

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Bettina Domer (SPD)**

vom 27. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Juli 2020)

zum Thema:

**Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs in Spandau II:  
Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung in Spandau durch das neue  
Wohnquartier Krampnitz nördlich von Potsdam**

und **Antwort** vom 14. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Aug. 2020)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Bettina Domer (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/24289**  
**vom 27. Juli 2020**  
**über Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs in Spandau II: Auswirkungen**  
**auf die Verkehrsentwicklung in Spandau durch das neue Wohnquartier Krampnitz**  
**nördlich von Potsdam**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher den Bezirk Spandau um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Gibt es eine Zusammenarbeit zwischen dem Land Berlin, dem Bezirk Spandau und dem Land Brandenburg und der Landeshauptstadt Potsdam zur gemeinsamen Koordination der verkehrlichen Anbindung des geplanten Quartiers Krampnitz? Falls ja, wie sieht diese Zusammenarbeit aus und welche gemeinsamen Ziele und Maßnahmen wurden bisher zu diesem Zweck vereinbart?

Antwort zu 1:

Ja, es findet eine Zusammenarbeit im Rahmen der Abstimmungen zum Zielabweichungsverfahren für den Entwicklungsbereich Krampnitz - Verkehrskorridor Berlin-Spandau - Potsdam statt. Beteiligt sind das Land Berlin (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz - SenUVK), das Bezirksamt Spandau (Straßen- und Grünflächenamt) und die Landeshauptstadt Potsdam (Bereich Verkehrsentwicklung).

Zielführend aus Sicht der Beteiligten ist es, die Bedingungen für den Busverkehr - u.a. durch Taktverdichtungen und Busbeschleunigungen - deutlich zu verbessern, so dass dieser gegenüber dem Kfz-Verkehr eine attraktive Alternative darstellt. Damit einhergehende Optionen zur Anpassung der Infrastruktur (bspw. Erweiterung des Busspurnetzes, Umbau Knotenpunkt Potsdamer Chaussee (B2) / Ritterfelddamm) einschließlich der Verantwortlichkeiten werden zwischen den vorgenannten Beteiligten erörtert und abgestimmt.

Frage 2:

Wie viele Wohnungen sollen in Krampnitz errichtet werden und wie sieht die aktuellste Bevölkerungsprognose für den gesamten Potsdamer Norden bis 2030 aus?

Antwort zu 2:

Bezüglich des aktuellen Planungsstands zum Entwicklungsgebiet Krampnitz wird auf die Webseiten der Entwicklungsträger Potsdam GmbH (<https://www.krampnitz.de/>) bzw. der Landeshauptstadt Potsdam (<https://www.potsdam.de/ehemalige-militaerbasis-krampnitz-wird-wohnstandort>) verwiesen.

Bezüglich der Bevölkerungsprognose für den Potsdamer Norden wird auf die „Bevölkerungsvorausschätzung 2017 bis 2030 - Ämter und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg“, herausgegeben vom Landesamt für Bauen und Verkehr, Dezernat Raumbewertung und Stadtmonitoring, verwiesen - abrufbar unter [https://lbv.brandenburg.de/dateien/stadt\\_wohnen/RB\\_BVS\\_2017\\_BIS\\_2030.pdf](https://lbv.brandenburg.de/dateien/stadt_wohnen/RB_BVS_2017_BIS_2030.pdf).

Frage 3:

Wie sieht die aktuellste Bevölkerungsprognose für Spandau bis 2030 aus?

Antwort zu 3:

Die Bevölkerungsprognose für Berlin 2018-2030 (mittlere Variante) weist für den Bezirk Spandau Einwohnerzahlen für das Jahr 2025 mit rund 256.000 EW (Einwohner) und für das Jahr 2030 mit rund 257.000 EW aus.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat bzw. der Bezirk Spandau die aktuelle Verkehrswirkungsanalyse zum Neubaugebiet Krampnitz und welche Ziele werden daraus für die Entwicklung der hiesigen Verkehrsinfrastruktur abgeleitet?

Antwort zu 4:

Es wird davon ausgegangen, dass es sich um die „Verkehrswirkungsanalyse für den Entwicklungsbereich Krampnitz in Potsdam“ vom Juni 2020 handelt, welche durch den Entwicklungsträger Potsdam beauftragt wurde. Eine tiefere Auseinandersetzung mit den methodischen Ansätzen sowie mit den Ergebnissen der Untersuchung fand bislang nicht statt. Insofern kann aus Sicht des Senats derzeit keine hinreichend differenzierte Bewertung der Untersuchung abgegeben werden. Die Verkehrswirkungsanalyse empfiehlt parallel zur Entwicklung von Krampnitz auch den

Ausbau von alternativen Verkehrsangeboten, vor allem den Ausbau der Radverkehrsanlagen und des ÖPNV-Angebots.

Der Bezirk Spandau teilt hierzu mit:

„Es ist aus Sicht des Bezirks davon auszugehen, dass der motorisierte Individualverkehr in Richtung Spandau und weiter Richtung Innenstadt, insbesondere über die Potsdamer Chaussee, die Wilhelmstraße und die Heerstraße, zunehmen wird. Damit trifft dieser zusätzliche Verkehr auf einen in den Spitzenzeiten bereits jetzt überlasteten Knoten Wilhelmstraße/Heerstraße und die überlastete Heerstraße. Der Bezirk wünscht sich eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots (Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs), verbunden mit einer entsprechenden Bevorrechtigung.“

Frage 5:

Ausgehend von der prognostizierten Bevölkerungszahl von 10.000 in Kramnitz (neues Stadtviertel), wie hoch ist der Anstieg von PKWs nach der Fertigstellung des Quartiers?

Antwort zu 5:

Soweit dem Senat aus vorliegenden Untersuchungen bekannt, wird durch den Entwicklungsbereich Kramnitz ein Verkehrsaufkommen von insgesamt 11.900 Kfz/24 Stunden im Quell- und Zielverkehr erzeugt. Darin enthalten sind neben Pkw-Verkehren auch Wirtschafts- und Lkw-Verkehre. Eine weitere Differenzierung der Aufkommenswerte nach Pkw und Lkw liegt dem Senat nicht vor.

Frage 6:

Wie viele PKWs und LKWs werden voraussichtlich nach der Fertigstellung des neuen Quartiers auf Spandauer Verkehrswegen zusätzlich unterwegs sein?

Antwort zu 6:

Die dem Senat vorliegenden Unterlagen weisen im Straßenquerschnitt Potsdamer Chaussee (B 2) Landesgrenze in Richtung Spandauer Süden in der Entwicklungsstufe III (Bevölkerungszahl von 10.000) eine Zunahme des werktäglichen durchschnittlichen Verkehrs (DTVw) in Höhe von rund 3.400 Kfz/24 Stunden insgesamt aus. Eine weitere Differenzierung der Kfz-Aufkommenswerte in Pkw und Lkw liegt dem Senat nicht vor.

Frage 7:

Welche Maßnahmen plant das Land Berlin und der Bezirk Spandau zur Stärkung der Verkehrsinfrastruktur im Süden von Spandau?

Antwort zu 7:

Hinsichtlich der ÖPNV-Planungen für den Süden Spandaus wird auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/15987 (Frage 17) verwiesen. Darüber hinaus soll insbesondere mit einer Erweiterung des Busspurnetzes die Pünktlichkeit und Taktung des Busverkehrs erhöht und die Störungsanfälligkeit gesenkt werden.

Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) Spandau plant den Neubau des Ritterfelddamms im Abschnitt Selbitzer Straße bis zur Potsdamer Chaussee (B2). Im Zuge der geplanten Baumaßnahme soll die Straße auf einer Länge von ca. 1.650 Metern neu gebaut werden. Der auszubauende Streckenabschnitt beginnt am Knotenpunkt Selbitzer Straße und führt in nordwestlicher Richtung zur Potsdamer Chaussee. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat im Herbst 2017 hierfür die Planungsvorgaben erstellt und diese Mitte 2020 an das zwischenzeitlich in Kraft getretene Mobilitätsgesetz angepasst.

Der Bezirk Spandau teilt hierzu mit:

„Unabhängig von der Entwicklung in Krampnitz plant der Bezirk einen Ausbau des Ritterfelddamms sowie des Straßenzuges Kladower Damm - Alt-Gatow - Gatower Straße. Aufgrund der Planungsvorgaben der SenUVK und der zu errichtenden Regenentwässerungsanlagen sind hier Planverfahren durchzuführen. Ein Realisierungszeitraum ist daher aufgrund des zu erwartenden Widerstands der betroffenen Anliegerinnen/Anlieger nicht zu prognostizieren“

Frage 8:

Welche Maßnahmen plant das Land Berlin zur Anbindung des Wohnquartiers Krampnitz und des Potsdamer Nordens mit dem ÖPNV?

Antwort zu 8:

Eingangs ist zu betonen, dass bei der Maßnahmenplanung und Bestellung von Verkehrsleistungen im ÖPNV grundsätzlich eine territoriale Zuständigkeit besteht. Für die ÖPNV-Erschließung und -Anbindung des neu entstehenden Stadtteils Krampnitz obliegt diese der kreisfreien Stadt Potsdam. Die Koordination der Angebotsplanung von Buslinien zwischen Berlin und dem Umland erfolgt über den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB).

Bezüglich der Planungen im Zuständigkeitsbereich des Landes Berlin wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

Darüber hinaus werden im Bereich des ÖPNV regelmäßig die verkehrlichen Voraussetzungen und Angebote in der gesamten Stadt überprüft. Der Senat und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) befinden sich im regelmäßigen Austausch, um kapazitiven Herausforderungen, z.B. durch die steigenden Fahrgastzahlen, rechtzeitig entgegen zu wirken. So strebt das Land Berlin grundsätzlich einen Ausbau des ÖPNV-Angebots im Stadt-Umland-Verkehr an und ist entsprechend bereit, seinen territorialen Finanzierungsanteil an den jeweiligen (Bus-)Linien prinzipiell zu übernehmen. Der Aufgabenträger für den ÖPNV des Landes Berlin, der Aufgabenträger für den ÖPNV der kreisfreien Stadt Potsdam, die BVG, die Potsdamer Verkehrsbetriebe und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg führen zudem regelmäßig Gespräche zur Ausgestaltung des Stadt-Umland-Verkehrs im ÖPNV durch.

Frage 9:

Welche baulichen Maßnahmen sind auf der Kreuzung Ritterfelddamm/Potsdamer Chaussee geplant, um dem Verkehrsanstieg bewältigen zu können?

Antwort zu 9:

Zurzeit ist beabsichtigt, die derzeit noch im Bezirk Spandau befindliche Einmündung Ritterfelddamm / Potsdamer Chaussee (B2) in vollem Umfang auf die Fläche des Landes Brandenburg zu verlegen. Hierbei soll eine vierarmige Kreuzung entstehen, die den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmenden sowie einer Verdichtung des Öffentlichen Personennahverkehrs zukünftig standhält.

Berlin, den 14.08.2020

In Vertretung  
Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz