Festsitzen in Krampnitz – das städtische Verkehrskonzept

Städtische Verkehrskonzepte

Vor 170 Jahren bekam Potsdam einen Bahnanschluß. Der Hauptbahnhof ist jünger, da die letzten verbliebenen Reste des denkmalgeschützten Bahnhofs 1998 abgerissen wurden, um die allen bekannten Bahnhofspassagen hinzusetzen. Beinahe hätte damals schon die Stadt ihren Unesco-Titel wegen des überdimensionierten Bahnhofs verloren. Der damals amtierende Bürgermeister ist über den Bahnhof politisch gestolpert und mußte abdanken, dem amtierenden Oberbürgermeister ist der Unescotitel nach eigenem Bekunden aber auch nicht das Wichtigste.

Mit Mühe und Not erfüllen die Bahnhofspassagen heute ihre Aufgabe als Hauptbahnhof, denn als zentraler Zubringer nach Berlin sind große Teile der Stadtbevölkerung darauf angewiesen, hier zuzusteigen. Und es werden noch mehr. Potsdam wächst und der ehemalige Armeestandort in Krampnitz wird erschlossen. Wenngleich die Enteignung privater Felder durch die Stadtpolitik zugunsten der Bauspekulation gerichtlich gestoppt wurde und wenn auch die Planung zu einem exklusiven Wohnviertel des höheren Bedarfs (wenn Potsdam etwas dringend braucht, sind es hochpreisige Luxuswohnungen als Renditeobjekt) zugunsten umfangreicheren Wohnungsbaus geändert wurde, werden zuerst die vorhandenen Plattenbauwohnungen auf dem ehemaligen Krampnitzer Armeegelände abgerissen. Etwa 200 davon gab es noch auf dem Gelände, solide trotz des Leerstands. Sie hätten aber als preisgünstige Bestandsbauten den Mietenspiegel ungünstig nach unten beeinflussen können.

Und wie sollen die Leute, die dort wohnen, wegkommen? Am besten gar nicht. Denn Autoverkehr soll in Krampnitz nicht die

Rolle spielen, das verkraftet die Nedlitzer Straße nicht. Die Parkplätze im neuen Stadtteil werden nur begrenzt errichtet. Also der öffentliche Nahverkehr. Längst wird ein Anschluß an die Potsdamer Straßenbahn geplant. In Teilen sogar zweigleisig sollen also zehntausend neue Anwohner mit der Straßenbahn nach Potsdam fahren, um hier in den Hauptbahnhof umzusteigen. Zehntausend. Eingleisig Höhe Jungfernsee, solange es eben ohne Bauarbeiten, Überlastung und Unfälle über ein Gleis in beide Richtungen gehen kann. Zehntausend durch das Nauener Tor. Zehntausend mehr auf den Rolltreppen der Bahnhofspassagen, die lieber Einkaufszentrum als Bahnhof wären. Wäre es hier nicht notwendig, Anschlüsse an andere Bahnhöfe, zum Beispiel Wustermark und Spandau herzustellen? Natürlich nicht. Das liegt ja nicht mehr im eigenen Stadtgebiet, teils nicht mal im eigenen Bundesland. Ein Glück, wenn die Welt am Horizont hinter den Feldern endet und man nicht sehen muß, was dahinter kommt. Es ist jedoch zu bezweifeln, daß die Potsdamer Innenstadt, welche für deutlich andere Maßstäbe konzipiert war, die aktuellen Planungen noch verkraftet. Schafft man sich hier Probleme, die man in künftigen Wahlkämpfen lösen kann? Ist eine Lösung dann überhaupt noch möglich? Potsdam braucht Wohnraum. Glück hat, wer dann nicht im Potsdamer Norden unterkommt.