

Bedauerlicherweise setzt sich die besinnungslose Bebauungswut, welche die Stadt Potsdam erfasst hat, auch in dem Plan zur Bebauung der Insel Nedlitz fort.

Potsdam ist beliebt. Die Stadt strahlt durch ihre Lage am Wasser und die gestaltete Schönheit große Anziehungskraft aus und zieht tausende Gäste und Zuzügler an, die durch die Immobilienwirtschaft und Tourismusindustrie mit dem Versprechen auf Historie und herrlicher Seenlandschaft gelockt werden.

Doch in dem Maß, in dem das Wachstum beschert wird, verliert die Stadt Lebensqualität für ihre Bewohner und erzeugt in ungekannter Weise ein angespanntes aggressives Klima bei der Bevölkerung, die einerseits ohnmächtig leidet, lamentiert "die da oben machen sowieso was sie wollen", oder die sich im täglichen Verkehr rüpelhaft miteinander verständigt. Die Lage ist durchaus angespannt.

Eine wesentliche Ursache liegt in der völlig unzureichenden Verkehrsplanung der Stadt, die ihre Augen vor den offen liegenden Problemen verschließt, als seien diese damit gar nicht vorhanden. Zunehmend wird den Bürgern ihr Weg zur Arbeit erschwert, anstatt, wie es die Europäische Kommission schon 2013 anvisierte, dem Weg die Rolle „erfahrbarer Zeit“ zurückzugeben.

Staus sind belastend, Warten auf überfüllte Bahnen ebenso. Autos, Fahrräder und Fußgänger, die sich gegenseitig jagen, erzeugen täglich Unfälle und vielfältige seelische und körperliche Erkrankungen. Der Stress der meisten Bürger beginnt weit vor der Arbeit. Im Umweltbundesamt ist das Problem angekommen. "Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung: Die Stadt für Morgen. Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt. Berlin 2017. Hier wird dargelegt, welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die bestehende Situation zu entschärfen: ein gutes öffentliches Verkehrsnetz mit intermodalen und multimodalen Verknüpfungsmöglichkeiten zur Verbesserung bestehender Verbindungen. Das Potsdam Beispiel zeigt an, was gerade nicht gemeint ist: Umstieg vom einst von Hbf Spandau nach Potsdam Hbf fahrenden Bus – mit Wartezeit – in die Straßenbahn, besonders beschwerlich für alte und behinderte Menschen, die vorrangig auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, daraus folgende abnehmende Fahrgastzahlen und daraus folgende Schlußfolgerung, ein bis zum Hbf durchfahrender Bus lohne sich nicht.

Auch die Mitnahme von Fahrrädern ist in den in Potsdam favorisierten Straßenbahnen, noch in den hier fahrenden Bussen möglich, wird sie doch weltweit in allen erfolgreichen Projekten guter Verkehrsplanung als notwendig erachtet. Beispiel Kopenhagen: Kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern in allen Verkehrsmitteln im Umkreis von 45km um Kopenhagen herum. Eine solche Einrichtung könnte als Beispiel den zeitlichen Aufwand für meinen eigenen Weg mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Neu Fahrland, „Heinrich-Heine-Weg“, bis zur Dianastr./Filmstudios von derzeit 1,5 Std. entscheidend verkürzen. Hier zeigt sich ein nicht mehr tolerabler Verbrauch an Lebenszeit und Arbeitskraft für die Fortbewegung innerhalb einer Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Gesetzt den Fall die Stadt Potsdam wollte in den kommenden Jahren das vom BUA gesetzte Ziel umsetzen, welches es im "Weissbuch Stadtgrün – grün in der Stadt – für eine lebenswerte Zukunft. Berlin 2017" niedergelegt hat, würde die vorschnelle Bebauung der Insel Nedlitz diesen Willen verunmöglichen.

Begründung:

Die Insel Nedlitz ist auch historisch der Pförtner am Nadelöhr des aus dem Norden Potsdams kommenden Verkehrs, der über eine mit Eichen besäumte Allee (welche die SS am Ende des 2. Weltkriegs bei Eintreffen der Roten Armee aus Unvermögen nur teilweise hat fällen können, um durch die Bäume Panzersperren zu bilden) eingeleitet wird. Es sind keine Obstbäume mehr, es sind Eichen die die nahe Stadt ankündigen. Sie gehören zur Parklandschaft Potsdams.

Wegen stark angestiegenem Verkehrsaufkommen, hatte der Fährmann Müller seine Konzession aufgeben müssen, wurde aber mit der noch vorhandenen Persius-Villa entschädigt. Über die Insel führt heute die B2, eine stark befahrene Straße. Auch Fußgänger und Fahrradfahrer müssen die Brücke passieren, um in die Innenstadt zu gelangen. Zukünftig soll zusätzliche eine Straßenbahn fahren, mit Halt auf der Insel, sogar 2-spurig. Die geplante Bebauung setzt quasi am Straßenrand durch 4 blockartige, 3-stöckige Gebäude an, die (spiegelbildlich gedacht) eine röhrenartige Einschnürung des Verkehrs verursacht. Notwendige Erweiterungen der Verkehrswege werden so ein für allemal verunmöglicht. Wie soll die B2, die schon jetzt gravierende Staus zu verkraften hat, zusätzlich Fahrradwege, Fußgängerwege und Straßenbahnen aufnehmen, auch sich zukünftig als notwendig herausstellende Expressbusspuren bereithalten? Erliegt der Verkehr beim Ein- und Ausstieg der Straßenbahnpassagiere, beim Kreuzen der Bahn auf der Brücke? Alles dies wird den fließenden Verkehr erheblich belasten, der doch die Maxime von guter Verkehrsplanung ist.

Wie sollen Lieferanten, die Bewohner mit ihren PKW auf die B2 gelangen? Wo soll bei der angedachten massiven Bebauung – auch mit Gewerbe und Kita - ein Parken möglich sein?

Aber auch andere Leitlinien des o.g. Weißbuchs werden nicht erfüllt, obwohl doch die EU schon 2013 mit ihrer Leitlinie "Building a Green Infrastructure for Europe, Luxemburg 2013, das Ziel gesetzt hat, auf Strategien der Klimaanpassung zu stärkerer ökologischer und sozialer Wirksamkeit des öffentlichen Raums hinzuleiten. Diese Maßnahmen sollen zu mehr Grünraum in den Städten führen, die nicht nur für verbesserte Regenentwässerung, Luftverbesserung sorgen sollen, sondern auch für die "Überredung" der Menschen auf das Fahrrad umzusteigen. Beschattet von Bäumen in abwechslungsreicher Umgebung, auf sicheren Radwegen mit entsprechender Infrastruktur (Toiletten, Stromtankstellen, ausreichende Rastplätze) sollen Pendler und Urlauber ihr Ziel sicher erreichen können.

Alle die Städte, die in diesem grünen Sinn (hier ist die Definition, die die EU für die Verkehrsplanung gewählt hat und nicht die parteipolitische Gesinnung gemeint) Verkehrspolitik erfolgreich umgesetzt haben, schaffen vermehrt Freiräume, Grünräume parallel zu Expressbuslinien, Fahrradwegen, Fußgängerwegen. Dies verbietet aber die festungsartige Bebauung quasi am Straßenrand, wie sie hier vorgelegt wird, langfristig.

Von besonderer Problematik ist die wandartige Bebauung bezüglich des zu erwartenden Schallpegels zu verstehen. Der Lärm der Straße wird so, ungefiltert durch Bäume und Büsche, echoartig zurückgeworfen und vervielfältigt die Schallemissionen, die sich hier weit über die Wasserwege in die angrenzenden Ortsteile bis in die Naturschutzgebiete ausbreiten können. Die Anwohner müssten zukünftig mit permanenter Lärmbelästigung

leben. Die geplante Anordnung der Gebäude sollte in dieser sensiblen einzigartigen Lage unbedingt durch einen Akustiker überprüft werden.

Neu Fahrland, den 19.08.2018