen auf andere Wohnungen zu übertragen. Das Instrument der mittelbaren Belegungsbindung ermöglicht somit einen wirtschaftlichen Umgang mit dem „knappen Gut Sozialwohnung“. In diesem Kontext könnte auch der Ankauf zusätzlicher Bindungen erfolgen, auch als Gegenstand der Kooperationsverträge. Ergänzend könnte ein Ankauf zusätzlicher Bindungen ggf. auch Gegenstand von städtebaulichen Verträgen im Zusammenhang mit der Bauleitplanung und Baulandentwicklung sein.

Potsdam ist Vorreiter bei der flexiblen Ausgestaltung von Belegungsbindungen. Dieses Modell gilt es weiterzuentwickeln. Zu prüfen ist etwa die Möglichkeit einer Umkehr der Nachweispflicht der Wohnberechtigung. Hierbei geht es darum, dass ein unterstützungsbedürftiger Haushalt selbst in regelmäßigen Abständen (z.B. alle zwei Jahre) die Aktualität seiner Wohnberechtigung nachweisen muss. Ist diese nicht mehr gegeben, kann der Haushalt in der Wohnung verbleiben, die Miete wird jedoch sukzessive über einen überschaubaren Zeitraum an die ortsübliche Vergleichsmiete herangeführt. Im Gegenzug wird die bestehende Sozialbindung auf eine andere Wohnung desselben Eigentümers übertragen oder als „Guthaben“ der Landeshauptstadt Potsdam zugeführt.

Hier sind die bereits erfolgreich entwickelten Elemente (wie die flexible Belegungsbindung) systematisch weiterzuentwickeln, wobei beispielsweise auch der Frage nachzugehen ist, wie die Landeshauptstadt Potsdam eine strategische Wohnungsreserve (eigene Wohnungen oder bei den Kooperationspartnern) aufbauen kann, bei der direkte Zugriffsrechte auf Wohnungen für Notfallsituationen bestehen. In diesem Zusammenhang ist auch die Vorgabe für den Zielkatalog zu prüfen, für die Landeshauptstadt Potsdam eine strategische Wohnungsreserve aufzubauen und vorzuhalten, auf die die Stadt im Bedarfsfall bei dringenden Wohnungsnotfällen kurz- oder mittelfristig zugreifen kann. Die Modalitäten der Vorhaltung dieser strategischen Wohnungsreserve sind im Zielsystem und damit im Binnenverhältnis zwischen der ProPotsdam und der Landeshauptstadt Potsdam als Gesellschafterin zu regeln. Denkbar ist auch, dass die Landeshauptstadt Potsdam und die Wohnungseigentümer im Rahmen einer Bündnisvereinbarung Zielzahlen bestimmen und ein Prozedere abstimmen, in dessen Rahmen Mitwirkung und Beitrag der übrigen Wohnungsanbieter jenseits der kommunalen ProPotsdam bestimmt werden können.

4.C Beratungsangebote für besondere Wohnkonzepte und Wohnprojektinteressierte bündeln

vorhandenes Instrument, das ausgebaut wird

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
4	4.5, 1.3, 1.5	Landeshauptstadt Potsdam	

Der Wohnungsmarkt ist für die Öffentlichkeit, die nicht vom Fach ist, vielfach komplex und schwer zu überblicken. Dies gilt für alternative Wohnprojekte ebenso wie für besondere Wohnkonzepte, wie etwa Demenz-Wohngemeinschaften oder andere betreute Wohnformen. Die Interessenten benötigen spezifische Beratung, um geeignete Wohnangebote zu identifizieren oder in eigener Initiative auf den Weg zu bringen. Da für sie sowohl Neubau als auch Bestandswohnungen in Frage kommen, ist anhand des konkreten Projekts zunächst Hilfestellung bei der Kontaktabstimmung zu potenziellen Wohnungsanbietern vonnöten. Hier wird eine spezifische Lotsenfunktion benötigt, die solchen Interessenten einen Weg zu konkreten Ansprechpersonen weist und auch Varianten bei der Erschließung von Finanzierungen aufzeigen kann.

Verwaltungsseitig werden bestehende und neue Beratungsangebote für besondere Wohnkonzepte und Wohnprojektinteressierte gebündelt, um die Vermittlung an geeignete Anlaufstellen und zu Ansprechpersonen in der städtischen Verwaltung oder bei anderen Wohnungsmarktakeuren zu verbessern.

Dies umfasst auch ein Zusammenführen von Informationen über geplante oder in Umsetzung befindliche Bauprojekte, die entsprechende Wohnnutzungen zulassen. Voraussetzung dafür ist, dass entsprechende Informationen bei den Neubauinvestoren im Zusammenhang mit dem Baugenehmigungsverfahren mit erfasst werden. Das ist wichtig, um die Potenziale im Neubau frühzeitig zu kennen und Interessenten für besondere Wohnformen in Verbindung mit den entsprechenden Wohnungsmarktakeuren zu bringen. Die Stadtverwaltung gewinnt auf diesem Wege auch einen sehr unmittelbaren Überblick über aktuell bestehende spezifische Wohnungsbedarfe auf der Nachfrageseite. Eine systematische Erhebung von Ausmaß und Art der Bedarfe nach behindertengerechten Wohnungen ist mittelfristig ebenso eine wichtige Aufgabenstellung wie auch die Erfassung bestehender entsprechender Wohnangebote. Hierfür sind Verfahren zu entwickeln, durch die freiwerdende behindertengerechte Wohnungen erfasst und an die darauf angewiesenen Bedarfsgruppen vermittelt werden können. Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang auch das entsprechende Informationsangebot im Internet zu verbessern. Verwaltungsintern sollte eine ämterübergreifende Abstimmung der beteiligten Stellen zu diesen Themen etwa alle zwei Monate erfolgen.

Eine Verknüpfung dieser Wohnberatung mit den Instrumenten 1.C: „Beratung von Baugemeinschaften ausbauen“ und 5.B: „Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung für das Thema Wohnen stärken“ ist naheliegend und sollte geprüft werden.

4.D Evaluierung der Wohngeld- und WBS-Verfahren

neues Instrument, für das Ressourcen von der LHP bereitzustellen sind

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
4	4.3	Landeshauptstadt Potsdam	u.a. Mieterbund, Betroffenenvertreter

Die nach Bundes- und Landesrecht durch die Stadtverwaltung durchzuführenden Wohngeld- und WBS-Verfahren können im Einzelfall bei den Betroffenen Unverständnis hervorrufen und im Extremfall sogar zu Härtefallsituationen führen. Zwar sieht das anzuwendende Verwaltungsverfahrenrecht grundsätzlich Anhörungs- und Widerspruchsrechte vor, durch die die Rechte der Antragstellenden im Grundsatz gewahrt werden. Eine Reflexion der Wohngeld- und WBS-Verfahren kann darüber hinaus helfen, die Akzeptanz der Verfahren bei den Betroffenen zu erhöhen,.

Die Wohngeld- und WBS-Verfahren werden wiederkehrend untersucht, um regelmäßig Erkenntnisse über ggf. erforderliche Veränderungen bei der Antragsbearbeitung zu erlangen.

Diese Untersuchung wird im Sinne einer „Selbstevaluation“ eigenständig durch die Verwaltung auf Grundlage bestehender Steuerungsinstrumente bereits heute durchgeführt. Ergänzend hierzu werden Erhebungen unter den Antragstellern durchgeführt. Eine regelmäßige Auswertung der Fragebogenergebnisse stellt sicher, dass frühzeitig auf Hinweise seitens der Betroffenen bzgl. struktureller Schwierigkeiten und Hemmnisse – also unabhängig vom jeweiligen personenbezogenen Einzelfall – reagiert werden kann. Zugleich können die Ergebnisse zur Grundlage genommen werden, um im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit über Unterstützungsmöglichkeiten, deren Voraussetzungen und gesetzliche Rahmenbedingungen zu informieren.

(Enger Bezug zur Maßnahme 5.B: „Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung für das Thema Wohnen stärken“)

8 Instrumente und Maßnahmen im Zielbereich 5: Wohnungsversorgung als gemeinsame Aufgabe

„Ziel ist es, die Wohnungsversorgung als gemeinsame Aufgabe aller Wohnungsmarktakteure zu erkennen und anzugehen“

5.A Verstetigung des Begleitkreises als stadtentwicklungspolitisches Beratungsgremium

vorhandenes Instrument, das weitergeführt und ausgebaut wird

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
5	5.1, 5.3, 5.4	Landeshauptstadt Potsdam	bisherige Mitglieder des Begleitkreises, ggf. ergänzt um weitere Schlüsselakteure wie z.B. die Architektenkammer, ILB, Sparkasse

Der im Zusammenhang mit der Erarbeitung des wohnungspolitischen Konzeptes etablierte Begleitkreis als fachspezifisches Forum für Kommunikation zwischen maßgeblichen Akteuren aus Politik und Verwaltung, des Potsdamer Wohnungsmarktes und von Vertretern und Vertreterinnen der Interesseninitiativen zu aktuellen wohnungspolitischen Themen hat sich bewährt und wird verstetigt.

Die jetzigen Mitglieder des Begleitkreises werden sich – ggf. erweitert um weitere Schlüsselakteure des Potsdamer Wohnungsmarktes wie z.B. die Architektenkammer, die Sparkasse oder die ILB – in einem offenen Diskussions- und Austauschprozess darüber verständigen, wie dieser gestartete Begleitprozess zum wohnungspolitischen Konzept in einen kontinuierlichen Kooperations- und Kommunikationsprozess überführt werden kann.

Es ist erforderlich, sich frühzeitig auf die Ziel- und Aufgabenstellung, den Arbeitsrhythmus (Vorschlag: ein- bis zweimal im Jahr) und die Organisationsform für die Vorbereitung, Durchführung und Moderation sowie Nachbereitung und Dokumentation der jeweiligen Begleitkreissitzungen zu verständigen. Vorgesehen ist, dass einzelne wohnungspolitische Projekte aus dem wohnungspolitischen Konzept von den Mitgliedern des Begleitkreises angeschoben und in Angriff genommen werden. Hierfür sollten Zwischenziele für definierte Zeiträume gesetzt und überprüft werden. Darüber hinaus kann sich der Begleitkreis als (Selbst-)Evaluierungsgremium für die Potsdamer Wohnungspolitik verstehen, das sich zu Beginn eines Betrachtungszeitraumes gemeinsam auf Ziele und Maßnahmen verständigt und am Ende dieses Betrachtungszeitraumes gemeinsam in den Blick nimmt, was erfolgreich oder weniger erfolgreich umgesetzt wurde – und worin jeweils die spezifischen Gründe dafür liegen.

(Enger Bezug zu den Maßnahmen 5.B: „Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung für das Thema Wohnen stärken“ und Maßnahme 5.E: „Bündnisvereinbarung aller Akteure“)

5.B Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung für das Thema Wohnen stärken

vorhandenes Instrument, das ausgebaut wird

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
5	5.2	Landeshauptstadt Potsdam	Begleitkreis

Wohnungspolitische Fragen erhalten unter den Rahmenbedingungen eines angespannten Wohnungsmarktes eine höhere öffentliche Aufmerksamkeit. Die Zugänge und Betroffenheiten der einzelnen Akteure sind sehr unterschiedlich ausgeprägt. Nicht jede Betroffenengruppe, auch wenn sie stark von den Auswirkungen eines angespannten Wohnungsmarkts betroffen ist, nimmt ohne Weiteres aktiv an den entsprechenden Dialogen teil. Der jeweilige Blick auf das Thema erfolgt oftmals aus einer ganz spezifischen Perspektive. Der Erstellungsprozess zum wohnungspolitischen Konzept hat deutlich gezeigt, dass angesichts der Vielschichtigkeit des Themas Wohnen und der Akteure Öffentlichkeitsarbeit, Wissenstransfer und Bürgerbeteiligung wesentliche Elemente einer aktiven und aktivierenden kommunalen Wohnungspolitik sind.

Die Umsetzung des wohnungspolitischen Konzeptes wird durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit wie auch eine aktive und aktivierende Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger begleitet, um die Potsdamer Bürgerschaft als Ganzes wie auch die ggf. von einzelnen Maßnahmen vor Ort konkret betroffene Nachbarschaft zeitnah informieren, konkrete Betroffenheiten frühzeitig identifizieren sowie Hinweise auf Änderungsbedarfe und eine ggf. vorhandene Mitwirkungsbereitschaft erkennen zu können.

Ziel ist es daher auch, dem wohnungspolitischen Prozess mit Begleitkreis und einer Bündnisvereinbarung „Wohnen in Potsdam“ (vgl. 5.E) eine öffentliche Wahrnehmung und ein „Gesicht“ zu verschaffen.

Die Öffentlichkeit wird dabei auf mehreren Ebenen in den Umsetzungsprozess aktiv und aktivierend eingebunden. Sie wird zum einen

- allgemein im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung zeitnah über aktuelle wohnungspolitische Fragestellungen und zu den Inhalten der einzelnen Begleitkreistreffen regelmäßig informiert sowie
- zu den geplanten regelmäßigen öffentlichen Reflexionsveranstaltungen zum Stand der Umsetzung des wohnungspolitischen Konzeptes eingeladen.

Zum anderen wird der Begleitkreis einschließlich der Vertreter und Vertreterinnen für Bürgerinteressen (z.B. Bürgerinitiativen, WerkStadt für Beteiligung) im Rahmen der Erarbeitung der konkreten Ziele des Begleitkreises und seiner Geschäftsordnung über die Art und Weise der Beteiligung und Aktivierung der Bürgerschaft bei der Umsetzung des wohnungspolitischen Konzeptes beraten und befinden.

(Enger Bezug zur Maßnahme 5.A: „Verstetigung des Begleitkreises als stadtentwicklungspolitisches Beratungsgremium“)

5.C Benennung wohnungspolitischer Sprecher durch die Fraktionen

neues Instrument (kein spezifischer Ressourcenbedarf bei der LHP)

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
5	5.3, 5.4	Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung	

Ein wesentliches Element für eine effektive wohnungspolitische Bündnisarbeit ist die Verbindung der Stadtpolitik mit den weiteren wohnungspolitisch relevanten Akteuren. Dies setzt personelle Kontinuität und Kompetenz voraus.

Um eine Professionalisierung und Verstärkung der wohnungspolitischen Aktivitäten der Potsdamer Parteien zu befördern, benennen die einzelnen Fraktionen der Potsdamer Stadtverordnetenversammlung wohnungspolitische Sprecher als zentrale Ansprechpersonen und auch ggf. als „institutionelle“ bzw. „natürliche“ Mitglieder des Begleitkreises.

Einen entsprechenden Handlungsvorschlag der Expertengruppe „Potsdam22“ aufgreifend, wird die notwendige Verbindung in den kommunalpolitischen Rahmen hergestellt und für die Beschlüsse des Begleitkreises unmittelbar größere Verbindlichkeit verschafft. Auch ist auf diese Weise die Präsenz der zentralen wohnungspolitischen Fragen in der kommunalpolitischen Debatte (auch in benachbarten Themenfeldern wie z.B. Verkehr) sichergestellt.

5.D Wohnraumförderung des Landes Brandenburg

vorhandenes Instrument, das ausgebaut wird

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
5	5.3, 1.2 und 2.3	Landeshauptstadt Potsdam, Land Brandenburg	Wohnungswirtschaft

Für ein nachhaltiges soziales Wohnraumangebot ist der Einsatz von Wohnungsbauförderung des Landes unabdingbar. Die Landeshauptstadt Potsdam befindet sich bereits heute hierzu in einem engen Austausch mit dem Land (MIL) und der ILB, nicht zuletzt belegt durch die „Vereinbarung zur Mietwohnraumförderung 2014 bis 2019“ mit dem Land. Die darin vereinbarten Förderzahlen konnten jedoch bislang nicht realisiert werden. Das Land hat 2015 die Konditionen für die Neubauförderung verbessert und für 2016 eine zweite Einkommensgruppe angekündigt. Limitierende Wirkung ergibt sich aus den Förderkulissen, die zentrale Potenzialflächen wie etwa Großteile des Bornstedter Feldes nicht erfassen. Es ist erklärtes Interesse der Landeshauptstadt Potsdam, dass an solchen Neubauschwerpunkten eine durchmischte Bevölkerungsstruktur entstehen kann. Der hierfür notwendige Aufbau von Sozialbindungen kann nur mit Hilfe der Wohnraumförderung geschehen. Mit Blick auf die aktuelle Förderkulisse ist zugleich ein Überblick über Neubau-Potenziale für Nachverdichtung oder an sonstigen integrierten Standorten in der Stadt essentiell.

Die Landeshauptstadt Potsdam wird den Einsatz von Mitteln der Wohnraumförderung unterstützen und im Dialog mit dem Land Brandenburg darauf hinwirken, die Ausgestaltung der Wohnraumförderung stärker als bisher an den Bedarfen von Bauherren und Wohnungssuchenden auszurichten.

Zu den Unterstützungsmöglichkeiten zählen systematische Analysen vorhandener Neubaupotenziale und ihrer Aktivierbarkeit im Siedlungsbestand, ein Ausbau des Monitorings zur räumlichen Verteilung der geförderten Wohnungsbestände, die Einbindung der Bodenpolitik (kommunale Liegenschaften, Bau- und Planungsrecht) sowie die Ansprache und Beratung potenzieller Fördernehmer. Im Dialog mit dem Land werden die höheren Bedarfe bei der Wohnraumversorgung von Flüchtlingen thematisiert. Bezogen auf den Wohnungsneubau wird v.a. auf die Änderung der Regelungen zur Gebietskulisse hingewirkt. Mindestens sollte der Einsatz mittelbarer Bindungen auch außerhalb der Förderkulisse ermöglicht werden, auch um die Verhandlungsposition der Stadt bei der Anwendung städtebaulicher Verträge im Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Schaffung von sozialem Wohnraum zu verbessern. Überdies ist auf eine flexiblere Anwendung der „Gleichwertigkeit“ der mittelbar zu bindenden Wohnung hinzuwirken (Anrechnung einer erhöhten Anzahl von Ersatzwohnungen). Dies würde mehr Sozialbindungen bei gleichem Mitteleinsatz bewirken und damit auch das Ziel der Sicherung bezahlbaren Wohnraums stärker unterstützen (Hebeleffekt). Auch die Bereitstellung im Rahmen von Wohnungspools oder Flächenbilanzen soll mit dem Land Brandenburg thematisiert werden. Ausgebaut werden soll das erfolgreich etablierte Modell flexibler Bindungen, das gemischte Belegungskonzepte aus verschiedenen Fördermieten und freien Mieten und so eine bessere soziale Mischung ermöglicht. Die Stadtverwaltung wird hierzu das Gespräch mit weiteren Wohnungsanbietern aufnehmen. Es sollen zudem die Möglichkeiten und formalen Voraussetzungen für eine Kündigungsschutzklausel-Verordnung (Kündigungssperrfrist von z.B. zehn Jahren nach Umwandlung einer Mietwohnung in eine Eigentumswohnung und anschließender Veräußerung) thematisiert werden.

5.E Bündnisvereinbarung aller Akteure: „Wohnen als gemeinsame Aufgabe“

neues Instrument (kein spezifischer Ressourcenbedarf bei der Landeshauptstadt Potsdam)

kurzfristig

Zielbereich	Handlungsfelder	Verantwortlich	Beteiligte
5	5.1, 5.3, 5.4	Landeshauptstadt Potsdam	Schlüsselakteure des Potsdamer Wohnungsmarktes (konkreter Beteiligtenkreis sollte als Ergebnis des weiteren Beratungsprozesses im Begleitkreis identifiziert werden)

Der Prozess zur Erstellung des wohnungspolitischen Konzepts für die Landeshauptstadt Potsdam hat die Wichtigkeit eines gemeinsamen Agierens der relevanten Akteure aufgezeigt.

Die Landeshauptstadt Potsdam wird den Begleitkreis zur Potsdamer Wohnungspolitik in seinem Vorhaben unterstützen, sich – bezogen auf konkrete Zielstellungen im Rahmen der Umsetzung des wohnungspolitischen Konzeptes – in Form einer Bündnisvereinbarung „Wohnen in Potsdam“ aller relevanten Akteure auf Zielsetzungen, Verantwortlichkeiten, konkrete Beiträge einzelner Akteure wie auch konkrete Umsetzungsschritte zu verständigen und diese verbindlich zu verabreden.

Die Grundlage für diese verbindliche Verständigung und Vereinbarung stellt das vorliegende wohnungspolitische Konzept dar. Dieses ist durch weitere Zielformulierungen und Aussagen z.B. bzgl.

- der Priorisierung der Instrumente und Maßnahmen,
- der Anzahl von Neubauwohnungen und von Wohnungen mit sozialen Bindungen,
- der Konzeptvergabe kommunaler Grundstücke,
- der Anwendung der „Richtlinie zur Kostenbeteiligung bei der Baulandentwicklung“ sowie
- einer eventuellen Zusammenarbeit und Netzwirkbildung mit anderen kommunalen Wohnbündnissen wie auch auf Landesebene etc.

zu ergänzen.

Die konkrete Ausgestaltung einer Bündnisvereinbarung „Wohnen in Potsdam“ im Hinblick auf Mitwirkende, Inhalte und Format ist im Begleitkreis festzulegen, z.B.:

- Klärung von Ausrichtung und Aufbau der Agenda einschließlich der zentralen Ziele, der Handlungsansätze und des Zeitrahmens,
- Verständigung auf Qualitätsleitlinien für die strategische Wohnstandortentwicklung sowie
- Konkretisierung der jeweiligen Beiträge, Rollen und Verantwortlichkeiten der Unterzeichnenden.

(Enger Bezug zur Maßnahme 5.A: „Verstetigung des Begleitkreises als stadtentwicklungspolitisches Beratungsgremium“)

9 Schlussbetrachtung und Ausblick

Mit der anstehenden Diskussion und Beschlussfassung über das vorliegende wohnungspolitische Konzept durch die Stadtverordnetenversammlung kommt der Erstellungsprozess und damit die konzeptionelle Arbeit zum formalen Abschluss.

Dieser „erste Schlusspunkt“ ist gleichzeitig als Startpunkt für den Umsetzungsprozess zu verstehen. Dabei ist von Beginn an prozessual und strukturell sicherzustellen, dass

- dieser Start gelingt und das Engagement der am Erstellungsprozess beteiligten Akteure aus Verwaltung, Politik, Wohnungswirtschaft und Bürgerschaft nicht erlahmt sowie
- im Rahmen dieses Umsetzungsprozesses die beschlossene wohnungspolitische Strategie verfolgt und schrittweise realisiert wird.

Um den Start in einen kontinuierlichen Umsetzungsprozess zu gewährleisten, bietet es sich an, innerhalb der Stadtverwaltung eine **Steuerungsgruppe** für die Begleitung des Umsetzungsprozesses zu bilden, deren Mitglieder zugleich als **Modulverantwortliche** für konkrete **Zielbereiche** – die als gut voneinander abgrenzbare Arbeitspakete anzusehen sind – die jeweilige Umsetzung und spätere Evaluierung verantworten.

Die Umsetzung des wohnungspolitischen Konzeptes selbst kann dabei nur gelingen, wenn die Vielzahl an Verantwortlichen und Beteiligten innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung – wie bei der Erarbeitung des Konzeptes auch – bei der Umsetzung weiterhin an einem Strang ziehen und dazu

- in ihrem jeweiligen Handlungs- und Verantwortungsbereich das wohnungspolitische Konzept implementieren,
- **gemeinsam** und „auf Augenhöhe“ konkrete Umsetzungsschritte und Umsetzungsprojekte in den Blick nehmen, für einen überschaubaren Zeitraum konkrete Umsetzungsziele formulieren und sich dazu auf eine Bündnisvereinbarung aller Akteure: „Wohnen als gemeinsame Aufgabe“ verständigen,
- **gemeinsam** deren Erreichung befördern und schließlich auch
- **gemeinsam** – im Sinne einer begleitenden Selbstevaluierung – regelmäßig den Umsetzungsstand wie auch die Wirksamkeit einzelner Instrumente und Maßnahmen kritisch reflektieren, wodurch Lernprozesse bei allen Beteiligten ermöglicht werden.

Ein wesentliches Umsetzungselement ist dabei eine **Bündnisvereinbarung aller Akteure** („Wohnen als gemeinsame Aufgabe“) als förmliche Basis für einen fortgesetzten Bündnisprozess. Diese soll die wohnungspolitischen Vorschläge umfassen, hierfür ein Höchstmaß an Verbindlichkeit schaffen und sie in die konkrete Umsetzung bringen.

Das zentrale **Gremium** für diese gemeinsame Umsetzung und Erfolgskontrolle ist der im Rahmen der Konzepterarbeitung erfolgreich etablierte **Begleitkreis**. Dieser ist als wohnungspolitisches Beratungsgremium zu verstetigen. Dazu ist durch die Stadtverwaltung schnellstmöglich nach Beschlussfassung des wohnungspolitischen Konzeptes die Fortführung des Begleitkreises dadurch sicherzustellen, dass der bisherige Begleitkreis – ggf. ergänzt um weitere wohnungspolitisch relevante Akteure – zur Konstituierung im Rahmen einer erweiterten Aufgabenbeschreibung innerhalb der Umsetzungsphase eingeladen wird. Neben der eigentlichen **Konstituierung als ständiger wohnungspolitischer Begleitkreis** werden als erste Aufgaben des Begleitkreises anstehen,

- die im wohnungspolitischen Konzept vorgeschlagenen Instrumente und Maßnahmen hinsichtlich ihrer jeweiligen Dringlichkeit wie auch Umsetzbarkeit zu ordnen und zu priorisieren,
- potenzielle Gemeinschaftsprojekte verschiedener wohnungspolitischer Akteure und Mitglieder des Begleitkreises zu identifizieren sowie
- erste Umsetzungsprojekte gemeinsam in den Blick zu nehmen.

Um eine umsetzungs- und zielorientierte Arbeit zu befördern, verständigt sich der wohnungspolitische Begleitkreis darüber hinaus auf eine **Routine der regelmäßigen begleitenden Selbstevaluierung** wie auch eine regelmäßige (jährliche) **öffentliche Reflexionsveranstaltung** zum Stand des Umsetzungsprozesses. Diese dient insbesondere dazu,

- *rückblickend* zu schauen, was sich zu Beginn des Betrachtungszeitraumes gemeinsam vorgenommen wurde, was davon erreicht und was nicht erreicht wurde und wo jeweils die spezifischen Gründe liegen, sowie
- *vorausschauend* konkrete Ziele und Maßnahmen für den anstehenden Umsetzungsabschnitt gemeinsam in den Blick zu nehmen.

Die **Stadtverordnetenversammlung** ist durch die wohnungspolitischen Sprecherinnen und Sprecher der einzelnen Fraktionen und die **Stadtverwaltung** durch die Bereiche Wohnen und Stadtentwicklung im wohnungspolitischen Begleitkreis vertreten, so dass ein kontinuierlicher gegenseitiger Informationsaustausch gewährleistet ist. Darüber hinaus informiert die Stadtverwaltung die Stadtverordnetenversammlung regelmäßig – vorzugsweise nach Durchführung der öffentlichen Reflexionsveranstaltung – über den Stand des Umsetzungsprozesses.

10 Anhang: Quellenverzeichnis und verwendete Materialien (Auswahl)

10.1 Wohnungspolitik

Landeshauptstadt Potsdam: **Wohnungspolitische Leitlinien** der Stadt Potsdam – Ziele der Potsdamer Wohnungspolitik einschließlich Ergänzender Erläuterungen, Januar 2003

Landeshauptstadt Potsdam: **Stadtentwicklungskonzept (STEK) Wohnen** für die Landeshauptstadt Potsdam (Konzept und Beschlussvorlage), Juli 2009

Erster Zwischenbericht zur Umsetzung des STEK Wohnen (ppt-Präsentation), Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, März 2010

Zweiter Zwischenbericht zur Umsetzung des STEK Wohnen (ppt-Präsentation), Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, Dezember 2010

Wohnungsnot in Potsdam bekämpfen! – **Positionspapier Jusos Potsdam**, Dezember 2012

Potsdam22 – Kommunale Wohnungspolitik und die soziale Dimension steigender Wohnkosten, Potsdam22, Februar 2013

Konzeption zur Weiterentwicklung der Wohnungsnotfallhilfe der Landeshauptstadt Potsdam, Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, September 2013

Evaluierung Stadtentwicklungskonzept (STEK) Wohnen, Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, Dezember 2013

Wohnen in Potsdam (Wahlbroschüre), DIE aNDERE, Februar 2014

Erster Zwischenbericht zum wohnungspolitischen Konzept der Landeshauptstadt Potsdam (Mitteilungsvorlage an Hauptausschuss), Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, 14.05.2014

Wohnen in Potsdam – Wachstumsschmerzen im Welterbe (ppt-Präsentation), Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, Juni 2014

Was können Kommunen tun, um gemeinschaftliches Wohnen zu unterstützen? (ppt-Präsentation), Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, Juli 2014

Beschlussvorlage „Wohnungsnot wirksam begegnen - Wohnen muss bezahlbar bleiben“, DIE LINKE, 16.06.2014

Kooperationsvereinbarung zwischen den Parteien und Fraktionen SPD, CDU/ANW, Bündnis 90/Die Grünen und Potsdamer Demokraten/BVB Freie Wähler für die Wahlperiode 2014 - 2019 der Potsdamer Stadtverordnetenversammlung, Juli 2014

Beschlussvorlage „Bündnis für Wohnen und Stärkung des sozialen Wohnungsbaues“, CDU/ANW, 18.09.2014

Beitrag zum wohnungspolitischen Konzept der Stadt Potsdam, Bewohner*inneninitiative Heidesiedlung, 15.04.2015

10.2 sonstige Konzepte und Planungen

Gutachten zum Integrierten Klimaschutzkonzept 2010, ARGE Integriertes Klimaschutzkonzept, 30.09.2010

Teilhabe für Alle! – **Lokaler Teilhabeplan der Landeshauptstadt Potsdam 2012**, Stadt Potsdam / GIB – Gesellschaft für Innovationsforschung, Dezember 2012

Seniorenplan (Entwurf), Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, Juni 2015

10.3 Wohnungsmarkt

Studentisches Wohnen in Potsdam? – online-Umfrage zur Wohnsituation Studierender (Auswertung), Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, Mai 2010

Wanderungsmotivumfrage, RegioKontext, 30.11.2010

Wohnungsmarktbericht 2011, Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, November 2012

Wohnungsmarktbericht 2012, Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, Dezember 2013

Mitteilungsvorlage zum Thema „**Angebot an Wohnraum für Studierende erweitern**“, Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, 08.08.2013

Wohnen in Potsdam – Die große Zufriedenheitsbefragung 2013, ProPotsdam/GEWOBA, November 2013

Mietspiegel (2006, 2008, 2010, 2012 und 2014), Arbeitskreis Mietspiegel, letzte Fassung: 07.08.2014

BBU-Marktmonitor 2014, Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e.V. (BBU)

IBB Wohnungsmarktbericht Berlin 2014, Investitionsbank Berlin

10.4 Statistiken

Statistischer Informationsdienst 5/2013: **Leben in Potsdam – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2013**, Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, Dezember 2013

Statistische Jahresberichte 2004 - 2013 der Landeshauptstadt Potsdam, Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam

Stadtteilkatalog der Landeshauptstadt Potsdam / **Stadtteile im Blick 2010 – 2013**, Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, September 2014

Statistischer Informationsdienst 1/2015: **Leben in Potsdam – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2014**, Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, 25.02.2015

10.5 Förderung und Finanzierung

Untersuchung der Kostenbeteiligung Dritter an den Infrastrukturkosten von Baumaßnahmen, DifU, März 2012

Richtlinie zur Kostenbeteiligung bei der Baulandentwicklung, Landeshauptstadt Potsdam, Januar 2013

Vereinbarung zwischen dem Land Brandenburg und der Landeshauptstadt Potsdam zur Mietwohnraumförderung 2014 bis 2019, April 2014

Beschlussvorlage „**Berücksichtigung von Sozialaspekten bei Grundstücksvergabe**“, DIE LINKE, 17.06.2014

SPD-Beschlussvorschlag „**Kein Verkauf ohne Bedingungen**“, SPD-Fraktion, 13.08.2013

10.6 durchgeführte Veranstaltungen

10.6.1 Öffentliche Veranstaltungen

16. September 2014	Auftaktveranstaltung
30. Juni 2015	öffentlichen Diskussion der wohnungspolitischen Vorschläge

10.6.2 Werkstätten

17. Februar 2015	Werkstatt Datenbasis
18. Februar 2015	Investorengespräch
18. März 2015	Werkstatt Neubau
16. April 2015	Werkstatt Bestand

10.7 Begleitkreis

10.7.1 Mitglieder

Hr. Bubner	Initiative: Heidesiedlung
Hr. Eichert	StVV, CDU/ANW-Fraktion
Fr. Eifler	StVV, Fraktion Die Grünen
Hr. Gasch	Haus & Grund online e.V.
Hr. Gerstenberg / Hr. Schmidt	Stadtwerke Potsdam GmbH
Hr. Groth	Groth-Gruppe
Hr. Hagenau	AK StadtSpuren
Hr. Hahn / Hr. Jablonowski	Wohnungsgenossenschaft „Karl Marx“ Potsdam e.G.
Hr. Heilmann	ProPotsdam
Hr. Jäkel	StVV, Fraktion Die Linke
Hr. Kirsch	StVV, Fraktion Bürgerbündnis-FDP
Hr. Kolesnyk	StVV, SPD-Fraktion
Fr. Ohst	PROJEKTKOMMUNIKATION Hagenau GmbH
Hr. Dr. Radloff	Mietervereine
Hr. Dr. Reusswig	PIK und Potsdam22 (Energie/Klima)
Hr. Sändig	Mitglied für DIE aNDERE im Aufsichtsrat der ProPotsdam
Hr. Scharfenberg	StVV, Fraktion Die Linke
Hr. Dr. Schönfelder	BBU Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e.V.
Hr. Schütt	Fraktion CDU/ANW im Ausschuss Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr
Fr. Spatz	Initiative: Autonomes Frauenzentrum
Fr. Walter	Initiative: Soziale Stadt Potsdam e.V.
Hr. Wellmann	StVV, AfD Fraktion
Hr. Westphal	ProPotsdam

10.7.2 Sitzungen des Begleitkreises

03. September 2014	1. Sitzung
11. Dezember 2014	2. Sitzung
26. Februar 2015	3. Sitzung

20. Mai 2015

4. Sitzung



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0574

öffentlich

Betreff:

Kreuzungsbereich am Bahnhof Medienstadt

Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 12.08.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

09.09.2015 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, für den Kreuzungsbereich beim Bahnhof Medienstadt (Wetzlarer Str./Großbeerenstraße) einen Vorschlag zur Lösung des Verkehrsproblems zu erstellen, das sich

- a) mit den häufigen Staus am Bahnübergang beschäftigt

und

- b) rechtzeitig vor dem Start der neuen Schulen am Standort der Pierre de Coubertin-Oberschule einen sicheren Schulweg gewährleistet.

Außerdem ist zu prüfen, wie die mehr als 1.000 Schüler mit öffentlichen Verkehrsmitteln ihre Schule dann gut erreichen können.

Ein Ergebnis ist bis zum März 2016 in der Stadtverordnetenversammlung vorzustellen.

gez. Peter Schüler
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:



Termin: 02.03.2016

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:

Bereits heute kommt es am Bahnübergang im Kreuzungsbereich Bahnhof Medienstadt häufig zu langen Wartezeiten. Bei außerfahrplanmäßigen Zügen bleibt die Schranke manches Mal bis zu 18 Minuten geschlossen. Dann staut sich der Verkehr bis in die Neuendorfer Straße (bzw. bis zur Grün Straße in entgegengesetzter Richtung) zurück – meist bei laufendem Motor.

Ab 2017 steigt die Schülerzahl des oben genannten Schulstandorts auf über 1.000 Schüler an. Da die Gesamtschule ganz Potsdam als Einzugsbereich haben wird und viele Grundschüler von ihren Eltern bis zur Schule gebracht/geholt werden, ist mit einem erweiterten Verkehrsaufkommen in diesem Kreuzungsbereich und auch in der Neuendorfer Straße zu rechnen.

Bereits heute kommt es an der Kreuzung vor dem Bahnhof Medienstadt mit zirka 500 Schülern des Filmgymnasiums, das sich unmittelbar im Kreuzungsbereich befindet, sowie den aus Berlin und dem Umland über den Bahnhof Medienstadt anreisenden Studenten der Filmuniversität Konrad Wolf jeden Morgen zum verkehrstechnischen Ausnahmezustand. Die Schüler des Filmgymnasiums werden häufig aus dem Umland mit dem Auto gebracht. Fußgänger, Fahrradfahrer und Autofahrer stauen sich bei geschlossener Bahnschranke, manchmal gibt es sogar einen PKW-Rückstau bis zum Johannes-Kepler-Platz.

Zudem ergeben sich immer wieder gefährliche Situationen, weil besonders Eilige, die ihren Zug noch erreichen wollen oder zu spät zur Schule kommen würden, trotz geschlossener Schranke noch die Schienen queren. Deshalb finden häufig Polizeikontrollen an der Kreuzung statt.

Rund um den Bahnhof Medienstatt treffen auch noch zahlreiche Buslinien aufeinander, in denen man allerdings schon jetzt morgens nur mit einem Stehplatz rechnen kann.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0471

öffentlich

Betreff:

Bahnhof Medienstadt - Babelsberg

Einreicher: Fraktion Bürgerbündnis-FDP

Erstellungsdatum 16.06.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
01.07.2015	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen durch welche Maßnahmen die Möglichkeit für das Abstellen von Fahrrädern an beiden Seiten des Bahnhofs Medienstadt Babelsberg, sowie die Parkplatzmöglichkeiten auch für PKW im weiteren Umfeld des Bahnhofs, z.B. durch eine Park & Ride Fläche verbessert werden können.

gez. Wolfhard Kirsch
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

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 Züge die am Bahnhof Medienstadt Babelsberg halten dienen vielen Potsdamern als Verkehrsmittel z.B. für den täglichen Weg zur Arbeit nach Berlin oder auch in südliche Fahrtrichtung. Sowohl für Fahrradfahrer als auch PKW-Nutzer ist die Situation im Umfeld des Bahnhofs bezüglich des Abstellens ihrer Fahrzeuge unbefriedigend.

Herr Siegfried Weise

In Vertretung des
Beigeordneten
Geschäftsbereich 4

Nicht anwesend sind:

Ausschussmitglieder

Herr Pete Heuer

SPD

entschuldigt

sachkundige Einwohner

Herr Wolfgang Dau

SPD

entschuldigt

Herr Christian Schirrholtz

DIE LINKE

entschuldigt

Gäste:

Herr Dörrie (Verkehrsentwicklung zu TOP 4.1, 4.2, 4.7, 4.11, 4.12)

Her Wolfram (Stadtentwicklung zu TOP 4.10)

Frau Holtkamp (Verbindliche Bauleitplanung zu TOP 4.3, 4.4, 4.5, 4.9, 5.2)

Frau Woiwode (Verkehrsanlagen zu TOP 4.6, 4.8, 5.1)

Herr Prof. Söllner (BI für Verkehrsberuhigung in Potsdam-West zu TOP 4.1)

Herr Gottschald (Vorhabenträger zu TOP 4.4)

Niederschrift:

Frau Kropp

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 01.09.2015 / Feststellung der öffentlichen
Tagesordnung
- 3 Vorstellung von Bauvorhaben
- 4 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung
 - 4.1 Zeppelinstraße
 - 4.1.1 Zeppelinstraße - Maßnahmen für saubere Luft und Einhaltung der Grenzwerte
(Umsetzung der Mitteilungsvorlage 15/SVV/0515)
Vorlage: 15/SVV/0620
Fraktionen SPD, Grüne, CDU/ ANW

- SBV (ff)
Äa Fraktion DIE LINKE
- 4.1.2 Kein Umbau der Zeppelinstraße zur Staufalle
Vorlage: 15/SVV/0159
Fraktion DIE LINKE
KOUL, HA
- 4.1.3 Bürgerbeteiligung bei den Planungen Zeppelinstraße
Vorlage: 15/SVV/0164
Fraktion SPD
KOUL, HA
- 4.1.4 Alternative Verkehrsführung an der Kreuzung Zeppelinstraße/Breite Straße
Vorlage: 15/SVV/0392
Fraktion CDU/ANW
- 4.2 Entwicklungsbereich Krampnitz - Erfüllung der Auflagen aus dem
Zielabweichungsverfahren
Vorlage: 15/SVV/0475
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung
OBR Fahrland, OBR Neu Fahrland, OBR Groß Glienicke, KOUL, SBV (ff)
- 4.3 Internetbeteiligung bei B-Plan-Verfahren
Vorlage: 15/SVV/0296
Fraktion DIE aNDERE
- 4.4 Wohnungsbau an der Nuthe
Vorlage: 15/SVV/0624
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- 4.5 Bebauungsplan Nr. 150 "Am Bisamkiez", Aufstellungsbeschluss
Vorlage: 15/SVV/0579
Oberbürgermeister, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
- 4.6 Weg für Fußgänger und Radfahrer in Neu Fahrland
Vorlage: 15/SVV/0469
Fraktion Bürgerbündnis-FDP
auch OBR Neu Fahrland
- 4.7 Wiedereinrichtung des Radweges in der Friedrich-Engels-Straße neben Freiland
Vorlage: 15/SVV/0526
Fraktion DIE LINKE
- 4.8 Ziolkowskistraße
Vorlage: 15/SVV/0545
Fraktion DIE LINKE
- 4.9 Bebauungsplan Nr. 106 "An der Hauptstraße / Haseleck" , OT Marquardt
Abwägung und Satzungsbeschluss
Vorlage: 15/SVV/0581
Oberbürgermeister, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
OBR Marquardt
- 4.10 Wohnungspolitisches Konzept für die Landeshauptstadt Potsdam
Vorlage: 15/SVV/0609
Oberbürgermeister, FB Soziales und Gesundheit
GSI, HA
- 4.11 Kreuzungsbereich am Bahnhof Medienstadt
Vorlage: 15/SVV/0574
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

- 4.12 Bahnhof Medienstadt - Babelsberg
Vorlage: 15/SVV/0471
Fraktion Bürgerbündnis-FDP
- 5 Mitteilungen der Verwaltung
- 5.1 Lärmschutz im gesamten Bereich der Reiherberg- sowie der Geiselbergstraße -
Vorstellung des Prüfergebnisses zum Beschluss 15/SVV/0170
FB Grün- und Verkehrsflächen
- 5.2 Bebauungsplan Nr. 122-2 - Festlegung der im weiteren
Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigenden Breite des Concordiawegs
FB Stadtplanung und Stadterneuerung
- 6 Sonstiges

Nicht öffentlicher Teil

- 7 Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des nicht
öffentlichen Teils der Sitzung vom 01.09.2015

Niederschrift:

Öffentlicher Teil

zu 1 Eröffnung der Sitzung

Der Ausschussvorsitzende, Herr Jäkel, eröffnet die Sitzung.

zu 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 01.09.2015 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung

Der Ausschussvorsitzende begrüßt die Anwesenden, stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit mit 7 von 7 stimmberechtigten Mitgliedern fest.

Zur Niederschrift der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr vom 01.09.2015 bittet Herr Schütt folgenden Satz im TOP 4.1 Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 33 „Waldpark Großbeerenstraße“ zu ergänzen: „Herr Schütt verweist auf das laufende Verfahren und den damit verbundenen Vertrauensschutz. Nach seiner Auffassung ergebe sich aus der Umgebungsbebauung ein unbepannter Innenbereich, der Baurecht nach § 34 BauGB implizieren sollte. In diesem Kontext verwies er auf ein Urteil des VG Ansbach (Az. AN 9 K 11.00979-, juris) aus 2012, wo in einem ähnlich gelagerten Fall einer Klage auf Erteilung eines Bauvorbescheides Recht gegeben wurde. „Er befürchtet daher rechtliche Auseinandersetzungen zwischen dem Vorhabenträger

und der LHP.“...

Die so **ergänzte Niederschrift wird einstimmig bestätigt.**

Der Ausschussvorsitzende informiert, dass folgende Anträge auf Rederecht vorliegen:

Von Herrn Prof. Söllner (Bürgerinitiative für Verkehrsberuhigung in Potsdam-West) zum TOP 4.1 Zeppelinstraße und von Herrn Gottschald (Vorhabenträger) zum TOP 4.4 Wohnungsbau an der Nuthe.

Widerspruch gegen die Gewährung der Rederechte erfolgt nicht.

Die Tagesordnung wird einstimmig bestätigt.

zu 3 Vorstellung von Bauvorhaben

Der Ausschussvorsitzende informiert, dass die Vorstellung von Vorhaben vor der Sitzung erfolgt ist.

zu 4 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung

zu 4.1 Zeppelinstraße

Der Ausschussvorsitzende schlägt vor, die TOP'e 4.1.1 bis 4.1.3 im Paket zu behandeln und den TOP 4.1.4 abzukoppeln.

Herr Prof. Söllner (Bürgerinitiative für Verkehrsberuhigung in Potsdam-West) begrüßt das Umdenken zu einem nachhaltigen Verkehrskonzept, dies dürfe jedoch keine Zusatzbelastung in den anliegenden Straßen/Regionen zur Folge haben und stellt die aus seiner Sicht notwendigen begleitenden Maßnahmen vor. Der Redebeitrag wird dem Protokoll als Anlage beigefügt.

zu 4.1.1 Zeppelinstraße - Maßnahmen für saubere Luft und Einhaltung der Grenzwerte

(Umsetzung der Mitteilungsvorlage 15/SVV/0515)

Vorlage: 15/SVV/0620

Fraktionen SPD, Grüne, CDU/ ANW

SBV (ff)

Äa Fraktion DIE LINKE

Herr Krause informiert stellvertretend für den Antragsteller Fraktion SPD, Grüne, CDU/ANW, dass der Antrag 15/SVV/0620 in einer aktuell geänderten Fassung das Ergebnis des umfassenden Diskussionsprozesses widerspiegelt. Anliegen des Antrages ist es ein eindeutiges Bekenntnis abzugeben, dass Maßnahmen in der Zeppelinstraße erforderlich sind. Verbunden mit einer Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wird dafür geworben einen Feldversuch mit Verkürzung auf 3 Spuren zu wagen. Inhalt der geänderten

Fassung ist die Berücksichtigung des nachfolgenden Votums des Ausschusses für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung in der vergangenen Woche:

„Der Ausschuss für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge zur Einhaltung der Grenzwerte in der Zeppelinstraße beschließen:

1. Im Herbst 2015 soll die Umsetzung folgender Maßnahmen erfolgen:

- Optimierung der Signalsteuerung im Abschnitt Forststraße – Breite Straße mit Anzeige der Koordinierungsgeschwindigkeit
- Erweiterung der B+R-Anlage am Bahnhof Charlottenhof

2. Das ÖPNV-Angebot ist umgehend zu verbessern. Der Oberbürgermeister wird daher beauftragt, mit dem Landkreis Potsdam-Mittelmark die Taktverdichtung der Bus-Linien 631 und 580 sowie die Errichtung der Busspur zwischen Potsdam und Geltow im Sommer/Herbst 2016 einschließlich Verknüpfung mit vorhandenen Busspuren zu verhandeln. Die Einrichtung einer weiteren oder alternativen Buslinie über Wildpark und Geltow ist zu prüfen.

3. Der Oberbürgermeister wird zusätzlich beauftragt, dafür zu sorgen, dass der bestehende P+R Parkplatz am Bahnhof Pirschheide aufgewertet wird und eine bessere Information über freie Stellplätze erfolgt. Zusätzlich sollen mit den Verkehrsunternehmen noch im Jahr 2015 Verhandlungen über die Einführung eines Kombitickets (Fahrschein = Parkschein) am Bahnhof Pirschheide im Modellversuch geführt werden. Über das Ergebnis dieser Verhandlungen soll der SVV erstmals im Dezember 2015 berichtet werden. Bei Erfolg dieser Maßnahme sollte das auch auf die P+R-Parkplätze in Golm und Rehbrücke angewendet werden.

4. **Es wird empfohlen**, folgende Maßnahmen ~~sollen~~ im Frühjahr/Sommer 2016 weitgehend außerhalb der Ferien als dreimonatigen Modellversuch **durchzuführen** ~~durchgeführt werden~~, der, sofern dieser Zeitraum für belastbare Zahlen etwa aus Witterungsbedingungen nicht ausreicht, auf sechs Monate verlängert werden kann:

- Reduzierung der verfügbaren KFZ-Fahrstreifen im Abschnitt Kastanienallee – Geschwister- Scholl-Straße
- Markierung eines stadtauswärtigen Radfahrstreifens
- Markierung einer ÖPNV-Spur im Abschnitt Forststraße – Kastanienallee

Diese Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte in der Zeppelinstraße und auf ihre verkehrlichen Auswirkungen nicht nur in den angrenzenden Straßen, sondern auch unter Einbeziehung der Nachbargemeinden im Potsdamer Umland zu untersuchen. ~~Über~~ ~~Eine~~ **dauerhafte** Fortführung dieser Maßnahmen ist nach der Vorlage der Untersuchungsergebnisse ~~durch die~~ **in der SVV zu erörtern entscheiden**.

5. Die im **Zuge Rahmen** der Flottenerneuerung beim Verkehrsbetrieb neu eingesetzten schadstoffarmen Busse sollen **im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten** in erster Linie in denjenigen Bereichen eingesetzt werden, die von der Überschreitung der Schadstoff-Grenzwerte betroffen sind.

6. Darüber hinaus wird der OB beauftragt zu prüfen, wie für die Mitarbeiterinnen und

Mitarbeiter der Verwaltung der LHP die Nutzung des Umweltverbundes beim Weg zur Arbeitsstätte gefördert werden kann. Dieses Modell soll allen Landesverwaltungen und öffentlichen Einrichtungen sowie privaten Unternehmen in Potsdam vermittelt werden.

7. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, den Maßnahmenplan durch Information der Öffentlichkeit über anstehende Schritte und Alternativangebote zu begleiten.

8. Zusätzlich zu den konkreten und unmittelbar umsetzbaren Maßnahmen sollen alle Anstrengungen unternommen werden, um für zukünftige Entwicklungen gemeinsam mit dem Landkreis gegenüber der Landesregierung die Taktverdichtung des Regionalverkehrs zu erwirken. Gemeinsam mit Landkreis und VBB sollen mögliche Effekte einer Erweiterung der Tarifzone Berlin C über Werder/Havel hinaus geprüft werden.

9. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bei der Fortschreibung des LKW-Führungskonzeptes der LHP nach Möglichkeiten der Verringerung von gebietsfremdem LKW-Schwerlastverkehrs zu suchen.“

einschließlich folgender aktueller Ergänzungen der SPD-Fraktion:

„Ergänzungen zur Fassung des KOUL-Ausschusses vom 24. September sind **fett gedruckt**.

...

2. Das ÖPNV-Angebot ist umgehend zu verbessern. Der Oberbürgermeister wird daher beauftragt, mit dem Landkreis Potsdam-Mittelmark die Taktverdichtung der Bus-Linien 631 und 580 sowie die Errichtung der Busspur zwischen Potsdam und Geltow im Sommer/Herbst 2016 einschließlich Verknüpfung mit vorhandenen Busspuren zu verhandeln. Die Einrichtung einer weiteren oder alternativen Buslinie über Wildpark und Geltow ist zu prüfen. **Zusätzliche ÖV-Angebote sollen rechtzeitig vor dem Modellstart in Betrieb genommen und aktiv kommuniziert werden. Es wird empfohlen, diese mit besonderen Kennenlern-Angeboten der Verkehrsbetriebe zu verbinden.**

...

4. Es wird empfohlen, folgende Maßnahmen im Frühjahr/Sommer 2016 weitgehend außerhalb der Ferien als dreimonatigen Modellversuch durchzuführen, der, sofern dieser Zeitraum für belastbare Zahlen etwa aus Witterungsbedingungen nicht ausreicht, auf sechs Monate verlängert werden kann:

- Reduzierung der verfügbaren KFZ-Fahrstreifen im Abschnitt Kastanienallee – Geschwister- Scholl-Straße

- Markierung eines stadtauswärtigen Radfahrstreifens

- Markierung einer ÖPNV-Spur im Abschnitt Forststraße – Kastanienallee

Bei der Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen ist die Verkehrsbetrieb in Potsdam GmbH einzubeziehen.

Die Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte in der Zeppelinstraße und auf ihre verkehrlichen Auswirkungen nicht nur in den angrenzenden Straßen, sondern auch unter Einbeziehung der Nachbargemeinden im Potsdamer Umland zu untersuchen. **Zur Bewertung sollen ÖV-Kundenbefragungen, Anwohnerbefragungen, Rückmeldungen von Verkehrsbetrieben und Daten aus der Verkehrssteuerung herangezogen werden. Es wird empfohlen, Einrichtungen zur Erfassung der Ausweichverkehre in der Forststraße, in der Geschwister-Scholl-Straße, im Werderschen Damm, in der Kaiser-Friedrich-Straße und in der Maulbeerallee aufzustellen. Die Ergebnisse sollen in schriftlicher Form veröffentlicht werden.**

Eine dauerhafte Fortführung dieser Maßnahmen ist nach der Vorlage der

Untersuchungsergebnisse in der SVV zu erörtern.“

Herr Jäkel bringt zur DS 15/SVV/0620 folgenden Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE vom 22.09.2015 ein.

„Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die DS 15/SVV/0620 ist durch folgenden Text, der auch die im Geschäftsgang befindlichen DS 15/SVV/0159 der Fraktion DIE LINKE, 15/SVV/0164 der SPD-Fraktion und die Änderungsanträge dazu von den Fraktionen DIE LINKE, BürgerBündnis/FDP, CDU/ANW und Potsdamer Demokraten einbezieht, zu ersetzen:

Es ist intensiv nach Möglichkeiten der Senkung aller Schadstoffbelastungen in der Zeppelinstraße und in dem benachbarten Straßennetz in Potsdam-West zu suchen.

Die Stadtverordnetenversammlung möge zur Einhaltung der Grenzwerte in der Zeppelinstraße beschließen:

1. Im Herbst 2015 soll die Umsetzung folgender Maßnahmen erfolgen:

- Optimierung der Signalsteuerung im Abschnitt Forststraße – Breite Straße mit Anzeige der Koordinierungsgeschwindigkeit. Dabei ist dafür Sorge zu tragen, dass Staubbildung in der Zeppelinstraße und in den Nebenstraßen sicher vermieden und ein möglichst flüssiger Verkehrsablauf für alle Verkehrsarten erzielt wird.

- Erweiterung der B+R-Anlage am Bahnhof Charlottenhof

2. Das ÖPNV-Angebot ist umgehend zu verbessern. Der Oberbürgermeister wird daher beauftragt, mit dem Landkreis Potsdam-Mittelmark die Taktverdichtung der Bus-Linien 631 und 580 sowie die Errichtung einer Busspur zwischen Potsdam und Geltow im Sommer / Herbst 2016 einschließlich Verknüpfung mit vorhandenen Busspuren zu verhandeln. Die Einrichtung einer weiteren oder alternativen Buslinie über Wildpark und Geltow ist zu prüfen.

3. Der Oberbürgermeister wird zusätzlich beauftragt, dafür zu sorgen, dass der bestehende P+R-Parkplatz am Bahnhof Pirschheide aufgewertet wird und eine bessere Information über freie Stellplätze erfolgt. Zusätzlich sollen mit den Verkehrsunternehmen noch im Jahr 2015 Verhandlungen über die Einführung eines Kombitickets (Fahrschein = Parkschein) am Bahnhof Pirschheide im Modellversuch geführt werden. Über das Ergebnis dieser Verhandlungen soll der Stadtverordnetenversammlung erstmals im Dezember 2015 berichtet werden. Bei Erfolg dieser Maßnahme sollte das auch auf die P+R-Parkplätze in Golm und Rehbrücke angewendet werden.

4. Folgende Maßnahme soll im Frühjahr / Sommer 2016 weitgehend außerhalb der Ferien als dreimonatiger Feldversuch durchgeführt werden: Markierung einer ÖPNV-Spur im Abschnitt Forststraße – Kastanienallee. Diese Maßnahme ist auf ihre Wirksamkeit im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte in der Zeppelinstraße und auf ihre verkehrlichen Auswirkungen nicht nur in den angrenzenden Straßen, sondern auch unter Einbeziehung der Nachbargemeinden im Potsdamer Umland zu untersuchen. Über eine Fortführung dieser Maßnahme ist nach der Vorlage der Untersuchungsergebnisse durch die Stadtverordnetenversammlung zu entscheiden.

5. Die im Rahmen der Flottenerneuerung bei den Verkehrsbetrieben neu eingesetzten schadstoffarmen Busse sollen in erster Linie in denjenigen Bereichen eingesetzt werden, die von der Überschreitung der Schadstoffgrenzwerte betroffen sind.

6. Darüber hinaus wird der Oberbürgermeister beauftragt zu prüfen, wie für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung der LHP die Nutzung des Umweltverbundes beim Weg zur Arbeitsstätte gefördert werden kann. Dieses Modell soll allen Landesverwaltungen und öffentlichen Einrichtungen sowie privaten Unternehmen in Potsdam vermittelt werden.

7. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, den Maßnahmeplan durch Information der Öffentlichkeit über anstehende Schritte und Alternativangebote zu begleiten. Die Stadtverordnetenversammlung Potsdam, die Anwohner/-innen und der Landkreis Potsdam-Mittelmark sind frühzeitig in die Planungsprozesse einzubeziehen. Über konkrete Maßnahmen entscheidet die Stadtverordnetenversammlung.

8. Zusätzlich sollen alle Anstrengungen unternommen werden, um gemeinsam mit dem Landkreis gegenüber der Landesregierung eine wirksame Taktverdichtung des Regionalbahnverkehrs zu erwirken. Dabei sind insbesondere an den innerstädtischen Bahnhöfen Charlottenhof und Park Sanssouci attraktive Takte der Bahnhalte für Alternativangebote zum Autoverkehr von Bedeutung. Gemeinsam mit Landkreis und VBB sollen mögliche Effekte einer Erweiterung der Tarifzone Berlin C über Werder/Havel hinaus geprüft werden.

9. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, wie die Einrichtung einer Umweltzone für den Bereich Potsdam-Zentrum und Potsdam-West ermöglicht werden kann, um die Wirkung der zuvor aufgeführten Maßnahmen zu unterstützen.

10. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bei der Fortschreibung des LKW-Führungskonzeptes der LHP nach Möglichkeiten der Verringerung von gebietsfremdem LKW-Schwerlastverkehrs zu suchen.

11. Über alle relevanten Erkenntnisse sind der SBV-Ausschuss und der KOUL-Ausschuss bei aktuellen Erkenntnissen und ansonsten wenigstens vierteljährlich zu informieren. Vor der Sommerpause 2016 ist eine Evaluierung des erreichten Standes vorzulegen.“

Herr Jäkel berichtet, dass bei der Vorbereitung des Änderungsantrages der Versuch unternommen worden ist, aus den bereits im Geschäftsgang befindlichen Anträgen einen Vorschlag zu unterbreiten. Er geht erläuternd auf die einzelnen Antragspunkte ein und stellt den Bezug auf die bereits von verschiedenen Fraktionen eingebrachten Anträge bzw. Änderungsanträge dar.

Er macht jedoch aufmerksam, dass in dem vorgenannten Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE bewusst kein Vorschlag für eine Verringerung der Fahrbahnanzahl enthalten ist, da es notwendig sei vor einer Fahrbahnverengung substantielle Entlastungsangebote zur Verfügung zu stellen.

Zum weiteren Verfahren erklärt Herr Jäkel, dass sich mit Beschluss dieses Änderungsantrages alle anderen im Geschäftsgang befindlichen Anträge der

Fraktion DIE LINKE erledigen würden. Sollte der Änderungsantrag keine Zustimmung finden, bleiben diese bestehen und sind zur Abstimmung zu stellen.

Herr Krause betont, dass dem von Herrn Jäkel eingebrachten Vorschlag der Zusammenfassung nicht gefolgt werden könne, da das wesentliche Essential, die Verengung der Fahrbahn, nicht enthalten ist. Flankierende Maßnahmen sollten nicht ohne den Feldversuch erfolgen. Herr Krause ergänzt, dass die Empfehlung des KOUL-Ausschusses mehrheitlich erfolgt ist und bittet das Votum des KOUL-Ausschusses einschließlich der vorgenannten Ergänzungen der SPD-Fraktion zu beschließen.

Auf Äußerungen weiterer Ausschussmitglieder macht Herr Dörrie (Verkehrsentwicklung) darauf aufmerksam, dass der Antrag 15/SVV/0620 ein gangbarer Weg sei, um wesentliche Schritte zur Schadstoffreduzierung einzuleiten. Hinsichtlich des Zeitraumes des Modellversuchs besteht jedoch die Notwendigkeit zu einem repräsentativen Ergebnis zu gelangen. Dies gelte sowohl für die Luftschadstoffbelastung als auch für das Verkehrsaufkommen. Von daher ist ein Zeitraum länger als drei Monate erforderlich. Ein repräsentatives Ergebnis kann nur in einem Zeitraum von mindestens einem halben Jahr erreicht werden. Hinsichtlich der von der Fraktion SPD erfolgten Ergänzung im Punkt 4 bittet Herr Dörrie darum, im Antrag keine genauen Festlegungen zur Untersuchungsmethodik der begleitenden Evaluation zu treffen. Dies solle im Zuge der weiteren Vorbereitungen geschehen, wobei beabsichtigt sei das Nötige vorzusehen und das Machbare zu realisieren. Er unterbreitet das Angebot die Untersuchungsmethodik und die Untersuchungskriterien rechtzeitig im SBV-Ausschuss vorzustellen und zu diskutieren.

Herr Tomczak fragt, ob auch die Markierung des Radfahrstreifens Teil des Modellversuchs ist, was Herr Dörrie bejaht.

Frau Hüneke als Mit Antragstellerin 15/SVV/0620 bestätigt, dass der KOUL-Ausschuss in der letzten Woche zu einem guten Ergebnis gekommen sei. Die zusätzlichen Ergänzungen der SPD-Fraktion hinsichtlich des ÖPNV sollten realistisch in Angriff genommen werden. Frau Hüneke empfiehlt der SPD-Fraktion den Satz im Punkt 4: „Die Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte in der Zeppelinstraße und auf ihre verkehrlichen Auswirkungen nicht nur in den angrenzenden Straßen, sondern auch unter Einbeziehung der Nachbargemeinden im Potsdamer Umland zu untersuchen“ zu ergänzen, um „und darzustellen.“ Und dafür den folgenden Absatz „Zur Bewertung sollen ÖV-Kundenbefragungen, Anwohnerbefragungen, Rückmeldungen von Verkehrsbetrieben und Daten aus der Verkehrssteuerung herangezogen werden. Es wird empfohlen, Einrichtungen zur Erfassung der Ausweichverkehre in der Forststraße, in der Geschwister-Scholl-Straße, im Werderschen Damm, in der Kaiser-Friedrich-Straße und in der Maulbeerallee aufzustellen. Die Ergebnisse sollen in schriftlicher Form veröffentlicht werden.“ zu streichen. Das Angebot von Herrn Dörrie die Untersuchungsmethodik, als auch die –kriterien im Ausschuss vorzustellen, sollte sich im Protokoll wiederfinden.

Herr Eichert als Mit Antragsteller nimmt Bezug auf Herrn Dörries Äußerungen zum

erforderlichen Zeitraum des Modellversuchs und betont, dass der Antragstext die Möglichkeit einer Verlängerung auf 6 Monate biete. Jedoch müsse dies entsprechend begründet werden.

Nach Äußerungen weiterer Ausschussmitglieder stellt Herr Weise dar, dass das Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft (MLUL) ausdrücklich darauf aufmerksam macht, dass für die Dauer des Feldversuches ein Jahr notwendig wäre, mindestens jedoch ein Zeitraum von 6 Monaten. Darunter sei es kaum möglich. Herr Dörrie ergänzt, dass der Modellversuch im Rahmen einer verkehrsrechtlichen Anordnung erfolge. Da es sich dabei um eine Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung handelt, ist hier die Straßenverkehrsbehörde eigenverantwortlich tätig. Das bezieht sich auch auf die Frage der Länge des Versuchszeitraums. Umweltrechtliche Anforderungen, wie vom MLUL formuliert, sind dabei zu berücksichtigen.

Herr Jäkel bekräftigt nochmals, dass das Anliegen seines Änderungsantrages in einer Verbesserung für die Verkehrsteilnehmer liege und keine Verschlechterung der Schadstoffbelastung erfolgen dürfe. Deshalb ist der Fokus auf Alternativangebote gelegt worden und der Verzicht auf die Einengung der Fahrbahn, um Stausituationen zu vermeiden. Es gilt auch Mehrbelastungen und Staus in der Geschwister-Scholl-Straße, Nansenstraße, Kastanienallee, Forststraße und der Maulbeerallee zu vermeiden.

Herr Dörrie geht auf die Frage von Herrn Kirsch ein und erklärt, dass es sich im Falle, dass die Maßnahme keinen Erfolg bringt – wovon die Verwaltung nicht ausgeht – um reversible Maßnahmen handelt. D.h. diese rückbaubar sind.

Herr Schütt bittet die vorgenannte Äußerung im Protokoll festzuhalten.

Zur Frage von Herrn Wiggert nach den Kosten des Feldversuches über 1 oder $\frac{1}{2}$ oder $\frac{1}{4}$ Jahr und was das Land mache, wenn die Grenzwerte nicht eingehalten werden, antwortet Herr Dörrie, dass für den Modellversuch zusätzliche Kosten entstehen, die aber weitgehend unabhängig von der Versuchslänge sind. Im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte gelte das übliche Verfahren.

Frau Hüneke regt an die Messergebnisse abzuwarten und hält eine regelmäßige Information im SBV-Ausschuss für sinnvoll. Auf ihre Nachfrage wird festgehalten, dass die Ergänzung zu Punkt 4 hinsichtlich der Untersuchungsmethodik lediglich als Empfehlung an die Verwaltung zu verstehen ist.

Herr Berlin erkundigt sich, wieviel % Verringerung der Kfz-Menge notwendig ist, um die Luftschadstoffgrenzwerte bei unveränderter Zahl der Fahrspuren einzuhalten.

Herr Dörrie antwortet, dass dafür eine Reduzierung um ca. 20% erforderlich sei und damit mehr, als bei einer Verringerung der Fahrspuren.

Herr Tomczak kann die Ängste, dass der Modellversuch längere Zeit dauern könnte, nicht teilen. Die hier zur Diskussion stehenden Anträge bedürfen seiner Meinung nach keiner Abstimmung. Stattdessen sollte die Verwaltung die Maßnahme wie vorgesehen dauerhaft umsetzen. Eine Motivierung für den Kraftfahrer zum Wechsel des Fahrzeuges ist erforderlich.

Herr Krause bittet den Antrag wie eingebracht (Votum KOUL-Ausschuss, einschl. Ergänzung SPD-Fraktion) zur Abstimmung zu bringen. Die im Punkt 4 enthaltene Empfehlung sollte als Bekenntnis im Antrag bleiben.

Der Ausschussvorsitzende stellt fest, dass der Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE zur DS 15/SVV/0620 nicht vom Antragsteller SPD übernommen worden ist und stellt diesen zur Abstimmung:
Abstimmungsergebnis: 2/4/0 (ein Ausschussmitglied ist während der Abstimmung nicht im Raum)

Die nachfolgend aktuell neue Fassung des Antrages 15/SVV/0620 wird zur Abstimmung gestellt:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge zur Einhaltung der Grenzwerte in der Zeppelinstraße beschließen:

1. Im Herbst 2015 soll die Umsetzung folgender Maßnahmen erfolgen:

- Optimierung der Signalsteuerung im Abschnitt Forststraße – Breite Straße mit Anzeige der Koordinierungsgeschwindigkeit
- Erweiterung der B+R-Anlage am Bahnhof Charlottenhof

2. Das ÖPNV-Angebot ist umgehend zu verbessern. Der Oberbürgermeister wird daher beauftragt, mit dem Landkreis Potsdam-Mittelmark die Taktverdichtung der Bus-Linien 631 und 580 sowie die Errichtung der Busspur zwischen Potsdam und Geltow im Sommer/Herbst 2016 einschließlich Verknüpfung mit vorhandenen Busspuren zu verhandeln. Die Einrichtung einer weiteren oder alternativen Buslinie über Wildpark und Geltow ist zu prüfen. **Zusätzliche ÖV-Angebote sollen rechtzeitig vor dem Modellstart in Betrieb genommen und aktiv kommuniziert werden. Es wird empfohlen, diese mit besonderen Kennenlern-Angeboten der Verkehrsbetriebe zu verbinden.**

3. Der Oberbürgermeister wird zusätzlich beauftragt, dafür zu sorgen, dass der bestehende P+R Parkplatz am Bahnhof Pirschheide aufgewertet wird und eine bessere Information über freie Stellplätze erfolgt. Zusätzlich sollen mit den Verkehrsunternehmen noch im Jahr 2015 Verhandlungen über die Einführung eines Kombitickets (Fahrschein = Parkschein) am Bahnhof Pirschheide im Modellversuch geführt werden. Über das Ergebnis dieser Verhandlungen soll der SVV erstmals im Dezember 2015 berichtet

werden. Bei Erfolg dieser Maßnahme sollte das auch auf die P+R-Parkplätze in Golm und Rehbrücke angewendet werden.

4. **Es wird empfohlen**, folgende Maßnahmen ~~sollen~~ im Frühjahr/Sommer 2016 weitgehend außerhalb der Ferien als dreimonatigen Modellversuch **durchzuführen** durchgeführt werden, der, sofern dieser Zeitraum für belastbare Zahlen etwa aus Witterungsbedingungen nicht ausreicht, auf sechs Monate verlängert werden kann:

- Reduzierung der verfügbaren KFZ-Fahrstreifen im Abschnitt Kastanienallee –Geschwister- Scholl-Straße
- Markierung eines stadtauswärtigen Radfahrstreifens
- Markierung einer ÖPNV-Spur im Abschnitt Forststraße – Kastanienallee

Bei der Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen ist die Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH einzubeziehen.

Diese Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte in der Zeppelinstraße und auf ihre verkehrlichen Auswirkungen nicht nur in den angrenzenden Straßen, sondern auch unter Einbeziehung der Nachbargemeinden im Potsdamer Umland zu untersuchen. **Zur Bewertung sollen ÖV-Kundenbefragungen, Anwohnerbefragungen, Rückmeldungen von Verkehrsbetrieben und Daten aus der Verkehrssteuerung herangezogen werden. Es wird empfohlen, Einrichtungen zur Erfassung der Ausweichverkehre in der Forststraße, in der Geschwister-Scholl-Straße, im Werderschen Damm, in der Kaiser-Friedrich-Straße und in der Maulbeerallee aufzustellen. Die Ergebnisse sollen in schriftlicher Form veröffentlicht werden.**

~~Über~~ Eine **dauerhafte** Fortführung dieser Maßnahmen ist nach der Vorlage der Untersuchungsergebnisse ~~durch die~~ **in der SVV zu erörtern entscheiden.**

5. Die im **Zuge** ~~Rahmen~~ der Flottenerneuerung beim Verkehrsbetrieb neu eingesetzten schadstoffarmen Busse sollen **im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten** in erster Linie in denjenigen Bereichen eingesetzt werden, die von der Überschreitung der Schadstoff-Grenzwerte betroffen sind.

6. Darüber hinaus wird der OB beauftragt zu prüfen, wie für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung der LHP die Nutzung des Umweltverbundes beim Weg zur Arbeitsstätte gefördert werden kann. Dieses Modell soll allen Landesverwaltungen und öffentlichen Einrichtungen sowie privaten Unternehmen in Potsdam vermittelt werden.

7. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, den Maßnahmenplan durch Information der Öffentlichkeit über anstehende Schritte und Alternativangebote zu begleiten.

8. Zusätzlich zu den konkreten und unmittelbar umsetzbaren Maßnahmen sollen alle Anstrengungen unternommen werden, um für zukünftige Entwicklungen gemeinsam mit dem Landkreis gegenüber der Landesregierung die Taktverdichtung des Regionalverkehrs zu erwirken. Gemeinsam mit Landkreis und VBB sollen mögliche Effekte einer Erweiterung der Tarifzone Berlin C über Werder/Havel hinaus geprüft werden.

9. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bei der Fortschreibung des LKW-Führungskonzeptes der LHP nach Möglichkeiten der Verringerung von gebietsfremdem LKW-Schwerlastverkehrs zu suchen.“

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: **4**
Ablehnung: **1**
Stimmenthaltung: **1**

zu 4.1.2 Kein Umbau der Zeppelinstraße zur Staufalle

Vorlage: 15/SVV/0159

Fraktion DIE LINKE

KOUL, HA

Diskussion - siehe TOP 4.1.1

Herr Jäkel bringt den Antrag 15/SVV/0159 der Fraktion DIE LINKE vom 24.03.2015 in Erinnerung und erklärt, dass der Ergänzungsantrag von Herrn Kirsch vom 24.03.2015 übernommen wird.

Der Ausschussvorsitzende stellt folgende geänderte Fassung zur Abstimmung:

1. Es ist intensiv nach Möglichkeiten der Senkung aller Schadstoffbelastungen in der Zeppelinstraße und in dem benachbarten Straßennetz in Potsdam-West zu suchen.
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt sicherzustellen, dass anstehende Planungen zu einem Umbau der Zeppelinstraße nicht zu gravierenden Leistungseinschränkungen führen dürfen. Durch Kombination verschiedener Maßnahmen ist dafür zu sorgen, dass Entlastungsmöglichkeiten durch Stärkung des ÖPNV ausgeschöpft werden und gebietsfremde Schwerverkehre und Verkehre mit nicht umweltgerechten KFZ vermieden werden. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass Staubildung in der Zeppelinstraße und in den wenigen Nebenstraßen sicher vermieden wird und durch verkehrsabhängige Optimierung aller LSA ein möglichst flüssiger Verkehrsablauf für alle Verkehrsarten bei Beibehaltung der vorhandenen Fahrspurenzahl erzielt wird. Zur Lärminderung ist in der Gleistrasse der teils erfolgte Umbau von Pflaster in Asphaltdecke auf der ganzen Länge abzuschließen.
3. Die Stadtverordnetenversammlung, die Anwohnerinnen und Anwohner und der Landkreis Potsdam-Mittelmark sind frühzeitig in die Planungsprozesse einzubeziehen.
4. Über das weitere Vorgehen, insbesondere über konkrete Maßnahmen, entscheidet die Stadtverordnetenversammlung.

Der Umbau der Zeppelinstraße soll zurück gestellt werden. Stattdessen soll eine Umweltzone eingerichtet werden.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: **3**
Ablehnung: **4**
Stimmenthaltung: **0**

Damit empfiehlt der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr der Stadtverordnetenversammlung, den Antrag abzulehnen.

zu 4.1.3 **Bürgerbeteiligung bei den Planungen Zeppelinstraße**

Vorlage: 15/SVV/0164

Fraktion SPD

KOUL, HA

Diskussion - siehe TOP 4.1.1

Das bisherige Verwaltungshandeln und die aktuelle Beschlusslage aufgreifend erklärt Herr Krause für die Antragstellerin, dass eine Abstimmung des Antrages 15/SVV/0164 nicht mehr erforderlich ist.

zu 4.1.4 **Alternative Verkehrsführung an der Kreuzung Zeppelinstraße/Breite Straße**

Vorlage: 15/SVV/0392

Fraktion CDU/ANW

Herr Eichert bringt folgenden nochmals ergänzten Antrag 15/SVV/0392 ein und begründet diesen:

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt,
 - a) alternative Konzepte für die Verkehrsführung an der Kreuzung Zeppelinstraße/Breite Straße, einschließlich einer temporären Nutzung der Schopenhauerstraße, zu entwickeln und zu prüfen, mit dem Ziel für alle Verkehrsarten den Verkehrsfluss zu erhöhen und gegenseitige Beeinträchtigungen zu reduzieren oder zu vermeiden.
 - b) **alternative Konzepte für die Verkehrsführung an der Kreuzung Zeppelinstraße/Kastanienallee zu entwickeln und zu prüfen, mit dem Ziel für alle Verkehrsarten den Verkehrsfluss zu erhöhen und gegenseitige Beeinträchtigungen zu reduzieren oder zu vermeiden.**
2. **Der Verkehrslehrstuhl der FH Potsdam ist bei den Untersuchungen vorbereitend und begleitend einzubeziehen, um verschiedene Maßnahmen, wie Entflechtung von Verkehrsströmen, Telematik, bauliche Anpassungen verkehrliche Anordnungen usw. zu entwickeln und gegenüberzustellen. Gegebenenfalls sollte dies auch mit einem studentischen Wettbewerb unterstützt werden.**
3. Dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr ist bis ~~Ende~~ **2015-März 2016** über die Möglichkeiten zu berichten.

Herr Dörrie (Verkehrsentwicklung) erläutert, dass in diesem Antrag 3 Bereiche benannt worden sind, die einer Prüfung unterzogen werden sollen. Er informiert, dass die Frage der Öffnung der Schopenhauerstraße bereits Gegenstand eines Prüfauftrages im Rahmen des Innenstadtverkehrskonzeptes sei. Mit dem vorgesehenen Modellversuch sollen auch weitere Optimierungspotentiale an den Knotenpunkten Zeppelin-/Breite Straße und Zeppelinstraße/Kastanienallee ausgelotet werden. Aus Sicht der Verwaltung wird für angemessen erachtet, die Potentiale, die in der Lichtsignalsteuerung liegen, auszuloten. Für die mit dem Antrag vorgeschlagene Konzepterarbeitung wird kein Erfordernis gesehen.

Herr Dörrie ergänzt, dass die Erarbeitung der Konzepte und verkehrlichen Untersuchungen sowohl in finanzieller als auch in personeller Hinsicht nur zu Lasten anderer Aufgaben möglich wäre. Eine ausreichend fundierte Konzepterarbeitung, die Aussagen zu Kosten und verkehrlichen Wirkungen mit allen Vor- und Nachteilen enthält, ist aus v.g. Gründen nicht möglich.

Herr Eichert stellt dar, dass er eine herausgelöste, getrennte Betrachtung für sinnvoll halte. Eine Kostenreduzierung könne erfolgen, indem Ideen der Fachhochschule (ggf. über einen Wettbewerb) eingeholt werden. Er bittet den Antrag ungeändert abzustimmen.

Frau Reimers spricht sich dagegen aus, Untersuchungen zur Verkehrsführung auf verschiedenen Ebenen vorzunehmen.

Herr Jäkel äußert, dass er allem, was den Blickwinkel erweitert, zustimmen könne.

Frau Hüneke stellt dar, dass es sich hier um einen Prüfauftrag handelt und sieht den Zusammenhang mit dem Modellversuch.

Herr Dörrie bestätigt, dass in dem Antrag um Prüfung gebeten wird. Jedoch nicht nur um eine Prüfung sondern um einen ausführlichen Entwurf von alternativen Konzepten. Er wiederholt, dass es für die Umsetzung an Kapazitäten fehle und bei einem Beschluss, andere Aufgaben zurück gestellt werden müssten. Eine Folge wäre möglicherweise die Verzögerung des Innenstadtverkehrskonzeptes. Über eine Optimierung der Ampelsteuerung wird ohnehin nachgedacht.

Herr Krause sieht den Kontext zum Innenstadtverkehrskonzept, in welchem einzelne Maßnahmen ohnehin einer Prüfung unterzogen werden.

Herr Dörrie bringt nochmals deutlich zum Ausdruck, dass der Antragsinhalt deutlich darüber hinaus gehe und eine Umsetzung Zeit und Kosten verursache.

Herr Eichert empfiehlt nochmals auf die Fachhochschule Potsdam zurückzugreifen und bittet um Abstimmung des Antrages in der neuen Fassung.

Der Ausschussvorsitzende stellt den Antrag 15/SVV/0392 – neue Fassung – zur Abstimmung:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt,
 - a) alternative Konzepte für die Verkehrsführung an der Kreuzung Zeppelinstraße/Breite Straße, einschließlich einer temporären Nutzung der Schopenhauerstraße, zu entwickeln und zu prüfen, mit dem Ziel für alle Verkehrsarten den Verkehrsfluss zu erhöhen und gegenseitige Beeinträchtigungen zu reduzieren oder zu vermeiden.
 - b) **alternative Konzepte für die Verkehrsführung an der Kreuzung Zeppelinstraße/Kastanienallee zu entwickeln und zu prüfen, mit dem Ziel für alle Verkehrsarten den Verkehrsfluss zu erhöhen und gegenseitige Beeinträchtigungen zu reduzieren oder zu vermeiden.**
2. **Der Verkehrslehrstuhl der FH Potsdam ist bei den Untersuchungen vorbereitend und begleitend einzubeziehen, um verschiedene Maßnahmen, wie Entflechtung von Verkehrsströmen, Telematik, bauliche Anpassungen verkehrliche Anordnungen usw. zu entwickeln und gegenüberzustellen. Gegebenenfalls sollte dies auch mit einem studentischen Wettbewerb unterstützt werden.**
3. Dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr ist bis ~~Ende~~ **März 2016** über die Möglichkeiten zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	4
Ablehnung:	0
Stimmhaltung:	3

zu 4.2 Entwicklungsbereich Krampnitz - Erfüllung der Auflagen aus dem Zielabweichungsverfahren

Vorlage: 15/SVV/0475

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung
OBR Fahrland, OBR Neu Fahrland, OBR Groß Glienicke, KOUL, SBV (ff)

Herr Dörrie (Verkehrsentwicklung) bringt die Vorlage ein. Die Präsentation wird dem Protokoll als Anlage beigefügt.

Herr Eichert spricht den Model-Split an und hinterfragt die Angaben vor dem Hintergrund der Antwort auf eine CDU-Anfrage.

Herr Dörrie berichtet, dass die von Herrn Eichert angesprochene Antwort sich auf den Gesamtverkehr (gesamstädtisches Szenario nachhaltige Mobilität Stadtentwicklungskonzept Verkehr) bezogen hatte, in welchem der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei 35 % und der des Umweltverbundes bei 65 % liegt (siehe Antwort zu Kleine Anfrage 15/SVV/0610).

Hier ist jedoch eine Betrachtung des ländlichen Raumes erfolgt, so dass bei der Wahl des Verkehrsmittels im Worst-Case-Szenario der Anteil des Umweltverbundes und des MIV bei jeweils 50 % liegen wird. Der angenommene Anteil des MIV liegt hier also höher als beim Gesamtverkehr und berücksichtigt damit eine häufigere Pkw-Nutzung in den Ortsteilen.

Auf die Nachfrage von Herrn Wiggert, ob die Untersuchungsergebnisse dem Bezirksamt Spandau und dem Ministerium bekannt sei, erfolgt die Bestätigung durch Herrn Dörrie. Die Gemeinsamen Landesplanung hat mitgeteilt, dass die Untersuchungen positiv zur Kenntnis genommen worden sind. Von Seiten des Bezirksamtes Spandau gibt es noch einzelne offene Fragen, die im Laufe des weiteren Planverfahrens zu klären sind. Die Gespräche werden demnächst aufgenommen.

Herr Jäkel unterstützt die Intention das Gebiet Krampnitz zu entwickeln, kann jedoch die Einschätzung der Erfüllung der Auflagen nicht teilen. Er verweist in diesem Zusammenhang beispielhaft auf die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Zeppelinstr. mit der Bewertung „F“ („Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind extrem lang. Die Anlage ist überlastet.“).

Der Ausschussvorsitzende stellt die Vorlage zur Abstimmung:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

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.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	6
Ablehnung:	0
Stimmhaltung:	1

zu 4.3 Internetbeteiligung bei B-Plan-Verfahren

Vorlage: 15/SVV/0296

Fraktion DIE aNDERE

Herr Tomczak informiert für die antragstellende Fraktion, dass es in der vergangenen Woche eine Verständigung mit der Verwaltung gegeben habe bzw. noch in Abstimmung befinde und bittet den Antrag nochmals bis zum 10.11.2015 zurückzustellen.

Der SBV-Ausschuss stimmt einer weiteren Vertagung bis zum 10.11.2015 einstimmig zu.

zu 4.4 Wohnungsbau an der Nuthe

Vorlage: 15/SVV/0624

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Herr Gottschald (Vorhabenträger) nimmt das gewährte Rederecht wahr und stellt den Stand des Bauvorhabens vor. Er informiert über den bisherigen Ablauf vom Vorbescheid aus 2012, der Projektvorstellung im Gestaltungsrat in 2014 und berichtet über den anschließend vom Gestaltungsrat empfohlenen und von ihm durchgeführten städtebaulichen Workshop und stellt das Ergebnis und den aktuellen Stand der Planung vor. Es ist vorgesehen, den Bauantrag im November zu stellen.

Herr Gottschald erklärt sich bereit, alle noch offenen Fragen im Baugenehmigungsverfahren zu klären und ggf. auch noch einmal im SBV-Ausschuss vorzustellen.

Frau Holtkamp (Verbindliche Bauleitplanung) informiert zum Vorhaben (Präsentation sh. Anlage) und teilt mit, dass es von Seiten der Verwaltung keine Empfehlung zur Entscheidung über diesen Antrag geben wird. Sie betont jedoch, dass die Stadtverordnetenversammlung jederzeit frei in ihrer Willensbildung sei. Zur rechtlichen Beurteilung des Antrages informiert Frau Holtkamp, dass eine Veränderungssperre nicht losgelöst von einem Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan erlassen werden kann, da dieser die Voraussetzung darstellt. Sofern die Stadtverordnetenversammlung dem Antrag folgt, würde die Verwaltung eine Vorlage für einen solchen Aufstellungsbeschluss vorbereiten.

Zur Sicherung des durch den vorliegenden Antrag verfolgten Anliegens ist ein Aufstellungsbeschluss auch ausreichend, weil auf dessen Grundlage nach § 15 Abs. 1 BauGB die Zurückstellung von Bauanträgen möglich ist, sofern sie die Durchführung der Planung unmöglich machen oder wesentlich erschweren würden.

Eine Veränderungssperre kann bei Bedarf auch nach Einreichung von Bauanträgen beschlossen werden.

Sie macht weiterhin deutlich dass ein Aufstellungsbeschluss, wie auch eine Veränderungssperre, nicht in Rechte aus einem gültigen Bauvorbescheid eingreifen kann und ergänzt, dass die Anwendung der Richtlinie zur Baulandentwicklung innerhalb eines möglichen Bebauungsplanverfahrens nicht antragsgemäß umgesetzt werden kann, weil bereits vor dem Aufstellungsbeschluss zu einem Bebauungsplan Baurechte nach § 34 BauGB grundsätzlich bestanden haben.

Herr Kirsch bestätigt, dass die Abschöpfung der Sozialplan-Richtlinie nicht möglich sei, da es sich bereits um Bauland handelt. Er empfiehlt das Angebot des Investors zur Gesprächsbereitschaft anzunehmen und schlägt der Antragstellerin vor, den Antrag zurückzustellen oder er kündigt an den Antrag abzulehnen.

Frau Reimers äußert, dass hier sinnvoll gewesen wäre zu einem früheren Zeitpunkt einen Bebauungsplan aufzustellen. Das Gesprächsangebot sollte von der Antragstellerin angenommen werden.

Herr Schütt vertritt die Auffassung, dass der Antrag abgelehnt werden sollte, da

es bereits Baurecht gebe.

Frau Hüneke stellt klar, dass es ihr nicht darum gehe die Wohnbebauung grundsätzlich in Frage zu stellen und bittet die Informationen aus der heutigen Sitzung dem Protokoll als Anlage beizufügen. Sie wird das Gespräch in der Fraktion suchen und den Antrag vorerst zurückstellen.

Herr Schütt spricht sich dafür aus, den Antrag heute abstimmen zu lassen.

Frau Hüneke stellt den Geschäftsordnungsantrag auf Zurückstellung

Dafür spricht Herr Berlin; dagegen niemand.

Der Antrag auf Zurückstellung wird abgestimmt mit einem Ergebnis von 4/1/2.

Der Antrag wird in der Sitzung am 13.10.2015 erneut aufgerufen.

**zu 4.5 Bebauungsplan Nr. 150 "Am Bisamkiez", Aufstellungsbeschluss
Vorlage: 15/SVV/0579**

Oberbürgermeister, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Frau Holtkamp (Verbindliche Bauleitplanung) bringt die Vorlage ein.

Diskussionsbedarf besteht nicht.

Der Ausschussvorsitzende stellt die Vorlage zur Abstimmung:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Der Bebauungsplan Nr. 150 "Am Bisamkiez" ist nach § 2 Abs. 1 BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a Absatz 1 Nr. 1 BauGB aufzustellen (gemäß Anlagen 1 und 2).
2. Die Festlegung der Priorität entsprechend dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Vereinbarung von Prioritäten für die verbindliche Bauleitplanung vom 07.03.2001 (DS 01/059/2) und nachfolgender Aktualisierung soll für den Bebauungsplan Nr. 150 "Am Bisamkiez" erst im weiteren Aufstellungsverfahren erfolgen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	7
Ablehnung:	0
Stimmenthaltung:	0

**zu 4.6 Weg für Fußgänger und Radfahrer in Neu Fahrland
Vorlage: 15/SVV/0469**

Fraktion Bürgerbündnis-FDP

auch OBR Neu Fahrland

Herr Kirsch bringt den Antrag ein.

Herr Weise teilt mit, dass die Verwaltung den Prüfauftrag annehme und das Prüfergebnis in einer Mitteilungsvorlage vorlegen wird.

Der Antrag wird zur Abstimmung gestellt:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, wie und wo sich ein befestigter und beleuchteter Weg für Fußgänger und Radfahrer schaffen lässt, die in Neu Fahrland in der Siedlung „Am Föhrenhang“ wohnen und zum Bürgerhaus, zur Kita, zum Spielplatz („Am Kirchberg“) oder zum Sport- und Freizeitzentrum („An der Birnenplantage“) gelangen wollen. Dabei sollten auch die voraussichtlichen Kosten geschätzt werden.

Über den Stand der Erfüllung des Auftrags ist die Stadtverordnetenversammlung am 07.10. 2015 zu informieren.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	7
Ablehnung:	0
Stimmenthaltung:	0

zu 4.7 Wiedereinrichtung des Radweges in der Friedrich-Engels-Straße neben Freiland

Vorlage: 15/SVV/0526

Fraktion DIE LINKE

Herr Jäkel bringt den Antrag ein.

Herr Schütt befürwortet den Antrag und erinnert an die Zusage von Herrn Klipp bzw. Herrn Goetzmann den Radweg nach Beendigung der Maßnahme wieder herzustellen.

Herr Dörrie (Verkehrsentwicklung) informiert, dass die Situation im Zusammenhang mit diesem Antrag geprüft worden ist. Seit dem Sommer 2012 wird der Radverkehr zwischen der Schlaatzstraße und der Zufahrt zur MAZ in Fahrtrichtung Babelsberg mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Die Strecke ist seit der Markierung der Schutzstreifen unfallunauffällig und es ist keine Gefährdung von Radfahrern zu erkennen. Daher wird eine Sofortmaßnahme zum jetzigen Zeitpunkt nicht für erforderlich gehalten. Für den

im Antrag geforderten Neubau eines Radweges zwischen den neugesetzten Lichtmasten und den Straßenbäumen ist die verbleibende Fläche bei Beachtung der Wurzelbereiche der Bäume nicht ausreichend.

Den Hinweis von Herrn Schütt aufgreifend erinnert Frau Woiwode (Verkehrsanlagen), dass die entsprechenden Bereiche der Entwurfsplanung zur Friedrich-Engels-Str. im SBV-Ausschuss im Oktober 2012 vorgestellt worden sind. Von daher wird empfohlen, die bestehende Situation zu belassen, bis der Abschnitt der Friedrich-Engels-Straße grundhaft ausgebaut wird.

Herr Dörrie bekräftigt nochmals, dass die Wiedererrichtung des Radweges nur in Kombination mit dem Gehweg als Gesamtmaßnahme sinnvoll sei. Durch die Platzierung der Beleuchtung ist der Platz zwischen den Bäumen (Wurzelwerk) nicht ausreichend. Herr Dörrie ergänzt, dass zurzeit keine finanziellen Mittel für die gesamte Umbaumaßnahme zur Verfügung stünden.

Frau Hüneke, Herr Kühnemann und Herr Berlin bestätigen die Nähe der vorbeifahrenden Fahrzeuge. Frau Hüneke regt an, ggf. über eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h auch tagsüber nachzudenken.

Nach weiterer Verständigung ändert Herr Jäkel den 2.Satz des Antrages wie folgt:

Zu streichen ist: „am Rande der Grünfläche etwa genau dort“; stattdessen ist einzufügen: „auf der derzeitigen Grünfläche“.

Bzgl. der Bedenken von Herrn Dörrie, dass eine Umsetzung ohne die erforderliche Mittelbereitstellung nicht möglich ist, entgegnet Herr Jäkel, dass der Antrag keine Festlegung zum Zeitpunkt der Baumaßnahme enthält, sondern die Berichterstattung zum Stand der Umsetzung im November 2015 fordert.

Frau Reimers verweist auf das Gesamtkonzept für die Straße. Aus ihrer Sicht sei es nicht sinnvoll, jetzt eine Einzelmaßnahme hervorzuheben, ohne zu beachten, was mit dem Rest der Maßnahme passiert.

Herr Weise empfiehlt die Umwandlung in einen Prüfauftrag und Vorlage des Standes der Planung.

Herr Kirsch stellt den Geschäftsordnungsantrag auf Zurückstellung bis die Verwaltung das Konzept im November 2015 im SBV-Ausschuss vorstellt.

Dafür spricht Frau Hüneke,

Herr Kühnemann bittet auch den Zustand vor dem Entfernen des Radweges nochmals zu zeigen und auch den Bereich von der Schlaatzstraße zu betrachten.

Dagegen spricht niemand.

Abstimmungsergebnis: 7/0/0

**zu 4.8 Ziolkowskistraße
Vorlage: 15/SVV/0545**

Fraktion DIE LINKE

Herr Jäkel bringt den Antrag ein.

Frau Woiwode (Verkehrsanlagen) informiert über die bereits erfolgte Prüfung. Die Ziolkowskistraße ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone. Das jeweilige Schild zur Geschwindigkeitsbegrenzung steht entsprechend Straßenverkehrsordnung am Anfang und am Ende der Zone. Für den Fall, dass Schilder an den vorgenannten Stellen fehlen, werden sie wieder aufgestellt. Hingegen wäre das Aufstellen von Wiederholungsschildern innerhalb dieser Zone nicht rechtskonform. Auf Nachfrage berichtet Frau Woiwode, dass im Rahmen einer Umleitungsführung über die Ziolkowskistraße im vergangenen Jahr auf der Fahrbahn ein Piktogramm „30“ markiert worden ist, welches derzeit noch erkennbar ist. Einen Rechtsanspruch darauf gibt es jedoch nicht. Zudem sei es haushaltstechnisch schwierig permanent nachzumarkieren und würde auch dem Gleichbehandlungsgrundsatz an anderen Stellen ebenso zu verfahren entgegen sprechen. Für die Festlegung eines LKW-Fahrverbotes besteht aus baulastseitiger Sicht kein Erfordernis. Es handelt sich hier lediglich um gebietsbezogenen Quell- und Zielverkehr. Ein übermäßiger Durchgangsverkehr ist nicht bekannt. Eine Sanierung der Ziolkowskistraße ist zurzeit nicht geplant und die dafür notwendigen finanziellen Mittel stehen im investiven Haushalt nicht zur Verfügung, zudem wäre die KAG-relevant. Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aus dem laufenden Haushalt werden jedoch durchgeführt.

Herr Kirsch äußert, dass seitens der Verwaltung das Prüfergebnis vorgelegt worden ist und regt an, nur das im Antrag zu belassen, was noch nicht beantwortet worden ist.

Herr Berlin bittet den Antrag nochmals zurück zu stellen, um sich in der Fraktion beraten zu können.

Der Antrag auf Zurückstellung des Antrages bis zum 13.10.15 wird mit 5/0/2 befürwortet.

**zu 4.9 Bebauungsplan Nr. 106 "An der Hauptstraße / Haseleck" , OT Marquardt
Abwägung und Satzungsbeschluss
Vorlage: 15/SVV/0581**

Oberbürgermeister, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
OBR Marquardt

Frau Holtkamp (Verbindliche Bauleitplanung) bringt die Vorlage ein. Sie macht aufmerksam, dass bei diesem Bebauungsplan keine Möglichkeit bestehe die Richtlinie zur Baulandentwicklung anzuwenden, da das Bebauungsplanverfahren bereits 5 Jahre vor der Beschlussfassung der Richtlinie eingeleitet worden ist. Im Ortsbeirat Marquardt ist die Vorlage einstimmig bestätigt worden, mit der Forderung den Erschließungsvertrag zum Bebauungsplan zur Kenntnis zu erhalten. Gegenüber der Ortsvorsteherin ist bereits ein Terminangebot zur Erläuterung unterbreitet worden.

Herr Kühnemann äußert, dass er eine dichtere Bebauung für gut geheißen hätte. Dies sollte für solche Flächen bei künftigen Verfahren berücksichtigt werden.

Herr Berlin entgegnet, dass er Einfamilienhäuser im ländlichen Raum des Stadtgebietes für sinnvoll halte.

Frau Reimers bringt zum Ausdruck, dass „nur ein Vorstadt-Bauen“ auch nicht sinnvoll sei. In den ländlichen Bereichen sollte nicht nur kleinteilige Einfamilienhausbebauung zugelassen werden, sondern auch Geschosswohnungsbau.

Herr Wiggert spricht sich für den Übergang in den dörflichen Charakter aus.

Der Ausschussvorsitzende stellt die Vorlage zur Abstimmung:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Im Rahmen der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB wird über die Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan Nr. 106 "An der Hauptstraße / Haseleck", OT Marquardt entschieden (gemäß Anlagen 3A und 3B).
2. Dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan Nr. 106 "An der Hauptstraße / Haseleck", OT Marquardt wird zugestimmt (siehe Anlage 6).
3. Der Bebauungsplan Nr. 106 "An der Hauptstraße / Haseleck", OT Marquardt wird gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen, die dazugehörige Begründung wird gebilligt (siehe Anlagen 4 und 5).

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	7
Ablehnung:	0
Stimmenthaltung:	0

zu 4.10 Wohnungspolitisches Konzept für die Landeshauptstadt Potsdam

Vorlage: 15/SVV/0609

Oberbürgermeister, FB Soziales und Gesundheit
GSI, HA

Eine Einbringung der Vorlage wird nicht gewünscht.

Herr Kirsch bittet aus der Vielzahl von Maßnahmen drei zu benennen.

Frau Hüneke spricht die städtebauliche Frage an und hinterfragt folgende Formulierung auf S. 32 „Hier kommt der Bauaufsicht als koordinierende Stelle eine besondere Bedeutung zu, der neben der Verfahrenskoordination auch eine Prüfpflicht zukommt, inwieweit Auflagen von beteiligten Fachbehörden in die Baugenehmigung übernommen werden.“ Ebenso bittet sie um Information, welche Kriterien bei der Bevorzugung der Konzeptvergabe und deren Handhabung angewendet werden, insbesondere aufgrund des ihrer Meinung nach hohen Leerstandes.

Herr Eichert nimmt Bezug auf einen Beschluss von Anfang dieses Jahres und fragt nach der Umsetzung/Berücksichtigung des Beschlusses zum „Bündnis für Wohnen“.

Herr Wolfram (Stadtentwicklung) benennt als die drei herauszustellende Maßnahmen:

- die Umsetzung der Pro-Potsdam-Ziele
- die Verknüpfung von Förderung im Neubau und Bestand
- den Begleitkreis – Kommunikation aller Beteiligter

Zur Thematik Baurecht informiert Herr Wolfram darüber, dass es problematisch sein kann, wenn Baugenehmigungen erteilt werden, diese gleichzeitig jedoch mit Auflagen versehen werden, die schwer umsetzbar sind. Deshalb sollte versucht werden, offene Fragen möglichst früh im Verfahren und vor Erteilung der Baugenehmigung zu klären.

Bei der Konzeptvergabe sind verschiedene Arten möglich, sie werden derzeit in Potsdam modellhaft umgesetzt: Konzeptvergaben mit Festpreis an Baugemeinschaften, mit einer festen Quote für sozialen Wohnungsbau oder bestimmten Gestaltungsvorgaben in der Potsdamer Mitte.

Von daher gibt es keine einheitlichen Kriterien für alle Verfahren und Konzepte. Herr Wolfram unterbreitet das Angebot, über die Erfahrungen im SBV-Ausschuss zu berichten.

Hinsichtlich des von Frau Hüneke angesprochenen Leerstandes informiert Herr Wolfram, dass auch private Eigentümer in den Begleitkreis eingebunden sind; es ist wichtig, so viele Wohnungsmarktakteure wie möglich einzubinden und gemeinsame strategische Zielstellungen weiter zu entwickeln. In Potsdam ist man hier schon recht weit.

Auf Rückfragen von Herrn Eichert, Herrn Jäkel und Herrn Wiggert geht Herr Wolfram ein. Er betont, dass für die Erarbeitung des wohnungspolitischen Konzeptes der Begleitkreis eine wichtige Rolle gespielt habe. Viele der Mitwirkenden bescheinigten der Arbeit darin und der gemeinsamen Erarbeitung von Zielen und Maßnahmen eine gute Qualität in der Zusammenarbeit der unterschiedlichen Akteure. Er ergänzt, dass der Wohnungsmarkt in Potsdam nicht mit dem in Berlin oder München vergleichbar wäre; z.B. wegen der Zusammensetzung des Wohnungsbestandes und der Akteure.

Frau Hüneke bittet Herrn Wolfram einen entsprechenden Satz zu formulieren,

dass die Fachbelange im Rahmen der Baugenehmigung nicht weggewogen werden.

Herr Wolfram greift diese Bitte gern auf und bittet protokollarisch festzuhalten: Die Maßnahme 1.A „Bauaufsichtliche Antragskonferenz“ empfiehlt, offene Fragen und Belange von Fachbehörden möglichst früh im Verfahren und vor Erteilung der Baugenehmigung zu klären. Es gehe dabei keinesfalls um ein „Wegwägen“ bestimmter Themen.

Herr Putz spricht die notwendige Barrierefreiheit von Wohnraum an, die auch für Menschen mit geringem Einkommen erforderlich sei.

Herr Wolfram sagt, dass dies im Rahmen der Wohnungsbauförderung eine Rolle spielt und in dem Konzept an entsprechender Stelle berücksichtigt worden ist.

Herr Krause fragt, ob eine Auslegung geplant sei.

Herr Wolfram erläutert, dass es einen differenzierten Beteiligungsprozess während der Erarbeitung gegeben habe, eine weitere Auslegung sei nicht geplant. Das wohnungspolitische Konzept ist im Internet veröffentlicht (www.potsdam.de/wohnen), dort sind Fragen oder Anregungen über Email möglich.

Der Ausschussvorsitzende stellt die Vorlage zur Abstimmung:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Das wohnungspolitische Konzept für die Landeshauptstadt Potsdam (s. Anlage) ist als Handlungsrahmen für die städtische Wohnungspolitik anzuwenden.
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die vorgeschlagenen Maßnahmen und Instrumente umzusetzen.
3. Entscheidungen zu Maßnahmen und Instrumenten mit Auswirkungen auf den Haushalt sind mit gesonderten Beschlussvorlagen vorzubereiten.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	6
Ablehnung:	0
Stimmenthaltung:	1

zu 4.11 Kreuzungsbereich am Bahnhof Medienstadt
Vorlage: 15/SVV/0574
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Frau Hüneke bringt den Antrag ein.

Herr Dörrie (Verkehrsentwicklung) teilt mit, dass eine Prüfung zum ersten Teil des Antrages unproblematisch sei. Wenn jedoch von der Verwaltung ein Vorschlag zur Umsetzung erwartet wird, dann ist auch hier wieder auf die dafür fehlenden personellen Kapazitäten und die fehlenden finanziellen Mittel aufmerksam zu machen.

Herr Eichert unterstützt den Antrag.

Herr Jäkel unterstützt ebenfalls den Antrag.

Herr Kirsch macht aufmerksam, dass die Deutsche Bahn keine Mittel zur Verfügung stellen wird. Die Thematik selbst war bereits mehrmals im Ausschuss vorgestellt worden.

Der Ausschussvorsitzende stellt den Antrag zur Abstimmung:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, für den Kreuzungsbereich beim Bahnhof Medienstadt (Wetzlarer Str./Großbeerenstraße) einen Vorschlag zur Lösung des Verkehrsproblems zu erstellen, das sich

- a) mit den häufigen Staus am Bahnübergang beschäftigt
- und
- b) rechtzeitig vor dem Start der neuen Schulen am Standort der Pierre de Coubertin-Oberschule einen sicheren Schulweg gewährleistet.

Außerdem ist zu prüfen, wie die mehr als 1.000 Schüler mit öffentlichen Verkehrsmitteln ihre Schule dann gut erreichen können.

Ein Ergebnis ist bis zum März 2016 in der Stadtverordnetenversammlung vorzustellen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	6
Ablehnung:	0
Stimmenthaltung:	1

zu 4.12 Bahnhof Medienstadt - Babelsberg

Vorlage: 15/SVV/0471

Fraktion Bürgerbündnis-FDP

Herr Kirsch dankt für die Informationen der Verwaltung in der vergangenen Sitzung. Diese sind ausreichend im Protokoll wiedergegeben worden.

Herr Kirsch informiert für die einreichende Fraktion Bündnerbündnis-FDP, dass der Antrag zurückgezogen wird.

zu 5 Mitteilungen der Verwaltung

**zu 5.1 Lärmschutz im gesamten Bereich der Reiherberg- sowie der
Geiselbergstraße - Vorstellung des Prüfergebnisses zum Beschluss
15/SVV/0170**

FB Grün- und Verkehrsflächen

Frau Woiwode (Verkehrsanlagen) teilt zum ersten Beschlusspunkt mit, dass die Reiherbergstraße Bestandteil der 2. Stufe des Lärmaktionsplanes und hier einer mittelfristigen Dringlichkeit zugeordnet ist. Das heißt, eine mögliche Baumaßnahme ist in der Haushaltsplanung bis 2019 nicht enthalten. Bis dahin sind nur Maßnahmen über den laufenden Aufwand zur Gefahrenabwehr möglich.

Zum zweiten Beschlusspunkt teilt Frau Woiwode mit, dass eine reguläre Tempo-30-Zone der Anordnung in Wohngebieten vorbehalten ist, dazu bedarf es im Vorfeld eines Stadtverordnetenbeschlusses, u. a. wie im Stadtentwicklungskonzept Verkehr. Hier sind die aktuell beschlossenen und damit verkehrsrechtlich anordbaren Zonen ausgewiesen. Zur Ausschilderung einer Strecke 30 gibt es keine Ermächtigungsgrundlage. Für weitere verkehrsorganisatorische Veränderungen baulicher Art fehlen die finanziellen Mittel. Es wird geprüft, einen Planungsauftrag zur Grundlagenermittlung auszulösen. Nach Vorlage der Ergebnisse dieser Planung werden weitere Erkenntnisse erwartet.

Frau Woiwode ergänzt, dass der Ortsbeirat in seiner Sitzung am 6. Oktober 2015 informiert wird.

Herr Krause macht aufmerksam, dass der Beschluss auch das Thema Deckensanierung enthält und er die Information zu geeigneten Lärmschutzmaßnahmen vermisst.

Frau Woiwode verweist nochmals auf die Problematik bei Hauptverkehrsstraßen hin. Zurzeit sind keine Mittel im investiven Haushalt eingestellt, so dass nur Instandhaltung und Gefahrenabwehr möglich sind.

Sie berichtet, dass für die grundhafte Erneuerung der Reiherbergstraße 2,9 Mio. € notwendig sind. In der Geiselberg- und Reiherbergstraße sind in den letzten Jahren aus dem laufenden Aufwand mehrere Maßnahmen zur Deckensanierung und Gefahrenabwehr durchgeführt worden.

Herr Krause hinterfragt, weshalb nicht kleinteilige Maßnahmen zur Lärmminimierung, wie Tempolimit für den Schwerlastverkehr, vorgestellt worden sind und bittet im Ortsbeirat intensiver darauf einzugehen.

Frau Woiwode nimmt die Anregung auf.

Auf die Nachfrage von Frau Dr. Kaduk informiert Frau Woiwode, dass es eine große Anzahl von Hauptverkehrsstraßen gebe, für die keine ausreichende Finanzierungsmöglichkeit bestehe und deshalb eine Prioritätensetzung erfolgen müsse.

**zu 5.2 Bebauungsplan Nr. 122-2 - Festlegung der im weiteren
Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigenden Breite des Concordiawegs
FB Stadtplanung und Stadterneuerung**

Frau Holtkamp (Verbindliche Bauleitplanung) erinnert an die Berichterstattung im SBV-Ausschuss Anfang September 2015. Aus Sicht der Verwaltung wird eine Breite von 7 m vorgeschlagen. Die Kleingartenkommission ist darüber informiert worden.

Mit der beabsichtigten Festsetzung im Bebauungsplan Nr. 122-2 (Breite der Straßenverkehrsfläche 7,0 m) erfolgt noch nicht die konkrete Ausbauplanung für den Concordiaweg, sondern lediglich eine Flächensicherung. Die Planung zum tatsächlichen Straßenausbau wird nach dem Inkraftsetzen des Bebauungsplanes zunächst in die künftige Investitionsplanung der Stadt aufgenommen und entsprechend mit Blick auf alle anderen erforderlichen Investitionen priorisiert werden. Es ist daher **nicht** davon auszugehen, dass die betroffenen Kleingärten kurzfristig verändert oder bestehende Parzellengrenzen zurückgebaut werden müssen.

Der SBV-Ausschuss nimmt die Orientierung auf eine Breite von 7 m zur Kenntnis.

zu 6 Sonstiges

Keine Anmerkungen