

**Bebauungsplan Nr.188 „Universitätscampus Am Havelblick in Potsdam“**  
**Verkehrstechnische Stellungnahme zur Begründung der Verkleinerung des Geltungsbereiches**

Ziel ist es, mit der nachstehenden verkehrstechnischen Stellungnahme, die erforderlichen Begründungen zu liefern, die eine Verkleinerung des Geltungsbereiches aus verkehrlicher Sicht rechtfertigen.

Es werden die ursprünglich angedachten alternativen Erschließungsvarianten benannt und kurz beschrieben und es werden die Ausschlussgründe, welche im Rahmen der Planungsprozesse zum Ausschluss dieser Varianten geführt haben, erläutert. Die für diese alternativen Erschließungen benötigten Flächen stellen das Reduzierungspotential des Bebauungsplanes dar.

Ergänzend wird die gewählte Vorzugsvariante kurz beschrieben sowie der zugehörige Findungsprozess erläutert. Abschließend wird die Leistungsfähigkeit und Machbarkeit der Vorzugsvariante nachgewiesen.

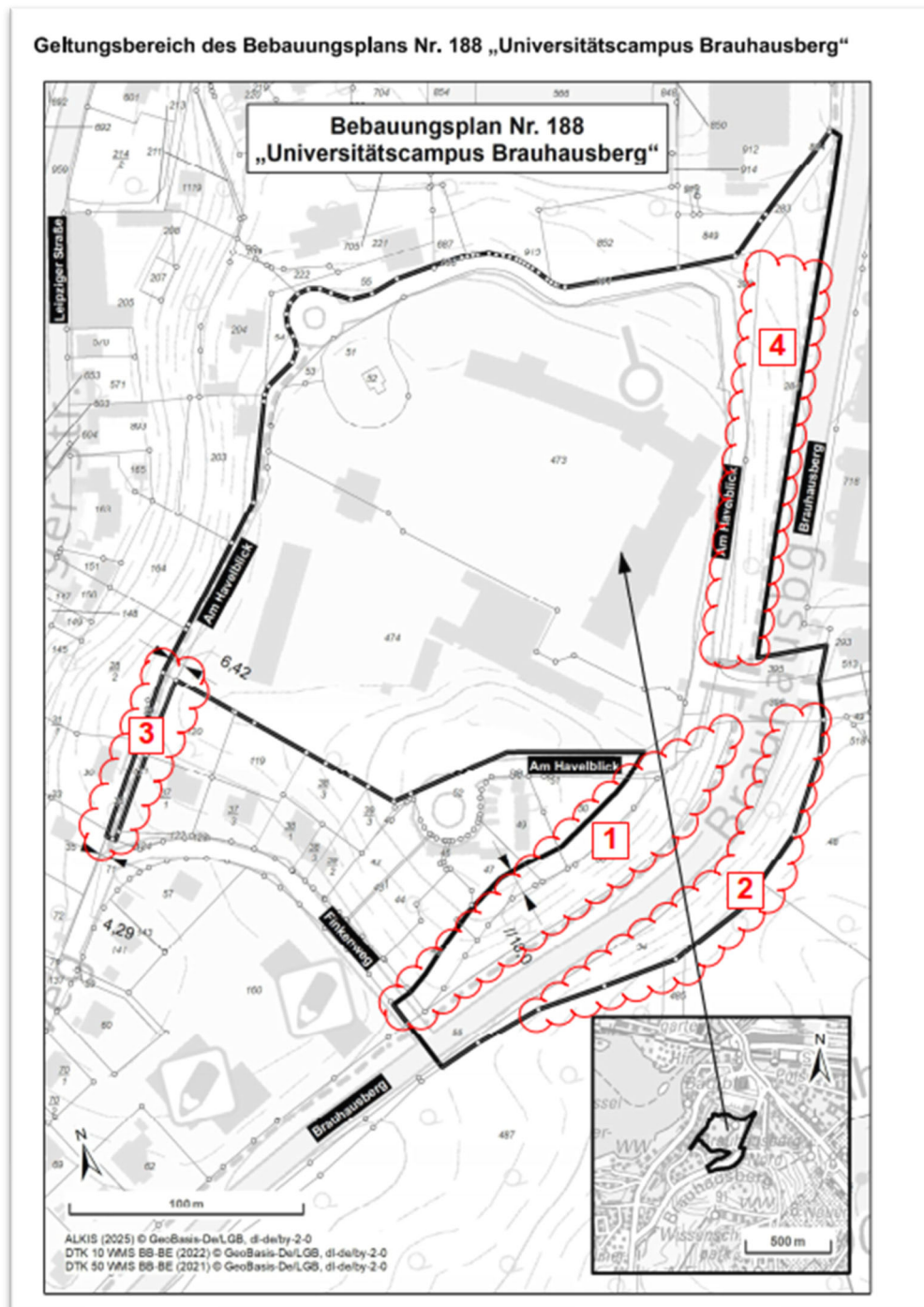
**1. Betrachtete alternative Erschließungsvarianten**

Die nachstehend aufgeführten alternativen Erschließungsvarianten wurden im Laufe des Planungs- und Abstimmungsprozesses betrachtet:

1. Südzufahrt westlich der Straße Brauhausberg
2. Südzufahrt östlich der Straße Brauhausberg
3. Finkenweg
4. neue Nordzufahrt entlang der Böschung

Der nachstehende Übersichtsplan verdeutlicht die Lage der möglichen Erschließungen sowie die zugehörigen Flächen.

Diese stellen gleichzeitig die Bereiche dar, um die der Geltungsbereich des Bebauungsplan Nr. 188 „Universitätscampus Brauhausberg“ reduziert werden soll.



### 1.1 Südfahrt (1 und 2) bzw. westlich und östlich der Straße Brauhausberg

Aus den nachstehend aufgeführten Gründen wurden die Südfahrten westlich und östlich der Straße Brauhausberg verworfen:

- ❖ Die Südosterschließung (sowohl in der Variante westlich als auch in der Variante östlich der Straße Brauhausberg) ist mit weitreichenden Eingriffen in Natur und

Landschaft verbunden. Es ergibt sich ein erheblicher, ersatzpflichtiger Eingriff in die Schutzgüter nach Naturschutzrecht und in den Wald.

- ❖ Der Flächenverbrauch für das Straßenbauwerk ist hoch und die erforderlichen neuen Böschungssysteme sind aufgrund der Hanglage technisch anspruchsvoll.
- ❖ Die Variante westlich der Straße Brauhausberg erfordert einen massiven Eingriff in die Belange Dritter, da die notwendigen Flächen teilweise im Eigentum privater Dritter stehen. Eine Einschätzung der daraus resultierenden Fristen zur (vertraglichen) Klärung der Grundstücksbelange ist nicht einschätzbar. Es besteht jedoch ein hohes terminliches Risiko für das Projekt, sofern eine Klärung dieser Themen nicht kurzfristig erfolgen kann.
- ❖ Die südlichen Erschließungen lägen hinter dem Brückenbauwerk im Zuge der Straße Brauhausberg, auf der dem Hauptverkehrsstrom zur Universität abgewandten Bergseite. Die Wahrnehmbarkeit dieser Zufahrten wäre eingeschränkt und die Fahrtrichtung kontrainuitiv.
- ❖ Eine städtebaulich elegante Gestaltung dieser Optionen erscheint schwierig.
- ❖ Die Südzufahrt westlich der Straße Brauhausberg mündet direkt in die Zufahrt zur Brücke (Haupterschließung), sodass im Havariefall die Rettungsfahrzeuge diesen Punkt gleichzeitig zum regulären Hauptverkehr passieren müssen, es ist von gegenseitigen Behinderungen auszugehen. Sollte diese Zentralzufahrt im Havariefall nicht passierbar sein, wäre der Innenbereich des Uni-Campus nicht erreichbar. Insofern sollte die alternative Feuerwehrezufahrt möglichst komplett von den Verkehrsflächen der Hauptzufahrt unabhängig sein.
- ❖ Die Anbindung dieser Variante an das öffentliche Straßennetz erfolgt direkt an die Straße Brauhausberg (B2). Der neu zu schaffende Knotenpunkt erfordert die Genehmigung des zuständigen Landesbetriebs Straßenwesen. Während der Bauzeit sind erhebliche Verkehrseinschränkungen im Zuge der B2 zu erwarten.
- ❖ Die Veränderung des Straßenraums der Straße Brauhausberg (B2) führt zu einem Verlust des Straßenbegleitgrüns mit seinen Gestaltungs-, Lärmschutz- und Immissionsschutzfunktionen. Ein Planfeststellungserfordernis mit UVP nach BbgStrG wird erforderlich.
- ❖ Für das Bebauungsplanverfahren wäre eine Erweiterung der bereits begonnenen laufenden artenschutzrechtlichen Untersuchung notwendig, was zu einer Verzögerung des Bebauungsplanverfahrens führen würde. Hintergrund ist, dass notwendige Kartierungen aufgrund der fortgeschrittenen Zeit nicht mehr in diesem Jahr, sondern erst in dem kommenden Jahr durchgeführt werden könnten. Die Ergebnisse und damit die Information zu ggf. erforderliche Maßnahmen lägen erst zu einem späteren Zeitpunkt vor.

## 1.2 Finkenweg (3)

Durch das Ingenieurbüro G+S wurde die Möglichkeit der Einrichtung eines zweiten Rettungsweges unter Nutzung des Finkenweges untersucht. Es wurden die örtlichen Gegebenheiten sowie die maßgeblichen technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen geprüft. Nachstehend sind die wesentlichen Erkenntnisse nachrichtlich aufgeführt. Die vollständige Stellungnahme ist als Anlage beigefügt.

- ❖ Die geometrischen Voraussetzungen des Finkenwegs stehen einer Nutzung als Rettungsweg entgegen. Die durchschnittliche Breite beträgt ca. 2,50 m.
- ❖ Auch für einen sicheren fußläufigen Rettungsweg, insbesondere unter Evakuierungsbedingungen mit möglichem Gegenverkehr, sind deutlich größere Breiten notwendig.
- ❖ Eine regelkonforme Verbreiterung ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht oder nur mit großen baulichen und finanziellen Aufwendungen umsetzbar.
- ❖ Auf der Ostseite wird der Finkenweg durch eine durchgehende steil ansteigende Böschung begrenzt. Auf der Westseite fällt das Gelände stark ab und weist erhebliche Höhenunterschiede auf. Eine Verbreiterung des Finkenweg erfordert massive Eingriffe in das Gelände und damit in den Baumbestand, etwa durch aufwendige Stützbauwerke. Eingriffe in die angrenzenden privaten Grundstücke würden einen Grunderwerb notwendig machen.
- ❖ Der Finkenweg weist zudem ein ungeeignetes Längsgefälle auf. Die vorhandene Längsneigung ist abschnittsweise  $>10\%$ .
- ❖ Es fehlen notwendige Bewegungsflächen, Ausweichstellen und Wendemöglichkeiten für Einsatzfahrzeuge.
- ❖ Die Beseitigung aller auftretenden Hindernisse und Einschränkungen erfordert tiefgreifende Eingriffe in die bestehenden Strukturen sowie die angrenzenden Grundstücke.
- ❖ Aus rechtlicher und sicherheitstechnischer Sicht erfüllt der Finkenweg die Anforderungen an Rettungswege nicht. Nach den einschlägigen Regelwerken müssen Rettungswege jederzeit sicher, ausreichend dimensioniert und möglichst barrierearm nutzbar sein. Sie dürfen keine dauerhaften Engstellen oder Hindernisse aufweisen und müssen auch unter außergewöhnlichen Bedingungen zuverlässig funktionieren. Diese grundlegenden Anforderungen werden durch den Finkenweg nicht erfüllt.

## 1.3 Neue Nordzufahrt entlang der Böschung (4)

Aus den nachstehend aufgeführten Gründen wurde die zusätzliche Nordzufahrt im Bereich der Böschung zwischen der Straße Brauhausberg und Campus verworfen:

- ❖ Eine zusätzliche Rettungszufahrt, welche auch für die Erschließung durch den Radverkehr genutzt werden kann, erfordert ebenfalls erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft.
- ❖ Auch bei dieser Erschließungsvariante sind, aufgrund der Hanglage, umfangreiche und komplexe Stützbauwerke zur Sicherung der Rampen erforderlich.

### **3. Vorzugsvariante: Nordzufahrt im Bereich der bestehenden Treppenanlage**

Die derzeitige Vorzugsvariante sieht vor, die gesamte Erschließung für den Kfz-Verkehr und die Radverkehre über die Albert-Einstein-Straße und die Straße Am Havelblick zu realisieren. Dieser Lösungsansatz ermöglicht eine leistungsfähige, sichere, kostengünstige und schnell realisierbare Kfz-Erschließung. Dies erscheint, insbesondere vor dem Hintergrund des geplanten autoarmen Campus, als zielführend.

Ergänzend zum derzeit in Bearbeitung befindlichen Verkehrsgutachten zum B-Plan 188, wird durch die VMZ Berlin, ein Mobilitätskonzept erarbeitet, welches die Zielsetzung der Reduzierung des Kfz-Verkehrs und die Stärkung des Umweltverbundes mit konkreten Maßnahmen untersetzen wird.

In ersten Zwischenergebnissen des Verkehrsgutachtens zum Bebauungsplanverfahren, konnte eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre am signalisierten Knoten 4110 Brauhausberg / Albert-Einstein-Straße und auch im Bereich des Brückenbauwerkes im Zuge Am Havelblick nachgewiesen werden. Im Rahmen dieser Leistungsfähigkeitsnachweise wurde die maximal zu erwartende Verkehrserzeugung zugrunde gelegt. Durch die Realisierung eines autoarmen Campus ist jedoch von einer deutlichen Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastungen auszugehen und somit auch von zusätzlichen Leistungsfähigkeitsreserven.

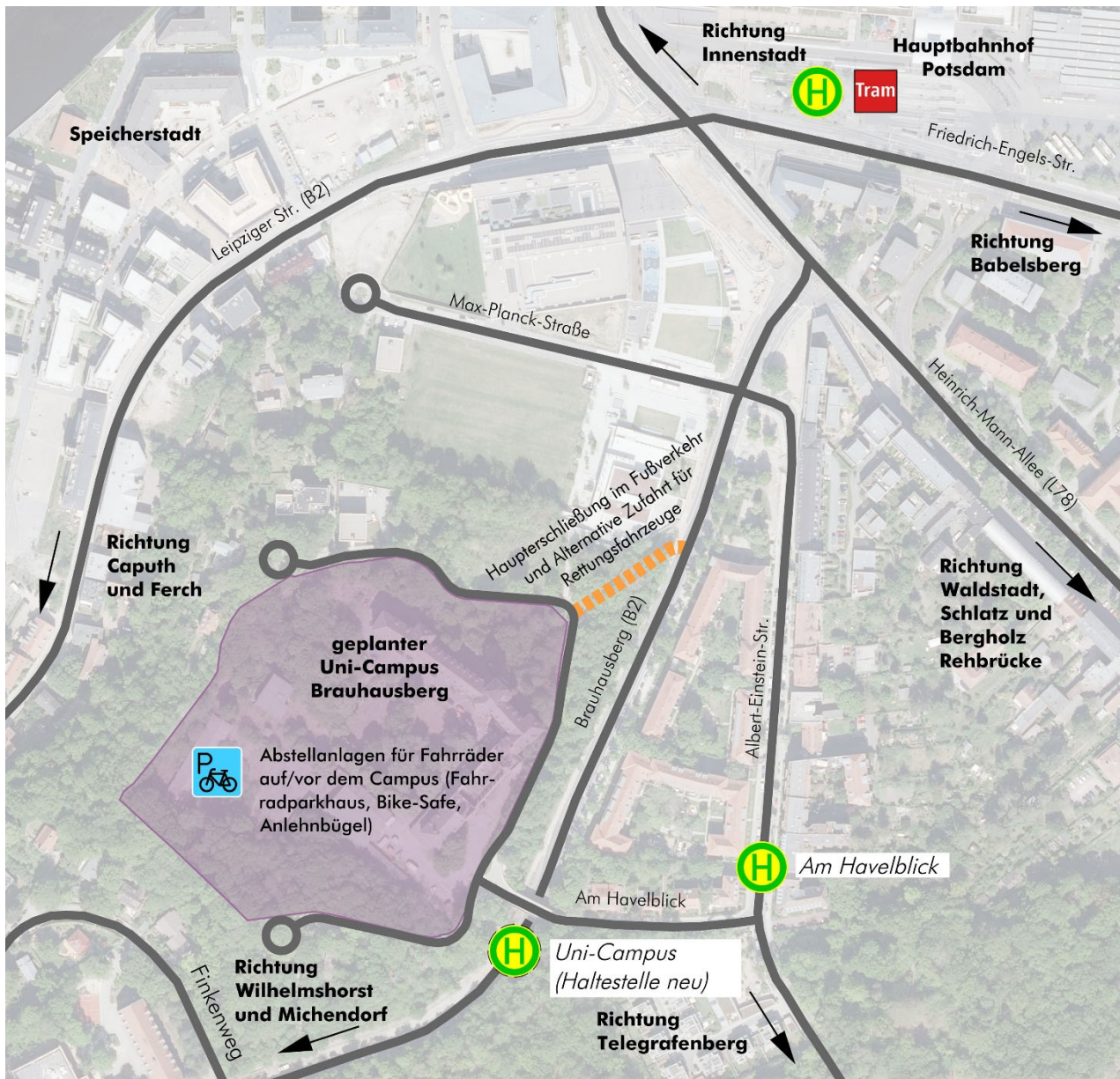
Die Erschließung für den fußläufigen Verkehr soll über eine neue Hauptzuwegung im Bereich der derzeitigen Treppenanlage erfolgen. Diese Hauptzuwegung für Fußgänger soll baulich so gestaltet werden, dass diese auch als alternative Zufahrt für Rettungsfahrzeuge dienen kann.

Nachstehend sind die wesentlichen Vorzüge dieser Erschließungsvariante noch einmal zusammengefasst:

- ❖ Die Hauptzuwegung soll auch als Baustraße genutzt werden, wodurch die Beeinträchtigung der Anwohnenden im Zuge der Albert-Einstein-Straße und Am Havelblick ausgeschlossen werden kann.
- ❖ Nutzung der Hauptzuwegung ist auch als Havarie-Zufahrt für Rettungskräfte möglich.

- ❖ Im Bereich der Hauptzuwegung soll auch die Trasse für die Medienschließung realisiert werden, wodurch zusätzliche Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden werden.
- ❖ Durch den Entfall von zusätzlichen Eingriffen in Natur und Landschaft ist eine Verlängerung der Artenschutzrechtlichen Untersuchung nicht erforderlich.
- ❖ Durch die Nutzung der vorhandenen Wegebeziehung kann eine Minimierung des Eingriffs in die privaten Belange Dritter erreicht werden.
- ❖ Die Hauptzuwegung stellt die natürliche und umwegfreie Verlängerung der Zuwegung von allen relevanten Nahverkehrseinrichtungen und dem Stadtzentrum dar. Die Erschließung liegt gut sichtbar in der Achse des Hauptverkehrsstroms vom Hauptbahnhof oder der Innenstadt kommend zum Campus. Zudem entspricht die neu gedachte Hauptzuwegung der historischen Anbindung des Entwicklungsgebietes. Es kann von einer besonders guten Akzeptanz ausgegangen werden.

Der nachstehende Übersichtsplan verdeutlicht die geplanten Erschließungswege sowie die bestehenden und geplanten ergänzenden Maßnahmen im ÖPNV und Radverkehr.



gez. 07.05.2026, Dipl.-Ing. Lorenz Weisheit

KW Development GmbH  
Frau Bosnic  
Marlene-Dietrich-Allee 12B

**14482 Potsdam**

Brücker Straße 55c, 14547 Beelitz

Telefon: (033204) 32420

Mobil: (0172) 3106950

(0173) 6115415

E-Mail: [TGroell@IBG-S.de](mailto:TGroell@IBG-S.de)  
[BSchilase-Groell@IBG-S.de](mailto:BSchilase-Groell@IBG-S.de)

Beelitz, 28.04.2026

## Campus am Brauhausberg

### Untersuchung des Finkenweges als zweiter Rettungsweg für den geplanten Campus

Sehr geehrte Frau Bosnic,  
Sehr geehrte Damen und Herren,

im Zuge der Planung des Uni-Campus am Brauhausberg wurde durch die Stadt Potsdam darum gebeten, die Möglichkeiten der Einrichtung eines zweiten Rettungsweges unter Nutzung des Finkenwegs intensiver zu untersuchen. Auf der Grundlage einer detaillierten Prüfung der örtlichen Gegebenheiten sowie der maßgeblichen technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen unter Einbeziehung der nun vorliegenden topographischen Vermessungsunterlagen ist jedoch festzustellen, dass der Finkenweg in seiner gesamten Länge nach Prüfung für diese Funktion nur mit sehr großem Aufwand hergerichtet werden kann.

Bereits die geometrischen Voraussetzungen des Finkenwegs stehen einer Nutzung als Rettungsweg entgegen. Mit einer durchschnittlichen Breite von lediglich etwa 2,50 Metern unterschreitet der Weg deutlich die erforderlichen Mindestmaße. Für die Befahrbarkeit durch Rettungsfahrzeuge sind in der Regel Breiten von mindestens 3,50 Metern, ohne Berücksichtigung eines Begegnungsfalls, zuzüglich seitlicher Sicherheitsräume von je  $\geq 25$  cm erforderlich. Auch für einen sicheren fußläufigen Rettungsweg, insbesondere unter Evakuierungsbedingungen mit möglichem Gegenverkehr, sind deutlich größere Breiten notwendig. Eine regelkonforme Verbreiterung ist jedoch aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht oder nur mit großen Aufwendungen umsetzbar. Auf der Ostseite begrenzt eine durchgehende, steile Böschung zum Plateau des Brauhausbergs den Weg, auf der Westseite fällt das Gelände stark ab und weist erhebliche Höhenunterschiede auf. Eine Verbreiterung würde daher massive Eingriffe in das Gelände und damit in den Baumbestand erfordern, etwa durch aufwendige Stützbauwerke, dauerhafte Hangsicherungen sowie Eingriffe in die angrenzenden privaten Grundstücke, die Grunderwerb notwendig machen würden. Diese Maßnahmen sind sowohl technisch komplex als auch wirtschaftlich nicht vertretbar. Insbesondere am Bauende des Finkenwegs sind Bestandsbäume im Trassenbereich vorhanden, deren Erhalt bei einer Verbreiterung nicht möglich wäre und die folglich gefällt werden müssten.

Neben der unzureichenden Breite weist der Finkenweg auch ein ungeeignetes Längsgefälle auf. Die vorhandenen Längsneigungen betragen abschnittsweise  $> 10\%$  und liegen damit außerhalb der Vorgaben der Stadt Potsdam für die Einrichtung der Rettungswege. Zudem

fehlen notwendige Bewegungsflächen, Ausweichstellen sowie Wendemöglichkeiten für Einsatzfahrzeuge. Eine Anpassung des Höhenprofils würde einen grundlegenden Umbau des gesamten Weges erfordern, einschließlich umfangreicher Geländeeinschnitte, hoher Stützwände und einer vollständigen Neuorganisation der Trassierung.

Hinzu kommen mehrere bauliche Zwangspunkte, die eine Nutzung zusätzlich einschränken. Dazu zählen neben angrenzenden privaten Grundstücken insbesondere eine schmale und schwer zugängliche Einmündung sowie eine bestehende Treppenanlage, die ein unüberwindbares Hindernis darstellt. Darüber hinaus fehlt die Möglichkeit, durchgehend barrierefreie Verbindungen herzustellen. Die Beseitigung dieser Hindernisse würde tiefgreifende Eingriffe in bestehende Strukturen sowie der angrenzenden Grundstücke erfordern und ist daher ebenfalls nicht realistisch umsetzbar.

Unabhängig von der Befahrbarkeit ist der Finkenweg nicht als sicherer fußläufiger Fluchtweg geeignet. Die geringe Breite führt im Evakuierungsfall zu erheblichen Stau- und Konfliktsituationen. Die starken Längsneigungen und teilweise unebenen Oberflächen erschweren insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen die Nutzung erheblich. Zudem fehlt es an einer ausreichenden Beleuchtung und einem entsprechenden Ausbaustandard, um eine sichere Nutzung bei Dunkelheit oder unter Stressbedingungen zu gewährleisten. Eine klare Trennung zwischen Aufenthalts- und Fluchtbereichen ist ebenfalls nicht gegeben. In Gefahrensituationen, etwa bei einem Brand oder bei Panikreaktionen, kann somit keine sichere und leistungsfähige Evakuierung gewährleistet werden.

Auch aus rechtlicher und sicherheitstechnischer Sicht erfüllt der Finkenweg die Anforderungen an Rettungswege nicht. Nach den einschlägigen Regelwerken müssen Rettungswege jederzeit sicher, ausreichend dimensioniert und möglichst barrierearm nutzbar sein. Sie dürfen keine dauerhaften Engstellen oder Hindernisse aufweisen und müssen auch unter außergewöhnlichen Bedingungen zuverlässig funktionieren. Diese grundlegenden Anforderungen werden durch den Finkenweg nicht erfüllt.

Schließlich ist auch die Wirtschaftlichkeit der erforderlichen Maßnahmen zu berücksichtigen. Die Herstellung eines regelkonformen Rettungswegs würde erhebliche Baukosten verursachen, mit massiven Eingriffen in Natur und Bestand verbunden sein und langwierige Genehmigungs- sowie Grunderwerbsverfahren nach sich ziehen. Angesichts der gleichzeitig fehlenden technischen und funktionalen Eignung ist die Umsetzung als unverhältnismäßig zu bewerten.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Finkenweg in seinem gegenwärtigen Zustand weder als befahrbarer noch als fußläufiger zweiter Rettungsweg geeignet ist. Die bestehenden topografischen, baulichen und rechtlichen Rahmenbedingungen lassen eine regelkonforme Herstellung nur mit einem großen baulichen Aufwand zu. Aus verkehrsplanerischer und sicherheitstechnischer Sicht ist die Forderung nach einem zweiten Rettungsweg über den Finkenweg daher u.E. nicht aufrechtzuerhalten.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Torsten Gröll

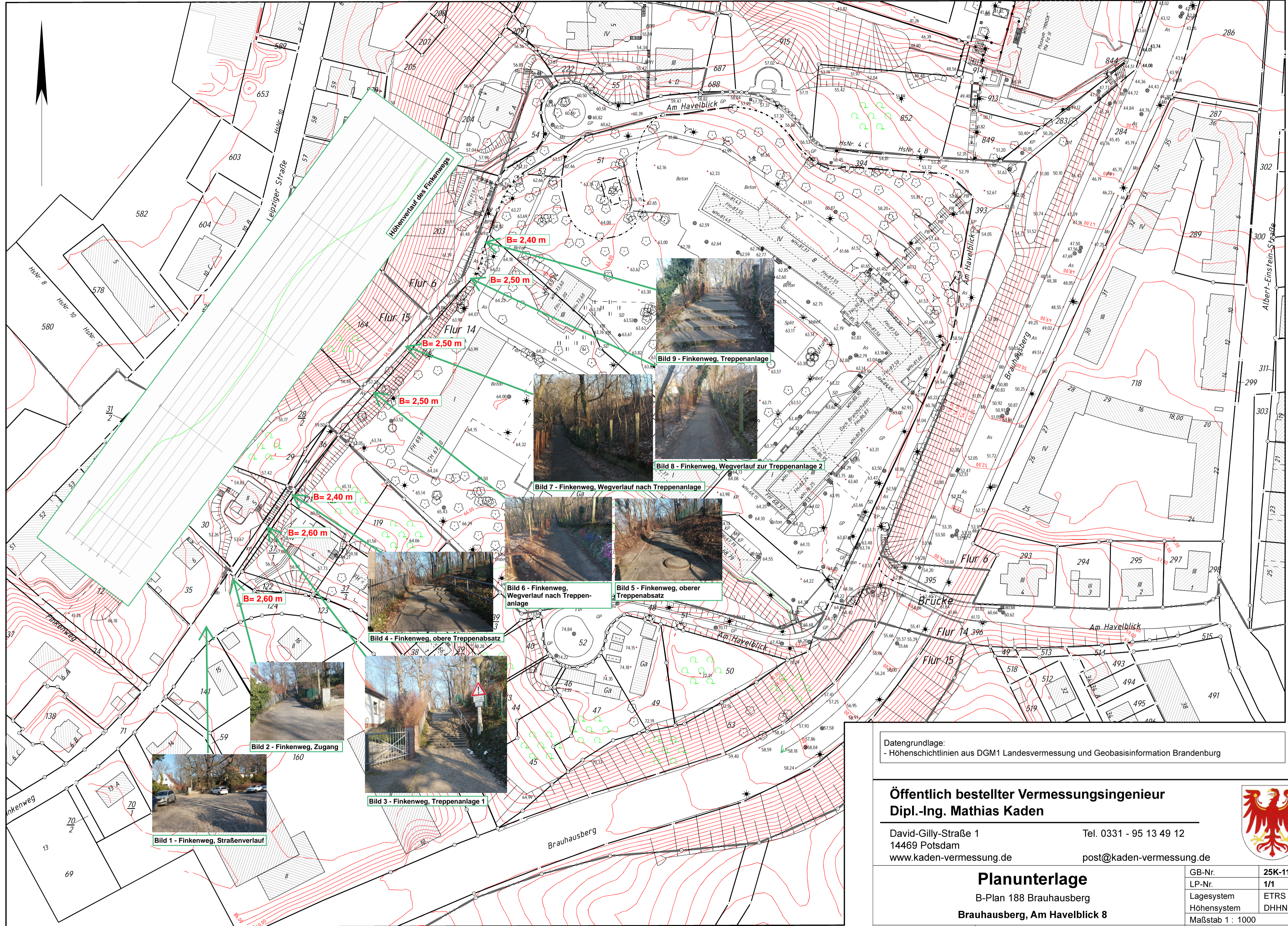


Bild 1 - Finkenweg, Straßenverlauf



Bild 2 - Finkenweg, Zugang



Bild 3 - Finkenweg, Treppenanlage 1



Bild 4 - Finkenweg, obere Treppenabsatz



Bild 5 - Finkenweg, oberer Treppenabsatz



Bild 6 - Finkenweg, Wegverlauf nach Treppenanlage



Bild 7 - Finkenweg, Wegverlauf nach Treppenanlage



Bild 8 - Finkenweg, Wegverlauf zur Treppenanlage 2



Bild 9 - Finkenweg, Treppenanlage

Datengrundlage:  
- Höhengichtlinien aus DGM1 Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg

**Öffentlich bestellter Vermessungsingenieur**  
**Dipl.-Ing. Mathias Kaden**

David-Gilly-Straße 1  
14469 Potsdam  
www.kaden-vermessung.de

Tel. 0331 - 95 13 49 12  
post@kaden-vermessung.de



**Planunterlage**  
B-Plan 188 Brauhausberg  
**Brauhausberg, Am Havelblick 8**

GB-Nr.	25K-114
LP-Nr.	1/1
Lagesystem	ETRS 89
Höhensystem	DHHN 2016
Maßstab	1 : 1000

Stand - Katasterunterlagen 17.07.2025  
Stand - örtlicher Aufnahme 14.08.2025

Dieser Lageplan ist urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung verboten!