

**Landesamt für Bauen und Verkehr**  
Dezernat 21 – Anhörung/  
Planfeststellung Straßen und Eisenbahnen

Lindenallee 51  
15366 Hoppegarten

Potsdam, 23.03.2021

**Anhörungsverfahren zur Planfeststellung für das Verfahren „Neubau der einseitigen Tank- und Rastanlage „Havelseen“ an der linken Richtungsfahrbahn der BAB 10, km 130,00 einschließlich trassenferner landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen“,  
Einwendung gegen den Bau der einseitigen Tank- und Rastanlage „Havelseen“ an der Bundesautobahn 10 (Aktenzeichen 2112-31101/0010/047)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die BürgerInnen-Initiative Fahrland widerspricht hiermit dem Bau der einseitigen Tank- und Rastanlage „Havelseen“ an der Bundesautobahn 10 vollumfänglich. Die zahlreichen Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren entnehmen Sie bitte unserer Stellungnahme in der Anlage. Die Standortfrage muss noch einmal ergebnisoffen überprüft werden.

Ich bitte um eine schriftliche Eingangsbestätigung und weitere Beteiligung am Verfahren.

Ich weise ausdrücklich darauf hin, dass es sich bei dieser Einwendung um die gemeinsame Einwendung der Mitglieder der Bürgerinitiative Fahrland und nicht um eine „gleichförmige Einwendung“ handelt. Wir erwarten, dass unsere Einwendung entsprechend in der Abwägung berücksichtigt wird und wir eine individuelle Antwort von Ihnen erhalte, die ebenfalls nicht den Charakter einer gleichförmigen Einwendungsbeantwortung bzw. von gleichförmigen Abwägungsergebnissen hat.

Mit freundlichen Grüßen

Anke Oehme – Sprecherin der Bürgerinitiative Fahrland

**Anlage**

---

## 1 Naherholungsgebiet für umliegende Orte

Als Anwohner Fahrlands sind wir vom geplanten Bau der Tank- und Rastanlage in unmittelbarer Umgebung direkt betroffen. Das Areal, in dem die Anlage liegt, ist für unsere umliegenden Orte zentrales Naherholungsgebiet.

Auch der 66-Seen-Wanderweg führt direkt an der Planfläche entlang und würde dadurch massiv entwertet.

Ein Ausweichen in andere Erholungsräume in unmittelbarer Umgebung ist darüber hinaus nicht mehr möglich, da die Region bereits durch Havelkanal, Bundesstraße, Autobahn und weitere Gewerbegebiete begrenzt wird.

Die havelländischen Angerdörfer im Norden Potsdams stehen in jahrhundertelanger landwirtschaftlich geprägter Tradition. Wir leben hier in ruhiger, naturnaher Umgebung mit einer reichen Flora und Fauna. Viele Neuhinzugezogene genießen dies, es ist ein entscheidender Punkt für den Wegzug aus den Innenstädten Potsdams und Berlins. Mit der immer weiter zunehmenden Bebauung vor Ort ist jedoch der ländliche Raum in seiner Charakteristik bedroht.

## 2 Leben im ländlichen Raum

Die geplante Raststätte hat weitreichende Auswirkungen auf unser hiesiges Leben – Flächenversiegelung, Lärm, Lichtverschmutzung, Schadstoffemissionen, Belastungen durch Schleichverkehre und weiterer massiver Zuzug zerstören unsere Wahlheimat. Gleichzeitig ist eine Vermüllung der Umgebung zu befürchten, ebenso wie ein zu befürchtender Anstieg von Kriminalität, die hier außerordentlich niedrig ist. Dies alles zusammen bedeutet einen erheblichen Verlust an Lebensqualität. Das Wohnumfeld wird erheblich beeinträchtigt.

Die Tank- und Rastanlage ist schlichtweg zu nah an vorhandener Besiedlung geplant. Die Planungsunterlagen selbst stellen bereits die „visuelle Überprägung des Landschaftsbildes“ fest. Im Ergebnis droht auch eine zunehmende Zersiedelung.

Hinzu kommen die hohe Feinstaub- und Stickoxidbelastung im Umfeld einer solchen Anlage. Die EU hat bereits heute nachgewiesen, dass jährlich etwa 400.000 Tote auf Luftverschmutzung zurückzuführen sind (Bericht der Europäischen Umweltagentur 2020) – die größte Umweltbedrohung für die Gesundheit überhaupt. Durch die unmittelbare Nähe unter anderem zu Kartzow (Gemarkung von Fahrland) ist aufgrund der gegebenen Windverhältnisse mit einer erheblichen Belastung zu rechnen.

## 3 Mangelhafte Beteiligung im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens

Wir bemängeln die viel zu späte Beteiligung von Anwohner\*innen und betroffenen Kommunen. Die sonst übliche Vorabbeteiligung fehlte gänzlich. Sowohl als Bürgerinitiative als auch stärkste Fraktion im Ortsbeirat Fahrland bitten wir um eine begründete Erklärung dieser mangelnden Transparenz in über 20 Planungsjahren, in denen gleichzeitig bereits Unmengen Steuermittel für die Planung ausgegeben wurden.

Warum wurde jetzt das Planfeststellungsverfahren ohne die Vorab-Beteiligung gestartet? Entsprechend der Rastanlagenkonzeption des Landes Brandenburg „...wird den betroffenen Trägern öffentlicher Belange und Anwohnern das Ergebnis [der Prüfung des Makrostandorts] vorgestellt und Gelegenheit gegeben, sich zu den Planungen zu äußern, Verständnisfragen zu klären und Hinweise zu geben. [...] Erst danach „verfestigt“ sich die Planung weiter zur Genehmigungsplanung [Planfeststellungsverfahren]“

(Quelle: [www.ls.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.363585.de](http://www.ls.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.363585.de)). Zur Vorstellung des Projekts und der inhaltlichen Auseinandersetzung auf politischer und Anwohner\*innenebene konnte es dadurch entgegen der eigenen Grundsätze nicht kommen.

Auch die Potsdamer Stadtverordnetenversammlung wurde in das Planungsverfahren im Vorfeld nicht einbezogen. Der bereits kurz nach Ankündigung im August im Hauptausschuss langfristig festgesetzte und frühestmögliche Termin im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität am 19.11.2020 wurde vom Landesbetrieb abgesagt, ebenso die Einladung einen Monat später. Ein früherer Termin im September war ebenfalls zu kurzfristig für die Planenden. Begründet wurde dies einerseits coronabedingt, andererseits mit dem bereits laufenden Planfeststellungsverfahren, das jedoch zum Zeitpunkt der Einladung noch nicht gestartet war.

Mit dem vorab eingereichten Antrag auf Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens sind jetzt Fakten geschaffen worden, die eine konstruktive Diskussion und Bürgerbeteiligung in Bezug auf die Standortwahl erheblich erschweren. Diese ist daher umgehend und ergebnisoffen nachzuholen.

Ebenso ist die Anhörung der Anwohner\*innen auch über das Planfeststellungsverfahren hinaus nachzuholen, sofern nicht auf den Bau verzichtet wird.

#### 4 Auswirkungen auf die Natur: Schutzstatus für Areal notwendig

Der Neubau einer etwa 30ha großen Tank- und Rastanlage an diesem Standort würde zu massiven negativen Auswirkungen auf die dortige intakte und hochwertige Natur führen. Es handelt sich hier um eine reichhaltig strukturierte Region, die über Feuchtgebiete, Magerwiesen, aufgelassene Obstwiesen, unbewirtschaftete Naturwälder und Gewässer verfügt. Es gibt sowohl gehölzfreie als auch gehölzgeprägte Biotope, die teilweise über 100 Jahre brauchen, um diesen Ausprägungsgrad zu erreichen – entsprechend lange würde auch eine Regeneration dauern. In den Planfeststellungsunterlagen wird der zusammenhängende Biotopkomplex entlang des Satzkornschen Grabens auch einwandfrei deklariert: *„Aufgrund seiner Vielfaltigkeit, seines Struktureichtums, seiner engräumigen Verzahnung und der geringen Nutzungsintensität ist dieses Gebiet als bedeutsamer ökologischer Funktionsraum einzustufen.“*

Wir fordern daher auf Grund der Planunterlagen statt des Baus der Tank- und Rastanlage die Einstufung des sensiblen Areals als Landschaftsschutzgebiet, um eine erhebliche Zerschneidung des Biotopverbundsystems zu verhindern.

Dies würde den Freiraumverbund zwischen dem sehr nahe gelegenen Landschaftsschutzgebiet „Königswald mit Havelseen und Seeburger Agrarlandschaft“ sowie den ebenfalls sehr nahen Naturschutzgebieten „Döberitzer Heide“, „Ferbitzer Bruch“ und „Falkenrehder Wublitz“ befördern.

Hinzu kommen noch rund 32ha Niederobstbestände in direkter Nachbarschaft zum geplanten Bauvorhaben, die seit der Wende komplett naturbelassen sind und mittlerweile ein Refugium für ruhebedürftige Tiere und Pflanzen bilden. Dies hat auch dazu geführt, dass es im Umfeld dieses Naturraums zunehmend mehr (notwendige!) Imker\*innen im Nebenerwerb gibt – deren Bienen brauchen die naturbelassene Umgebung ebenso nötig, wie wir die Bienen für unseren Planeten brauchen. Die geplante Tank- und Rastanlage würde die schutzwürdigen Obstbäume jedoch stattdessen einem zunehmenden Schadstoffeintrag aussetzen und damit die Bienen gefährden.

Des Weiteren lässt sich eine Grundwassergefährdung sowie Bodenkontamination durch den Eintrag von Schadstoffen, z. B. durch auslaufende Flüssigkeiten von Fahrzeugen, nicht gänzlich ausschließen. Dies hätte desaströse Folgen für die direkt umgebenden Biotope und im weiteren für die nahe gelegenen Landschaftsschutzgebiete. Von daher ist eine Tank- und Rastanlage in unmittelbarer Nähe zu Naturschutzgebieten auszuschließen.

Nur mit einer Schutzeinstufung der beplanten Fläche lässt sich der gesamte Freiraumverbund schützen – eine weitere Zerschneidung des Naturraums zwischen den Naturschutzgebieten und damit eine Verkleinerung ökologischer Ausgleichsräume ist so dauerhaft zu verhindern.

Dass das Areal für die geplante Tank- und Rastanlage das Potential eines Schutzstatus besitzt, ergibt sich einwandfrei aus den umfassenden Gutachten im Rahmen der Planung – obwohl diese teilweise schon deutlich über 5 Jahre zurückliegen. Alle Gutachten und Kartierungen, deren Erstellung mehr als 5 Jahre zurückliegen, sind rechtlich angreifbar und daher bei Weiterverfolgung des Projekts zu aktualisieren. Da es sich um naturbelassene Flächen handelt, ist hier in der Folge jedoch auch von noch deutlicheren Ergebnissen für die Schutzwürdigkeit auszugehen.

## 5 Auswirkungen auf die Natur: Tiere und ihren Lebensraum schützen

Das betreffende Areal ist Lebensraum zahlreicher Tierarten, darunter auch zahlreiche geschützte Tierarten. Hier herrscht eine Vielfalt, die außerhalb von Schutzgebieten selten geworden und daher unbedingt zu erhalten ist.

Nachweislich kommen hier Blindschleichen, streng geschützte Zauneidechsen (die sehr sensibel auf Umsiedlungsversuche reagieren), geschützte Amphibien, streng geschützte Fledermäuse (sogar 5 verschiedene Arten) und Fischotter vor, die im Gebiet leben, sich fortpflanzen, ernähren und erholen.

Die Region weist zudem insbesondere einen großen Reichtum an geschützten Vogelarten auf, die auch das Untersuchungsgebiet zum Brüten/Nisten, zum Jagen und zur Nahrungssuche oder als Rastflächen und Schlafplatz nutzen. Dazu zählen u.a. der Kiebitz, die Feldlerche, der Kuckuck, der Fischadler, die Rauchschnalbe, der Schilfrohrsänger oder der Turmfalke. Auch Pirol, Wiedehopf und Neuntöter gibt es. Viele der seltenen und daher geschützten Vogelarten sind lärm- und störungsanfällig, z. B. der Kiebitz. Die Art hat seit den 1980er-Jahren extrem hohe Bestandsverluste erlitten (über 90% Rückgang), daher dürfen ihre nachgewiesenen Lebensräume keinesfalls zerstört werden – der Bau der Tank- und Rastanlage an dieser Stelle schließt sich damit aus, wenn man diese Vogelart ernstzunehmend schützen will.

Die Bevölkerung vor Ort setzt sich seit langem aktiv für den Erhalt und Ausbau der Vogelpopulationen ein – mittels Nisthilfen, insekten- und vogelfreundlichen Gärten. Dieses Naturschutzengagement rund um das sensible Gebiet wird durch so ein nicht sinnvolles Mammutbauprojekt konterkariert. Jahrelange Schutzbemühungen für seltene Vogelarten würden zunichte gemacht.

Gleichzeitig gibt es einen Grund für ihre Seltenheit: Ihre Lebensräume werden immer weiter eingeeengt, die Lebensgrundlage geht schlichtweg verloren. Da helfen auch „Umsiedlungsmaßnahmen“ und alternative Nisthilfen für Fischadler und Fledermäuse nur wenig, wenn der Lebensraum als Ganzes wegfällt. Die Tiere reagieren äußerst sensibel auf Veränderungen und wandern bei Lebensraumverlust ab. Nur wohin, wenn wie oben beschrieben der Biotopverbund zerrissen und verkleinert wird?

## 6 Mangelhafte Abwägung alternativer Standorte – Wolfslake erhalten

Wir kritisieren die mangelhafte Abwägung alternativer Standorte. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb nur der Standort „Havelseen“ tiefgehend geprüft wurde. Insbesondere sind keine ausreichenden Bemühungen für einen Erhalt der bestehenden Tank- und Rastanlage Wolfslake zu erkennen – obwohl es schon aus Kostengründen erstes Ziel sein sollte, aber auch um die darin enthaltene „Graue Energie“ zu erhalten, statt klimaschädlich neue Versiegelungen vorzunehmen.

Der Altstandort Wolfslake war ebenfalls einer der 3 identifizierten geeigneten Makrostandorte, es gibt daher keinen Grund diese Anlage zu schließen.

Das Argument des „günstigeren“ Abstandes zu anderen Tank- und Rastanlagen gilt daher auch nicht, denn auch Wolfslake eignet sich von den Entfernungen hierfür, sonst wäre es kein geeigneter Makrostandort und würde sich im derzeitigen Betrieb auch nicht rentieren. Natürlich sind Ruhezeiten für Kraftfahrer\*innen wichtig, aber es gibt bereits einen geeigneten Standort plus weitere umliegende Rastplatzstandorte ohne Tankstelle in einem Umkreis von 20 km zum neu geplanten Standort.

Der Erhalt der Anlage ist zudem ausdrücklicher Wunsch des Bürgermeisters Bodo Oehme und auch der Gemeindevertretung von Schönwalde-Glien, in deren Bereich die Anlage Wolfslake liegt.

Die angegebenen Gründe für die Schließung sind laut Planfeststellungsunterlagen lediglich folgende:

- Probleme bei der Ver- und Entsorgung: Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung haben keinen Anschluss an das kommunale Netz (eigene Brunnen und eigene Kläranlage mit befristeter Genehmigung)
- Versorgung mit Elektroenergie ist nur auf bestehende Tankstellenkapazität ausgelegt
- fehlende LKW-Stellplätze
- Fehlen einer Einzäunung und daraus resultierende Vermüllung und Verunreinigung des Umlandes

Der letzte Grund entbehrt jeglicher Logik und lässt die Frage aufkommen, ob ein fehlender Zaun ernsthaft als Begründung für so ein millionenschweres Bauprojekt gelten darf? In jedem Fall handelt es sich hier einwandfrei um einen problemlos lösbaren Zustand. So etwas als Argument in einem so aufwendigen Verfahren anzuführen ist absurd.

Die fehlenden LKW-Stellplätze können ebenfalls kein Grund sein, da mit dem geplanten Neubau unterm Strich nicht mehr Stellplätze entstehen (siehe Abschnitt 7). Hinzu kommt, dass Wolfslake problemlos das Potential hat, erweitert zu werden, da um den Standort herum ausreichend Platz ist und der Abstand zur Besiedlung trotzdem weiterhin gewahrt wird. Der Eigentümer der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen hat diese sogar öffentlich zum Verkauf für eine Erweiterung angeboten, auch weil die Bodenwertigkeit hier nicht so hoch ist wie im Areal „Havelseen“ (wo er ebenfalls Haupteigentümer ist). Auch der Bürgermeister Bodo Oehme hält eine Erweiterung für unproblematisch.

Die Kapazitätserhöhung bei der Stromversorgung ist ebenfalls lösbar – und zwar deutlich preiswerter als durch einen Neubau.

Des Weiteren ist der Anschluss an das kommunale Versorgungsnetz bezüglich des Abwassers und Trinkwassers laut Aussage des dortigen Bürgermeisters Bodo Oehme problemlos lösbar – er hat sogar Vorschläge wie dies gelingen kann.

Da auch Havelseen mit einer eigenen Kläranlage geplant wird, hier ist also keine Verbesserung gegenüber Wolfslake erkennbar.

Die in den Planungsunterlagen angegebenen 4 Gründe stützen sich auch auf völlig veraltete Untersuchungsergebnisse von 1998 (mit kleiner Überarbeitung 2014) – zu diesem Zeitpunkt herrschte noch ein völlig anderer Stand der Technik. Es hätte also längst eine Revision geben müssen.

Somit ist es unerklärlich, warum der Standort Wolfslake nicht erhalten und ausgebaut werden kann. Die Aussage in den Planfeststellungsunterlagen reicht jedenfalls nicht für eine Erklärung für einen kompletten Neubau: *„Wegen des unzureichenden Erschließungsstandards und auch keiner Möglichkeit diesen zu verbessern, wurden die Standorte Wolfslake-Ost und -West mit den Nebenbetrieben als wegfallend deklariert.“* In den Unterlagen fehlen belastbare Aussagen, warum sich für diese lediglich vier oben angegebenen Gründe keine Verbesserungsmöglichkeiten ergeben – dies ist ein eklatanter Mangel und lässt vermuten, dass dies aus unerfindlichen Gründen gar nicht erst geprüft wurde. In jedem Falle müssten

die Ergebnisse einer solchen Untersuchung Bestandteil der Planfeststellungsuntersuchung sein.

Wir fordern die ernsthafte Prüfung des Standorts Wolfslake hinsichtlich des Erhalts und Ausbaus, mit dem erklärten Ziel des Erhalts bei Wirtschaftlichkeit. Die Wirtschaftlichkeit ist gegeben, wenn die Behebung der vier oben angesprochenen Probleme preiswerter als der Neubau „Havelseen“ ist!

Zusammenfassend lässt sich festhalten: Man kann Wolfslake problemlos erweitern, was in Kombination mit den vorhandenen umliegenden kleinen Parkplätzen sogar mehr Stellflächen für LKWs schafft als in den derzeitigen „Havelseen“-Plänen vorgesehen. Es wären dabei weniger rechtliche Hindernisse zu erwarten, man zerstört keinen wertvollen über Jahrhunderte gewachsenen Biotopverbund, es handelt sich hier auch nicht um wertvolles Ackerland, man kann vorhandene Infrastruktur nutzen, statt graue Energie zu vernichten und viel mehr Flächen neu zu versiegeln. Es ist preiswerter, wirtschaftlicher, es sind keine Eigentumskonflikte zu erwarten und man kommt durch die Zweiseitigkeit ohne landschaftszerschneidende und aufwendige Brücke aus.

Insgesamt drängt sich hier die Vermutung auf, dass man Wolfslake ohne ersichtliche Gründe gar nicht erhalten will. Da der Bund jedoch den Bau und den Erhalt von Autobahnen und Bundesstraßen zu 100% finanziert und solch eine überdimensionierte und nicht notwendige Anlage ergo komplett aus Steuergeldern bezahlt wird, darf man nicht sorglos damit umgehen. Schon die ausführliche Planung ohne vorherige richtige Prüfung der Erhaltungsmöglichkeiten auf Kosten der Steuerzahler\*innen ist nicht hinnehmbar. Es ist zu prüfen, ob es sich hier um die Verschwendung von Steuergeldern durch Fehler in der Anfangsplanung handelt.

## 7 Fehlende Umsetzung der Zielstellung Stellflächen für LKWs zu erhöhen

Bei der Planung der Tank- und Rastanlage Havelseen wird davon ausgegangen, dass neben Wolfslake auch 2 kleinere Parkplätze in der Umgebung (zwischen den Anschlussstellen Spandau und Potsdam-Nord) geschlossen werden. Damit stimmt das Plus von 17 LKW-Stellflächen nicht mehr. Stattdessen gibt es bisher 104 Stellplätze für LKWs und danach in Havelseen sogar nur noch 103 Stellplätze für LKWs. Damit ist das Argument, dass man Havelseen bräuchte, um dem gestiegenen Bedarf an Stellflächen für LKW gerecht zu werden, schlicht falsch. Es entstehen in Summe nicht mehr LKW-Parkplätze als bereits vorhanden sind – ein weiteres Argument für die Ertüchtigung und Erweiterung von Wolfslake.

Zudem befindet sich der Gewerbepark Friedrichspark direkt an der Autobahnanschlussstelle Potsdam-Nord. In die massiven Erweiterungspläne ließen sich problemlos LKW-Stellflächen auf den Gewerbegrundstücken mit einplanen – quasi als kleiner Autohof. Daraus könnten sich sogar Synergien zu den Gewerbeansiedlungen ergeben. Dies wäre deutlich günstiger als das Mammutprojekt Havelseen, würde weniger neue Flächen versiegeln, den Biotopverbund schützen und am Ende sogar für mehr und gleichmäßiger an der Autobahn verteilte LKW-Stellflächen sorgen. Damit könnte gegebenenfalls sogar eine Erweiterung von Wolfslake entfallen, die technische Ertüchtigung würde reichen.

## 8 Lärmbelastung für unmittelbare Anwohner\*innen zu hoch

Die Ortschaften Kartzow (Gemarkung von Fahrland) und Paaren sind nur 800 bzw. 1000m von der geplanten Tank- und Rastanlage entfernt. Zu weit, um staatlich finanzierte individuelle Lärmschutzmaßnahmen an den Häusern zu rechtfertigen, aber deutlich zu nah dran, um keine Auswirkungen zu spüren. Natürlich kommt es trotz der Lärmschutzmaßnahmen in

Form von Wällen zu einer störenden Restbelastung im sonst eher ruhigen ländlichen Raum, und zwar zusätzlich zu der bereits vorhandenen Autobahn und der nahegelegenen Schiene.

Es wurde versäumt hier die Summe der immer weiter steigenden Gesamtbelastung zu berechnen, statt nur singulär die Auswirkungen der Tank- und Rastanlage. Dies ist nachzuholen.

In jedem Fall bleiben immissionstechnische Auswirkungen, entgegen der Angaben in den Planungsunterlagen. Für den ländlichen Raum ist hier eine Schmerzgrenze erreicht, weshalb wir dem Bau von „Havelseen“ auch in diesem Punkt widersprechen.

## 10 Lichtverschmutzung im ländlichen Raum

Der Lichtverschmutzung kommt in den Planungsunterlagen keinerlei Bedeutung zu. Dabei ist längst nachgewiesen, dass Lichtemissionen durch direktes und indirektes Streulicht, das durch künstliche Beleuchtung von Straßen, Plätzen und Gebäuden erzeugt und in die Umwelt abgegeben wird, massive Auswirkungen auf den Biorhythmus von Menschen und Tieren hat. Die natürliche Dunkelheit der Nacht wird durch solche Lichtglocken verdrängt, Tiere wandern ab oder werden wesensverändert (veränderte Tag-Nacht-Zyklen), was den Erhalt der Population vor Ort gefährdet. Auch auf Menschen kann es massive psychische Langzeitfolgen durch Schlaflosigkeit haben.

Gleichzeitig sinkt die Insektenvielfalt in der Region, die durch die dunklen, bisher weitgehend unbeeinträchtigten Nächte in der Region sehr hoch ist und von der viele weitere Tierarten profitieren. Wir schützen unsere nachtaktiven Tiere in der Region extra bewusst, indem wir unsere Häuser und Gärten wenig beleuchten. Die Straßenbeleuchtung vor Ort ist auch auf ein Minimum begrenzt, der neue Fuß- und Radweg zwischen Fahrland und Satzkorn entsteht gerade sogar extra mit einer dynamischen Beleuchtung. Davon profitieren auch die umliegenden Natur- und Landschaftsschutzgebiete mit ihrer Flora und Fauna. Dies muss berücksichtigt werden und spricht ebenfalls gegen die Anlage „Havelseen“.

## 11 Eigentumsrechte wahren und den Ackerboden bewahren

Der Eigentümer der betroffenen Ackerfläche AGRO Uetz-Bornim hat öffentlich erklärt, dass er diese unter keinen Umständen freiwillig verkaufen möchte, da es zu einem Verlust ertragreicher Landwirtschaftsflächen kommen würde. Dies ist zu berücksichtigen und sollte akzeptiert werden.

Hinzu kommt, dass AGRO Uetz-Bornim ebenfalls Eigentümer der Wolfslake umgebenden Flächen ist und diese stattdessen sehr wohl gegen entsprechenden Wertausgleich verkaufen würde, da es sich hier um Böden geringerer Wertigkeit handelt.

Bei „Havelseen“ hingegen handelt es sich um überwiegend landwirtschaftlich besonders hochwertigen fruchtbaren Ackerboden. Das ist in dieser Gegend, wo die Böden sehr selten über 50 Bodenpunkte haben eine Besonderheit (nur 5% der Potsdamer Ackerflächen beispielsweise). Dieser Boden hat sogar bis zu 55 von 100 Punkten. Trotzdem drohen mit „Havelseen“ nun massive Bodenversiegelung, Abgrabungen und Überschüttung von Böden. Dabei fand die derzeitige Nutzung in den Planungsunterlagen bisher keine Beachtung.

Das Argument, dass stattdessen Wolfslake entsiegelt wird hält nicht Stand, da nicht im selben Maße Flächen ent- wie versiegelt werden. Zumal Wolfslake laut den Planungsunterlagen gar nur anteilig entsiegelt werden soll, nämlich ausschließlich auf den im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung befindlichen Flächen. Dies ist nicht hinnehmbar.

Daneben gibt es noch Dutzende weitere zu erwerbende Grundstücksflächen im Eigentum Dritter, auch für Ausgleichsflächen. Diese verfügbar zu machen würde mindestens langwierig werden, zumal wenn mehrere Eigentümer (darunter auch die Landeshauptstadt) den Verkauf verwehren und es auf einen teuren Rechtsstreit bei drohender Enteignung hinaus läuft. Dies ist völlig unnötig, da mit Wolfslake eine konfliktlose oder mindestens konfliktarme Alternative besteht. Auch hier müssten für die zu erwartenden Rechtsstreitigkeiten unnötig Steuergelder investiert werden, die an anderen Stellen sinnvoller einzusetzen sind.

## 12 Konflikte mit dem Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Potsdam stellt den Bereich der geplanten Tank- und Rastanlage ausnahmslos als „Fläche für die Landwirtschaft“ dar. Teilbereiche am Satzkornschen Graben, wo das Brückenbauwerk über die A 10 vorgesehen ist, sind im Flächennutzungsplan zusätzlich als „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft“ dargestellt. Der Bau der Rastanlage steht an diesem Standort damit in Widerspruch zu den Zielen, die die Stadt Potsdam mit der Aufstellung ihres Flächennutzungsplans verfolgte.

Die Planung der Tank- und Raststätte Havelseen ist daher mit der Flächennutzungsplanung der Stadt Potsdam nicht zu vereinbaren. Der Vorhabenträger hat es im Rahmen der letzten Änderungen der Flächennutzungsplanung der Stadt Potsdam (2014 und 2018) trotz gegebener Gelegenheiten mehrfach versäumt darauf hinzuwirken, dass die bereits bekannte Planung der Tank- und Raststätte „Havelseen“ vorgestellt, erörtert und gegebenenfalls in die Flächennutzungsplanung der Stadt Potsdam aufgenommen wird. Nach dem sogenannten Gegenstromprinzip ist der überörtliche Planungsträger damit an die örtliche Planung gebunden.

Grundstückskäufer und -eigentümer und Landwirte haben sich mit ihren Investitionen und langfristigen Planungen u.a. nach dem FNP gerichtet. Mit einer möglichen Wertminderung ihrer Grundstücke konnten sie nicht rechnen, da sie im FNP keine Information über die Planung der Tank- und Rastanlage bekommen haben. Landwirte, Obstbauer und Imker sind ebenfalls betroffen, denn deren auf lange Frist angelegten Maßnahmen stehen damit zur Disposition.

## 13 Potsdam im Klimanotstand

Die Landeshauptstadt Potsdam, in der sich die geplante Tank- und Rastanlage „Havelseen“ befindet, befindet sich mit Beschluss vom 14.08.2019 im Klimanotstand, womit sie sich für einen umfassenden Klimaschutz einsetzt. Diese Klimaschutzziele sind mit einem Bauprojekt in der Größe und für nicht umweltfreundliche LKWs nicht vereinbar, da dadurch weitere Aufheizungen entstehen.

Gleichzeitig unterstützt die Kommune das Vorhaben nicht, wie mehrere aktuelle Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung belegen. Der Oberbürgermeister Mike Schubert hat sich daher bereits im Dezember 2020 in einem Schreiben an die Präsidentin des LBV als Planfeststellungsbehörde und an den Landesbetrieb Straßenwesen als bisheriger Vorhabenträger für ein Aussetzen der Verfahrensfortführung eingesetzt. Auch gab es im Februar 2021 ein gemeinsames Schreiben der Bürgermeister von Potsdam und Schönwalde-Glien zum Erhalt von Wolfslake und einem Überdenken der Planungen.

Da der Dialog mit den Stadtverordneten und den betroffenen Ortsbeiräten durch die zuständige Planungsbehörde verweigert wurde, haben sich die betroffenen Gremien ein eigenes Bild gemacht und sich für eine Ablehnung entschieden. Dies ist zu akzeptieren.

Auch die Verwaltung kommt in ihrer Stellungnahme zu einem grundsätzlich ablehnenden Fazit wegen der erheblichen Konflikte mit dem Flächennutzungsplan, der unzureichenden Betrachtung des Altstandorts Wolfslake sowie aus boden-, natur- und umweltschutzrechtlicher Sicht.

## 14 Fazit

Insgesamt zeigt sich: Es sprechen zahlreiche Gründe gegen die groß dimensionierte Tank- und Rastanlage „Havelseen“ im schützenswerten Naturraum. Die Planung ist unzulänglich. Es besteht mit Wolfslake jedoch eine realistische Alternative, die bei der Variantenauswahl damals zu Unrecht verworfen wurde. Die Standortfrage ist daher erneut zu prüfen und anzupassen.

Im Koalitionsvertrag der 7. Legislaturperiode des Brandenburgischen Landtages, geschlossen durch die Fraktionen von SDP, CDU und Bündnis 90/Die Grünen, steht dazu auch eine eindeutige Positionierung: *„Der bedarfsgerechte Erhalt und die Modernisierung von Straßen haben Vorrang vor Neubauprojekten (Prinzip Erhalt vor Neubau).“* (Seite 12f.)

Damit ist endgültig klar: Wolfslake ist zu erhalten, statt neue, sehr wertvolle Natur- und Ackerflächen zu versiegeln. Die Tank- und Rastanlage „Havelseen“ hat sowohl auf kommunaler als auch auf Landesebene keine Unterstützung. Zudem ist sie neben den Klimaschutz- und Nachhaltigkeitszielen der Kommune und des Landes auch mit denen der Bundesregierung nicht in Einklang zu bringen.

Die Planung für die Tank- und Rastanlage „Havelseen“ ist aufzugeben, es dürfen keine weiteren Steuergelder dafür ausgegeben werden.