

**Abwägungsvorschlag der Stellungnahmen der Öffentlichkeit  
 zum Vorentwurf der Flächennutzungsplan-Änderung (Stand: 28.06.2018)**

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fand in der Zeit vom 30.07.2018 bis 29.08.2018 in der Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Stadtentwicklung, statt. Die Amtliche Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte im Amtsblatt 8/2018 für die Landeshauptstadt Potsdam am 19.07.2018.

Im Beteiligungszeitraum wurde die Öffentlichkeit durch den Aushang des Vorentwurfs der Flächennutzungsplan-Änderung an mehr als 32 Stunden wöchentlich und das Einstellen in den Internetauftritt der Landeshauptstadt Potsdam unterrichtet. Der Öffentlichkeit wurde außerdem die Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung der Planung gegeben.

Es haben keine Bürger/Innen während dieser Zeit die Gelegenheit der Erörterung vor Ort genutzt.

Es wurden von keine Bürger/Innen während dieser Zeit Anregungen/Hinweise mündlich geäußert.

Es gingen drei Stellungnahme elektronisch ein:

*(Die Einwender sind in dieser Auswertung anonymisiert. Namen und Adressen der Einwender sowie Datum des Schreibens und des Eingangs bei der Landeshauptstadt Potsdam sind in einer gesonderten Einwenderliste zusammengestellt. Die Texte der Beteiligten geben die Inhalte der Originalstellungen wieder, wurden aber zur besseren Les- und Erfassbarkeit teilweise neu geordnet und gekürzt.)*

Behörde / Träger	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag und Stellungnahme i.S.d. § 3 Abs. 2 S. 6 BauGB
Ö1  Schreiben vom 27.08.2018	Es wird folgendes mitgeteilt:  Die Insel ist aktuell ohnehin schon einer der Schwerpunkte des negativen Einflusses auf das Landschaftsbild (siehe nachfolgende Abb.1, Auszug aus den Kartierungen des Landschaftsplans). Auf der Insel Neu Fahrland befindet sich bereits jetzt eine der dichtesten Anhäufungen störender Gebäude im gesamten Stadtgebiet (Abb.2). Die Lage hat sich durch den Rückbau der alten Gewerbeflächen auf der westlichen Insel und die Beseitigung der Versiegelung inzwischen entspannt. Jedoch sorgen die geplanten Baumaßnahmen dafür, dass sich die aktuelle Situation wieder verschärft und eine noch dichtere Bebauung großer Gebäude als bisher den historischen nördlichen Eingang zur Stadt Potsdam verschandeln.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich. <b>Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</b>  <u>Stellungnahme:</u> Die Darstellungen des Landschaftsplans basieren auf Gewerbebauten, die bis vor der Einleitung des Verfahrens den Geltungsbereich prägten. Insgesamt wird das Landschaftsbild auf Basis der Planung durch die Entsiegelung und Neustrukturierung/-nutzung verbessert. Die Versiegelung wurde durch den Flächeneigentümer im Rahmen der Bauvorbereitung durchgeführt. Eine Auflockerung der Siedlungsstruktur war nicht das Ziel. Letztendlich wird aber nach Realisierung des Bauvorhabens weniger Fläche versiegelt sein, als dies vor Beginn der Bauvorbereitung der Fall war. Auch ohne Bauleitplanung wäre aus planungsrechtlicher Sicht

Behörde / Träger	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag und Stellungnahme i.S.d. § 3 Abs. 2 S. 6 BauGB
	<p>Im Gegensatz zur Innenstadt von Potsdam mit ihren zahlreichen Parks gibt es im Norden außerdem so gut wie keine Grün- und Freiflächen zur Erholung von örtlicher oder überörtlicher Bedeutung (Abb.3). Die aktuelle und zukünftig geplante Bebauung der Insel passt auch in diesem Punkt in keiner Weise zum Landschaftsraum und zur Leitplanung des Landschaftsplans für den Potsdamer Norden.</p> <p>Die zu bebauende Insel grenzt mit ihrer innenstadtähnlichen dichten bereits vorhandenen und geplanten Bebauung und der Bundesstraße</p>	<p>eine dichtere Bebauung entlang der Tschudistraße möglich. Auch wenn der Flächennutzungsplan hier eine geringere Dichte vorsieht, wäre die Bebauung, die der Vorentwurf des Bebauungsplanes ermöglichen würde nach § 34 BauGB genehmigungsfähig. Der sich anschließende Bereich ist zwar nach § 35 BauGB zu entwickeln und somit die Höhe/Dichte der Bebauung steuerbar, allerdings gilt es auch hier das städtebauliche Gefüge aufzugreifen und eine Integration in dieses zu garantieren. Die Bebauung entlang der Tschudistraße ist hierfür maßgeblich. Zudem wurde ein Wettbewerb im Vorfeld der Bauleitplanerarbeitung durchgeführt. Der Siegerentwurf wird durch die Planung umgesetzt.</p> <p>Für die Insel ist im Zielkonzept des Landschaftsplanes eine umweltverträgliche Siedlungsentwicklung/ qualifizierte Innenentwicklung/ Anpassung der Bau- und Vegetationsstrukturen an den Klimawandel, grünordnerische Qualifizierung von Bauflächen, Erhalt und Pflege/ Wiederherstellung/ Planerische Berücksichtigung historischer Bau- und Vegetationsstrukturen sowie Sicherung/ Verbesserung der Erlebbarkeit und Zugänglichkeit von Landschaftsräumen und innerstädtischen Freiflächen definiert. Die genaue Ausgestaltung dieser Zielvorgaben erfolgt auf Ebene der Bebauungsplanung. Der Entwurf sieht derzeit öffentliche Parkanlagen vor, sodass Möglichkeiten zur Naherholung gegeben sind. Die Flächennutzungsplanung stellt Freiflächen erst ab einer Größe von 2 ha dar, wie beispielsweise den westlich des Jungferensees angrenzenden Königswald oder das nördlich der Insel befindende Waldgebiet Kirchberg. Beide Waldgebiete dienen der Bevölkerung im Norden ebenfalls der Erholung.</p> <p>Die Auswirkungen der Bebauung auf Flora und Fauna werden im Verfahren geprüft. Seeadler sind gemäß der faunistischen Unter-</p>

Behörde / Träger	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag und Stellungnahme i.S.d. § 3 Abs. 2 S. 6 BauGB
	<p>direkt an das größte Naturschutzgebiet der Stadt, den Königswald. Abbildung 4 zeigt deutlich, wie dicht die Insel in den Kontext des Naturschutzgebietes mit seinem Lebensraum für Wildtiere wie den ortsansässigen Biber und Seeadler eingebunden ist. Umso verständlicher, dass dieser naturnahe Raum der sich so weit entfernt von der Innenstadt befindet mit mehrgeschossigen Bauten in einer Weise verdichtet werden soll, die nur aus Innenstadtlagen bekannt ist.</p> <p>Die Leitplanung des Landschaftsplans für den Teilraum Nr. 29 Neu Fahrland sieht hingegen folgendes Leitbild vor:                      Zentrumsnahe, in die Kulturlandschaft eingebundene Ortslagen und durchgrünte Siedlungsbereiche in attraktiver Wald- und Gewässerlage mit dementsprechend angepassten baulichen Strukturen und Nutzungen.</p> <p>a) Freihaltung der Uferbereiche von Lehnitz- und Krampnitzsee sowie Fahrländer und Weißem See (z.B. Birnenplantage) von weiterer Bebauung, Förderung der Zugänglichkeit und Erlebbarkeit (resp. Schaffung von Aussichtspunkten) für die Allgemeinheit (z.B. Ufer Insel Neu Fahrland, Mole Fahrländer See), Erhaltung bzw. Entwicklung naturnaher Uferabschnitte und Biotopverbundelemente (z.B. Stichkanal))</p> <p>b) Keine weitere bauliche Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen, Definition von Siedlungsgrenzen</p> <p>c) Deutliche Reduzierung der überbauten Flächen auf dem Areal der Kaserne Krampnitz, Altlastensanierung und landschaftsverträgliche Nachnutzung, Renaturierung von Teilflächen, Sicherung des denkmalgeschützten Gebäudebestands; Neuordnung und gestalterische / naturschutzfachliche Aufwertung brachgefallener Bauflächen auch im Bereich der Insel Neu Fahrland</p> <p>d) Verbesserung der Erlebbarkeit der Fahrländer Feldflur und der</p>	<p>suchung vom 07.08.2019 im Plangebiet nicht ansässig, entlang des nordwestlichen und des nordöstlichen Ufers wurden Spuren einer gelegentlichen Nutzung durch den Biber festgestellt. Aufgrund der vorhandenen Vegetationsstruktur ist von einer untergeordneten Bedeutung des Gebiets für die Nahrungsversorgung des Bibers auszugehen. Biberbaue wurden im untersuchten Gebiet nicht vorgefunden. Schutzmaßnahmen für die vorhandenen Tierarten werden im Bebauungsplan getroffen.</p> <p>Die Bebauungsdichte basiert auf den zuvor durchgeführten Wettbewerben. In diesem Rahmen wurde die Dichte des Siegerentwurfes als verträglich beurteilt.</p> <p>Der Teilraum 29 umfasst einen Bereich, der sowohl durch Siedlungsentwicklung, denkmalgeschützte Areale, Wald und landwirtschaftlich genutzte Flächen geprägt ist. Daher wird das Leitbild durch die Punkte a-f weiter differenziert.</p> <p>Zu a: Im Flächennutzungsplan ist entlang des Ufers ein Grünzug in symbolischer Breite dargestellt. Aussagen zur Zugänglichkeit, Erlebbarkeit und konkreten Entwicklung werden auf Ebene der Flächennutzungsplanung nicht getroffen. Die Ausgestaltung des Grünzuges erfolgt auf Ebene der Bebauungsplanung.</p> <p>Zu b: Land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen sind im Geltungsbereich nicht betroffen.</p> <p>Zu c: Die brachgefallene Baufläche wird durch die Planung aufgewertet. Zwar ist das im Flächennutzungsplan nicht darzustellen, jedoch zeigt der Vorentwurf zur Bebauungsplanung eine deutliche Aufwertung der Brachfläche durch eine Neuordnung des Plangebietes sowie die Festsetzung öffentlicher Grünflächen.</p> <p>Zu d: Durch die verbindliche Bauleitplanung erfolgt die Sicherung des denkmalgeschützten Bestands. Die Sichtachse vom Kirchengberg bleibt unberührt, da sich in diesem Bereich keine baulichen Veränderungen ergeben.</p> <p>Zu e: Auf Ebene der Flächennutzungsplanung werden zum Be-</p>

Behörde / Träger	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag und Stellungnahme i.S.d. § 3 Abs. 2 S. 6 BauGB
	<p>Sichtachsen insbesondere vom Kirchberg aus, Erhaltung naturnaher Erholungswaldflächen                      e) Reduzierung der Trenn- und Störwirkungen der B 2, Erneuerung bzw. Ergänzung des Begleitgrüns                      f) Verbesserung des Wasserrückhaltes, Schutz und Erhalt von Flächen mit hohem Wasserrückhaltevermögen (insb. Niedermoorstandorte entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals / Lehnitzsee-Kramprnitzsee)</p> <p>Wir plädieren in diesem Sinne dafür, die bereits geschehene Verschandelung der östlichen Insel Neu Fahrland durch ein wildes Sammelsurium an Baustilen und nicht nachvollziehbar genehmigten Wohnriegeln nicht auch auf die westliche Insel auszubreiten, sondern der Leitplanung des Landschaftsplan zu folgen und die mittlerweile weitgehend renaturierte Flächen, auf denen früher die Gewerbebrachen standen auch im Sinne eines der Stadt würdigen Eingangs zur Landeshauptstadt naturnah und parkartig im Anschluss an das alte Fährgut auszubauen und die Bebauung zu unterlassen, um dringend benötigte Ausgleichsflächen im Sinne der Vorgaben des Landschaftsplans zu schaffen. Die geplante Bebauung widerspricht in fast allen Punkten diesen Vorgaben und birgt weitergehendes Konfliktpotenzial.</p>	<p>gleitgrün keine Aussagen getroffen. Grünordnerische Festsetzungen werden durch den Bebauungsplan geregelt.                      Zu f: Ein Entwässerungskonzept wird auf Ebene der Bebauungsplanung erarbeitet.</p> <p>Das Plädoyer wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Ö2                       Schreiben ohne Datum</p>	<p>Es wird folgendes mitgeteilt:</p> <p>Mit GRZ bis 0,5 und GFZ von bis 1,5 soll eine sehr hohe Bebauungsdichte zugelassen werden. Sie ist mehr als doppelt so hoch als im Ortsteil Neu Fahrland üblich - abgesehen von dem Baukoloss, der gerade auf der Fläche vom ehemaligen Parkrestaurants und der Römerschanze entsteht.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.                      Eine Abwägung ist nicht erforderlich.  <b>Die Planung wird zur Konkretisierung der Zielaussage geändert.</b></p> <p><u>Stellungnahme:</u>                      Das im wirksamen Flächennutzungsplan dargestellte Maß der baulichen Nutzung entspricht nicht der planungsrechtlichen Situation nach § 34 BauGB: Demnach ist entlang der Tschudistraße die Bebauung wie im Bebauungsplan 143 festgesetzt möglich und folglich die Darstellung der höchsten Dichtestufe im Flächennut-</p>

Behörde / Träger	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag und Stellungnahme i.S.d. § 3 Abs. 2 S. 6 BauGB
	<p>Selbst wenn man diese Dicht akzeptiert, ist der Anteil von Wege- und Freiflächen zu klein gehalten. Die Grünfläche auf dem gegenwärtigen MEAB-Gelände ist eine Täuschung des Lesers; denn die Stadt müsste der MEAB den Planungsschaden bezahlen bzw. anderweitig ausgleichen, was wohl kaum geschehen wird.</p> <p><b>Die Verkehrsführung, insbesondere vor und auf der Nordbrücke, erscheint völlig verantwortungslos</b> : Wie sollen auf ca. 6 m Straßenbreite LKW plus Busse plus Arbeitsfahrzeuge plus PKW plus (der schlimmste Fall) Straßenbahnen in beiden Richtungen bei der schon jetzt mit Staus verbundenen hohen Verkehrsdichte miteinander klar kommen? Es ist eine Bundesstraße, die außerdem täglich mehrfach von kleinen und großen Rettungsfahrzeugen (inkl. Feuerwehr) frequentiert werden muss. Die Politik hat den Radfahrern einen 6 m breite Schnellverbindung zur Landeshauptstadt versprochen. Sollen sich nun tatsächlich, wie jetzt vorgesehen, Fußgänger und Behinderte und Radfahrer auf den ca. 1,5 m breiten Bordsteinwegen die Flächen streitig machen? Dieser Plan ist – wenn die Straßenbahnschienen auch noch in das Straßenbett eingebracht werden sollen - der Plan für ein Verkehrschaos, an dem sich Generationen die Zähne ausbeißen werden – unverantwortlich! Hier muss langfristig eine neue Lösung mit neuen Verkehrswegen gefunden werden. <b>Die vorgelegte Plan-Entwurf zeigt hinsichtlich der Verkehrsführung in den Norden Potsdams eine technisch-</b></p>	<p>zungsplan notwendig. Die Dichtestufe der angrenzenden Wohnbaufläche wird im Entwurf von der höchsten auf die mittlere Dichtestufe reduziert. Grund hierfür ist die Bebauungsstruktur, die mit der höchsten Dichtestufe suggeriert wird (geschlossene Bauweise, Blockstrukturen oder Großformen), jedoch keinesfalls Ziel der vorliegenden Planung ist. Stattdessen zielt die Planung auf eine offene Bebauungsstruktur mit Zeilenbauten und Reihenhäusern ab, sodass die Dichtestufe 2 dargestellt werden wird.</p> <p>Freiflächen werden im Flächennutzungsplan erst ab einer Größe von 2 ha dargestellt. Erschließungsstraßen werden nicht dargestellt, lediglich das Hauptnetz wird in symbolischer Breite dargestellt. Auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung erfolgt eine entsprechende Differenzierung.</p> <p>Das Straßenhauptnetz wird auf Flächennutzungsplanebene in symbolischer Breite dargestellt. Die Ausgestaltung der Straße inkl. der Festlegung bzgl. der Breite der Fahrbahn, des Fußweges etc. erfolgt auf der nachgeordneten Planungsebene. Hierfür wird eine entsprechende verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt.</p>

Behörde / Träger	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag und Stellungnahme i.S.d. § 3 Abs. 2 S. 6 BauGB
<p>Ö3                       Schreiben vom 19.08.2018</p>	<p><b>technologische Flickschusterei ohne Zukunft!</b>                      Die geäußerten Belange, die die Ebene der Flächennutzungsplanung betreffen, beziehen sich im Wesentlichen auf das „Weißbuch Stadtgrün. Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft“. Dem Schreiben nach entspräche die Planung nicht den Zielen des Weißbuches.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.                      Eine Abwägung ist nicht erforderlich.  <b>Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</b></p> <p><u>Stellungnahme:</u>                      Die Ziele des „Weißbuchs Stadtgrün - grün in der Stadt“ werden mit der Planung berücksichtigt. Durch die Festsetzung von öffentlichen Grünflächen im Bebauungsplan wird urbanes Grün geschaffen, so wie es vom Bund gefordert wird. Somit wird die Insel auf der östlichen Seite eine qualifiziertere Nutzung haben als dies ohne Planung der Fall wäre. Im FNP sind diese Grünflächen jedoch auf Grund der Darstellungsschwelle nicht abgebildet.</p>