
BI Fahrland, c/o Anke Oehme | Am Upstall 10i | 14476 Potsdam
Landeshauptstadt Potsdam
FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Hegelallee 6-10
D-14461 Potsdam

vorab per E-Mail an fnp@rathaus.potsdam.de und
stadterneuerung@rathaus.potsdam.de -

Potsdam, 24. Juni 2019

**Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung zur
Flächennutzungsplan-Änderung „Krampnitz“ (14/17 B) sowie
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung zum:
Bebauungsplan Nr. 141-3 "Entwicklungsbereich Krampnitz - Klinkerhöfe
Nord",
Bebauungsplan Nr. 141-10 "Entwicklungsbereich Krampnitz - Schau ins
Land",
Bebauungsplan Nr. 141-9 "Entwicklungsbereich Krampnitz - Heidequartier",
Bebauungsplan Nr. 141-8 "Entwicklungsbereich Krampnitz - Schule",
Bebauungsplan Nr. 141-6 "Entwicklungsbereich Krampnitz -
Park/Luch/Feldflur",
Bebauungsplan Nr. 141-7 "Entwicklungsbereich Krampnitz - Zentrum West"**

Sehr geehrte Frau Franke,
sehr geehrte Frau Dammann,
sehr geehrter Herr Krampitz,

in der Anlage übersenden wir Ihnen die Stellungnahme der Bürger_innen-Initiative
Fahrland zu den oben benannten Bebauungsplänen und zur Änderung des

Flächennutzungsplans. Bitte betrachten Sie dies als jeweilige Einzelstellungnahme zu den o. g. frühzeitigen Beteiligungen. Weiterhin hängen wir der Postversion die zahlreichen gesammelten Unterschriften von Bürger_innen vor Ort an, die diese Stellungnahme unterstützen.

Bitte bestätigen Sie uns den Erhalt der Stellungnahme.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Anke Oehme, Matthias Päper und Stefan Matz
Sprecher_innen der Bürger_innen-Initiative Fahrland

Anlage

Stellungnahme der Bürger_innen-Initiative Fahrland zur:

Frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung zur Flächennutzungsplan-Änderung „Krampnitz“ (14/17 B) sowie den

frühzeitigen Beteiligungen der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung zum:

Bebauungsplan Nr. 141-3 "Entwicklungsbereich Krampnitz - Klinkerhöfe Nord",

zum Bebauungsplan Nr. 141-10 "Entwicklungsbereich Krampnitz - Schau ins Land",

zum Bebauungsplan Nr. 141-9 "Entwicklungsbereich Krampnitz - Heidequartier",

zum Bebauungsplan Nr. 141-8 "Entwicklungsbereich Krampnitz - Schule",

zum Bebauungsplan Nr. 141-6 "Entwicklungsbereich Krampnitz - Park/Luch/Feldflur" sowie

zum Bebauungsplan Nr. 141-7 "Entwicklungsbereich Krampnitz - Zentrum West".

Behutsame Entwicklung

Krampnitz liegt am direkten Rand der Döberitzer Heide, einem Naturschutzgebiet von großer Bedeutung. Wir fordern daher eine behutsame Entwicklung von Krampnitz, die der Umgebung gerecht wird und der Natur größtmöglichen Schutz zukommen lässt. Die Einwohner_innen-Zahl sollte daher auf unter 10.000 begrenzt werden. Daher ist die Anzahl an Wohnungen deutlich nach unten zu korrigieren. Dies ergibt sich auch aus den folgenden Einwendungen.

Maximale Bebauungshöhe

Als maximale Bebauungshöhe muss die aktuelle **Baumwipfelhöhe** von 30 bis 35 m als Orientierung angenommen werden. Diese darf nicht überschritten werden. Das gilt auch für die 4 derzeit geplanten Solitärbauten. Für das Hochhaus an der Ketziner Straße ergeben sich damit maximal 8 Geschosse. Für die drei geplanten Einzelhochhäuser in direkter Angrenzung an das Naturschutzgebiet sollte man noch

niedriger bleiben und maximal 7 Geschosse ansetzen. Sämtliche anderen Gebäude dürfen 5 Geschosse nicht überschreiten. Überhöhungen müssen ausgeschlossen werden.

Begründung: Diese Geschosshöhen entsprechen den bisherigen Planungen, auf welche man sich geeinigt hatte. Sie dürfen nicht durch neue Höhenflüge infrage gestellt werden. Durch die unmittelbare Nähe zum Naturschutzgebiet würde sonst die gewachsene **flache** Seeburger Kulturlandschaft gestört werden. Dies wird auch in der Begründung zu den Bebauungsplänen auf S. 53 treffend beschrieben mit einer „drei- bis sechsgeschossige[n] Raumkante zur flachen Seeburger Kulturlandschaft“ sowie der beschriebenen Orientierung am Landschaftsbild. Außerdem bleibt somit auch die Anlehnung an den Gebäudebestand in Krampnitz erhalten, die auch für die Neubauten maximal ähnliche Dimensionen mit einschließen muss – die Bestandsbauten haben alle bisher nur 3 Geschosse zuzüglich Dachgeschoss. Der historische Uhrenturm mit seinen 38 m Höhe muss dabei als einzelner höchster Punkt des Quartiers erhalten bleiben – sämtliche anderen Bauten müssen sich darunter anpassen. Nur so kann auch ein „Erhalt historischer Blickbeziehungen“ (S. 53 der Begründung) sichergestellt werden – die bestehenden Wohnhäuser sind bisher nicht höher als die umgebenen Bäume. Unter ähnlichen Gesichtspunkten wurde auch des Bornstedter Feld geplant und davon darf man nun, noch weiter im ländlichen Raum der Landeshauptstadt und noch näher am Naturschutzgebiet, nicht abweichen.

Um eine Vorstellung der Größenverhältnisse für alle Menschen zu ermöglichen, fordern wir 3-dimensionale Visualisierungen der Höhenverhältnisse der verschiedenen Bebauungsvarianten in Krampnitz mit Bezug zur Umgebung (Döberitzer Heide, Fahrland, Neu Fahrland, Fahrländer See, Krampnitzsee).

Verkehrsinfrastruktur: Lösung der Verkehrsprobleme oberste Priorität

Momentan ist die verkehrliche Erschließung von Krampnitz und allgemein des gesamten Potsdamer Nordens vollkommen ungesichert, weshalb auf S. 37f. der Begründung auch ein „Worst-Case-„ und ein „Best-Case-Szenario“ beschrieben werden. Ein „Worst-Case-Szenario“ darf jedoch nicht einmal in Erwägung gezogen werden. Wir fordern daher, dass es in Krampnitz **keinerlei Neubebauung** geben darf, ehe ein schlüssiges Konzept und eine fertige und ausfinanzierte Planung der nachhaltigen Mobilität inklusive des Tram-Ausbaus vorliegen. Die aktuell ausliegenden Bebauungspläne sind so lange auf Eis zu legen und nicht weiter zu bearbeiten. Keinesfalls darf es vorher Satzungsbeschlüsse dazu geben.

Insbesondere die ÖPNV-Anbindung ist momentan überhaupt nicht klar – dabei soll der ÖPNV Hauptträger der nachhaltigen Mobilität werden. Bereits mit der aktuellen Bebauung im Potsdamer Norden liegt zu Stoßzeiten eine chronische Überlastung des mobilen Individualverkehrs (MIV) und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vor. Mit dem geplanten Bezug der sanierten historischen Gebäude ab 2021 steht

bereits ein Kollaps des MIV und des ÖPNV unmittelbar bevor. Eine weitere Überlastung nun auch noch durch Neubauten ist derzeit mit nichts zu rechtfertigen.

Wir fordern insbesondere die Realisierung folgender Punkte vor Weiterplanung sämtlicher oben genannten Bebauungspläne:

- den Ausbau der Tram über Krampnitz bis nach Fahrland
- den Ausbau des Bahnhofs Marquardt zur Mobilitätsdrehscheibe: hürdenfrei ausgebauter Bahnhof mit Parkplätzen für Autos und Fahrräder auch auf der östlichen Seite, eine Buswendeplatte auf der östlichen Seite und Bahnhalte min. alle 20 Minuten (tagsüber) bzw. stündlich (nachts)
- einen durchgängigen und beleuchteten separaten Radweg entlang der L92 von Krampnitz über Fahrland zum Bahnhof Marquardt
- die regelmäßige Anbindung des Bahnhofs Marquardts vom Campus Jungfernsee über Neu Fahrland, Krampnitz und Fahrland (so, dass man jeden Zug erreichen kann)
- eine separate Busspur nach Groß Glienicke
- eine zusätzliche Buslinie für Krampnitz einrichten (der Bus 609 und 638 dürfen keine verlängerte Fahrtzeit aus Satzkorn, Fahrland oder Groß Glienicke bekommen, das wäre unzumutbar für die dort lebende Bevölkerung)
- die Einrichtung eines Schnellbusses X638 nach Spandau (ohne Umwege in Groß Glienicke mit direkter Durchfahrt der B2)
- den Bau des Radschnellweges nach Potsdam
- einen Radschnellweg von Ost- nach West durch das Wohngebiet Krampnitz oder am nördlichen Rand (Grenze Döberitzer Heide) entlangführen
- die Bildung der geplanten Mobilitätsagentur (mit Arbeitsaufnahme noch vor Einzug der ersten Bewohner_innen im Krampnitz-Quartier überhaupt)
- eine Neuprüfung der aktuellen und der zukünftigen Straßenauslastungszahlen der B2 und der B273 zwischen den Ortsteilen und dem Zentrum Potsdam (die veralteten Zahlen von 2015 gingen im Verkehrskonzept immer von nur 3.800 Einwohner_innen für Krampnitz aus und das STEK Verkehr plant nur mittelfristig bis 2025 – da ist Krampnitz noch nicht einmal zur Hälfte fertig, es braucht also langfristige Planungsräume bis 2040)
- von der Neuprüfung ausgehend Lösungsvorschläge für die zu „Spitzenzeiten [auftretenden] Kapazitätsengpässe“ (S. 50 der Begründung)
- die dezidierte Planung der Bauzeit für die Tramverlängerung mit Verkehrslösungen inkl. der Prognose der während der Bauzeit geänderten Auslastungszahlen
- Lösungen für den Rückstau durch Ampeln auf der B2 zwischen Groß Glienicke und Jägertor, insbesondere der 2 neu geplanten Ampeln auf der B2 und der Ampeln nach Fahrland und der bisher nicht untersuchten Ampeln Bassewitz, Heinrich-Heine-Weg und Amundsenstr.

Infrastruktur im Plangebiet

In Anlehnung an das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ mit „verkehrsreduzierende[n] Raumstrukturen“ (beides S. 27 der Begründung) ist vor Ort zwingend weitere Infrastruktur einzuplanen und dafür Flächen vorzuhalten. Zusätzlich braucht es weitere Pufferflächen für ggf. sich später noch ergebende Bedarfe, die in den Bebauungsplänen festgeschrieben werden.

Dafür müssen folgende Punkte in Krampnitz eingeplant werden:

- Berufsfeuerwehr (falls der von der Feuerwehr gewünschte Standort in Nedlitz nicht funktionieren sollte)
- Friedhof (oder eine deutliche Vergrößerung des Friedhofs in Fahrland)
- Kiez-Schwimmbad Nord (oder an einem anderen gesicherten und festgeschriebenen Standort im Norden)
- Müllentsorgungsannahmestelle und einen Wertstoffhof (oder an einem anderen gesicherten und festgeschriebenen Standort im Norden)
- verbindlich festgeschriebene Zweigstellen der städtischen Musikschule und der städtischen Bibliothek
- verbindlich festgeschriebene Räumlichkeiten für ein Familienzentrum und religiöse Einrichtungen
- zusätzliche Einplanung eines größeren Biomarkts (min. 1.000m²) (zusätzlich zu den bereits geplanten Supermärkten)
- zusätzliche Einplanung von Parkplätzen für außenstehende Besucher_innen an allen Einkaufsstandorten
- die unseres Erachtens zu niedrig angesetzten Platzbedarfe für Krippen-, Kita-, Grundschul- und weiterführende Schulplätze unter Berücksichtigung auch umliegender Bedarfe der nördlichen Ortsteile (insbesondere für die weiterführende Schule) noch einmal überprüfen, zumal laut S. 103 der Begründung „die Bevölkerungsverteilung nach Jahrgangsstärken vom Durchschnitt der Landeshauptstadt Potsdam abweichen wird und mit einem stärkeren Anteil an jungen Familien zu rechnen ist“
- unabhängig von heute ausreichenden Prognosen an benötigten Platzzahlen für Bildungseinrichtungen müssen zur Sicherheit weitere Vorhalteflächen für eine Erweiterung der Schulen und einer zusätzlichen Kita geschaffen werden, um notfalls handlungsfähig zu sein und nachsteuern zu können
- verbindliche Festschreibung von Gewerbeflächen für ein medizinisches Versorgungszentrum für Ärzte und Pflegeeinrichtungen
- eine Neuzulassung für die allgemeinmedizinische und die fachärztliche Versorgung bei der Kassenärztlichen Vereinigung parallel zum beginnenden Aufbau in Krampnitz erwirken
- Einplanung eines größeren und verbindlich festgesetzten attraktiven Abenteuerspielplatzes für Kinder (neben den ohnehin pflichtmäßig einzuplanenden Spielplätzen)

Sozialer Wohnungsbau

In Potsdam und insbesondere in den nördlichen Ortsteilen fehlt es an bezahlbarem Wohnraum. Mehr sozialer Wohnungsbau nimmt langfristig den Druck aus dem freien Mietmarkt und führt nach unserer Auffassung damit zu einer Senkung des Gesamtmietniveaus. Ein einfaches Prinzip von Angebot und Nachfrage. Wenn weniger Menschen um günstigen Wohnraum auf dem freien Markt konkurrieren, kann ein privater Vermieter weit weniger stark die Miete anheben. Daher fordern wir, dass in sämtlichen Krampnitzer Bebauungsplänen 30% mietpreis- und belegungsgebundener Wohnungsbau verbindlich festgeschrieben werden. Diese Quote muss auch für sämtliche mögliche Verträge mit Investoren gelten, andernfalls darf keine Vertragsunterzeichnung erfolgen.

Änderung des Flächennutzungsplans

Die Ketziner Straße sollte als Autostraße (Straßenhauptnetz) durch das Wohngebiet Krampnitz zugelassen werden, um den Knotenpunkt an der B2 zu entlasten. Dann würden nämlich 2 Straßen auf die B2 führen und der Verkehr wird gesplittet, womit sich auch die Staugefahr minimiert.

Gutachten

Das bisher nicht vorliegende Bodengutachten für die Bebauungspläne ist schnellstmöglich nachzuholen. Die Gutachten des Natur-, Umwelt- und Artenschutzes, zur Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung, zur Bewertung des Landschaftsbildes sowie zur Bewertung von (Lärm-)Immissionen sind schnellstmöglich der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, da nur dann eine Bewertung der naturräumlichen Situation möglich ist.

Erhalt von wertbestimmendem gebietsprägendem Baumbestand

Im Plangebiet müssen wertbestimmende gebietsprägende schützenswerte Großbäume, größere Hecken und Gebüsche verbindlich festgesetzt werden, um deren Erhalt zu gewährleisten. Dies ist auch im Sinne des Erhalts einer klimatischen Ausgleichsfunktion (Sauerstoffproduzent, Staub- und CO₂-Filter, Lärmschutz etc.), des Umweltschutzes (Lebensraum für zahlreiche Tierarten), der Nähe zur Döberitzer Heide sowie der Erholungsfunktion und Lebensqualität für die neu hinzuziehenden Bewohner_innen sinnvoll. Diese Bäume müssen in einer gesonderten Karte festgehalten werden.

Bauordnungsrechtliche Festsetzungen zur Energieeffizienz

Auf S. 94 der Begründung schreiben Sie: „Die dezentrale Erzeugung regenerativer Energie für Strom- und Wärmebedarf ist eine wichtige Grundlage von klimafreundlichen Quartieren. Daher ist für alle Flachdachflächen, die nicht dem Aufenthalt oder anderen Nutzungen dienen sollen, eine Kombination aus extensiver Begrünung und der Installation von Photovoltaik möglich. Auch für flachgeneigte Dächer sowie für ausgewählte Fassadenbereiche ist die Installation von gebäudeintegrierter Photovoltaik umsetzbar.“ Dieser richtige Ansatz muss zwingend für alle Gebäude vorgeschrieben und im Bebauungsplan festgesetzt werden. Eine bloße Benennung der Möglichkeiten reicht keinesfalls aus.