

Kippt Potsdams nachhaltige Stadtentwicklung in Krampnitz?

Position des BUND Kreisverbandes Potsdam/Mittelmark

Klimaschutz und Nachhaltigkeit brauchen oberste Priorität

Der BUND Kreisverband Potsdam/Mittelmark sieht die Vorgehensweise bei der Planung des Standortes Krampnitz mit großer Besorgnis. Es besteht die Gefahr, dass die vorschnelle Schaffung von Baurechten alle Ansätze einer nachhaltigen Stadtteilentwicklung zunichtemacht. Mit dem vorhandenen Bebauungsplan Nr. 141-1 wurden bereits Tatsachen geschaffen, die nur schwer zu korrigieren sind.

Der BUND Kreisverband fordert deshalb, dass erst weiteres Baurecht geschaffen wird, wenn eine nachhaltige, klimagerechte und naturnahe Stadtteilentwicklung garantiert ist. Dazu gehört auch der erfolgreiche Abschluss der Planungsverfahren für eine Straßenbahnlinie und für Radwege. Es muss ein überzeugendes, klimaneutrales Verkehrskonzept sowohl für die Verkehre innerhalb des neuen Stadtteils als auch die Anbindungen an die Bundeshauptstadt Berlin, die Landeshauptstadt Potsdam und die überregionalen Fernverkehrsnetze vorliegen und dessen Umsetzung rechtlich gesichert sein.

Für sämtliche Gebäude ist die klimaneutrale Energieversorgung sicherzustellen. Freiraumgestaltung und -nutzung müssen dem Klimawandel entschieden Rechnung tragen.

Die Planungen müssen sich der vorhandenen Natur anpassen und diese Naturausstattung weitgehend erhalten. Voraussetzung dafür ist eine präzise Feststellung des Ist-Zustandes, beispielsweise durch ein Baumkataster für die vorhandene Vegetation.

Dementsprechend sind der Masterplan, der Flächennutzungsplan und die folgenden Bebauungspläne anzupassen. Bei der Umsetzung der Baumaßnahmen muss ein naturschutzfachlich korrekter, ortsnaher Ausgleich stattfinden. Die Funktionsfähigkeit der Ausgleichsmaßnahmen muss vor den Eingriffen in die Natur z.B. bei der Beseitigung von Bäumen und Niststätten nachgewiesen sein. Die Beeinträchtigung der umliegenden Schutzgebiete muss sicher ausgeschlossen werden.

Sind diese Forderungen nicht umsetzbar, kann auf dem Areal der ehemaligen Krampnitz-Kasernen kein neuer Stadtteil entstehen.

Die Stadt Potsdam braucht dringend ein Gesamtkonzept dafür wie sie mit dem Bevölkerungswachstum umgehen will, ohne dass Potsdam seinen Charakter als grüne Stadt in strukturreicher, geschichtsträchtiger Kulturlandschaft verliert. Dazu müssen die Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland sowie die Bundeshauptstadt Berlin wegen der verschiedenen Wechselwirkungen mit dem angrenzenden Umland unbedingt eingebunden werden.

Potsdam ist eine Stadt im Wachstum

Potsdams Bevölkerungszahl nimmt zu und das nicht nur durch Eingemeindungen. Gleichzeitig steigt der Bedarf an bezahlbarem Wohnraum. Ein hoher Bebauungsdruck lastet auf innerstädtischen Freiflächen, auf den Vororten und der Natur- und Kulturlandschaft.

Wir brauchen hierbei eine behutsame Herangehensweise. Viele Potsdamerinnen und Potsdamer kennen und lieben ihre Stadt als Heimat im Grünen mit zahlreichen Flüssen und Seen. Geben wir dem Nutzungsdruck ohne entsprechende Vorkehrungen nach, wird Potsdam diesen Charakter verlieren.

So fehlt seit mehr als einem Jahrzehnt der Stadt Potsdam ein Kataster für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in die städtische Natur. Es ist nicht zu erkennen, ob das städtische Grün erhalten bleibt oder – was deutlich wahrscheinlicher ist – Stück für Stück verschwindet. Im März 2020 wurde veröffentlicht, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Höhe von 1,4 Millionen Euro nicht umgesetzt wurden¹. Trauriges Beispiel in Bezug auf die Planungen für Krampnitz ist, dass der Ausgleich für Eingriffe im Stadtgebiet Potsdam auf Waldflächen in der fernen Lausitz stattfinden soll.²

Hinsichtlich des Nachhaltigkeitsaspekts Landschaftswasserhaushalt hat Potsdam bislang wenig Verantwortung bewiesen. So betrug die Neuversiegelung der Stadt zwischen 2004 und 2016 jährlich 24,6 Hektar und liegt damit weit über den anvisierten Zielen der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Dieser anhaltende Flächenverbrauch zieht nicht nur den Verlust von Bäumen, Grünflächen und Natur nach sich, sondern gefährdet die Grundwasserneubildung, damit letztlich auch die Trinkwasserversorgung. Seit Jahren bezieht Potsdam bereits größere Mengen Trinkwasser aus dem Umland, wo es bereits zu Nutzungskonflikten bezüglich der Grundwasserförderung kam (z.B. in Ferch)³.

Es muss im Rahmen des Planverfahrens geklärt werden, woher Potsdam künftig die zusätzlichen Trinkwassermengen (auch im Zusammenhang mit den Entwicklungsvorhaben in Fahrland und Satzkorn und dem zunehmenden Bedarf im Bestand) nachhaltig beziehen kann und wie dies angesichts der sich anbahnenden Konkurrenzsituationen mit dem Umland auf Dauer zu sichern ist.

1 Märkische Allgemeine Zeitung vom 11.03.2020 Saskia Kirf „Gefällt, aber nicht nachgepflanzt“

2 Es wurde eine Waldumwandlungsgenehmigung für das Flurstück 179, Flur 5 in der Gemarkung Fahrland erteilt. Der Ausgleich soll durch eine Erstaufforstung in Kasel-Golzsig im Landkreis Dahme-Spreewald erfolgen. Es sind etwa 48 ha auszugleichen. Siehe Forstrechtliche Genehmigung zur dauerhaften Umwandlung von Wald vom 18.12.2019 des Landesbetriebs Forst Brandenburg

3 Siehe PNN vom 15.03.2013 „Auch Falkensee hätte Wasser für Potsdam“

Auch in Potsdam wird der Klimawandel immer spürbarer

Die Stadt Potsdam kann sich den Auswirkungen des Klimawandels nicht entziehen und trägt wie alle anderen Städte auch Verantwortung für die Begrenzung der globalen Erhitzung. Aus diesem Grund hat sich Potsdam ein Klimaschutzkonzept gegeben und den Klimanotstand ausgerufen.

Bisher ist aber kaum zu erkennen, dass sich dies in den Planvorhaben der Stadtverwaltung widerspiegelt. Neue Stadtteile quasi auf der grünen Wiese, die im Wesentlichen nur durch den motorisierten Individualverkehr erschlossen sind, sind einfach nicht mehr klimagerecht. Dabei spielt es keine Rolle, ob in diesem Stadtteil tausend, fünftausend oder zehntausend Menschen leben sollen.

Was für den Verkehr gilt, gilt ebenso für die Energieversorgung: Bevor Baurecht geschaffen werden kann, muss gesichert sein, dass von Anfang an ein klimaneutraler Stadtteil entsteht. Wenn das nicht gewährleistet werden kann, ist die Planung nicht umsetzbar.

Das bisher vorgelegte Energiekonzept verfehlt das Ziel der Klimaneutralität deutlich⁴. Darüber hinaus ist es keineswegs gesichert, dass die im Energiekonzept⁵ vorgesehenen Blockheizkraftwerke mit Biogas versorgt werden können, was zum erhöhten Einsatz von Erdgas führen kann. Außerdem ist nicht gesichert, dass dieses Biogas nachhaltig produziert wird. Eine Biogasanlage, die mit Mais aus intensiver Landwirtschaft betrieben wird, ist nicht nachhaltig.⁶

Im Klimakonzept der Stadt Potsdam wird beklagt, dass der Fernwärmeabsatz sinkt und damit höhere Grundkosten entstehen würden, die wiederum zu mehr Kosten bei den Kund*innen führen würden. Dennoch wird für den zukünftigen Stadtteil ein Blockheizkraftwerk vorgesehen, welches für die kommenden 25 Jahre der selben Marktdynamik ausgesetzt sein wird.

Die Aussagen über eine nachhaltige Energieversorgung sind weitestgehend Absichtserklärungen, und in Bezug auf Klimafreundlichkeit höchst fragwürdig. Festlegungen wie etwa Passivhaus-Standards und Plus-Energiehäuser für Gebäude stehen bis heute aus. Deshalb fordert der BUND Kreisverband ein schlüssiges, gesichertes und nachhaltiges Energieversorgungskonzept für den Stadtteil.

4 In der Stellungnahme des Potsdamer Klimarates, vom 20.10.2020 heißt es dazu auf Seite 15: „Die Schlussfolgerungen aus dem vorliegenden Masterplangutachten konnten bestätigt werden. Das Ziel der CO₂-Neutralität wird bei aktuellem Planungsstand der Wärmeversorgung nicht erreicht. Statt des Zielwertes von maximal 180 kg CO₂ pro Jahr und Einwohner werden bei Umsetzung des Energiekonzeptes der EWP 451 kg CO₂ pro Jahr und Einwohner emittiert.“

5 Energiekonzept Krampnitz: <https://www.krampnitz.de/das-quartier/energieversorgung>; abgerufen am 22.12.2020;

6 Siehe dazu auch: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/erneuerbare-energien/>

Verkehrsbelastung wird absehbar steigen

Ein neuer Stadtteil in Krampnitz ist aufgrund seiner Lage nur mit großen Schwierigkeiten an den ÖPNV der Stadt Potsdam anzuschließen. Es entsteht eigentlich ein völlig neues Siedlungszentrum, das weitgehend unverbunden mit der Stadt Potsdam ist. Die Planung für Krampnitz ist die unzureichende Antwort der Stadt Potsdam auf die Fragen, die eine wachsende Stadt an die Notwendigkeit einer klimaneutralen und nachhaltigen Entwicklung stellt. Es wird zu erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastungen im gesamten Nord- und Westraum Potsdams kommen⁷.

Der Straßenverkehr ist aber nicht nur wegen seiner Bedeutung für die globale Erhitzung problematisch. Es ist absehbar, dass ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen entstehen wird. Legt man den aktuellen Verkehrsträgermix in Potsdam zugrunde, der immer noch zu 32 Prozent aus Autoverkehr (sogenannten motorisierten Individualverkehr, MIV)⁸ besteht, dann ist damit eine inakzeptable Belastung der Bevölkerung mit Lärm und Schadstoffen verbunden. Bisher liegt kein plausibles Verkehrskonzept vor, das eine solche Belastung sicher ausschließt. Die im Masterplan angegebene Zielstellung von 30 Prozent Autoverkehr⁹ kann nicht dazu beitragen, zusätzliche Belastungen zu vermeiden. Es wird als Ziel verkauft, was im Wesentlichen dem aktuellen städtischen Verkehrsmix entspricht.

Vielmehr ist ein Verkehrskonzept (und eine dazugehörige planerische Sicherung) notwendig, welches zu einer deutlichen Verringerung der Belastung durch individuellen KFZ-Verkehr führt. Das Verkehrskonzept muss sämtliche im Nordwestraum geplanten Vorhaben und deren Verkehre einbeziehen. Dann bietet es die Voraussetzung dafür, dass nicht über die Bebauungspläne ein Baurecht geschaffen wird, das zusätzlichen, motorisierten Verkehr erzeugt, der durch Lärm und Schadstoffe zu Gesundheitsgefährdungen führt.

7 Zu diesem Ergebnis kommt auch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung. So heißt es im Bescheid zum Zielabweichungsverfahren vom 29.04.2013 „Anders als in der Antragsunterlage dargelegt, ist bei der geplanten Entwicklung des Standortes Krampnitz vermutlich von einem weit höheren MIV-Anteil und einer signifikanten Erhöhung des KFZ-Verkehrs auf der B2 besonders in den Spitzenstunden auszugehen, wodurch auch die innerstädtischen Knotenpunkte stärker belastet werden.

Auch die 2020 vorgelegte Verkehrswirkungsanalyse bestätigt diese Bedenken und ergänzt, daß der Verkehrszuwachs von Krampnitz durch den erheblichen Einwohner- und Verkehrszuwachs im Berliner Westraum noch verstärkt wird. Hieraus entstehen enorme Herausforderungen in Bezug auf die zukünftige Verkehrsabwicklung Potsdams. Einerseits ist von erheblichen Verkehrsverlagerungen in den Potsdamer Westraum auszugehen. Andererseits ist "ein Ausbau von Knotenpunkten im Stadtgebiet Potsdam aufgrund der generellen Kapazitätsgrenzen der Straßeninfrastruktur in den Stadtzentren nicht umsetzbar." (vgl. Antwort der LHP auf Kleine Anfrage 20/SVV/1439)

8 Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam; Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans bis 2025; Stand Januar 2014; S. 31

9 STADTQUARTIER POTSDAM-KRAMPNITZ – städtebaulich-landschaftsplanerische Masterplanung; Endbericht; S. 26

Mit anderen Worten, weitere Bebauungspläne für das Gelände darf es erst geben, wenn gesichert ist, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch den Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr) aufgefangen werden kann und wird.¹⁰

¹⁰ Die Erfüllung der Auflagen aus dem Bescheid zum Zielabweichungsverfahren der gemeinsamen Planungsabteilung vom 29.04.2013 stellen für uns eine unabdingbare, minimale Voraussetzung dar.

Naturschutz

Das Planungsgebiet liegt in einem naturschutzfachlich sehr sensiblen Bereich. Es grenzt unmittelbar an die "Döberitzer Heide", die als Naturschutz-, FFH- und Vogelschutzgebiet ausgewiesen ist. Außerdem befinden sich in der Nähe das NSG "Sacrower See Königswald" und andere geschützte Biotop. Es ist aber nicht erkennbar, dass bisher eine Gesamtbewertung für das laut Masterplanung ca. 230 ha Bruttogrundfläche (BGF) umfassende Vorhaben überhaupt nur angedacht ist. Die Verträglichkeitsprüfung im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplans ist keineswegs ausreichend, um die Auswirkungen mit der nötigen Präzision zu erfassen und zu bewerten.¹¹ Im Gutachten wird von einer „lockeren Bebauung“ ausgegangen. Legt man dagegen die im April 2019 von der SW bestätigte Masterplanung zugrunde, ist aber eine erhebliche Verdichtung vorgesehen. Damit ist die Bewertung des Gutachtens schon im Ansatz falsch, und es können negative Beeinträchtigungen der umliegenden Schutzgebiete keineswegs ausgeschlossen werden. Insbesondere die Betrachtungen zum Landschaftswasserhaushalt sind mangelhaft. Die verwendeten Monitoringdaten sind nicht ausreichend, um festzustellen, ob Gefährdungen der umliegenden Feuchtgebiete durch vorhabenbedingte Veränderungen der Qualität und der Menge von Oberflächen- und Grundwasser auszuschließen sind.

Darüber hinaus haben sich seit der Nutzungsaufgabe der Kasernen zahlreiche Biotop, Niststätten und Quartiere für geschützte Tiere und Pflanzen entwickelt. Trotzdem haben schon umfangreiche Rodungen stattgefunden. Angesichts eines globalen Artenschwundes, der sich auch in Brandenburg sehr deutlich zeigt, ist es nicht mehr angezeigt in einem Gebiet, welches völlig neu beplant wird, vorhandene Natur zu beseitigen. Die vorhandene Natur muss weitestgehend unbeschadet erhalten bleiben, dazu ist eine präzise Erfassung der Vegetation, der Niststätten und Fledermausquartiere durchzuführen (beispielsweise durch ein Baumkataster). Der BUND fordert, dass der Altbaumbestand weitgehend unangetastet bleibt. Vorgezogene Fällmaßnahmen müssen ausgeschlossen werden. Nachpflanzungen sollten auch mit Eichen möglich sein. Es ist darauf zu achten, dass vorgezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) auch tatsächlich umgesetzt werden und nachhaltig funktionsfähig sind. Dazu ist während der Baumaßnahmen eine entsprechende ökologische Baubegleitung einzurichten.

¹¹ Zu diesem Ergebnis kommt das Gutachten „Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung für den Entwicklungsbereich Krampnitz“ selbst. Dort heißt es dazu auf Seite 43 „Bei der Bewertung des Ergebnisses der Verträglichkeitsprüfung ist jedoch zu beachten, dass diese auf Grundlage einiger Annahmen und Analogieschlüssen entstanden sind. Grund hierfür ist die konzeptionell-planerische Ebene auf der diese Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde. Dies hat zur Folge, dass einige der für die Verträglichkeitsprüfung relevanten Merkmale des geplanten Städtebaus noch nicht in einem Detaillierungsgrad bekannt waren, dass eine Verträglichkeitsprüfung frei von Annahmen und Analogieschlüssen möglich gewesen wäre. Hieraus folgt, dass die vorliegenden Ergebnisse nur unter Beachtung der Prämissen Bestand haben, die der Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung zugrunde gelegt wurden.“

Der Verlust von Waldflächen ist nicht zu tolerieren. Vielmehr sollte die Planung den vorhandenen Waldstrukturen angepasst werden. Sollte Waldumwandlung notwendig sein, muss der Ersatz der Waldfläche im Planungsgebiet erfolgen, mindestens aber in unmittelbarer Nähe.

Insgesamt muss sich die Planung an die vorhandenen Lebensstätten und Biotope anpassen. Eine permanente Verschiebung von Natur in sogenannte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, deren tatsächliche Umsetzung und Funktionsfähigkeit nicht gesichert ist, ist nicht akzeptabel.

Zusammenfassung Forderungen:

- Es darf kein weiterer Baubauungsplan beschlossen werden, solange nicht gesichert ist, dass Verkehrsanbindung und die Energieversorgung des zukünftigen Stadtteils klimagerecht erfolgen sowie die Wasserversorgung nachhaltig und konfliktfrei gesichert werden kann.
- Die Planung des Stadtteils muss so erfolgen, dass die vorhandene Natur weitestgehend erhalten bleibt.
- Voraussetzung dafür ist eine gründliche Kartierung der vorhandenen Vegetation, Niststätten und Fledermausquartiere.
- Der Ausgleich sollte im Vorhabengebiet erfolgen. Ausgleichsmaßnahmen sollten funktionsfähig sein, bevor der Eingriff erfolgt.
- Muss dennoch ein Ausgleich der Eingriffe außerhalb des Vorhabens stattfinden, sollte der Ersatz auf Potsdamer Stadtgebiet erfolgen.
- Der angrenzende Landkreis Havelland sowie die benachbarte Bundeshauptstadt Berlin sind wegen der verschiedensten Wechselwirkungen mit dem Umland des Planungsgebiets unbedingt in die Detailplanungen einzubinden.