



Beantwortung der Bürger*innen-Fragen aus dem 14. Forum Krampnitz

Einleitung

Im folgenden Dokument finden Sie eine Zusammenfassung der Fragen und der dazu gehörigen Antworten die im Rahmen des 14. Forum Krampnitz am 20. April 2021 gestellt worden sind. Die Fragen und Antworten lassen sich sieben Themengebieten zuordnen:

1. Aktueller Planungsstand
2. Mobilität und Verkehr
3. Radschnellweg
4. Straßenbahn
5. Soziale Infrastruktur
6. Heizhaus und Energie
7. Natur- und Artenschutz

Eine Lesehilfe: In jedem Themengebiet finden Sie eine grün unterlegte Zusammenfassung der Fragen und Antworten, welche von Podium im Rahmen der Veranstaltung direkt beantwortet werden konnten. Die Beantwortung weiterer Fragen, die aus zeitlichen Gründen nicht adressiert werden konnten finden sie jeweils darunter. Auch diese sind jeweils den oben genannten Themengebieten zugeordnet.



1. Aktueller Planungsstand

Zusammenfassung der bereits im Forum beantworteten Fragen

Krampnitz als eigener Ortsteil

Die Frage, ob Krampnitz zukünftig ein eigener Ortsteil wird, wird im Zuge der weiteren Entwicklung beantwortet. Derzeit ist Krampnitz in den Ortsteil Fahrland integriert. Da die Zugehörigkeit einen großen Einfluss auf die Ortsidentität hat, wird diese Frage mit dem Ortsbeirat in Fahrland diskutiert.

Antworten auf die während des Forums offen gebliebenen Fragen

Anstehende Vergabeverfahren, Planungswettbewerbe und Vorhaben

Mit der Masterplanung für Krampnitz liegt ein rahmengebendes, städtebauliches Konzept vor, welches im Zuge der weiteren Planung konkretisiert werden muss. Einerseits werden die öffentlichen Freiräume wie der Zentral- und auch der Randpark sukzessive mit Hilfe von VgV Verfahren (= Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge) und Wettbewerben vertiefend beplant und realisiert. Andererseits werden durch das Verfahren der Konzeptvergabe sichergestellt, dass für zentrale hochbauliche Vorhaben architektonische Qualitäten generiert werden.

Alternative für Krampnitz: Wohnungsbau in Potsdam

Mit dem Beschluss des Masterplans für die Entwicklungsmaßnahme Krampnitz am 03.04.2019 (19/SVV/0205) in der Stadtverordnetenversammlung wurde der Grundstein dafür gelegt, dem starken Wachstums Potsdam Rechnung zu tragen, indem ein neues Quartier für etwa 10.000 Einwohner in Krampnitz geschaffen werden soll. Voraussetzung dafür ist die gezielte Stärkung des ÖPNV, unter anderem durch den Bau einer Tramlinie. Gegenwärtig werden die Planungen für den Bau der Tram vorangetrieben und weiter das Ziel verfolgt den Masterplan wie durch die SVV beschlossen umzusetzen. Die Entwicklungsmaßnahme Krampnitz spielt damit u.a. durch Ihre Größe eine zentrale Rolle bei der nachhaltigen Entlastung des Wohnungsmarkts in der Landeshauptstadt Potsdam.

2. Mobilität und Verkehr

Zusammenfassung der bereits im Forum beantworteten Fragen

Entwicklung Verkehr in Potsdam

Das Berliner Umland wächst in den nächsten Jahren rasant, dieses Wachstum geht mit der Zunahme von (Pendel-)Verkehren einher. Für Potsdam und die Region gehen die Prognosen von 70.000 zusätzliche Einwohner*innen bis 2030 aus. Diese Entwicklung führt unabhängig von den Baumaßnahmen in Krampnitz zwangsläufig auch zu einer Zunahme des Gesamtverkehrs in der Region. Durch die Bündelung und Konzentration von Urbanisierung(sprozessen) z.B. in Krampnitz können zielgenau Angebote geschaffen werden und flächendeckende



Überanspruchungen des vorhandenen Straßennetzes vermieden werden. Dazu kommt, dass je attraktiver und umfassender das Angebot in Krampnitz sein wird, werden auch die Fahrten von den umliegenden Ortschaften in die Potsdamer Innenstadt abnehmen.

Einen unmittelbaren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten besteht für die Landeshauptstadt Potsdam nur dann, wenn die Verkehre auch im Stadtgebiet entstehen. Einfließende Verkehre aus den benachbarten Gebieten sind dagegen nur schwer zu verlagern. Das bedeutet, dass Siedlungsschwerpunkte außerhalb von Potsdamer im Allgemeinen zu mehr Verkehr führen und die Handlungsoptionen der Stadtverwaltung stark einschränken. Der große Vorteil von Krampnitz ist, dass an diesem Standort Verkehr und notwendige Infrastrukturmaßnahmen gemeinsam gedacht und geplant werden können.

Expressbus-Linien und Anbindung an den Regionalverkehr

Zurzeit liegen noch keine konkreten Pläne für eine Expressbus-Linie nach Spandau vor, da unterschiedliche Abstimmungsprozesse mit der Stadt Berlin laufen. Dabei geht es insbesondere darum, dass zusätzliche Baumaßnahmen wie die Errichtung von Busspuren und die Anpassung von Lichtsignalanlagen durchgeführt werden müssen, um zu gewährleisten, dass Expressbusse gut durch den Verkehr kommen.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist klar, dass die Expressbus-Linie möglichst gradlinig nach Spandau geführt werden soll und keinen Umweg macht.. Welche Haltestellen auf der neuen Strecke angeboten werden, hängt vom zukünftigen Fahrplan ab, der zu einem späteren Zeitpunkt erstellt wird.

Eine Expressbus-Linie in die Potsdamer Innenstadt entlang der Streckenführung der Tram 96 ist zurzeit nicht geplant, da bereits eine Busverbindung bis Campus Jungfernsee besteht. Von dort kann man weiter mit der Tram in die Innenstadt fahren. Deshalb wird davon ausgegangen, dass ein Expressbus vorallem nach Spandau benötigt wird.

Regionalverkehr

Gemäß des Nahverkehrsplans des Landes Brandenburg soll zum Fahrplanwechsel Dezember 2022 eine Anbindung an den Regionalverkehr über den Bahnhof Marquardt nach Spandau und bis Gesundbrunnen erfolgen. In diesem Zusammenhang wird seitens der Landeshauptstadt Potsdam die Verlängerung der Buslinie 609 zum Bahnhof Marquardt geplant, zusammen mit der baulichen Entwicklung einer Mobilitätsdrehscheibe. Dabei wird am Bahnhof ein *Park and Ride*- und *Bike and Ride*-Standort geplant sowie eine Straßenanbindung nach Osten an die B273.

Baumaßnahmen an der B2

Die ersten Arbeiten an der B2 werden im Jahr 2022 starten. Zuerst werden bodenarchäologische Grabungen stattfinden, danach wird eine Busspur geschaffen, damit der ÖPNV von Spandau in Richtung Potsdam im Bereich Krampnitz besser fließen kann.

Antworten auf die während des Forums offen gebliebenen Fragen

Kosten Nutzen-Konzept zur Mobilitätsplanung

Kosten-Nutzen-Analysen werden in der Regel für konkrete Bauvorhaben erstellt, die eine detaillierten Variantenvergleich zulassen. Dies ist zum Beispiel für die geplante Straßenbahnverlängerung bis Fahrland der Fall. Hier erfolgt ein Variantenvergleich zwischen einer

Straßenbahnerschließung und einer Buserschließung mittels eines durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur standardisierten Bewertungsverfahrens, welches auch die Grundlage für einen späteren Förderantrag darstellt.

Die generelle Mobilitätsplanung der LHP (Landeshauptstadt Potsdam) ist hingegen prozessbezogen und beruht auf den Beschlüssen von Konzepten zur weiteren Verkehrsentwicklung durch die Stadtverordnetenversammlung. Hier sind zum Beispiel das Stadtentwicklungskonzept Verkehr, das Radverkehrskonzept oder der Nahverkehrsplan für die Landeshauptstadt Potsdam zu nennen. Eine Kosten-Nutzen-Analyse für die gesamte Mobilitätsplanung der LHP existiert aus diesen Gründen nicht.

Geltung der Stellplatzordnung in Krampnitz

Derzeit erfolgt eine Aktualisierung der Stellplatzsatzung für die Landeshauptstadt Potsdam, welche noch im Jahr 2021 der Stadtverordnetenversammlung zum Beschluss vorgelegt wird. Die bisherigen Erörterungen in den Fachausschüssen dienten lediglich der inhaltlichen Erörterung dieser Fortschreibung.

Analog zur derzeit bestehenden Stellplatzsatzung wird die aktualisierte Stellplatzsatzung für das gesamte Stadtgebiet gelten. Demzufolge muss die Stellplatzsatzung auch für Bauvorhaben in Krampnitz zu Grunde gelegt werden. Derzeit werden die durch den Masterplan festgelegten Planungsziele hinsichtlich der Stellplatzbedarfe und -kapazitäten mit der Stellplatzsatzung in Einklang gebracht.

3. Radschnellweg

Zusammenfassung der bereits im Forum beantworteten Fragen

Planung des Radschnellwegs

Grundsätzlich gilt, dass der Ausbau der Radverkehrsanlagen an mehreren Stellen erfolgt und dass die Planung des Radschnellwegs im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens konkretisiert wird. Aufgrund des damit verbundenen langen Planungsprozesses, kann ein durchgehender Radschnellweg erst bei einer späteren Ausbaustufe der Entwicklungsmaßnahme Krampnitz hergestellt werden.

Vorrangige Maßnahmen

Zu den vorrangigen Maßnahmen gehören die Ertüchtigung der existierenden Radverkehrsanlagen an der B2. Hier sollen vor allem die bestehenden Lücken auf der westlichen Seite der B2 geschlossen werden (südlich Krampnitz bis Gellertstraße sowie südlich der Amundsenstraße), sodass auf beiden Seiten der B2 durchgehend ein Einrichtungsverkehr ermöglicht wird.

Planung Radschnellweg

Parallel erfolgen die Vorplanungen zum Radschnellweg, die aufgrund der Querung des Sacrow-Paretzer Kanal mit einer Brücke sehr aufwendig sind. Die Planungen werden dann im Planfeststellungsverfahren konkretisiert. Für den Bau der Brücke ist ein Wettbewerb



vorgesehen, damit sich das Bauwerk gut in die gewachsene Landschaft und Umgebung einfügt. Es ist davon auszugehen, dass diese Verfahren bis ins Jahr 2024 andauern werden.

Ziel ist, dass der Radschnellweg abschnittsweise umgesetzt wird. Der erste Abschnitt (Krampnitz/L92 bis Siedlungsbereich Neu Fahrland) verläuft entlang des Fahrländersees und soll vorgezogen gebaut werden. Die damit geschaffene Verbindung zwischen Krampnitz und Neu Fahrland wird für die Neu Fahrländer sehr attraktiv sein, weil sie eine direkte Verbindung zur entstehenden Infrastruktur in Krampnitz (Bildungseinrichtungen, Nahversorgung und Arbeitsstätten) darstellt.

Der lückenlose Radschnellweg von Krampnitz nach Potsdam wird erst bei einer späteren Ausbaustufe der Entwicklungsmaßnahme Krampnitz hergestellt werden können.

Streckenführung

Das Ziel ist es ein Radschnellweg zu bauen auf dem die Radfahrenden möglichst flüssig und schnell voran kommen. Daher wird die Streckenführung des Radschnellwegs nicht parallel zur Tram geplant, um Konflikte mit dem Autoverkehr und/oder der Straßenbahn an Kreuzungen zu vermeiden.

Antworten auf die während des Forums offen gebliebenen Fragen

Radwegführung in bestehenden Stadtteilen

In Ergänzung zur Ertüchtigung und dem Ausbau des bestehenden Radwegenetzes wurde durch das Mobilitätskonzept ein Radschnellweg vorgesehen, um Krampnitz und Potsdam zu verknüpfen. Mit dem Radschnellweg wird damit eine umweltfreundliche Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw vorgehalten. Dieser zeichnet sich dadurch aus, dass eine unabhängige Wegführung (Trasse) gefunden wird die möglichst wenig andere Verkehrsteilnehmer (bzw. -arten) tangiert und ausreichend Platz sowie Vorrang für Radverkehre bietet. Damit geht einher, dass auch ein Umgang mit bestehender Nutzung (wie z.B. entlang der Ringstraße) gefunden werden muss, um den verschiedenen Ansprüchen gerecht zu werden. In Krampnitz selbst bietet ein engmaschiges Radwegenetz die Möglichkeit die Quell- und Zielverkehre zu verteilen. Ein Radschnellweg ist hier nicht vorgesehen.

4. Straßenbahn

Zusammenfassung der bereits im Forum beantworteten Fragen

Planung der Straßenbahn

Krampnitz wird in zwei Ausbaustufen gebaut. In der ersten Ausbaustufe sind 5.000 Einwohner*innen vorgesehen. Die ÖPNV-Anbindung dieser 5.000 Einwohner*innen wird durch Busse erfolgen. Für die zweite Ausbaustufe (bis zu 10.000 Einwohner*innen) ist zwingend eine Anbindung von Krampnitz mit einer Tram erforderlich. Die zukünftige Tram wird Krampnitz voraussichtlich bis Ende 2029 an das bestehende Netz anbinden.

Die Planung der Tram ist ein stufenweiser Prozess. Momentan führt die ViP die Entwurfsplanung der groben Streckenführung und Abschnittsplanung durch. Danach werden die Pläne schrittweise verfeinert. Diese werden fortwährend durch eingebrachte Belange und Untersuchungen wie bspw. Schallgutachten ergänzt. Das Planfeststellungsverfahren schließt an diesen Prozess an. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden alle Gutachten (bspw. Naturschutz- und Bodengutachten usw.) eingereicht, bewertet und mit Betroffenen erörtert. Am Ende des Verfahrens steht der Planfeststellungsbeschluss, der einer Baugenehmigung gleichkommt.

Lärmschutzmaßnahmen

Die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen werden detailliert und umfassend im Planfeststellungsverfahren behandelt und dort abschließend beantwortet. Bis das Verfahren abgeschlossen ist, werden sukzessiv weitere Fragen bezüglich der Streckenführung und Lärmschutzmaßnahmen geklärt.

Der ViP rechnet damit, dass das Planfeststellungsverfahren für die Erweiterung nach Krampnitz und Fahrland im Sommer 2022 eingeleitet werden kann. Bis Ende 2024 wird dann der Planfeststellungsbeschluss für die Tramtrasse erwartet.

Kosten und Finanzierung

Das Gesamtprojekt der Straßenbahn-Erweiterung bis Fahrland kostet rund 150 Millionen Euro. Weil die Unterlagen aus dem Planfeststellungsverfahren als Grundlage für einen Fördermittelantrag benötigt werden, kann der Fördermittelantrag erst mit dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens eingereicht werden. .

Streckenführung

Konkrete Fragen zur Streckenführung der Tram und der Inanspruchnahme von Grundstücken können erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beantwortet werden. Es ist in Potsdam nicht ungewöhnlich, dass Straßenbahnen mitunter nah an Wohnhäusern vorbeiführen. Unter Umständen wird dies auch bei der Tram 96 der Fall sein.

Das weitere Vorgehen im Fall des Chausseehauses an der Nedlitzer Nordbrücke wird aktuell von der Landeshauptstadt Potsdam geprüft. Die detaillierte Beurteilung durch die Denkmalschutzbehörde steht noch aus. Zwischen Campus Jungferensee und Krampnitz wird es nach aktuellem Planungsstand bis zu zwölf Ampelanlagen geben. Für die Linienführung werden auch die Verkehrsströme der B2 berücksichtigt. Die Ampelanlagen werden so gestaltet, dass der Verkehrsfluss der B2 möglichst wenig beeinträchtigt wird. Deshalb kreuzt die Tram die B2 auch in einem Abschnitt mit einer geringeren Verkehrsbelastung - kurz vor dem neuen Stadtquartier Krampnitz.

Antworten auf die während des Forums offen gebliebenen Fragen

Kreuzung von Kfz- und Straßenbahnverkehr

Kreuzungen von Straßen mit Straßenbahnen werden in der Regel durch eine Ampel gesichert, die einen sicheren Verkehrsablauf im Kreuzungsbereich gewährleisten. Ein Beispiel für eine ampelgesteuerte Querung, die den Kfz-Verkehr nur marginal beeinflusst, findet sich unter anderem

in der Heinrich-Mann-Allee südöstlich des Horstwegs in Richtung Schlaatz / Stern. Auch für die Straßenbahnverlängerung nach Fahrland muss aufgrund der Verkehrsmengen auf der B2 die Querung mit einer Ampel technisch gesichert werden.

Rolle der Straßenbahn

Die Straßenbahnverlängerung bis nach Fahrland dient einerseits der Erschließung von Krampnitz, andererseits aber auch dem generellen Ausbau des ÖPNV im Potsdamer Norden. Ziel ist es dabei, dass zukünftig mehr Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden und eine attraktive Alternative zum Autoverkehr geschaffen wird. Nur durch diesen Effekt können weitere Entwicklungen im Potsdamer Norden auch verkehrlich abgewickelt werden.

Ein Verzicht auf diese Maßnahme würde nicht nur bedeuten, dass die Entwicklungsmöglichkeiten von Krampnitz, gerade in Bezug auf den sozialen Wohnungsbau, beschränkt wären, sondern auch, dass dem Potsdamer Norden eine wichtige Perspektive für die Mobilität seiner Bewohner*innen genommen würde. Die Fragen zu der generell steigenden Verkehrsnachfrage im Norden der Stadt und über die Stadtgrenze hinaus können nur mit der Straßenbahn beantwortet werden.

Es ist in diesem Zusammenhang anzumerken, dass neben der Deutschen Wohnen in der ersten Ausbaustufe noch weitere Bauherren in Krampnitz Wohnraum schaffen werden. Neben weiteren Wohnungen in Bestandsgebäuden soll insbesondere im Bergviertel genossenschaftliches Wohnen mit preisgünstigen Mieten entstehen und so eine durchmischte Struktur geschaffen werden.

5. Soziale Infrastruktur

Zusammenfassung der bereits im Forum beantworteten Fragen

Um Krampnitz lebenswert zu gestalten, wird ein hoher Wert auf soziale Infrastruktur im Quartier gelegt. Ziel ist es, dass soziale Infrastrukturen in Krampnitz vorhanden sind, wenn die ersten Einwohner*innen einziehen. Dazu gehören auch diverse Bildungseinrichtungen. Insgesamt werden sieben Kitas sowie zwei Schulen in Krampnitz entstehen.

Badestelle

Der Entwicklungsträger hat ein großes Interesse daran, die umliegenden Grünflächen in die Entwicklungsmaßnahme einzubeziehen. Der Uferbereich des Krampnitzsee soll öffentlich zugänglich sein. Dies ist allerdings von einer Vielzahl verschiedener Faktoren abhängig (z.B. Landschaftsschutzgebiet). Deshalb steht ein genauer Öffnungstermin zurzeit noch nicht fest.

Vereinsleben

Zur sozialen Infrastruktur gehört auch Vereinsleben, welches zukünftig in Krampnitz entstehen soll. Auf den Schulgeländen im Westen des Areals werden große Sportplätze entstehen, welche in Abstimmung mit den Schulbetrieben auch für Vereinssport zugänglich sein werden. Ferner wird ein großes Bürgerhaus am Stadtplatz West entstehen, welches Raum für verschiedene Vereine bieten wird.

Sozialwohnungen



Ein sozial durchmischtes Quartier soll hier im Norden Potsdams entstehen. Dabei spielt sozialer Wohnbau eine wichtige Rolle der in Krampnitz gefördert wird. In der Endausbaustufe wird Krampnitz Wohnraum für 10.000 Einwohner*innen in circa 4.900 Wohnungen bieten. Etwa 25 Prozent dieser Wohnungen (rund 1.200 Wohnungen) werden als geförderten Wohnungen gebaut. Die restlichen 4.000 Wohnungen werden durch unterschiedliche Investoren und Baugenossenschaft entwickelt, inklusiv 1.600 - 1.800 Wohnung, welche von der Deutsche Wohnen gebaut werden.

Somit wird es in Krampnitz eine Mischung aus Miets-, Eigentums- sowie Sozialwohnungen und weiteren Sonderwohnformen wie Seniorenwohnungen geben, welche von Baugenossenschaften, Selbstnutzern und Investoren gebaut werden. In der Vermarktung der einzelnen Gebäude wird auf die Errichtung von sozialer Infrastruktur geachtet. Weitere Konzeptvergabeverfahren werden in Abstimmung mit der LHP ausgeschrieben.

In der erste Ausbaustufe von Krampnitz werden vor allem die denkmalgeschützten Gebäuden modernisiert, welches hohe Kosten mit sich bringen. Eine nennenswerte Umsetzung von gefördertem Wohnungsbau wird es erst in der zweiten Ausbaustufe geben.

Antworten auf die während des Forums offen gebliebenen Fragen

Quartiersmanager im Quartier

Krampnitz als „All-Inclusive-Quartier“ bietet nicht nur Wohnraum, sondern auch eine Reihe weiterer Funktionen aus den Bereichen Mobilität (z.B. Car- und Bike-Sharing) und Soziales (z.B. Urban Gardening). Es ist unser erklärtes Ziel, die Koordination und Verknüpfung dieser vielfältigen Maßnahmen durch ein aktives Stadtteilmanagement umzusetzen, um Anwohner zu informieren, zu beteiligen und Engagement vor allem in der Anfangsphase zu aktivieren.

Anteil von Sozialwohnungen in Krampnitz

Das Wohnraumangebot spricht verschiedene Nutzergruppen an, um ein vielfältiges und lebendiges Quartier zu schaffen. Die Zielvorgabe für Sozialwohnungen liegt bei ca. 25 %, d.h. mehr als 1.200 von den 4.900 Wohneinheiten in der maximalen Ausbaustufe sind geförderter Mitwohnungsbau. Neben frei finanzierten Mietwohnungsbau, Eigentum, Baugruppen usw. wird darüber hinaus ein Anteil von ca. 10% freifinanziertem, preisgedämpften Mietwohnungsbau angestrebt.

6. Heizhaus und Energie

Zusammenfassung der bereits im Forum beantworteten Fragen

Kapazität Heizhaus

Das Heizhaus ist groß genug geplant, um 10.000 Einwohner*innen zu versorgen. Es wird jedoch modular ausgebaut, um zusammen mit der Entwicklung des Quartiers wachsen zu können.

Antworten auf die während des Forums offen gebliebenen Fragen

Energieträger und CO₂ Neutralität in Kramnitz

Das Wärmekonzept, das 2018 im Forum Kramnitz vorgestellt wurde, beinhaltet ein Niedrigtemperaturnetz. Die Wärme wird aus einem Mix aus erneuerbaren Quellen wie oberflächennahe Geothermie und Solarthermie, sowie Wärme aus BHKWs und Power-To-Heat-Anlagen, ergänzt um einen Wärmespeicher, erzeugt.

Als Energieträger für die KWK-Anlagen ist in der ersten Ausbaustufe Biomethan, also auf Erdgasqualität aufbereitetes Biogas, das über das Erdgasnetz bezogen wird, vorgesehen. In den weiteren Ausbaustufen wird neben Biomethan in Zukunft auch auf grüne Gase (z. B. Wasserstoff aus erneuerbaren Energien) gesetzt. Außerdem könnten Spitzenlastkessel in Zukunft durch Power-to-Heat-Anlagen ersetzt werden, wenn die Regularien und der Strommarkt es hergeben.

Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es keine Anhaltspunkte, die gegen eine Geothermieanlage am Standort Kramnitz sprechen. Kramnitz bietet mit dem Niedertemperaturnetz und seiner flächenmäßigen Ausdehnung beste Voraussetzungen für die Einbindung von großen oberflächennahen Geothermieanlagen. Die geologischen und hydrologischen Untersuchungen sowie die Genehmigungsverfahren sind allerdings aufgrund der geplanten Anlagengröße langwierig und gleichzeitig muss die Förderfähigkeit sichergestellt sein. Mit dem sich erweiternden Gebäudebestand sind außerdem weitere dezentrale Wärmeerzeugungsmöglichkeiten (z. B. Solarthermie und Abwasserwärme) verbunden.

Es ist ferner davon auszugehen, dass die im Wärmekonzept vorgesehenen Erzeugungsanlagen durch die einzelnen Maßnahmen und Bausteine ab der Erreichung eines Schwellenwertes (in Bezug auf die Bewohner und deren Energiebedarf) und in Abhängigkeit von den den jeweiligen Marktpreisen für Brennstoffe, auch so gefahren werden können, dass die Wärme CO₂-neutral erzeugt werden kann.

7. Natur- und Artenschutz

Zusammenfassung der bereits im Forum beantworteten Fragen

Regenwasserbewirtschaftung

Es gibt ein Konzept zur nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung für die Entwicklungsmaßnahme. Kramnitz wird als eine Schwammstadt konzipiert. Das heißt, es gibt das Ziel, möglichst viel Wasser auf den Grundstücken durch begrünte Dächer und Versickerungsflächen zu belassen und möglichst wenig Wasser abzuleiten. Privatgrundstücke werden auch die Möglichkeit haben, Wassermengen ins öffentliche Netz zu leiten, welches dann gereinigt in die umliegenden Gewässerfließen wird.

Baumfällungen in Kramnitz

In den letzten Jahrzehnten ist viel Ruderalvegetation auf dem Gelände gewachsen, auch auf versiegelten Flächen, welche für die Bauarbeiten freigeräumt werden mussten. Dabei werden Altlasten, also Schadstoffe, die noch aus der Zeit der Militär-Nutzung stammen entfernt. Es ist daher nicht möglich diese Ruderalvegetation zu erhalten, da sonst der Boden nicht aufbereitet

werden könnte. Ein weiteres Problem stellt die Überalterung einiger Bäume dar, die aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht gefällt werden müssen. Ansonsten wird der (alte, historische) Geholzbestand immer wenn es möglich ist erhalten. Allerdings ist es aufgrund einer Vielzahl von Verdachtspunkten von Kampfmitteln, denen nachgegangen werden muss, nicht immer möglich.

Ein Großteil des Baumbestandes in Krampnitz ist durch die Forst als Wald nach LWaldG eingestuft, so dass als Ausgleich für diese Baumfällungen neue Pflanzungen als Erstaufforstungsmaßnahmen im Naturraum Mittlere Mark (Landkreis Dahme-Spreewald) und Niederlausitz (Landkreis Oberspreewald-Lausitz) erfolgen. Ansonsten werden im Rahmen der Entwicklung von Krampnitz straßenbegleitend oder in den öffentlichen Grünflächen eine Vielzahl von Bäumen gepflanzt. Alle Baumaßnahmen werden von ökologischen Maßnahmen begleitet. Im Rahmen dieser Maßnahmen werden beispielsweise Zauneidechsen umgesiedelt.

Ein regelmäßige Bestandserfassung ausgewählter Fledermaus-Kolonien auf dem Gelände findet statt. Die Monitoringmaßnahmen werden zukünftig ausgeweitet, um zu gewährleisten, dass die Ersatzmaßnahmen auf dem Gelände ausreichend und angemessen für die Fledermaus-Kolonien sind. Das Monitoring wurde und wird im Rahmen von Ausnahmegenehmigungen beauftragt und findet in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde statt.

Antworten auf die während des Forums offen gebliebenen Fragen

Monitoring der Naturschutzmaßnahmen

Ein Monitoring für bestimmte Artenschutzmaßnahmen ist in der Regel in den artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigungen durch die UNB Potsdam (Untere Naturschutz- und Landwirtschaftsbehörde Potsdam) beauftragt und wird entsprechend den Anforderungen durchgeführt.

Radschnellweg-Beleuchtung (unter Berücksichtigung des Natur- und Artenschutzes)

Das Ziel ist es einerseits eine attraktive Radwegeverbindung bereitzustellen, die dann auch zu dunklen Jahres- und Tageszeiten sicher nutzbar ist und andererseits eine Beleuchtung bereitzustellen, die die negativen Auswirkungen auf die Umwelt minimiert. In den letzten Jahren wurden hierzu verschiedene Pilotprojekte in der Bundesrepublik gestartet. Auch in Potsdam wird derzeit eine intelligente Beleuchtung am Ufer des Templiner Sees getestet.

Die Frage einer adäquaten Beleuchtung für einen solchen Radschnellweg unter Berücksichtigung der arten- und naturschutzfachlichen Aspekte (Stichwort insekten- und fledermausfreundliche Beleuchtung) ist zudem Bestandteil der Genehmigungsplanung und wird zum gegebenen Zeitpunkt berücksichtigt. Grundsätzlich sind solche baulichen Anlagen in einem Landschaftsschutzgebiet nicht verboten, bedürfen aber einer entsprechenden Genehmigung. Um die natur- und artenschutzfachlichen und -rechtlichen Aspekte entsprechend ausreichend berücksichtigen zu können, werden zu Beginn umfangreiche faunistische Kartierungen erfolgen, die entsprechend in der Planung berücksichtigt werden.

Flächen für Ausgleichsmaßnahmen

Die Flächen für Ausgleichsmaßnahmen befinden sich sowohl auf Potsdamer Stadtgebiet (erste Priorität) als auch in anderen Naturräumen im Land Brandenburg. Die Ausgleichsmaßnahmen für Zauneidechsen und Brutvögel erfolgen teilweise auf der ehemaligen Deponie Golm, welche durch

entsprechende Aufwertungsmaßnahmen auch die Eingriffe in Natur- und Landschaft der Entwicklungsmaßnahme Krampnitz ausgleicht. Die erforderlichen Waldausgleichsmaßnahmen werden seitens der Forst als Erstaufforstungsmaßnahmen beauftragt. Im Stadtgebiet Potsdam stehen hierfür keine entsprechenden Flächen zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund wurden entsprechend in Abstimmung mit der Forst Erstaufforstungsmaßnahmen im Naturraum Mittlere Mark und Niederlausitz gebunden und teilweise schon umgesetzt. Darüber hinaus bestehen weitere Erfordernisse für weitere Ausgleichsmaßnahmen, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht weiter konkret räumlich definiert wurden. Auch hier besteht das Ziel eingriffsnaher Ausgleichsflächen (Stadt Potsdam) zu identifizieren, obgleich es nur eine limitierte Flächenverfügbarkeit im Stadtgebiet gibt.

Beteiligung und Kritik der Sielmann-Stiftung

Die, die Bebauungspläne ergänzenden Umweltberichte wurden entsprechend bestehender Vorgaben unter Zuhilfenahme aktueller Kartierungen (nicht älter als 5 Jahre) erarbeitet. Insbesondere in Bezug auf vorkommende Arten gibt und gab in der Vergangenheit Abstimmungen mit der Heinz-Sielmann-Stiftung und einen Austausch von Daten, die bei der Erstellung der Umweltberichte einbezogen wurden. Es gab zum Zeitpunkt der Berichtserstellung keine Hinweise und Anmerkungen seitens der Heinz-Sielmann-Stiftung, die eine entsprechende Stellungnahme im Vorhinein hätten absehen können.

Die Kritik der Heinz-Sielmann-Stiftung bezieht sich hauptsächlich auf die Inhalte der FFH-Verträglichkeitsprüfung. Hierzu findet derzeit eine Prüfung hinsichtlich der angemerkten Kritikpunkte statt und es wurde eine entsprechende Überarbeitung in die Wege geleitet. Ausgehend von diesen Erfahrungen wird die Kooperation mit der Heinz-Sielmann-Stiftung derzeit intensiviert, da es nun um konkretere Planungen und Umsetzungen geht.

Nutzung der Ersatzniststätten

Es gibt derzeit noch keine flächendeckenden Zahlen, wie viele Ersatznistkästen bereits angenommen worden sind. Hintergrund ist, dass eine Vielzahl der Ersatzniststätten aufgrund von Lieferengpässen erst 2020 installiert werden konnten. Es gab aber beispielsweise bereits erste Nutzungsnachweise in angebrachten Hohlblocksteinen von Fledermäusen. Die Ergebnisse eines Monitorings verbunden mit genauen Zahlen werden Ende des Jahres 2021 bzw. im nächsten Jahr erwartet. Zudem erhöht sich die Zahl der Ersatzquartiere kontinuierlich.