

Dokumentation 2010





Impressum

Herausgeber STADT FORUM POTSDAM
 Dipl. Ing. Albrecht Gülzow
 Dipl. Phil. Saskia Hüneke
 Dipl. Ing. Philipp Jamme
 Dipl. Ing. Hajo Kölling
 Dipl. Ing. Dieter Lehmann
 Dr. Volker Pohl
 Prof. Dipl. Ing. Bernd Steigerwald
 Dipl. Ing. Christian Wendland
 Dr. Kurt Winkler

Bearbeitung Dr. Ing. Günter Schlusche

Gestaltung Erich Wrede, Grafik Design BDG,
 Potsdam

Druck Druckerei Rüss, Potsdam

Weitere Informationen zum STADT FORUM POTSDAM sowie die Dokumentationen der zurückliegenden Jahre sind im Internet unter www.potsdam.de/stadforum zugänglich.

Abbildungsnachweise:

Umschlagfoto: Potsdamer Innenstadt vom Belvedere auf dem Pfingstberg mit (v.r.n.l.) Stadthaus, Nauener Tor (darunter), Wilhelm-Galerie (mit Tonnendach), Hotel Mercure, Kirchturm St. Peter und Paul.
 Umschlagrückseite: Nikolai-Kirche, Altes Rathaus, Landtagsgebäude und Telegraphenberg (oberhalb)
 März 2011, Foto: Hagen Immel

Farbseiten 7, 8, 9, 12-15: Stadtverwaltung Potsdam, Bereich Stadtentwicklung

Farbseite 17: PWG Potsdam

Farbseite 18: Mieterverein Potsdam

Fotos auf der Seite 19: Günter Schlusche

Fotos auf der Seite 2, 10, 16 und 20:
 Barbara Plate, Potsdam

Die Arbeit des STADT FORUMS POTSDAM im Jahr 2010 und die Realisierung dieser Dokumentation wurden durch finanzielle Zuwendungen der Stadtverwaltung Potsdam gefördert. Der Stadtverordnetenversammlung, der Stadtverwaltung und dem Oberbürgermeister der Stadt Potsdam, Herrn Jann Jakobs, gilt unser herzlicher Dank.

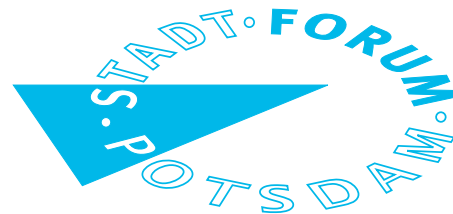
Inhaltsverzeichnis

		Seite
Einführung	Oberbürgermeister Jann Jakobs	3
	Übersicht der Sitzungen	3
	Albrecht Gülzow	4
Dokumentation	37. Sitzung des STADT FORUMS POTSDAM am 15.4.2010 „Leitbauten- und Nutzungskonzept für die Potsdamer Mitte“	5
	Leitgedanken der Kerngruppe	5
	Beitrag Prof. Inken Baller	6
	Empfehlungen der Kerngruppe	10
Dokumentation	38. Sitzung des STADT FORUMS POTSDAM am 24.6.2010 „Verkehr in Potsdam – Wege zur nachhaltigen Mobilität“	11
	Leitgedanken der Kerngruppe Empfehlungen der Kerngruppe	11 16
Dokumentation	39. Sitzung des STADT FORUMS POTSDAM am 25.11.2010 „Klimaschutz in Potsdam zwischen Denkmalschutz und sozialer Klimagerechtigkeit“	17
	Leitgedanken der Kerngruppe	17
	Empfehlungen der Kerngruppe	19
Anhang	STADT FORUM POTSDAM – Ziele und Merkmale	21
	Arbeitsvereinbarung des STADT FORUMS POTSDAM	22
	Pressespiegel	22



Präsentation der Dokumentation 2009 des STADT FORUMS POTSDAM am 6.4.2010 mit (v.r.n.l.) dem Baubeigeordneten Matthias Klipp, OB Jann Jakobs, Dr. Günter Schlusche und Albrecht Gülzow (Kerngruppe)

Vorwort des Oberbürgermeisters



Das STADT FORUM POTSDAM hat auch im Jahr 2010 mit seinen Veranstaltungen die breite öffentliche Diskussion zu Themen der Stadtentwicklung in unserer Landeshauptstadt maßgeblich befördert. Dabei war das thematische Spektrum ein Spiegelbild der vielfältigen Herausforderungen, denen sich Potsdam im Sinne von Nachhaltigkeit und Zukunftsorientierung stellt. In diesen Kontext hat sich das STADT FORUM POTSDAM mit den Veranstaltungen „Das Leitbautenkonzept für Potsdam – eine ambitionierte Strategie mit Risiken“, „Das Ziel für Potsdam: Nachhaltige Mobilität und Vorrang für den Umweltverbund!“ und „Für einen Potsdam - spezifischen Weg zum Klimaschutz“ aktiv eingebracht.

Die Veranstaltungen des STADT FORUMS POTSDAM haben auch im Jahr 2010 dokumentiert, wie wichtig die Kontinuität der öffentlichen Befassung mit Schwerpunktprojekten wie der „Potsdamer Mitte“ ist, um die Ideen und Sichtweisen der Potsdamer wie auch externer Fachleute aufzunehmen und das bürgerschaftliche Engagement zu befördern. Gleichzeitig haben die Diskussionen zu den weiteren Themen gezeigt, dass es einen wachsenden Gesprächsbedarf zu solchen Fragen gibt, die neben Städtebau und Architektur für eine nachhaltige Entwicklung unseres Gemeinwesens von hoher Bedeutung sind. Sich diesem Anspruch zu stellen, ist ein wichtiger Beitrag, den das STADT FORUM POTSDAM für Potsdam leistet.

Auf der Sitzung zum Thema „Das Leitbautenkonzept für Potsdam – eine ambitionierte Strategie mit Risiken“, die am 15.04.2010 unter Beteiligung vieler interessierter Potsdamer und renommierter Experten stattfand, zeigte sich erneut, wie groß und qualifiziert das Engagement der Potsdamer für die Zukunft ihrer Stadtmitte ist. Die Informationen zum Inhalt und zur Umsetzung des Leitbautenkonzeptes während der 37. Sitzung des STADT FORUMS POTSDAM zeigten deutlich, dass eine ambitionierte und bedenkenswerte Strategie vorgelegt wurde, die der weiteren Verfeinerung bedarf, um die einmaligen Chancen für die Entwicklung unseres zentralen Stadtraumes zu nutzen. Gleichzeitig wurde der Anspruch an eine weitergehende und kontinuierliche Beteiligung der Öffentlichkeit artikuliert, dem sich die Landeshauptstadt stellen wird.

Die 38. Sitzung widmete sich den Zielen der nachhaltigen Mobilität und des Vorranges für den Umweltverbund mit dem Credo „Die Klimaschutzziele sind für die Stadt nur bei klarem verkehrspolitischem

Umlenken erreichbar.“ In den Vorträgen und der Diskussion konnte konstatiert werden, dass die Stadt für diesen Anspruch mit dem zur Zeit in Erarbeitung befindlichen Stadtentwicklungskonzept Verkehr grundsätzlich die richtige Weichenstellung vorgenommen hat. Das in Entwicklung befindliche Maßnahmenpaket muss die Gewähr dafür bieten, dass unsere Landeshauptstadt die Anreize und Voraussetzungen für eine deutliche Erhöhung des ÖPNV-, des Rad- und des Fußverkehrs schafft. In diesem Zusammenhang stellen auch die bessere Anbindung des Umlandes und der neuen Ortsteile ein wichtiges Element zur Erhöhung der Lebensqualität dar.

Am Ende des Jahres hat sich das STADT FORUM POTSDAM in seiner 39. Sitzung einem Thema zugewandt, das aufbauend auf der Vorjahressitzung zum klimagerechten Stadtumbau für die nachhaltige Stadtentwicklung eine immer größere Bedeutung gewinnt – gleichwohl aber noch der weiteren inhaltlichen Differenzierung bedarf. Das Potsdamer Klimaschutzkonzept gab die Grundlage für die Diskussion eines weit gefächerten Netzwerkes an Strategien und Maßnahmen unter besonderer Berücksichtigung scheinbar ambivalenter Faktoren. Dabei standen die soziale und stadträumliche Ausgewogenheit bei der energetischen Stadtsanierung und die spezifischen Strategien für einen auf den hochwertigen Denkmalbestand eingehenden Klimaschutz im Mittelpunkt.

Abschließend möchte ich mich für das anhaltende ehrenamtliche Engagement der Kerngruppe des STADT FORUMS POTSDAM recht herzlich bedanken. Durch hohe Professionalität bei der Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltungen und durch eine Themenauswahl, die aktuelle wie strategische Fragen der Stadtentwicklung gleichermaßen umfasst, konnten die Diskussionskultur in unserer Stadt und die Entwicklung zur Bürgerkommune weiter befördert werden. Um diese Plattform einer öffentlichen Diskussion auch weiterhin nutzen zu können, sichere ich dem STADT FORUM POTSDAM sowohl meine persönliche als auch die Unterstützung der Verwaltung zu.

Jann Jacobs
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam

Übersicht der Sitzungen

- | | |
|-------------|--|
| 1998 | 1. Stadtmitte und Verkehr
2. Funktion und Gestalt der Mitte – Bedeutung für die Gesamtstadt
3. BUGA 2001 – Chance für Potsdam |
| 1999 | 4. Die „Mitte“ Potsdams – Beispiel Projekt Alte Stadtgärtnerei
5. Insel Potsdam – Stadtlandschaft am Wasser und Ausbau der Wasserstraßen
6. Wohnungsbau und Bevölkerungsentwicklung in Potsdam |
| 2000 | 7. Gewerbeflächen und Arbeitsplätze in Potsdam
8. Kulturstadt Potsdam
9. Gestaltensche Ansprüche und Bedeutungswerte für die zukünftige Mitte Potsdams |
| 2001 | 10. Zentrenkonzepte für die Neubaugebiete
11. Preußenjahr 2001 – Wiederaufbau der Garnisonkirche?
12. Leitlinien der Stadtentwicklung Potsdams bis 2015 |
| 2002 | 13. Öffentlicher Raum – Öffentliche Plätze
14. Potsdamer Norden – Potsdamer Süden
15. Kulturstadt Potsdam - Kulturhauptstadt Europas? |
| 2003 | 16. Zwischenbilanz der Konversion
17. Gestaltungsansprüche für Architektur in Potsdam
18. Potsdam - Alt und Neu - Nord und Süd |
| 2004 | 19. Potsdam – Stadt der Gärten und Parks
20. Potsdam von außen
21. Alter werden in Potsdam |
| 2005 | 22. Zukunft der Potsdamer Mitte
23. Zukünftige Schwerpunkte und Strukturen der Potsdamer Kulturpolitik
24. Potsdam und der Tourismus |
| 2006 | 25. Potsdams Funktionen als Landeshauptstadt
26. Städtebau und Architektur der Moderne in Potsdam
27. Mitte für die Stadt – Der Landtagsneubau |
| 2007 | 28. Sport in Potsdam
29. Die Zukunft des Potsdam-Museums
30. Politische Gewalt des 20. Jahrhunderts - Orte der Erinnerung in Potsdam |
| 2008 | 31. Vom Telegraphenberg zur Speicherstadt
32. Der Alte Markt und sein Umfeld
33. Potsdam als Erinnerungsort |
| 2009 | 34. Klimaschutz für Potsdam - Das Beispiel Bornstedter Feld
35. Architektonische Vielfalt und Nutzungsmischung in Potsdams Mitte
36. Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen als Standortfaktoren |
| 2010 | 37. Leitbauten- und Nutzungskonzeption für die Potsdamer Mitte
38. Verkehr in Potsdam
39. Klimaschutzkonzept für Potsdam |
| 2011 | 40. DDR-Architektur in Potsdam
41. Stadtlandschaft Ufer – Potsdams Uferzonen
42. Leitbautenkonzept für die Mitte – Die ersten Projekte |

Weitere Themen:

Kulturentwicklung und Kulturwirtschaft in Potsdam
Städtebauliche Ziele für Kramnitz
Jugendkultur in Not

STADT FORUM POTSDAM

Einführung der Kerngruppe

Das STADT FORUM POTSDAM hat sich auch im Jahr 2010 wieder den zukunftsweisenden Themen der Stadtentwicklung gewidmet. Dabei reichte das Spektrum vom Klimaschutz bis zu architektonischen Konzepten. Wie immer hat die Kerngruppe die Termine in mehreren Vorbereitungsrunden abgestimmt und die Eingangsreferate so ausgewählt, dass eine gute Information und die Polarisierung der Diskussion sich die Waage halten. Da die Themen aus der Stadt selbst kommen, haben sie auch den Interessentenkreis erreicht, der das Stadtforum bildet. Auch die Möglichkeit, mit den Diskussionen in die Entscheidungsprozesse hinein zu wirken, ist den Teilnehmern Ansporn sich einzubringen. Dazu war es wieder wichtig, die Gespräche zur richtigen Zeit zu führen ehe Entscheidungen gefallen waren.

Schon das erste Thema des Jahres griff eine heftige Kontroverse in der Stadt auf. So war die Veranstaltung zum Leitbautenkonzept auch sehr gut besucht. Das von verschiedenen Gutachtern erarbeitete integrierte Leitbautenkonzept wurde im STADT FORUM POTSDAM erstmalig öffentlich vorgestellt. Die Leitbauten in historischer Form sollen die „Wiedergewinnung einer urbanen Altstadt“ garantieren. Aus der Maßstäblichkeit der Vergangenheit soll eine lebendige Zukunft erwachsen. In der Diskussion ergab sich als das wichtigste die Einheit von Nutzung, Gestalt und Eigentum. Nichts ist lebloser als auf große Blöcke applizierte historische Versatzstücke. Schlechte und gute Beispiele wurden genannt und das Potsdamer Konzept erfuhr trotz einzelner Differenzen eine hohe Akzeptanz. Auch die Risiken wurden bedacht, die nicht nur in den erheblichen Mehrkosten liegen, die mit dem Verkauf der städtischen Grundstücke nicht auszugleichen sind. Die Diskussion hat den Weg von der Ausschreibung bis zur Realisierung transparenter gemacht und wird dazu beitragen, dass die Ergebnisse der neuen Bebauung von einer breiten Potsdamer Bevölkerung mitgetragen werden. Es bleibt zu hoffen, dass auch auf der Baustelle des neuen Landtages begriffen wird, dass man beim Bau des wichtigsten öffentlichen Gebäudes des Landes die interessierten Bürger nicht aussperren kann.

Die Perspektiven des Verkehrs in Potsdam beschäftigten die zweite Sitzung des STADT FORUMS POTSDAM. Eine nachhaltige Mobilität und der Vorrang für den Umweltverbund waren die Forderungen an neue verkehrspolitische Ziele. Gemeint ist damit eine Mobilität, die die Umwelt nicht durch Schadstoffausstoß dauerhaft belastet und die Anwohner der Straßen durch den Lärm krank macht. Insofern sprach Baudezernent

Matthias Klipp vom erforderlichen „verkehrspolitischen Umdenken in den nächsten Jahren“. Schon jetzt sind die Grenzwerte für Lärm und Feinstaub in etlichen Straßen der Stadt überschritten. Es bestehen gesundheitliche Risiken für die Anwohner und es drohen EU-Strafgelder. Die Lösung ist aber nicht ein weiterer Stadtstraßenneubau, der sich auch der steigenden Unterhaltskosten wegen verbietet. Ziel ist die deutliche Erhöhung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Rad- und Fußverkehrsanteils am gesamten Verkehrsaufkommen. Die Anbindung des Potsdamer Umlands und der eingemeindeten Ortsteile muss in dieser Hinsicht verbessert werden. Auch die Verkehrsvermeidung durch eine gezielte Siedlungspolitik spielt eine enorme Rolle. Das kann in einer wachsenden Stadt wie Potsdam nur eine konsequente Innenentwicklung sein. Die Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten wird aber nicht ohne gewisse Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr auskommen. Solange man mit dem eigenen Auto schneller durch die Stadt kommt als mit der Straßenbahn, ist das eine alte Erkenntnis.

Die dritte Debatte des vergangenen Jahres führte das STADT FORUM POTSDAM um das Klimaschutzkonzept der Stadt. Die eingeladenen Fachleute beleuchteten mit ihren Beiträgen die Komplexität des Themas aus unterschiedlichen Aspekten. Offensichtlich ist nicht der Vollwärmeschutz mit seiner Pudelmützenarchitektur die einzige Lösung zur Energieeinsparung. Matthias Pludra von der Potsdamer Wohnungsbaugesellschaft 1956 konnte deutlich machen, dass ein größeres Potential in der Optimierung der vorhandenen und oftmals veralteten Haustechnik liegt. So sind erprobte

Lösungen für die große Denkmalsubstanz der Stadt anwendbar, damit auch dieser Gebäudebestand seinen Beitrag zur CO²-Minderung leistet. Das Potsdamer Fernwärmenetz muss in kommunaler Hand bleiben, um für die Einspeisung dezentraler Wärmelieferanten umgerüstet werden zu können. An der aktuellen Katastrophe in Japan wird deutlich, wie wichtig die Unabhängigkeit von den großen Energiekonzernen ist. Potsdam hat mit seinen Stadtwerken gute Voraussetzungen, diese Autonomie zu erlangen, wenn auch das russische Gas langfristig durch erneuerbare Energien ersetzt werden kann.

So hat das STADT FORUM POTSDAM wieder dazu beigetragen, wichtige Projekte der Stadt in einen öffentlichen Rahmen zu stellen. Es hat das Podium für Rede und Gegenrede geboten und damit dazu beigetragen, einen breiten Konsens dieser Projekte zu fördern. Denn die Gespräche gehen weiter im Privaten wie auch im politischen Raum. Wie uns der tiefgreifende Konflikt zum Projekt 21 in Stuttgart zeigt, können gute Projekte nur entstehen, wenn sie von einer breiten Öffentlichkeit getragen sind. Das STADT FORUM; POTSDAM selbst lebt von der ehrenamtlichen Tätigkeit der Kerngruppe, der Unterstützung der Verwaltung und der Sicherung des finanziellen Rahmens durch die Stadtverordnetenversammlung. Dafür seien allen Beteiligten gedankt. Unser besonderer Dank aber geht an alle Teilnehmer, die mit ihrer Kontinuität auch bei wechselndem Interesse an den verschiedenen Sachgebieten einer verlässlichen Plattform das richtige Gewicht in den städtischen Diskussionen verleihen.

Albrecht Gülzow



Die Teilnehmer der Sitzung am 15.4.2010

37. Sitzung des STADT FORUMS POTSDAM am 15.4.2010

„Leitbauten- und Nutzungskonzept für die Potsdamer Mitte“

Leitgedanken der Kerngruppe



Seit dem Beschluss des Landtags des Landes Brandenburg vom 20.5.2005 zur Errichtung eines neuen Parlamentsgebäudes auf dem Standort des Stadtschlusses am Alten Markt ist die historische Mitte Potsdams immer stärker in den Mittelpunkt der Potsdamer Stadtpolitik gerückt. Den Rahmen für die Entwicklung des Bereichs um den Alten Markt bilden neben den Grundsatzbeschlüssen der Stadtverordnetenversammlung (StVV) die Ergebnisse der Planungswerkstatt zur Potsdamer Mitte aus dem Jahr 2006 (s. STADT FORUM POTSDAM Dokumentation 2006).

Im letzten Jahr ist für den entscheidenden Baustein bei der Entwicklung der Alten Mitte – den Landtagsneubau auf dem Standort und in der Gestalt des Stadtschlusses – eine grundlegende Entscheidung gefallen: Der Entwurf der niederländischen Unternehmensgruppe Royal BAM Group und des Architekten Prof. Peter Kulka (Köln/Dresden) wurde vom Land Brandenburg zur Realisierung ausgewählt. Diese Entscheidung kam jedoch erst im zweiten Anlauf zustande, nachdem der Potsdamer Unternehmer Hasso Plattner eine 20-Mio-Spende für die Wiederherstellung der historischen Knobelsdorff-Fassaden bereitstellte, deren Realisierung bis dahin vom Land Brandenburg wegen der hohen zusätzlichen Kosten abgelehnt wurde. Das kombinierte Investoren- und Architekten-Verfahren (ÖPP-Verfahren in öffentlich-privater Partnerschaft) ist zugleich die Entscheidung für ein Mietkaufmodell, bei dem der Investor, also die Royal BAM-Group, das Gebäude für einen vertraglich festgelegten Festpreis von 119,6 Mio errichtet und den Betrieb und die Unterhaltung des an das Land vermieteten Gebäudes für 30 Jahre übernimmt, bevor das Gebäude an das Land geht. Dieses Verfahren war bzw. ist stark umstritten und wurde wiederholt v. a. wegen seiner Intransparenz kritisiert. Bis heute sind die in diesem Verfahren konkurrierenden Entwürfe unveröffentlicht. Zum Ergebnis hat ein starkes Engagement der Potsdamer Bürger, des Vereins Mitteschön und des Vereins Potsdamer Stadtschloss, der Spenden für den Skulpturenschmuck sammelt, beigetragen. Der Landtag mit der Stadtschlossfassade wird als wichtigster Leitbau für die Potsdamer Stadtmitte angesehen.

Nachdem die Stadt bzw. der Sanierungsträger die für die Umsetzung dieser Verfahrensentscheidung erforderlichen Vorleistungen v. a. die Baufeldfreimachung des Standorts, die Verlegung der Straßenbahn, der Straße und der technischen Infrastruktur sowie den Neubau einer Straßenbahnbrücke neben der Langen Brücke vor kurzem im wesentlichen abgeschlossen hat, wurde am 25.3.2010 mit den Bauarbeiten für den Landtagsneubau begonnen. Mit einer Fertigstellung des Landtagsneubaus wird bis 2013 gerechnet.

Parallel zu dieser Entwicklung hat die Stadt mit den planerischen Vorbereitungen für die Entwicklung der übrigen, an den Alten Markt grenzenden Blöcke begonnen, für die das Eigentum nahezu vollständig bei der Stadt liegen wird. Bereits 2009 wurde ein Bebauungsplan-Verfahren für das südöstlich an den Alten Markt grenzende Baufeld zwischen Humboldt- bzw. Brauerstr. und Havelufer eingeleitet und ein workshop für die hier zu entwickelnden Planungsvorgaben durchgeführt. Dieses Baufeld hat wegen seiner stadträumlich exponierten Lage am Havelufer und wegen des dort bis 1945 stehenden Palasts Barberini (1771 von Unger/von Gontard nach römischem Vorbild errichtet), der den südlichen Abschluss des Alten Marktes bildete, eine besondere Bedeutung.

Anfang 2009 wurde u. a. von der Potsdamer Bürgerinitiative Mitteschön das Instrument der Leitbauten als Mittel zur baulichen Steuerung und zur „Wiedergewinnung einer urbanen Altstadt“ in die Diskussion eingebracht. Dieses Instrument wurde auch in anderen Städten u. a. bei der Neubebauung der Dresdener Altstadt eingesetzt – nicht immer mit ungeteiltem Zuspruch.

Die Stadtverwaltung hat im Herbst 2009 ein Planungsteam mit der Entwicklung eines „Integrierten Leitbautenkonzepts“ beauftragt, das aus den Büros Planergemeinschaft Kohlbrenner/Dubach (Berlin) mit Architekturbüro B. Redlich (Potsdam) und Architekt Christian Wendland (Potsdam), dem Büro StadtPlan Ingenieur GmbH (Potsdam) und dem Büro ProStadt (Berlin) besteht. Prämisse des Auftrags war der Abriss des jetzt u. a. von der Fachhochschule Potsdam genutzten Gebäudes an der Ostseite der Friedrich-Ebert-Str., der Erhalt des nördlichen, an der Straße Am Kanal gelegenen Kopfbaus der Stadt- und Landesbibliothek, der Abriss des winkelförmigen Wohnungsbaus zwischen dem Staudenhof und der Straße Am Alten Markt sowie der Abriss des ehemaligen Gebäudes der Wasserwirtschaft an der Westseite der Friedrich-Ebert-Straße..

Dieses Leitbautenkonzept umfasst alle Blöcke um den Alten Markt (ausgenommen die Blöcke östlich der Straße Am Alten Markt) sowie Teile der zwei Blöcke westlich der Friedrich-Ebert-Str. und soll noch vor der Sommerpause 2010 in der StVV beraten und von ihr beschlossen werden. Die Ergebnisse und Vorschläge dieses Planungsteams wurden am 20.3.2010 auf einem internen workshop vorgestellt und werden auf der Sitzung des STADT FORUMS POTSDAM am 15.4.2010 erstmals öffentlich diskutiert.

Diese Vorschläge lassen sich folgendermaßen zusammenfassen (im folgenden Zitate Gutachterkonzept Stand 20.3.2010):

„Ziel des Verfahrens und bauliches Ergebnis soll ein Städtebau in der Tradition Potsdams sein, also ein ‚vorbildlicher‘ Städtebau nach zeitgenössischen Gesichtspunkten, der ökonomisch, ökologisch, sozial und kulturell/ästhetisch nachhaltig ist.

Für den Verkehr gelten die folgenden Ziele:
Herstellung von öffentlichen Stadträumen mit hoher Aufenthaltsqualität
Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs auf das notwendige Maß
Gewährleistung direkter, sicherer und attraktiver Wegeverbindungen im Fußgänger- und Radverkehr
Gewährleistung der Verkehrserschließung in Abhängigkeit von den Nutzungen als Voraussetzung für die Vermarktung

Für die Nutzung/Vermarktung gelten die folgenden Ziele:
Wirtschaftlich tragfähige städtebauliche und Gestaltungsvorgaben
Qualität sichernde (Vergabe-)Verfahren
Realisation eines lebendigen, attraktiven und nachhaltigen Nutzungsmix mit dem Schwerpunkt Wohnen

Für den Städtebau gelten die folgenden Ziele:
Energieeffiziente und klimaschonende Umsetzung und Gestaltung
Lebendiges Quartier für unterschiedliche Zielgruppen (vom Bürgerpalais zu Studentenwohnungen)
Wiedergewinnung der historischen Mitte
Realisation einer anspruchsvollen Architektur, die sich an prägenden Gebäuden mit Leitfunktion orientiert
Zurückhaltende architektonische Gestaltung“

Im Einzelnen schlugen die Gutachter als Ergebnis einer umfangreichen architektonischen Untersuchung und einer bauhistorischen Quellenrecherche die folgenden Realisierungsmaßnahmen vor:

Realisierung eines Leitbaus (Kopfbau des Palasts Barberini) im Sinne einer kompletten Gebäuderekonstruktion im Äußeren und Inneren
Realisierung von 7 Leitfassaden (Rekonstruktion der straßenseitigen Fassade) für die folgenden Grundstücke/Bauvorhaben:
- Am Alten Markt 12, Ecke Staudenhof (Kaiserstr.)
- Schwerfegerstr. 1, Ecke Staudenhof (Kaiserstr.)
- Schwerfegerstr., Ecke Friedrich-Ebert-Str (südwestliches Achteckenhäuser)
- Schloßstr., Ecke Kaiserstr./Alter Markt
- Schloßstr. 7, Ecke Friedrich-Ebert-Str (Plögerscher Gasthof)

Rekonstruktion als neues „Geschichtsbewusstsein“?

Prof. Inken Baller

Beitrag auf der 37. Sitzung am 15. April 2010

- Humboldtstr. 4 („Palazzo Chiericati“) westlich des Palasts Barberini)
- Humboldtstr 3 („Palazzo Pompei“) westlich des Palasts Barberini

Für die übrigen Bauten des Untersuchungsbereichs sollen Vorgaben zu Art und Maß der Nutzung, zu Proportionen und Dachform, aber nicht zur Gestaltung entwickelt werden. Sie sollen in zeitgenössischer Architektur entstehen.

Für die Diskussion im STADT FORUM POTSDAM ergeben sich daraus u. a. die folgenden Fragen:

Soll es Gestaltungsvorgaben geben und wie sollen sie bestimmt werden? Genießen die Leitbauten allgemeine Akzeptanz?

Soll die Architektur der übrigen Bauten dieses Bereichs sich den Leitbauten unterordnen, sich ihnen anpassen oder soll sie explizit modern sein?

In welcher Form sollen die o. g. Gestaltungsvorgaben verbindlich gemacht werden?

- Durch eine Gestaltungssatzung als Teil des zu beschließenden Bebauungsplans
- Durch einzelne grundstücksbezogene Vergabeverfahren
- Durch Kontrolle aller Bauvorhaben in Form eines den Realisierungsprozess begleitenden Gestaltungsbeirats

Wird der Gestaltung der Bauten dieses Bereichs eine zu hohe Bedeutung beigemessen und machen die Gestaltungsvorgaben die hier zu errichtenden Neubauten so teuer, so dass bestimmte Nutzungen bzw. Gruppen ausgeschlossen werden?

Bedarf es zur Steuerung dieses sicherlich 10 oder mehr Jahre dauernden Bauprozesses für die Stadtmitte nicht eher anderer Vorgaben, etwa zur Haustypologie, zur Parzellierung oder zur Ausbildung der Blockinnenbereiche?

Wie lässt sich das hier vorgesehene innerstädtische Wohnen so realisieren, dass nicht nur einkommensstarke, sondern auch mittlere und einkommensschwache Bevölkerungsgruppen hier wohnen können?

Was bedeutet die Überschreitung der Vorgabe für Einzelhandelsflächen bei diesem Bereich für die übrigen Einzelhandelsstandorte in der Brandenburger Straße und am Hauptbahnhof?

Wie lässt sich die für diesen Bereich gewünschte Hotelnutzung realisieren?

Spätestens seit der Fertigstellung der Frauenkirche in Dresden gilt Rekonstruktion als eine mögliche Herangehensweise von zeitgenössischem Bauen. Waren die rekonstruierten Fassaden auf dem Römerberg in Frankfurt/Main oder die Fassade des Knochenhaueramtshauses in Hildesheim noch zumindest in der Fachwelt umstrittene Einzelfälle, so ist heute schon allein die Anzahl der Rückgriffe auf verloren gegangene Baugeschichte kaum noch aufzulisten. Es verwundert deswegen nicht, dass nun auch Potsdam seine alte „schöne Mitte“, d.h. sein historisches Zentrum wieder herstellen möchte. Ich möchte dazu jenseits aller Polemik einige grundsätzliche Bemerkungen machen.

Was ist ein Baudenkmal?

Zweifellos ist das Baudenkmal ein materielles Dokument seiner Entstehungszeit. Je älter es ist, desto mehr gibt es durch seine Veränderungen Zeugnis darüber, wie mit ihm über die Zeiten hinweg umgegangen worden ist. Das Denkmal ist ein gebautes Archiv und als solches - ist es erst einmal zerstört - unwiederbringlich. Ich zitiere dazu aus den „Leitsätzen zur Denkmalpflege in der Schweiz“ von 2007: „Die Authentizität des Denkmals in seiner möglichst vollständigen überlieferten Materie mit all ihren Zeitspuren, ist Voraussetzung dafür, dass heutige, aber auch spätere Generationen seine Vielschichtigkeit erkennen und interpretieren können.“ Eine Rekonstruktion wird dies nie leisten können.

Rekonstruktion und Wiederaufbau

Rekonstruktion wird definiert als möglichst genaue Wiederherstellung eines Gebäudes nach einem Totalverlust. Nicht zu verwechseln ist damit die Wiederherstellung nach Kriegszerstörungen und Katastrophen wie zum Beispiel unmittelbar nach dem nach dem 2. Weltkrieg, in der zweifellos bei teilweisem Substanzverlust auch rekonstruierende Ergänzungen eingesetzt werden. Die vollständigen Rekonstruktionen, so wie sie heute Konjunktur haben, die nur den Standort mit dem einstigen Gebäude gemeinsam haben (und sogar dieser wird aus unterschiedlichen Gründen manchmal etwas verschoben) sind mit dem Wiederaufbau der Denkmäler nach Kriegsende nicht zu vergleichen. In diesem Kontext kann nur erwähnt werden, auf welche, oft sehr subtile Weise dieser Wiederaufbau erfolgte. Als Beispiele seien genannt die Alte Pinakothek in München von Hans Döllgast und die wieder aufgebauten Kirchen in Köln durch Rudolf Schwarz oder die Kreuzkirche in Dresden. Die nach dem Krieg wieder hergestellten Denkmäler tragen nicht nur die authentischen Spuren aus ihrer Entste-

hungszeit und weiteren Zeitschichten, sondern sind auch Zeugnisse der unterschiedlichen Wiederaufbastrategien. Besonders exemplarisch zeigt der mehr als 50jährige Wiederaufbau des zu 60% zerstörten Charlottenburger Schlosses in Berlin, dass er inzwischen zu einem Dokument der Geschichte des Wiederaufbaus und seiner unterschiedlichen Konzepte geworden ist.

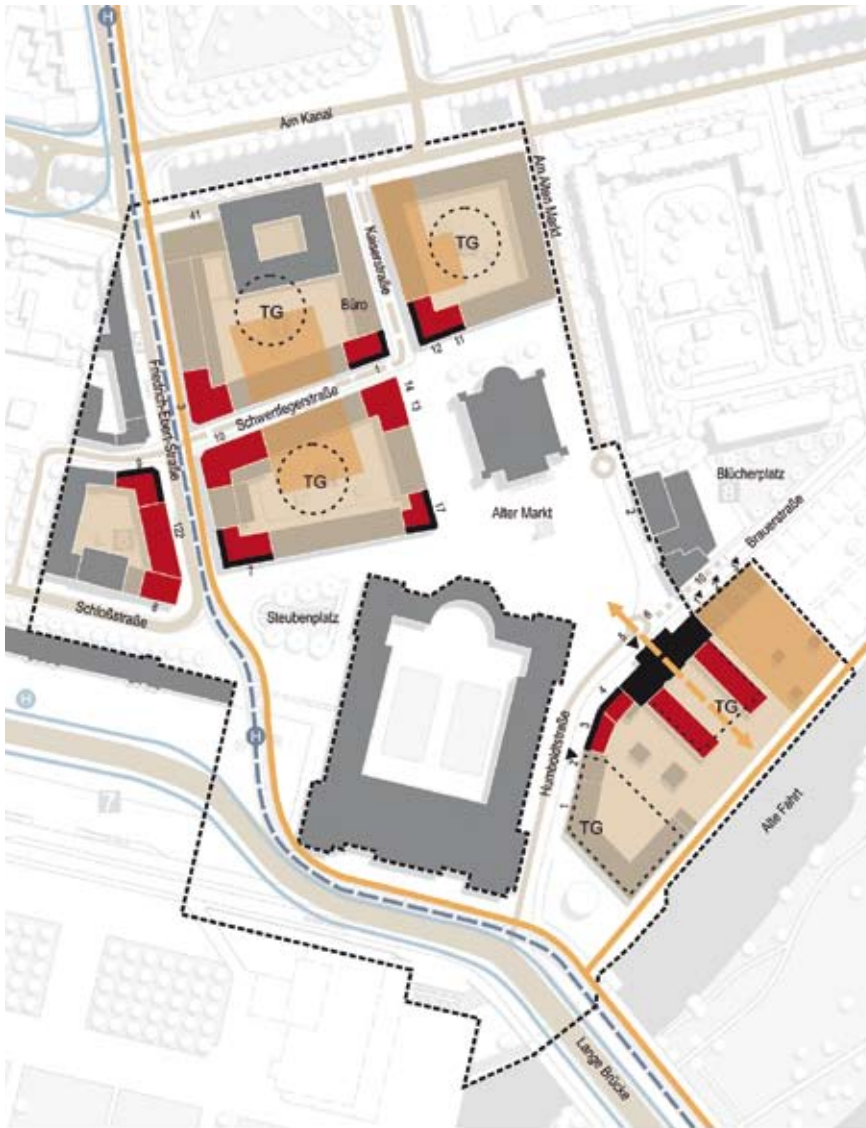
Rekonstruktion als Modell

Der Barcelona-Pavillon wurde 1929 von Mies van der Rohe als deutscher Beitrag zur Weltausstellung errichtet - als temporärer Bau - und wurde folglich auch unmittelbar nach Ende der Ausstellung abgebrochen. Sein Mythos als Baukone des 20. Jahrhunderts hat dazu geführt, dass er - finanziert von der Stadt Barcelona - zwischen 1983 und 1986 von spanischen Architekten als 1:1-Modell am ursprünglichen Standort rekonstruiert wurde. Die Bedeutung von „freiem Grundriss“ und „fließendem Raum“, der Einfluss von Material und Farbe können vor Ort im Modell erlebt werden - anschaulicher als durch die Schwarz-Weiß-Fotos des verlorenen Originals. Den spanischen Architekten der Rekonstruktion war immer bewusst, dass der neue Pavillon nicht identisch mit dem Original ist. Fehler und Sparmaßnahmen aus der damals sehr knappen Bauzeit sind nicht rekonstruiert worden; der ursprünglich verwendete Naturstein konnte nur in etwa nachempfunden werden; der nur für eine kurze Zeit gedachte Ausstellungspavillon ist jetzt als ein dauerhafter errichtet worden.

Rekonstruktion als neues „Geschichtsbewusstsein“

Immer wieder wird der Trend zur Rekonstruktion als ein neues Geschichtsbewusstsein deklariert. Ich habe darüber meine Zweifel. Wessen Recht und welche Geschichte sind gemeint? Ich habe in Kassel die Diplomarbeit eines Hildesheimer Studenten betreut, der sich detailliert mit dem Verlust der baulichen Zeugnisse seiner Kindheit und Jugend auseinandersetzte, die zugunsten rekonstruierter Fassaden aus den Zeiten seiner Vorväter abgebrochen wurden. Wie viel und wessen Geschichte wird auf dem Schlossplatz in Berlin ausgeblendet? Für mich persönlich ist der Abbruch des Palastes der Republik aus sehr vielen unterschiedlichen Gründen ein erlebter Verlust, nicht der Abbruch des Berliner Stadtschlosses.

Ich sehe eher, dass das Alte im Trend liegt, nicht jedoch mit seinen Alterserscheinungen und Gebrauchsspuren. Veränderungen durch Zeit und Umstände werden immer weniger akzeptiert; sie verschwinden zugunsten



Integriertes Leitbautenkonzept

- Untersuchungsgebiet
- Gebäude Bestand bzw. abgestimmte Planung
- Gebäude Planung
- Gebäude Planung: Leitbau
- Gebäude Planung: Leitfassade
- Gebäude Planung: Leitlinien Gestaltungsvorgaben
- Nutzungsempfehlung Mischnutzung / Wohnnutzung
- Potenzialbereich Tiefgarage
- Tiefgarage mit Ein- und Ausfahrt
- Individuelle Stellplatzlösungen
- Buslinie (mit Haltestelle)
- Tramlinie (mit Haltestelle) - langfristig geplantes Netz
- Wichtige Rad- und Fußwegverbindung
- Öffentliche Durchwegung
- Haupterschließungsstraße (Breite Straße)
- Straße (Kat 1)
- Straße (Kat 2)
- Sackgasse
- Fußgängerzone
- Anliegerstraße

Integriertes Leitbautenkonzept Potsdam

Stand 30.04.2010
Maßstab 1:2.000

Architekturhistorische Recherche:
Architekturbüro B. Redlich, Potsdam
Architekt Christian Wendland, Potsdam

Verkehr: StadtPlan
Ingenieur GmbH

Koordinator/ Zusammenführung:
Planergemeinschaft

Hannes Dabich, Ulf Kollmerer
Eckhard Lischka, Christiane Anthes
Lieberkühner Straße 44, 10789 Berlin

Nutzung/ Vermarktung:
**P R O
STADT**

eines Erscheinungsbildes, in dem das Alte so neu herausgeputzt wird, dass es von dem Neuen, das auf Alt getrimmt wird, nicht mehr zu unterscheiden ist. Ada Louise Huxtable beklagt diese Entwicklung schon in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts. „Die Vermischung von Altem und Neuem, Echtem und Falschem, Original und Kopie, wie sie selbst bei den gelungensten Restaurationen dieser Art unvermeidlich ist, entzieht sich jeder Analyse. Sie dient einer zutiefst künstlichen Konstruktion, die dem Betrachter ein wahres (d. h. greifbares) Bild von (.....) Kunst und Geschichte vermitteln soll. Aber wenn diese Neuerschaffungen denjenigen, die ansonsten von Geschichte keine Ahnung haben, tatsächlich etwas vermitteln, dann nur, indem sie das, was sie vermitteln, gleichzeitig entwerten. Die inneren Qualitäten des wirklichen Ortes werden auf diese Weise verändert und verfälscht.“

Kritische Rekonstruktion

„Kritische Rekonstruktion“ ist als städtebauliches Leitbild im Zusammenhang mit der Internationalen Bauausstellung 1984/87 in Berlin entwickelt worden (Josef Paul Kleihues, Dieter Hoffmann-Axthelm). Zur Wiedergewinnung des urbanen Raumes der europäischen Stadt sollte der historische Stadtgrundriss

wieder hergestellt werden; er sollte den integrativen Rahmen bieten für eine pluralistische und innovative Architektur. Das Konzept hat sich meiner Meinung nach an vielen Orten bewährt. Als Beispiele seien der Pariser Platz in Berlin oder die Unterneustadt in Kassel genannt. Die Wiederherstellung des Stadtgrundrisses in Potsdam halte ich für ein gutes Ziel, auch mit eventuellen geschichtlich bedingten Brüchen.

Warnungen und Empfehlungen

Die Rekonstruktion der Frauenkirche kann noch als verspäteter Wiederaufbau interpretiert werden; das Äußere und das Innere stehen gleichberechtigt in einem Dialog zueinander; die Rekonstruktion selbst hatte eine starke symbolische und damit auch identifikatorische Wirkung. Das gilt nicht für den um sie herum aufgebauten Neumarkt. So verständlich die Rekonstruktion des alten Stadtgrundrisses ist, so sind die neuen Baublöcke doch in einem Maße eine pseudohistorische Inszenierung aufgrund letztlich rein kommerziellen Stadtmarketings, dass inzwischen mit Recht vom Dresdener „Business Barock“ gesprochen wird. Damit werden sehr genau die fehlende Auseinandersetzung mit der realen Geschichte des Platzes, die mangelnde Funktionsmischung, die maximale Ausnutzung der Baublöcke, die trivialen Details und die schlechte Ausführungsqualität

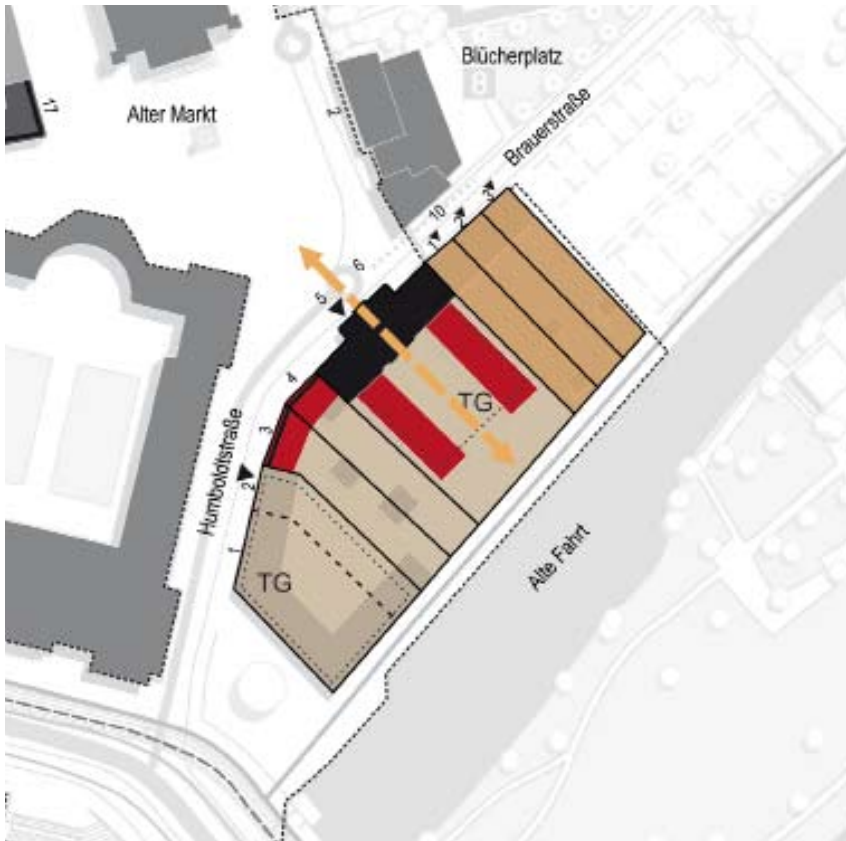
getroffen. Leider passiert es immer genauso, wenn Baublöcke als Ganzes in die Hände von Investoren gegeben werden. Die Lehre daraus heißt eine möglichst kleinteilige Parzellierung mit sehr unterschiedlichen Eigentümern.

Rekonstruktionen werden heute im wesentlichen auf Fassaden beschränkt. Dadurch wird ein Baudenkmal nicht mehr als ein Ganzes gesehen, sondern es wird nur auf seine Straßenfassade reduziert. Nicht nur die ehemalige innere Struktur und Einrichtung bleiben unberücksichtigt sondern auch die ehemalige Nutzung. Rekonstruktionen werden damit immer wieder lediglich zu Prestigeobjekten von Investoren, Interessensverbänden und Politikern, die nicht mehr brauchen als die „historischen“ Fassaden. Eine entscheidende Frage zur Legitimität und Qualität einer Rekonstruktion ist die nach den Motiven, die Frage nach dem Warum und Wozu. Die Beweggründe müssen genauso offen und transparent diskutiert werden wie die technischen, baukonstruktiven und ästhetischen Qualitäten.

Potsdam sollte sich die Banalität der Rekonstruktionen des Dresdener Neumarktes oder des Braunschweiger Schlosses ersparen.

Integriertes Leitbautenkonzept

Teilungsentwurf der Grundstücke "Havelufer / Alte Fahrt"



- Untersuchungsgebiet
- Gebäude Bestand bzw. abgestimmte Planung
- Gebäude Planung
- Gebäudeplanung Leitbau
- Gebäudeplanung Leitfassade
- Gebäudeplanung Leitlinien Gestaltungsvorgaben
- Nutzungsempfehlungen Mischnutzung / Wohnnutzung
- Öffentliche Durchwegung
- Grundstückszuschnitt
- Tiefgarage mit Ein- und Ausfahrt
- Individuelle Stellplatzlösungen
- Wichtige Rad- und Fußwegverbindungen
- Haupteerschließungsstraße (Breite Straße)
- Straße (Kat 1)
- Straße (Kat 2)
- Sackgasse
- Fußgängerzone

Stand 23.08.2010
Maßstab 1:1.000

PRO STADT
ProStadt
Gesellschaft für Projektierung im Städtebau mbH

Nutzungskonzeption Grundstücksvergabeverfahren

Vorschlag zur Nutzungsmischung der Baufelder III - V



- Untersuchungsgebiet
- mögliche Grundstückszuschnitte
- mögliche Zusammenlegungen
- Gebäude Neuplanung
- Gebäude Bestand
- Townhouses
- Studentenwohnen
- Wohn- und Geschäftshäuser
- Geschäftshäuser
- Einzelhandel/ Büro/ Wohnen

15.04.2010

Stadtforum Leitbauten Potsdam

Integriertes Leitbautenkonzept Verkehrliche Rahmenbedingungen



StadtPlan
Ingenieur GmbH



Öffentlicher Personen-
verkehr (ÖPNV)

Geplantes Tramliniennetz
(langfristig)

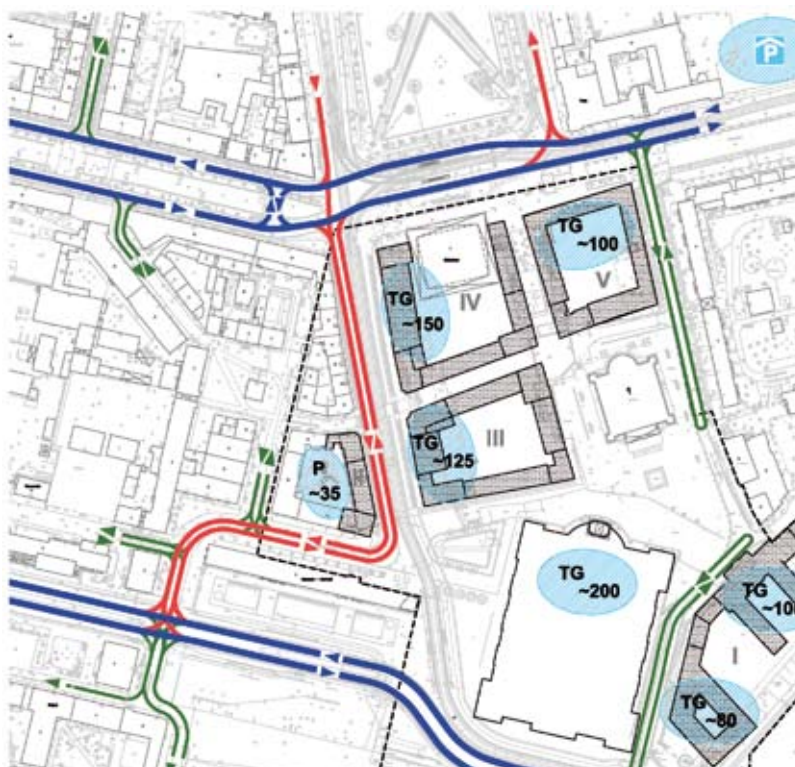
20.03.2010

Workshop Leitbauten Potsdam

Integriertes Leitbautenkonzept Verkehrliche Rahmenbedingungen



StadtPlan
Ingenieur GmbH



Standorte und Kapazitäten
von Stellplatzanlagen

20.03.2010

Workshop Leitbauten Potsdam

Das Leitbautenkonzept für Potsdam – eine ambitionierte Strategie mit Risiken

Empfehlungen der Kerngruppe zur 37. Sitzung des STADT FORUMS POTSDAM

Die außergewöhnlich gut besuchte Veranstaltung am 15.4.2010, auf der das Integrierte Leitbautenkonzept für Potsdam erstmals öffentlich vorgestellt und diskutiert wurde, hat das große Interesse der Potsdamer Bürger/inn/en an der Zukunft der Stadtmitte wieder deutlich gemacht. Das Integrierte Leitbautenkonzept der von der Stadtverwaltung beauftragten Gutachter ist eine mit großer Sachkenntnis erarbeitete und in ihren Zielsetzungen sehr engagierte Expertise. Die Gutachter haben ihr Votum für einen Leitbau (Kopfbau des Palasts Barberini) und für sieben Leiffassaden in den sechs Blöcken um den Alten Markt auf einer sorgfältigen Analyse aufgebaut und mit abgewogenen Empfehlungen zur Durchführung und zur Nutzungskonzeption untermauert. Trotz dieser Qualitäten und trotz der vergleichsweise günstigen Ausgangslage, über die die Stadt u.a. wegen des kommunalen Grundbesitzes verfügt, bleibt dieses Konzept nicht ohne Risiken.

Die damit einhergehende „Verrechtlichung von Gestaltungsfragen“ (Michael Bräuer) ist als Strategie nicht ratsam, besser sind Verfahren zur Begleitung und Qualitätssicherung z.B. in Form eines Gestaltungsbeirats, der diesen sicherlich fünf, wahrscheinlich aber mehr Jahre beanspruchenden Prozess kontinuierlich begleitet - insbesondere bei den Bauten in moderner Architektur. Zudem bleiben Zweifel, ob Leitbauten und Leiffassaden wirklich zu dem qualitativvollen Ergebnis führen, das sich alle für Potsdams Mitte Engagierte so sehr wünschen. Allen Beteiligten muss klar sein, dass rekonstruierte Nachbauten niemals die Qualität des historischen Originals erreichen werden. Das Beispiel Dresden zeigt, dass mit diesen Vorgaben auch ein zweifelhafter „Trend zum Business-Barock“ (Prof. Inken Baller) induziert bzw. gestützt wird, der die von den Gutachtern empfohlene zeitgenössische Architektur auf den anderen Parzellen eher erschweren könnte. Ziel sollte die Einheit von Nutzung, Gestalt und Eigentum auf der vorgegebenen Parzellenstruktur sein. Die von den Gutachtern vorgelegte Nutzungs- und Durchführungskonzeption sollte hinsichtlich der Vorgaben für Umfang und Standort der Wohn- und Einzelhandelnutzungen nochmals überprüft werden zugunsten einer flexibleren und zeitlich gestuften Strategie. Zur Visualisierung des Planungs- und Bauprozesses empfiehlt sich ein öffentlich nutzbares Arbeitsmodell – auch zur Abwägung von Gestaltungsvarianten.

Potsdam hat mit dem Integrierten Leitbautenkonzept eine ambitionierte und bedenkenswerte Strategie vorgelegt, die aber der Überprüfung und Verfeinerung bedarf, damit die – auch im Vergleich mit anderen

deutschen Städten – besonderen Chancen hier wirklich genutzt werden. Eine museal wirkende, mit Leitbauten und Leiffassaden im Pseudo-Barock gespickte, aber sterile Mitte darf nicht das Ergebnis sein. Alle Beteiligten streben eine lebendige, historisch bewußt gestaltete Stadtmitte als Wohnort an, mit der die Biographie Potsdams fortgeschrieben wird.

Für die Kerngruppe
Dr. Günter Schlusche



Das Podium der Sitzung am 15.4.2010



Prof. Inken Baller und Frau Lange (Planergemeinschaft) beim Vortrag am 15.4.2010

38. Sitzung des STADT FORUMS POTSDAM am 24.6.2010

„Verkehr in Potsdam – Wege zur nachhaltigen Mobilität“

Leitgedanken der Kerngruppe



Die nachhaltige, ressourcenschonende und umweltfreundliche Bewältigung der Mobilitätsanforderungen in der Stadt ist zu einer zentralen Aufgabe der Stadtentwicklung geworden. Dies gilt insbesondere seit Vorlage des Reports des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), der zusammen mit Al Gore 2007 den Nobelpreis erhielt und unzweifelhaft feststellt, dass der Klimawandel die grundlegendste Bedrohung der heutigen Zivilisation ist. Die damit verbundenen Gefahren, Herausforderungen und Risiken betreffen in besonderem Maß die städtischen Zusammenhänge, denn Städte spielen bei der Entwicklung von Strategien zur Reduzierung von Treibhausemissionen und bei der umweltfreundlichen Entwicklung des Verkehrsaufkommens aufgrund des engen Ursache-Wirkungs-Zusammenhangs und aufgrund der relativ guten und direkten Steuerungsmöglichkeiten eine zentrale Rolle.

Die Stadtverordnetenversammlung (StVV) Potsdam hat 2001 einen neuen, bis heute gültigen Verkehrsentwicklungsplan beschlossen. Seit diesem Jahr haben sich jedoch eine Reihe von hierfür gültigen Rahmenvorgaben geändert:

- Zum einen hat sich das Stadtgebiet durch die Eingemeindungen von bisher selbständigen Gemeinden seit 2003 erheblich vergrößert.
- Zum zweiten hat sich die in den neunziger Jahren leicht gesunkene Einwohnerzahl Potsdams verändert und ist in den letzten Jahren auf über 150.000 Einwohner angestiegen. Für die Zeit bis 2020 wird sogar ein weiteres, recht starkes Einwohnerwachstum auf bis zu 172.000 Einwohner prognostiziert.
- Zum dritten hat die StVV eine Reihe von verkehrspolitisch wichtigen Beschlüssen gefasst, z. B. zum Lärminderungsplan, zum Luftreinhalteplan, zum innerstädtischen Nahverkehrsplan, zum Radverkehrskonzept (mit Potsdamer Radverkehrsstrategie) oder zur verkürzten Führung der innerstädtischen Entlastungsstraße (ISES) im Flächennutzungsplan für Potsdam.
- Zum vierten gilt eine Fülle von neuen gesetzlichen Anforderungen insbesondere zur Luftreinhaltung, die auf Landes-, Bundes- und europäischem Recht beruhen und auf kommunaler Ebene mit verbindlichem Zeithorizont umzusetzen sind.
- Zum fünften müssen einige neue Beschlüsse auf der Landkreis-, der interkommunalen Planungs- und

der Fachplanungsebene etwa zur Einstellung des Raumordnungsverfahrens zur Netzverknüpfung der Bundesstraßen 1 und 2 im Raum Potsdam (Havelspange) berücksichtigt werden.

- Schließlich sind die Ergebnisse der neuen Gesamtverkehrsprognose für die Länder Berlin und Brandenburg bis zum Jahr 2025 zu beachten.

Aus diesen Gründen hat sich die Stadt 2009 zur Neuformulierung ihrer verkehrspolitischen Ziele entschieden, die in einem Stadtentwicklungsplan Verkehr (VEP) parallel zur Aktualisierung des Luftreinhalteplans zusammengefasst werden sollen. Die Arbeiten zu diesem VEP sind mittlerweile weit vorangeschritten und sehen parallel zu dessen Erarbeitung öffentliche Beteiligungen und Diskussionen vor, bevor der VEP im Sommer 2011 vorzulegen und zu beschließen ist.

Dieser Arbeitsprozess vollzieht sich vor dem Hintergrund von z. T. stark angestiegenen Verkehrsbelastungen in Teilbereichen, wo das Straßennetz offensichtlich seine Kapazitätsgrenzen erreicht hat (Humboldtbrücke), wo der innerstädtische Durchgangsverkehr zu extremen Belastungen für die angrenzende Wohnnutzung führt (Behlerstr./Hans-Thoma-Str. bzw. Potsdamer Str.) oder wo das starke Kfz-Aufkommen zur Verfestigung von besonderen städtebaulichen bzw. stadträumlichen Missständen führt (Straßenzug Zeppelinstraße – Breite Straße mit Abriegelung der Haveluferzone). Noch gravierender sind die z. T. extrem gestiegenen Lärm- und Schadstoffbelastungen, die an einigen Stellen deutlich über den gesetzlich vorgegebenen Grenzwerten liegen und zu nicht akzeptablen Gesundheitsbeeinträchtigungen der Anwohner führen. Es ist daher durchaus verständlich, dass sich in diesen Konfliktbereichen Bürgerinitiativen gebildet, die Gegenmaßnahmen und alternative Konzepte verfolgen. Im Einzelfall führt dies allerdings zu gegensätzlichen Vorschlägen wie z.B. in Bezug auf die die Havelspange oder die ISES.

Parallel zur Erarbeitung des Stadtentwicklungsplans Verkehr wurden die Ergebnisse einer neuen Verkehrserhebung aus dem Jahr 2008 vorgelegt, die von der Technischen Universität Dresden durchgeführt wurde. Die Analyse dieser Zahlen zeigt, dass Potsdam mit seinen Verkehrswerten im Vergleich zu anderen Städten des Landes Brandenburg oder zu Berlin positiv darstellt. Der Anteil der unterschied-

lichen Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen Potsdams (Modal Split) hat sich – nach der in verkehrspolitischer Hinsicht ungünstigen Entwicklung der Jahre ab 1989 - in den letzten 10 Jahren günstig entwickelt. Leichte Abnahme des privaten Autoverkehrs, kontinuierlicher Anstieg des Radverkehrs, Zunahme des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV). Der Anteil der nicht motorisierten Haushalte ist gestiegen und die für die Verkehrswege aufgewendete Zeit pro Verkehrsteilnehmer und Tag ist gesunken.

Dennoch gibt es in der Verkehrspolitik Potsdams große Herausforderungen, die in den nächsten Jahren angegangen werden müssen. Einige der zentralen Zukunftsaufgaben sollen hier kurz erwähnt werden:

Der öffentliche Nahverkehr in Potsdam muss noch attraktiver und kostengünstiger bzw. gegenüber dem Autoverkehr kostengerechter werden, um einen höheren Anteil am städtischen Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

Potsdam braucht verstärkte Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Verkehrsführung und -gestaltung, damit die für die nächsten Jahre geplanten Steigerungsraten (von 20 % in 2010 auf 27 % 2013) realisiert werden.

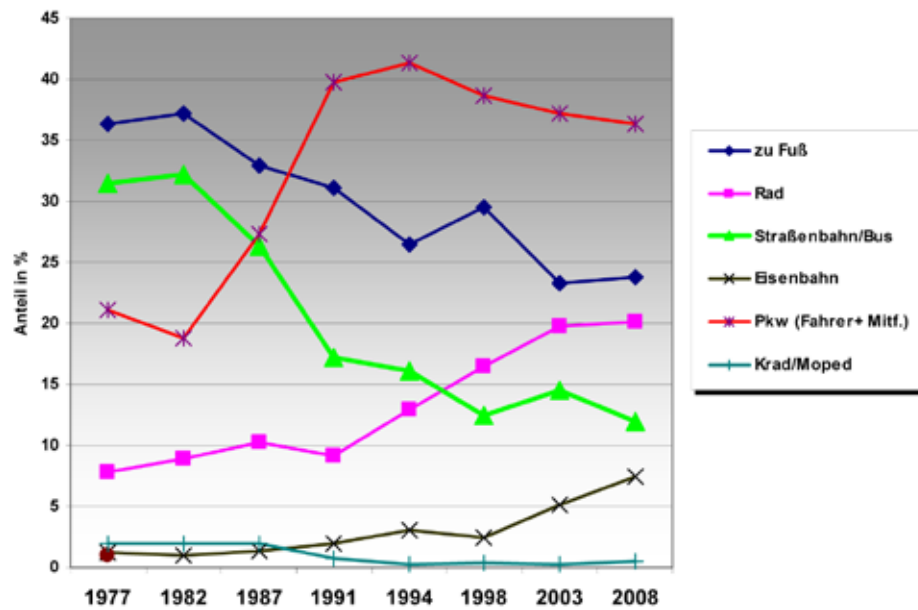
Um den immer noch sehr hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs mit allen seine negativen Folgen für Umwelt, Gesundheit und Klima zu mindern, sind eine Reihe von Maßnahmebündeln gestuft und gebietsbezogen zu realisieren (Parkraumbewirtschaftung, Temporeduzierung, Umwelt- und Fußgängerzone, Kreisverkehre etc.)

Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist unter dem Aspekt der Aufenthalts- und Umweltqualität gerade für die umweltbewussten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger/Radfahrer/ÖPNV-Benutzer) systematisch zu verbessern, damit diese für ihr Verhalten dauerhaft belohnt werden.

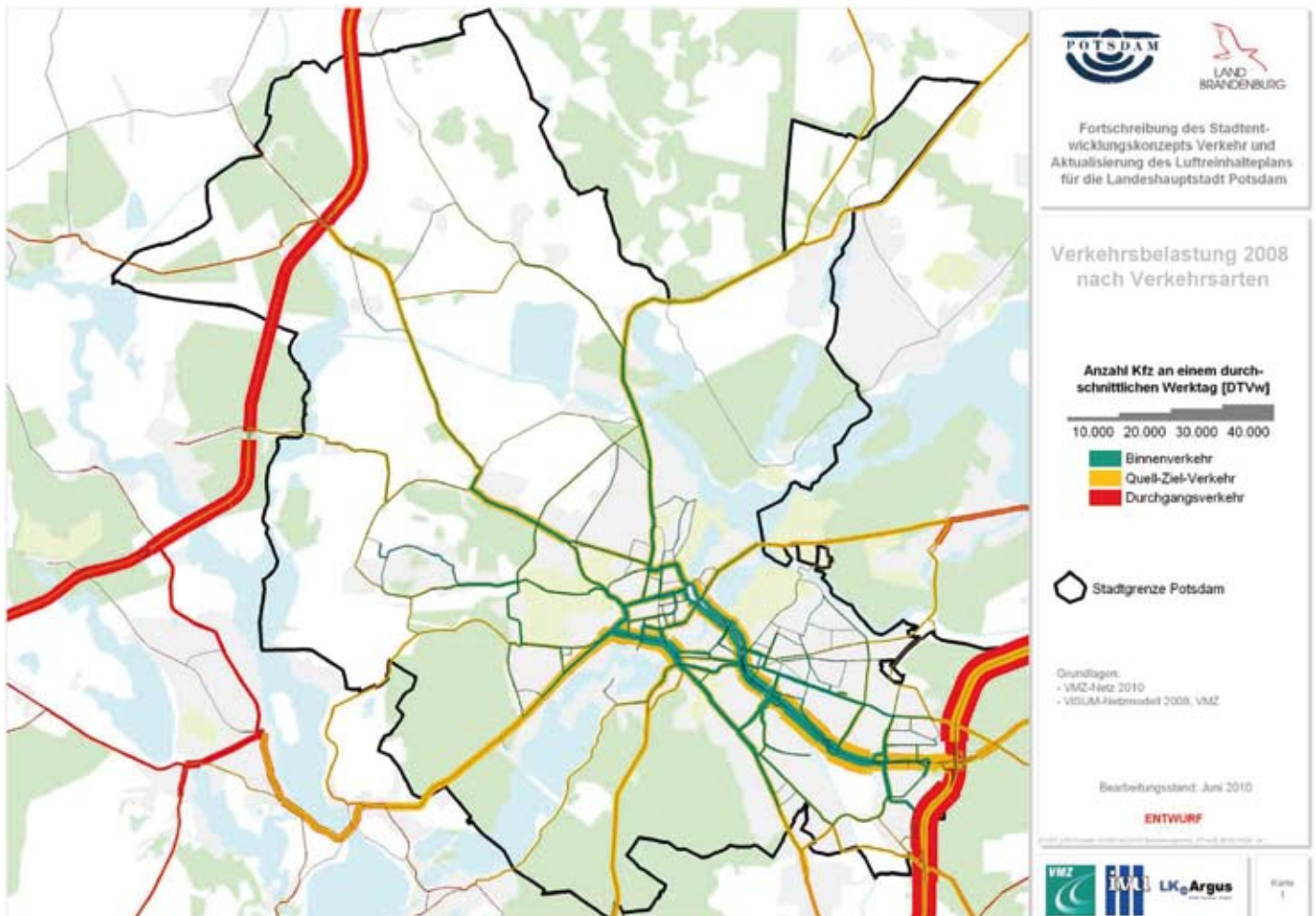
Die Verkehrsplanung muss in Potsdam unter dem Primat des Klimagerechten, den CO²-Ausstoß radikal senkenden Stadtumbaus gesehen werden, für den Potsdam vergleichsweise gute Startbedingungen hat.

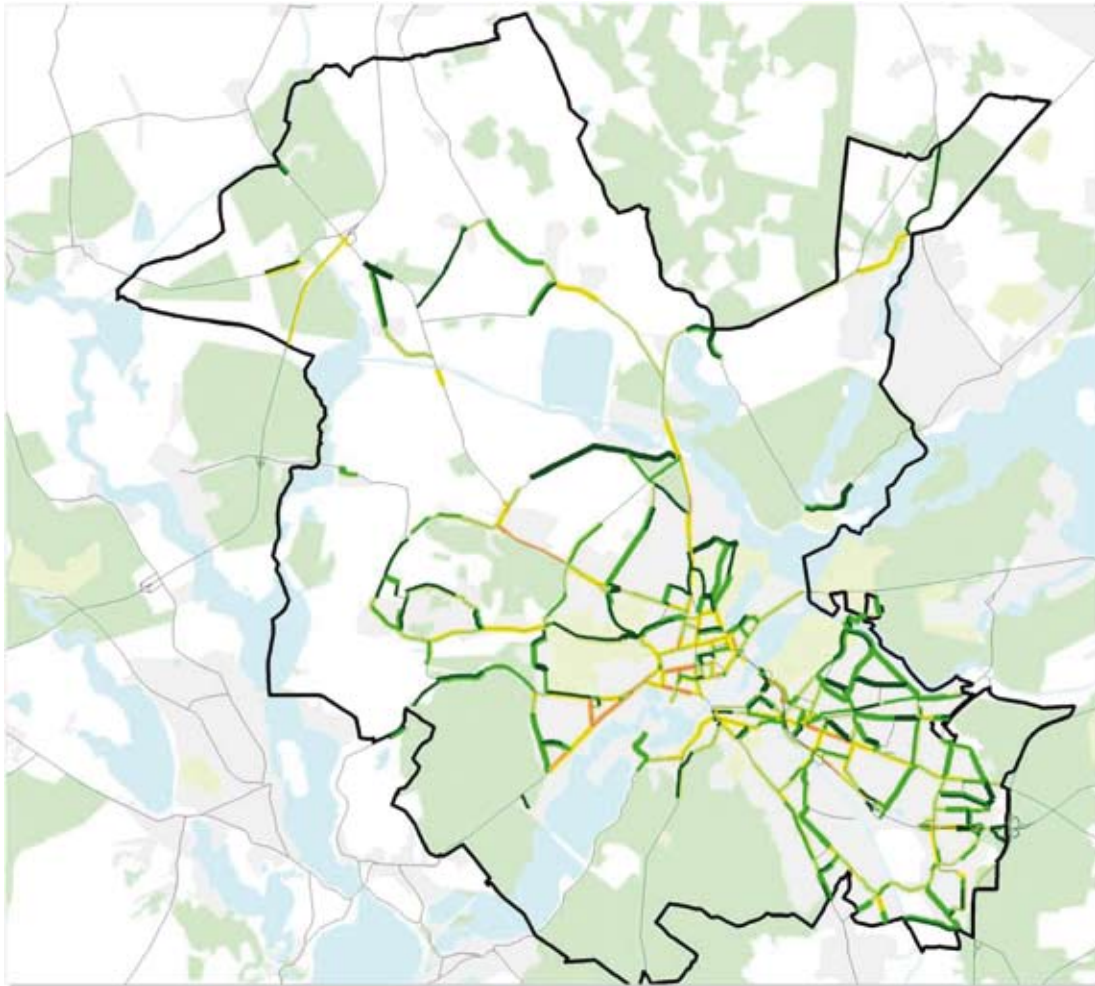
Für die Kerngruppe
Dr. Günter Schlusche

Entwicklung der Verkehrsnachfrage (Gesamtverkehr)



Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)



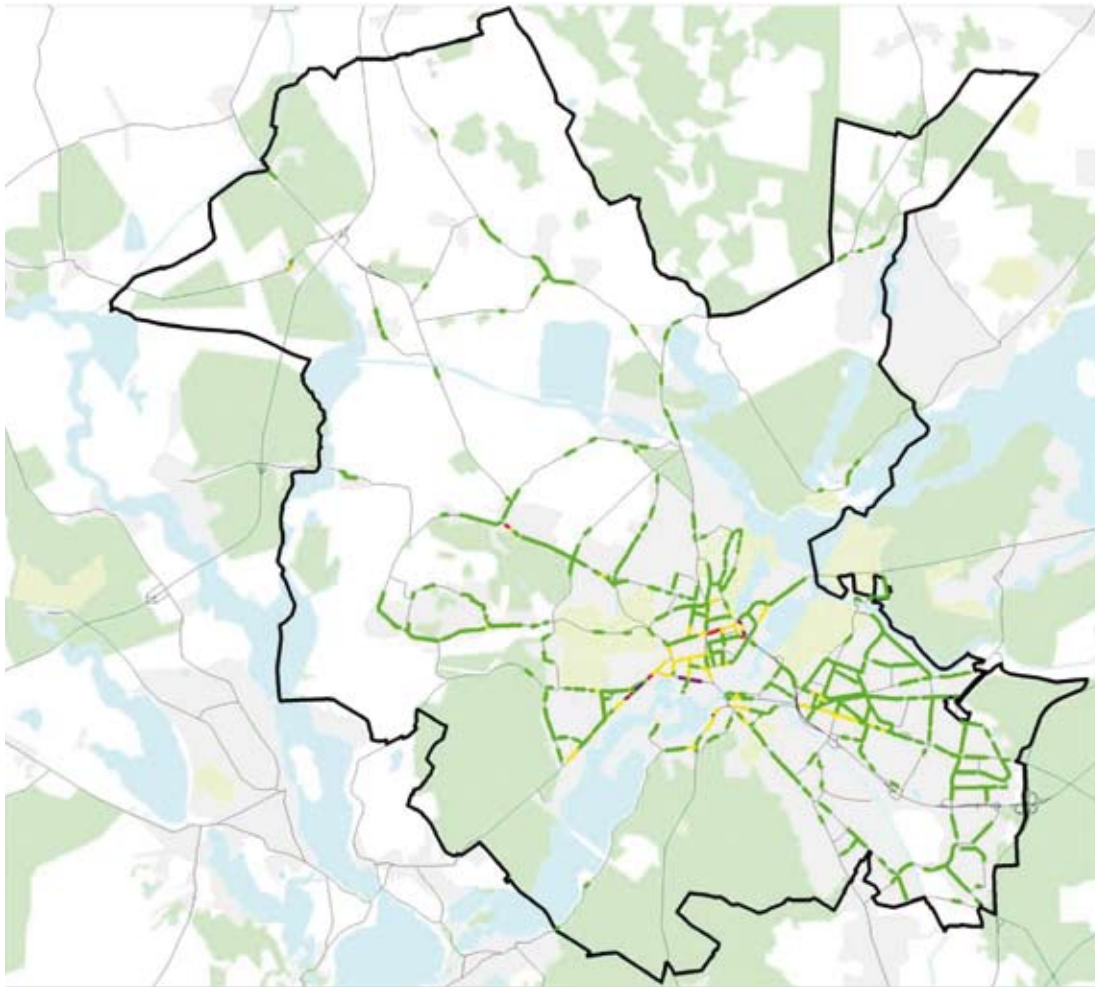


Lärmbelastung Tag im Hauptverkehrsstraßennetz Analyse - Kfz und Straßenbahn -

Lärmittelungspegel an der Bebauung
 ■ bis 55 dB(A)
 ■ über 55 bis 60 dB(A)
 ■ über 60 bis 65 dB(A)
 ■ über 65 bis 70 dB(A)
 ■ über 70 bis 75 dB(A)
 ■ über 75 bis 80 dB(A)
 ■ über 80 dB(A)

Hauptverkehrsstraßennetz
 1. Darf nicht über die durch die EU und Deutschland festgesetzten Grenzwerte für die Lärmbelastung an der Bebauung hinausgehen.
 2. In Wohngebieten sind Maßnahmen zu ergreifen, die die Lärmbelastung an der Bebauung auf den Grenzwert von 65 dB(A) senken.
 3. In den übrigen Gebieten sind Maßnahmen zu ergreifen, die die Lärmbelastung an der Bebauung auf den Grenzwert von 70 dB(A) senken.
 4. In den Gebieten, die als Wohngebiete eingestuft sind, sind Maßnahmen zu ergreifen, die die Lärmbelastung an der Bebauung auf den Grenzwert von 65 dB(A) senken.
 5. In den Gebieten, die als Wohngebiete eingestuft sind, sind Maßnahmen zu ergreifen, die die Lärmbelastung an der Bebauung auf den Grenzwert von 65 dB(A) senken.
 6. In den Gebieten, die als Wohngebiete eingestuft sind, sind Maßnahmen zu ergreifen, die die Lärmbelastung an der Bebauung auf den Grenzwert von 65 dB(A) senken.
 7. In den Gebieten, die als Wohngebiete eingestuft sind, sind Maßnahmen zu ergreifen, die die Lärmbelastung an der Bebauung auf den Grenzwert von 65 dB(A) senken.

Grundlagen:
 - VMZ 4-Netz
 - Lärmberechnung VMZ
 Bearbeitungsstand: Juni 2010
ENTWURF



Luftschadstoffimmission Schwebstaub (PM10) im Hauptverkehrsstraßennetz Analyse

Jahresmittelwert in µg/m³
 ■ über 30
 ■ über 28 bis 30
 ■ über 24 bis 28
 ■ bis 24

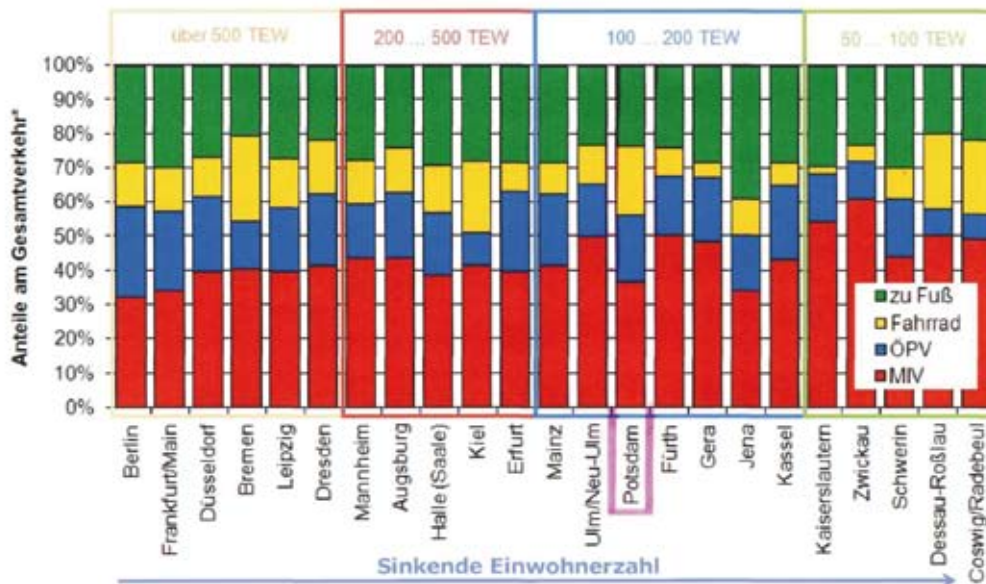
Hauptverkehrsstraßennetz
 ○ Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
 - EVZ 1999-2009, Stadtverwaltung Potsdam
 - VISUM-Netzmodell 2008, VMZ
 - Luftschadstoffberechnung IVU Umwelt GmbH
 Bearbeitungsstand: Juni 2010
ENTWURF

Verkehrsmittelwahl Städtevergleich



Landeshauptstadt
Potsdam



Verkehrsmittelwahl 2008 im Städtevergleich
(Gesamtverkehr*)

Quelle SrV 2008

Bereich Stadtentwicklung-
Verkehrsentwicklung

39. Sitzung des Stadtforum Potsdam, Juni 2010
Thema: Verkehr in Potsdam

3

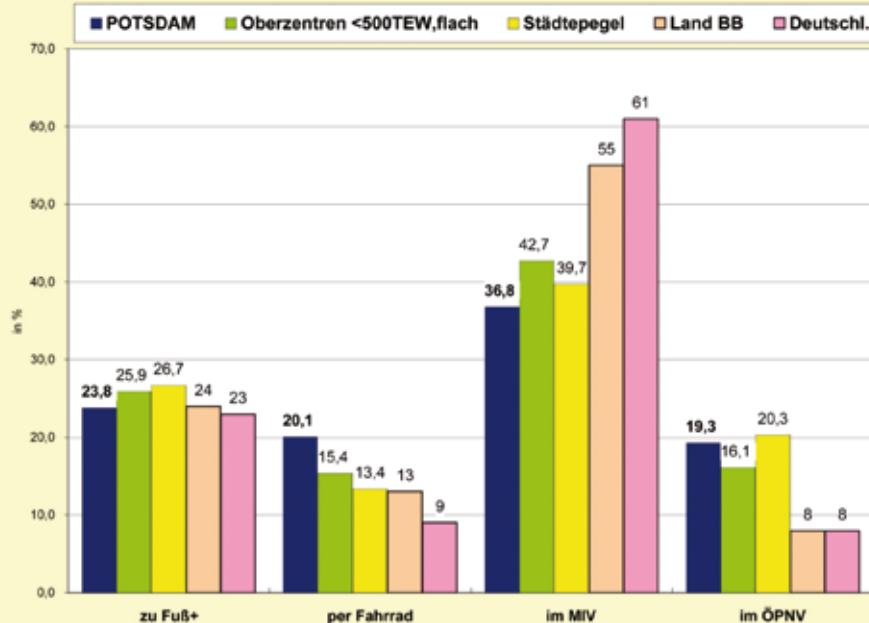
Verkehrsmittelwahl Städtevergleich



Landeshauptstadt
Potsdam

SrV 2008 POTSDAM im VERGLEICH mit MID* MODAL-SPLIT im GESAMTVERKEHR

(* = Mobilität in Deutschland)



Bereich Stadtentwicklung-
Verkehrsentwicklung

39. Sitzung des Stadtforum Potsdam, Juni 2010
Thema: Verkehr in Potsdam

4

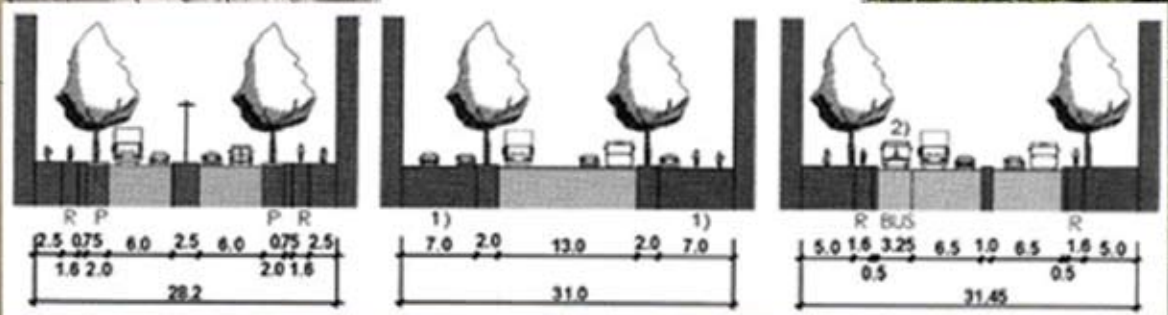
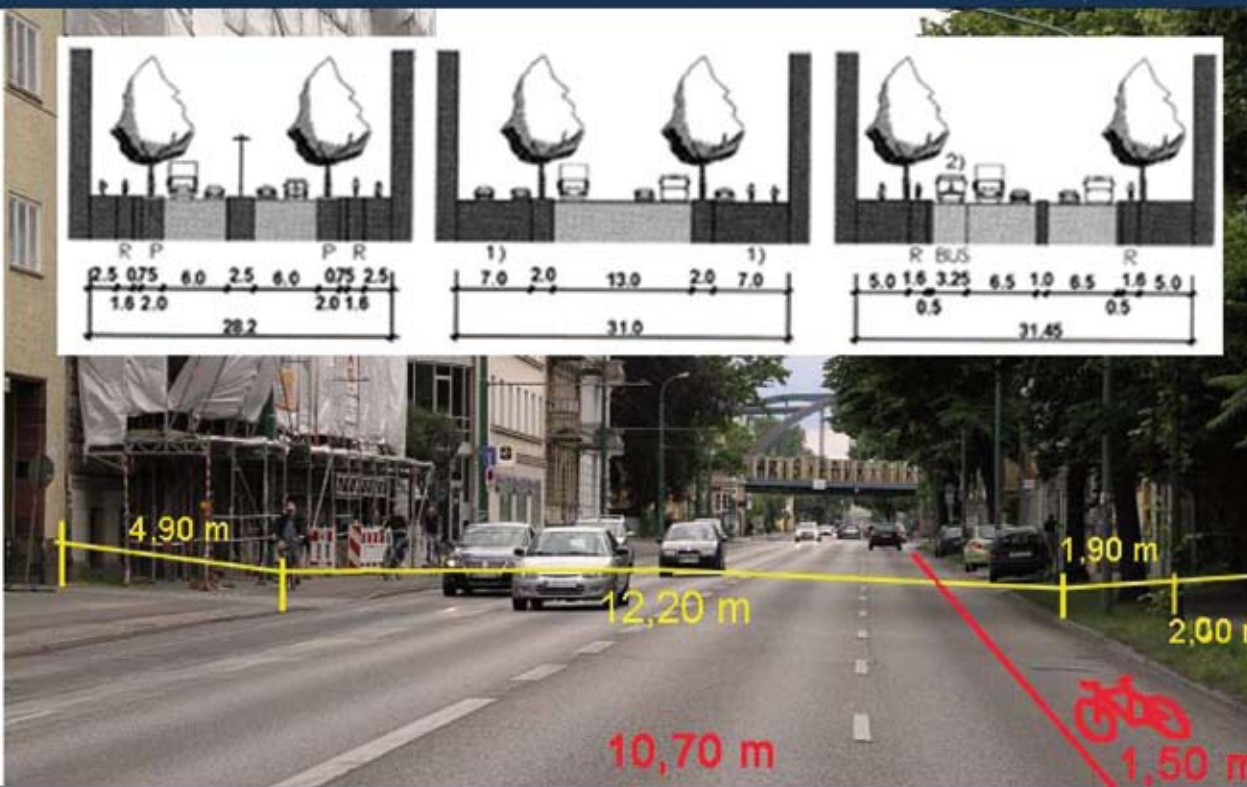


Verkehrsbelastung:
35.000 Kfz/Tag
2.400 Kfz/Spitzenstunde

Lärmbelastung:
Überschreitung der
Sanierungswerte von
60 dB(A) nachts und
70 dB(A) tags

Luftschadstoffe:
häufige Überschrei-
tung der Grenzwerte

Lösungsansätze:
Verkehrsverstetigung
Verkehrsreduzierung
Straßenraumumgestaltung



Das Ziel für Potsdam: Nachhaltige Mobilität und Vorrang für den Umweltverbund!

Empfehlungen der Kerngruppe zur 38. Sitzung des STADT FORUMS POTSDAM am 24.6.2010

„Die Klimaschutzziele sind für die Stadt nur bei klarem verkehrspolitischen Umlenken in den nächsten Jahren erreichbar.“ Mit diesen deutlichen Worten von Planungs- und Baudezernent Klipp sind Lage und kommunalpolitischer Handlungsdruck für die Potsdamer Verkehrspolitik klar beschrieben. Die Lärm- und die Feinstaubbelastung sind in einigen innerstädtischen Straßen z.B. an der Zeppelinstraße schon jetzt so hoch, dass die geltenden Grenzwerte überschritten werden und gesundheitliche Risiken für die Anwohner sowie EU-Strafgelder drohen. Nicht nur hier, sondern generell gilt für die Stadt, dass eine weitere Erhöhung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs unbedingt vermieden werden muss. Die Stadt hat mit der Entscheidung für das Zielszenario „Nachhaltige Mobilität“ bei dem z. Zt. erarbeiteten Stadtentwicklungsplan Verkehr die grundsätzlich richtige Weichenstellung vorgenommen.

Ein weiterer Stadtstraßenneubau verbietet sich - auch wegen der ständig steigenden Unterhaltskosten für das Straßennetz, die Potsdam finanziell überfordern würden. Ziel muss die deutliche Erhöhung des ÖPNV-, des Rad- und des Fußverkehrsanteils am Verkehrsaufkommen sein. Dazu gehören mehr Fahrradschutzstreifen, notfalls zu Lasten der normalen Fahrverkehrsspuren, sowie die Reduzierung auf Tempo 30 - auch in Hauptverkehrsstraßen. Dazu gehören aber auch neue ÖPNV- und Umsteigeangebote wie dynamische Fahrplananzeiger auch an Arbeitsstätten, Bike-and-Ride-Angebote, innovative Tarife v. a. für Pendler. Ziel muss eine bessere Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbunds (ÖPNV; Rad- und Fußverkehr) und eine deutliche Erhöhung der Reisegeschwindigkeit für den ÖPNV sein. Auch die Anbindung des Potsdamer Umlands und der neu eingemeindeten Ortsteile muss verbessert werden. Das Beispiel der Zeppelin-/Breite Straße zeigt: Eine Neuaufteilung der Querschnitte von wichtigen Innerstädtischen Straßen zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsträger wird notwendig, um die Lebensqualität für die Anwohner wiederherzustellen und um die Klima- und Umweltziele nicht zu verfehlen. Die dort vorgesehene beidseitige Baumpflanzung ist ein erster Schritt zur Verbesserung der Aufenthalts- und Umweltqualität. Die städtische Verkehrsplanung bietet zur Erreichung dieser Ziele noch viel bisher nicht genutzten Handlungsspielraum!



Das Podium mit (v.r.n.l.) Reinhard Giehler, Andreas Goetzmann, Prof. Hermann Voesgen und Dr. Günter Schlusche



Reinhard Giehler (VMZ Berlin) während seines Vortrags am 24.6.2010



Die Teilnehmer der Sitzung am 24.6.2010 mit (v.l.n.r.) Christian Wendland, Nils Naber (StVV Bündnis 90/GRÜNE) Marie-Luise von Halem (Bündnis 90/GRÜNE) Matthias Klipp (Beigeordneter) und Reinhard Giehler (VMZ Berlin)

39. Sitzung des STADT FORUMS POTSDAM am 25.11.2010

„Klimaschutz in Potsdam zwischen Stadtbild und sozialer Klimagerechtigkeit“

Leitgedanken der Kerngruppe



Klimaschutz ist in den letzten Jahren zu einem zentralen Handlungsfeld der Kommunalpolitik geworden. Das hängt v.a. damit zusammen, dass der Klimawandel aufgrund der auch im Alltag immer manifest werdenden Auswirkungen sowie aufgrund der rapide gewachsenen Erkenntnisse der letzten 10 Jahre als grundlegende Gefährdung unserer Zivilisation eingeschätzt werden muss.

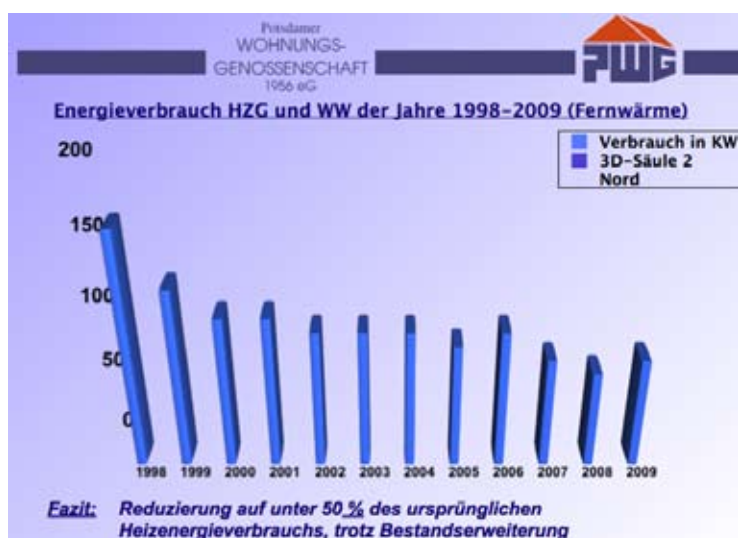
Die Kommunen sind der Handlungsraum, in dem ein großer Teil des Lebens der meisten Menschen in all seinen Facetten abläuft. Deshalb sind die Kommunen eine entscheidende und sehr geeignete Ebene für die Entwicklung und Realisierung von Klimaschutzmaßnahmen erwiesen hat. Die für Klimapolitik typischen komplexen und oftmals mittel- oder langfristig wirksam werdenden Ursachen- und Wirkungszusammenhänge sind auf kommunaler Ebene am besten überschaubar. Zudem ist die Kommune der Bereich, in dem öffentliche Leistungen und Aufgaben am besten mit individuellem Engagement verknüpft und zum Einsatz gebracht werden können.

Von der Stadt Potsdam, die auf dem Gebiet des lokalen Klimaschutzes bereits ein bemerkenswertes Profil entwickelt hat, wurde ein interdisziplinäres Gutachter- und Expertengremium unter Federführung des renommierten Potsdam Instituts für Klimafolgenforschung (PIK) mit der Erarbeitung eines integrierten Klimaschutzkonzepts beauftragt. Diese Studie (www.potsdam.de >Umwelt-Klima-Abfall > Klimaschutz) liegt seit kurzem vor und wird am 25.11.2010 abschließend im STADT FORUM POTSDAM öffentlich diskutiert, bevor sie der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt wird.

Das Klimaschutzkonzept identifiziert für Potsdam die folgenden Maßnahmebereiche als die wichtigsten:

- Energie und Gebäude
- Solardächer
- Verkehr
- Landschafts- und Umweltplanung
- Stadtplanung und Stadtentwicklung
- Öffentlichkeitsarbeit

Die Stadt Potsdam hat sich das Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 20 % gegenüber denen des Jahres 2005 zu senken. Bis 2050 sollen nur noch 2,5 t CO₂ pro Einwohner und Jahr emittiert werden. Die Gutachter kommen zu dem Schluss, dass sich dieses Einsparziel bei Realisierung aller in den o.g. Bereichen genannten und im Gutachten



detailliert dargestellten Maßnahmen rein rechnerisch ohne weiteres erreichen oder sogar noch übertreffen lässt. Dabei kommt den Bereich Energie und Gebäude mit 62 % der erzielbaren CO₂-Einsparungen die mit Abstand größte Bedeutung zu. Ebenfalls hohe Einspareffekte in Bezug auf die CO₂-Emissionen ergeben sich im Maßnahmebereich Landschafts- und Umweltplanung (19 %) und im Maßnahmebereich Verkehr (15 %).

Die großen Effekte im Bereich Energie und Gebäude werden gut nachvollziehbar, wenn man die Bilanz des energetischen Gebäudesanierungsprogramms betrachtet, das der Bund aufgelegt hat. Für 2009 ergeben sich daraus folgende Effekte: 617.000 klimaschonend sanierte Wohnungen, 300.000 Arbeitsplätze, 1,2 Mio t CO₂-Einsparung


Für Potsdam ergeben sich in diesem Handlungsfeld jedoch auch einige Probleme, die einer besonderen Betrachtung bedürfen: Zum einen führen die Maßnahmen der energetischen Gebäudesanierung zu erheblichen zusätzlichen Kosten, die ein Eigentümer bis zu 11% jährlich auf die Miete umlegen kann. Die dadurch entstehenden Mieterhöhungen belasten Mieter gerade in den ersten Jahren nach Durchführung der Maßnahme erheblich und werden erst in den Folgejahren durch die Senkung der Heizkosten graduell kompensiert (s. Beitrag von Jörn-Michael Westphal in SFP Dokumentation 2009, S. 8).

Zum anderen können die Maßnahmen der energetischen Gebäudesanierung in einer Stadt wie Potsdam nicht ohne weiteres realisiert werden. Potsdam hat einen historischen besonders charakteristischen Gebäudebestand aus der Barockzeit und aus dem 19. Jahrhundert und zeichnet sich durch einen hohen Anteil an Baudenkmalen, Denkmalschutzbereichen sowie durch den Welterbestatus für große Teile des Stadtgebiets aus. Diese Gebäude, aber auch eine große Anzahl anderer Bauten etwa mit Klinker- oder Stuckfassade prägen die Stadt und sind in den letzten 20 Jahren mit z.T. erheblichem Aufwand restauriert bzw. renoviert worden. Ein standardmäßiger Vollwärmeschutz würde diese Häuser ästhetisch ruinieren und wäre bei Einsatz des handelsüblichen Styropor-Dämmmaterials auch hinsichtlich der Öko-Bilanz fragwürdig.

Das Klimaschutzkonzept ermittelt für Potsdam einen Anteil von 22 % derartig spezifischer Bausubstanz, für die andere Wege zu Lösung des Klimaschutzproblems gefunden werden müssen.

Das STADT FORUM POTSDAM, das sich auf seiner Sitzung am 24.6.2010 bereits ausführlich mit dem Verhältnis von Verkehrspolitik und Klimaschutz sowie den Möglichkeiten einer nachhaltigen Mobilität für Potsdam beschäftigt hat, wird auf der Sitzung am 25.11.2010 das Klimaschutzkonzept speziell unter dem Aspekt der Maßnahmen im Bereich Energie und Gebäude behandeln. Im Mittelpunkt sollen dabei die Fragen stehen, die sich daraus für das Stadtbild und für die soziale Klimagerechtigkeit ergeben.


Für die Kerngruppe
Dr. Günter Schlusche




Fakten

"Prophylaxe vor Mietertherapie"

- generelles Bremsen des Mietanstieges
- Neuvermietung bei ProPotsdam und Genossenschaften ohne Aufschlag und auf dem Mittelwert des aktuellen Mietspiegels
- Erhöhung des Wohnungsbestandes durch bezahlbaren kommunalen und genossenschaftlichen Neubau mit Energiestandards; ggf. Quersubventionierung
- Weiterentwicklung des Klimaschutzkonzeptes mit inhaltlichen und räumlichen Zielsetzungen mit:
Kosten-Nutzen-Betrachtungen
Betrachtung der Sozialen Auswirkungen
Konkrete Zuordnung von Fördermitteln
- Prüfung der festgelegten Ziele auf soziale Umsetzbarkeit (Komplex: Energie und Gebäude)
- Vorbildfunktion der Stadt - Sanierung des kommunalen Gebäudebestandes
- Weitere wärmietenneutrale energetische Sanierung des kommunalen und genossenschaftlichen Wohnungsbestandes
- kein Versickern von Fördermitteln nach dem Gießkannenprinzip
- gezieltes Einwerben von Fördermitteln durch konzentrierte Aktionen
- Initiieren von Stadtteilbezogenen komplexen Klimasanierungsmaßnahmen (Beispiel: Gartenstadt Drewitz) mit:
Festlegen von Mietobergrenzen nach CO₂-Sanierung bei Bestandsmietern und für Neuvermietung
Betrachten von individuellen Situation Härtefällen (mögliche Akteure: Stadtteilmanager, Wohnungsamt, Job-Center, Mieterverein)
- Beratung und Öffentlichkeitsarbeit zum Abbau sozialer Ängste durch Klimaschutzmaßnahmen
- Einrichtung eines Potsdamer Klimaschutzfonds aus Spendengeldern




38. Sitzung
25.11.2010 Potsdam
"Klimaschutz für Potsdam zwischen Stadtbild und sozialer Klimagerechtigkeit"
Mieterverein Potsdam und Umgebung e.V.



Fakten

CO₂- Gebäudesanierung und Mieten

- steigende Mieten
- Gebäudesanierung verursacht Kosten
- Kürzung von Förderprogrammen (Städtebauförderung, CO₂ Gebäudesanierung, Soziale Stadt) bei gleichbleibenden Zielen
- gravierende Änderungen im Mietrecht sind im Gespräch
- der Staat spart - Banken geben Kredite - der Mieter zahlt - das Klima ist verdorben
- grundsätzliches Dilemma bei privaten Vermietern und Investoren, die ihre Immobilie nicht selbst nutzen
- Verschieben der Kosten in Richtung Mieter - unkalkulierbare Mietsteigerungen
- Mitnahmeeffekte der Vermieter sind zu erwarten
- starke Verunsicherung der Mieter in einem wesentlichen Lebensbereich - dem Wohnen
- Wanderungsbewegungen / Umzüge / Wegbrechen gewachsener sozialer Strukturen



38. Sitzung
25.11.2010 Potsdam
"Klimaschutz für Potsdam zwischen Stadtbild und sozialer Klimagerechtigkeit"
Mieterverein Potsdam und Umgebung e.V.



Fakten

Mietsituation Potsdam 2010

■ durchschnittliche Miete Netto Kalt bei Neuvermietung	5,44 €/m ²
■ prozentualer Anstieg seit 2008	3,5 %
■ Miethöhe Neuverträge	8 % über Bestandsmieten Tendenz steigend
■ preiswerter Wohnraum ist knapp / zu wenig freier Wohnraum	
■ die Stadt Potsdam zahlt pro Quartal im Rahmen der sozialen Leistungen (Quelle: Quartal im Blick - Potsdam in Zahlen 11/2010 v. 5.10.2010)	ca. 10 Mio €
■ 19% der Gebäude mit 41% des Wohnungsbestandes sind kommunales und genossenschaftliches Eigentum (9,6 Wohnungen/ Gebäude)	
■ energetischer Sanierungsgrad an kommunalen und genossenschaftlichen Gebäuden ist höher	



38. Sitzung
25.11.2010 Potsdam
"Klimaschutz für Potsdam zwischen Stadtbild und sozialer Klimagerechtigkeit"
Mieterverein Potsdam und Umgebung e.V.

Für einen Potsdam-spezifischen und sozial ausgewogenen Weg zum Klimaschutz!



Empfehlungen der Kerngruppe zur 39. Sitzung des STADT FORUMS POTSDAM am 25.11.2010

Das Potsdamer Klimaschutzkonzept ist ein hoch ambitioniertes, aber auch komplexes Netzwerk von Strategien und Maßnahmen, mit dem Potsdam seine Vorreiterrolle auf dem Gebiet des städtischen Klimaschutzes weiter ausbauen kann. Der Bereich Energie und Gebäude hat dabei wegen der besonders großen Effekte eine Schlüsselrolle. Zugleich ist hier aber auch besondere Sensibilität erforderlich, denn Potsdam hat einen hohen Bestand an denkmalgeschützten und anderen historischen Bauten, bei denen die üblichen Strategien wie etwa die Außendämmung von Gebäuden ungeeignet sind.

Für diesen Gebäudebestand - etwa Altbauten mit besonders gestalteten Fassaden und Baumaterialien - können aber andere energetisch und klimatisch wirksame Maßnahmen eingesetzt werden, wie sie im Klimakonzept auch aufgezeigt werden. Zudem muss der schon bestehende Lebenszyklus dieser Gebäude bei der Beurteilung der Nachhaltigkeit und der Klimaschutzmaßnahmen mit einbezogen werden. Eines steht jedoch fest: Auch dieser Gebäudebestand muss seinen Beitrag zur CO₂-Minderung leisten, schon aus Gründen der sozialen Klimagerechtigkeit! Es wäre sozial unausgewogen, wenn die Kosten der energetischen Sanierung nur von den Eigentümern bzw. Mietern der nach 1945 gebauten Großwohnbauten übernommen werden würden, die schon bisher dazu einen großen Beitrag geleistet haben. Überhaupt muss die soziale Gerechtigkeit bei der energetischen Sanierungskonzeption für den Potsdamer Gebäudebestand stärker berücksichtigt werden. Wenn die Energiepreise wie bisher weiter steigen, wäre eine wärmietenneutrale Sanierung möglich und würde noch mehr Akzeptanz finden.

Ein weiterer wichtiger Aktionsbereich für den Klimaschutz ist das Potsdamer Fernwärmenetz, das bis jetzt jedoch nur durch das mit Kraft-Wärme-Kopplung betriebene Potsdamer Gaskraftwerk gespeist wird. Dieses Netz muss in kommunaler Hand bleiben sowie für die Einspeisung dezentraler Wärmelieferanten und regenerativer Energiequellen umgerüstet und dadurch „demokratisiert“ werden. Aufgrund eines StVV-Beschlusses darf für Potsdams Energieversorgung jetzt bereits kein Atomstrom mehr zugekauft werden.

Potsdam sollte sich für die Gründung einer kommunalen Beratungsagentur für Klimaschutz entscheiden, die Mietern wie Eigentümern mit unab-

hängigem Wissen zur Verfügung steht. Dann hat Potsdam alle Chancen auf einen zukunftsträchtigen Weg zum Klimaschutz und zur deutlichen CO₂-Minderung, ohne sein spezifisches baukulturelles Profil zu gefährden.

Für die Kerngruppe
Dr. Günter Schlusche



Siegfried Rehberg, Prof. Hermann Voegen und Dr. Barbara Scholz (v.l.n.r.) während der Debatte am 25.11.2010



Die Teilnehmer der 39. Sitzung am 25.11.2010 zum Thema Klimaschutz in Potsdam



Die 37. Sitzung zur Stadtmitte war von starker Beteiligung geprägt.



Prof. Inken Baller mit Teilnehmern der 37. Sitzung im Gespräch



Saskia Hüneke während ihres Redebeitrags am 15.4.2010



Der Architekt Philipp Jamme während seines Beitrags zum Leitbautenkonzept



Das Podium der 37. Sitzung mit (v.r.n.l.) Prof. Hermann Voegen, Michael Brüuer und Dirk Onnen

STADT FORUM POTSDAM - Ziele und Merkmale



Potsdam steht im Umbruch. Wichtige Entscheidungen für die Stadtentwicklung sind getroffen - die Vielzahl der von öffentlicher wie privater Seite realisierten Maßnahmen, die eingeleiteten Bauprojekte, Planungen und das damit in der Stadt investierte Finanzvolumen sind ein beeindruckenden Beleg dafür. Die Wiederherstellung der Potsdamer Kulturlandschaft, die Sanierung der Altstadt Potsdams und Babelsbergs sind auf gutem Wege und tragen massgeblich dazu bei, dass Potsdam seine Reputation als Landeshauptstadt und kulturelles Zentrum gewinnt. Zugleich ist Potsdam im Begriff, sich mit den restrukturierten Hochschulen und den zahlreichen inner- und außeruniversitären Forschungseinrichtungen ein zukunftsweisendes Profil als Wissenschafts- und Dienstleistungsstadt zu verschaffen.

Trotzdem gibt es auch in Potsdam Schwierigkeiten bei der Fortführung dieser Prozesse: Die Reibung zwischen den traditionellen und modernen Stadtbau-Positionen, der nicht einfache Umgang mit dem Status wichtiger Elemente Potsdams als Weltkulturerbe, die konfliktreiche Entwicklung zur Dienstleistungsstadt, die Divergenzen zwischen dem historischen und dem gegenwärtigen Wohnort Potsdam, der Anspruch, als Landeshauptstadt aus dem Schatten Berlins herauszutreten. Für die politische Spitze ist die Überwindung der Kommunikationsdefizite und die Gewinnung aller Kräfte für einen gemeinsamen Kurs eine sich immer wieder neu stellende Herausforderung.

Genau hier setzt die Initiative für ein STADT FORUM POTSDAM an, für eine Institution, die wesentliche Kräfte und Instanzen der Stadt zusammenführt und mit direkten Kommunikationsformen den Prozess der Neuausrichtung der Stadtpolitik inhaltlich untermauert, fachlich qualifiziert und durch öffentliche Debatten transparent macht. Das STADT FORUM POTSDAM stellt sich die Aufgabe, alle wichtigen Fragen, Aspekte und Konflikte der Potsdamer Stadtentwicklung zu behandeln - in wechselseitiger Verknüpfung von Fachwissen, bürgerschaftlichem Engagement und politischer bzw. administrativer Verantwortung. Das STADT FORUM POTSDAM will nicht erst tätig werden, nachdem die Würfel gefallen sind, sondern will über Zusammenhänge, bereits vorliegende Ergebnisse und Hintergründe aufklären, bevor die Entscheidungen getroffen werden. Das STADT FORUM POTSDAM versucht, als „Verhandlungsgremium zu kooperativen Lösungen beizutragen“ (Erika Spiegel). Voraussetzung dafür ist der unvoreingenommene, gleichberechtigte Dialog aller engagierten Personen - jenseits ihrer formalen Legitimation.

Eine derartige Institution reagiert auf die erhöhte Dynamik der Stadtentwicklungsprozesse und die Umwälzung vormals gültiger Rahmenbedingungen, die auch die Instrumente und Methoden der Planung nicht unberührt lässt. Der gezeichnete Plan, ob nun als rechtlich normierter Flächennutzungsplan oder als künstlerisch ambitionierter Masterplan, hat eine nachlassende Steuerungskraft. Neben der Gewährung von Entwicklungs- und Nutzungsrechten durch die öffentliche Seite bildet sich zunehmend ein komplexer Verhandlungsprozess heraus, in dessen Verlauf die gegenseitigen Interessensphären abgesteckt, Rechte und Pflichten kalkuliert und dann in verschiedenen Vertragsformen fixiert werden. Die Verwaltung ist in diesem Prozess nicht länger nur gewährende Instanz, sondern spielt eine aktive Rolle z.B. als Mediator, indem sie Prioritäten setzt und Konsequenzen alternativer Sachentscheidungen aufzeigt - sie ist ihrerseits auf die aktive Teilnahme der anderen Akteure genauso angewiesen. Die Politik wiederum bedarf der fortlaufenden konsultativen Rückkopplung jenseits der periodischen Wahltermine, wenn sie ihre notwendigen Entscheidungen legitimieren will.

Modernes Regieren bedeutet nicht Experten Herrschaft, sondern besteht aus kooperativem Aushandeln - gerade auf der kommunalen Ebene. Leitmotiv des STADT FORUMS POTSDAM ist nichts anderes als der Gedanke, dass die manchmal mühsame Suche nach Kompromissen und nach politischem wie sozialem Ausgleich der bei einem bestimmten Thema deutlich gewordenen Interessengegensätze lohnender und auf lange Sicht tragfähiger ist als der Ruf nach dem „Ruck“, nach der scheinbar entschlossenen, womöglich noch ohne parlamentarischen Rückversicherung zustande gekommenen politischen Tat.

In den ersten Jahren des STADT FORUMS POTSDAM wurden wichtige Beiträge in der öffentlichen Diskussion von Themen geleistet, die eine eher aktuelle Begründung hatten. Nachdem eine beachtliche Wegstrecke der Wiederherstellung und Reparatur städtischen Lebens und öffentlichen Raums gewidmet war, deuten sich nun Themen wie die Zukunft der Potsdamer Mitte oder die verbesserte Nutzung des Wissenschaftspotentials für die Stadtentwicklung an. Ein Beitrag des STADT FORUMS POTSDAM könnte in diesem Sinne die Thematisierung neuer Perspektiven und Modelle für eine zukünftige Stadtentwicklung sein, ohne dabei natürlich die gewachsenen Themen und die tagespolitische Aktualität zu vernachlässigen. Freilich kann der Versuch, neue Richtungen und Impulse anzureißen,

nur ein Ansatz sein. Eine zukunftsorientierte städtische Entwicklung benötigt jedoch eine gute Portion Visionen, um Leitlinien und Zielrichtungen zu finden und gerade angesichts materieller Zwänge nicht aus den Augen zu verlieren. Ein Modell der 'Ideal-Stadt' Potsdam - im interdisziplinären Diskurs entwickelt als neuer thematischer Akzent des Forums - könnte ein solches Leitbild darstellen.

Die Arena, in der sich ein solch interaktiver Kommunikationsprozess vollzieht, kann ein Stadtforum sein, wenn es Kontinuität und Breite der angesprochenen Interessen verkörpert, wenn es durch qualifizierte, entscheidungsnah Arbeit Verbindlichkeit erzeugt, wenn es stadtpolitische Akzeptanz erwirbt und wenn die Politik ihren Beratungsbedarf eingesteht. Das Gelingen des innovativen Experiments STADT FORUM POTSDAM bleibt also an eine Reihe von Voraussetzungen geknüpft, es bedarf einer gewissen Zeit und es benötigt Engagement und konstruktiven Ehrgeiz. Ziel bleibt die Erarbeitung eines übergreifenden, aber stabilen Konsenses über die Entwicklung und das Bild der Stadt - Schritt für Schritt, in öffentlicher Rede und Gegenrede, ergebnisorientiert, aber nicht harmoniesüchtig, jenseits eingefahrener Denkweisen, aber realitätsnah. Die Unterstützung durch die Stadtverordnetenversammlung, die enge Kooperation mit den politischen Repräsentanten, der Verwaltung und den zahlreichen Institutionen, Initiativen und Vereinszusammenschlüssen von Potsdamer Bürgern sind unerlässliche Voraussetzungen dafür.

Dr. Günter Schlusche
Udo Müller

Arbeitsvereinbarung STADT FORUM POTSDAM

Pressespiegel

Dresden kein Vorbild mehr

BAUEN Warnung in der Debatte um Leitbauten vor neuem „Business-Barock“

Friedvoll und gepflegt stritt man sich um die Leitbauten im Schlossumfeld. Vor allem, weil das Schloss an dem Abend zum Tabu-Thema erklärt war.

Von Volkmar Klein

INNENSTADT | Wolfgang Bösch ging dann irgendwann. Nach Rücksprache mit den Veranstaltern des Potsdam-Forums hatte Oberbürgermeister Jann Jakobs dem ministeriellen Projektleiter für den Landtagsbau zu verstehen gegeben, dass seine angekündigten Erklärungen zu den fehlenden Stadtschlossentziffern den Rahmen der Debatte sprengen würden. Zumal Bösch keinen Schuldigen für die Schlossverkürzung ermittelt hatte. Vergeblich wartete daher der Architekt Urs Kohlbrenner auf die Reinwaschung, dass es nicht an seinem Bebauungsplan liegt. Bei den Berliner Kollegen gelte er wegen angeblicher Fehler als Trottel, schimpfte Kohlbrenner am Rande.

In Dresden muss man zur Orientierung Fenster zählen

Der Architekt Christian Wendland sagte ohne Echo in den Raum, er hoffe immer noch, dass der Landtag ein Kupferdach statt einer Zinkhaube bekomme. Und Jakobs bückte sich rasch die Forderung ab, er möge beim Land wegen der fehlenden Kutschdurchfahrten intervenieren. So konnte man im voll besetzten Saal des Treffpunkt Freizeit am Donnerstagabend erstmals das Leitbautenkonzept für die historische Mitte öffentlich debattieren. Die MAZ hatte es nach dem internen Expertenworkshop im März vorgestellt.

Das Palais Barberini wird demnach einziger Leitbau und auf exzellenter Aktenbasis bis hin zu den beiden Säulen im Vorderhaus originalgetreu rekonstruiert. Die Projektgruppe Leitbauten aus Potsdamer und Berliner Architekten wünsche sich auch den Durchgang zur Promenade an der Alten Fahrt zurück, sagte Andreas Kitschke vom Büro Redlich. Für die Uferpromenade selbst soll es einen Wettbewerb geben.

Die komplette Häuserfront der Humboldtstraße an der Alten Fahrt bekommt Leitfassaden, wird also äußerlich den Vorbildern entsprechen. Leitfassaden bekommen alle Eckgebäude zwischen Altem Markt und der Straße Am Kanal, darunter die prägenden Gebäude des Steubenplatzes und des Acht-Ecken-Platzes. Selbst der Plögersche Gasthof soll rekonstruiert werden, obwohl er wegen der Straßentrasse sechs Meter verschoben werden müsste.

Soweit herrschte Einigkeit. Kein Wunder, war doch das Konzept schon vorab gedeutet worden. Der Kunsthistoriker Joachim Kuke sprach namens der Bürgerinitiative „Mittelschön“, die den Leitbautenbegriff aus Dresden importiert hatte, von etwas Phänomenalem. „An diesen historischen Eckzähnen kann alles weitere aufgehängt werden: Kleinteiligkeit als Bedingung für Lebendigkeit, qualitative, Potsdam-gemäße, nachhaltige neue Architektur ohne Effekthascherei, Wiederbelebung der verschwundenen Mitte“, erklärte Kuke.

Zweimal gab es Kontra in der Debatte. Die Architekturprofessorin Inken Baller warnte davor, auch noch bei den Häusern zwischen den Leitbauten zu „barockisieren“. Für die Neubauten rund um die Frauenkirche sei der Begriff „Dresdner Business-Barock“ entstanden. Da sich dort mehrere Häuser hinter einer Fassade verbergen, wisse man nie, wo man sei und müsse zur Orientierung „die Fenster zählen“. Zur Kernfrage für Leitbauten machte die Architektin, ob man darin wohnen kann – zumal sich die Projektgruppe Studentenquartiere wünscht. Rund um die Frauenkirche gebe es nur Hotelappartements, kaum ein privates Klingelschild, sagte Baller.

Die zweite Replik kam von Projektentwickler Dirk Onnen. Die Stadt möge bei all den Wünschen und Träumen die Wirtschaftlichkeit nicht aus dem Blick verlieren. „Das alles muss auch einer bauen“, sagte er. Speziell für die Leitbauten an der Alten Fahrt und am Steubenplatz, für die Jakobs schon im Herbst Ausschreibungen veröffentlichten will, sind sehr präzise Vorgaben in Grundstückspässen formuliert – bis zur Verwendung „keramischer Biber-schwanzziegel (rot)“.

MAZ 7. April 2010

Stadtforum zog Bilanz für 2009

STADTENTWICKLUNG Klipp lobt Engagement

NAUENER VORSTADT | Oberbürgermeister Jann Jakobs (SPD) hat die außergewöhnlich gute Arbeit des Stadtforums hervorgehoben. Bei der Vorstellung der Dokumentation der Forumsarbeit 2009 sagte Jakobs gestern, dort würden die Themen besprochen, die Potsdam voranbringen. Der Oberbürgermeister hob dabei besonders die Veranstaltungen des vergangenen Jahres hervor. Sie beschäftigten sich mit dem Klimaschutz am Beispiel des Bornstedter Feldes, mit der architektonischen

„Außer-gewöhnlich gute Arbeit!“

Jann Jakobs
Oberbürgermeister

schüre präsentierte der Leiter der Geschäftsstelle Stadtforum, Günter Schlusche. Baudezernent Matthias Klipp (Grüne) war ebenfalls zur Stelle und lobte das Engagement der Initiative. Schlusche wies zugleich auf die nächste öffentliche Sitzung am 15. April, 18 Uhr, im Malteser Treffpunkt Freizeit hin. Diesmal wird sich alles um das Leitbautenkonzept für die Alte Mitte drehen. „Mit diesem Konzept reagiert die Stadtverwaltung auf die grundlegenden Entscheidungen und

den kürzlich erfolgten Baubeginn für den Neubau des Landtages auf dem Standort und in der Gestalt des Stadtschlosses“, sagte Schlusche. Als Experten nehmen neben dem Oberbürgermeister unter anderem der Berliner Stadtplaner Urs Kohlbrenner und die Potsdamer Architekten Bernd Redlich und Christian Wendland teil. MAZ



Albrecht Gülzow, Günter Schlusche, Jann Jakobs und Matthias Klipp (v.l.) begutachten die Stadtforum-Broschüre. FOTO: MAZ/GARTENSCHLÄGER

1. Das STADT FORUM POTSDAM ist ein unabhängiges, fachübergreifendes und öffentlich tagendes Gremium, das zur inhaltlichen Neuausrichtung der Stadtentwicklung Potsdams wichtige Impulse geben will.
2. Im STADT FORUM POTSDAM arbeiten Mitglieder öffentlicher und privater Institutionen mit. Jede/r hat gleiches Rederecht, jenseits seiner/ihrer formalen Qualifikation. Die Mitglieder des STADT FORUMS POTSDAM werden persönlich eingeladen. Sie verstehen sich als engagierte, dem Gemeinwohl der Stadt verpflichtete Individuen, nicht etwa als weisungsgebundene Delegierte.
3. Das STADT FORUM POTSDAM tagt regelmäßig zu unterschiedlichen, jedoch qualifiziert vorbereiteten Themen. Die Sitzungen werden vom Moderator geleitet. Eine Kerngruppe ist verantwortlich für die inhaltliche Steuerung, die Einladung der Mitglieder sowie die Vor- und Nachbereitung der Sitzungen. Sie bildet zusammen mit den in "Bänken" gegliederten Mitgliedern das Plenum.
4. Die Mitglieder bringen alle verfügbaren Informationen ein - nach dem besten Stand ihres Wissens. Die Hinzuziehung von Experten und das Einsetzen von Arbeitsgruppen ist möglich.
5. Das STADT FORUM POTSDAM erarbeitet Positionen in einem transparenten, für alle Blickrichtungen offenen Verfahren, es stimmt nicht ab. Ziel ist die konsensorientierte Erarbeitung von Problemlösungen und Empfehlungen, nicht der bloße Austausch von Standpunkten.
6. Für die erfolgreiche Arbeit des STADT FORUMS POTSDAM ist die enge Zusammenarbeit und Unterstützung durch Politik und Verwaltung v.a. der Landeshauptstadt Potsdam unverzichtbar. Die Mitglieder des STADT FORUMS POTSDAM erwarten, daß die von ihnen erarbeiteten Empfehlungen und Positionen bei den Entscheidungen der politisch und fachlich Verantwortlichen berücksichtigt werden.

7. Die Sitzungen des STADT FORUMS POTSDAM werden protokolliert, die Empfehlungen werden schriftlich zusammengefasst.
8. Für die Organisation und das technische Management (Einladungen, Adressen, Materialien usw.) ist eine Geschäftsstelle verantwortlich, die auch zwischen den Sitzungen als Anlaufstelle fungiert.

Diese Arbeitsvereinbarung wurde auf der konstituierenden Versammlung des STADT FORUMS POTSDAM am 25.3.1998 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Ein Spiegelbild der Vielfalt

Stadt Forum Potsdam stellte das Programm für 2010 vor

Potsdam. Ein „wichtiger Bestandteil der Bürgerbeteiligung in Potsdam“ sind nach Meinung des Baubeigeordneten Matthias Klipp die Veranstaltungen des Stadt Forums. Bereits im zwölften Jahr bietet die unabhängige, zivilgesellschaftliche Institution zahlreiche Diskussionsrunden und Veranstaltungen zur Stadtentwicklung in der Landeshauptstadt an. Zentrale Themen im vergangenen Jahr waren Klimaschutz und Klimakonzepte, architektonische Vielfalt und Nutzungsmischung in Potsdams Mitte sowie Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen als Standortfaktoren. Bei Vorstellung der Dokumentation für das vergangene Jahr dankte Oberbürgermeister



Aktiv mitdiskutieren zur Gestaltung der Potsdamer Mitte im Stadt Forum Potsdam. Foto: nk

Jann Jakobs der Kerngruppe rund um Dr. Günter Schlusche für das ehrenamtliche Engagement. „Das waren alles Themen, die die Landeshauptstadt vorangebracht haben“, so Jakobs. „Das thematische Spektrum der Veranstaltungen des Stadt Forums Potsdam ist ein Spiegelbild der Vielfalt Potsdams“, erklärte Jakobs weiter. Auch in diesem Jahr werden die öffentlichen Veranstaltungen fortgeführt. Am 15. April, 18 Uhr, findet im Treffpunkt Freizeit, die 37. Sitzung des Stadt

Forums statt. Das Leitbauten- und Nutzungskonzept für die Potsdamer Mitte wird das Thema der Veranstaltung sein. Die Perspektiven für Potsdams neue Mitte sollen in einem öffentlichen Diskurs herausgestellt werden. Im Herbst des vergangenen Jahres hat die Stadtverwaltung ein Planungsteam kritisch bewertet. In einem internen Workshop am 20. März wurde das Gutachterkonzept vorgestellt. Die einzelnen Ergebnisse und Vorschläge sollen nun am 15. April zum ersten Mal öffentlich diskutiert werden. Weitere Veranstaltungen werden sich mit den Themen Verkehr (24. Juni) sowie Soziokultur (25. November) beschäftigen. Für die Zukunft sind Diskussionsrunden zum Stellenwert der DDR-Architektur in Potsdam, zur Kulturlandschaft Ufer sowie zu Kunstkonzepten in Potsdam geplant.

Christian Wendland, zum Leitbauten- und Nutzungskonzept referieren. Ausgewählte Experten werden im Anschluss die Ergebnisse und Vorschläge des Planungsteams kritisch bewerten. In einem internen Workshop am 20. März wurde das Gutachterkonzept vorgestellt. Die einzelnen Ergebnisse und Vorschläge sollen nun am 15. April zum ersten Mal öffentlich diskutiert werden. Weitere Veranstaltungen werden sich mit den Themen Verkehr (24. Juni) sowie Soziokultur (25. November) beschäftigen. Für die Zukunft sind Diskussionsrunden zum Stellenwert der DDR-Architektur in Potsdam, zur Kulturlandschaft Ufer sowie zu Kunstkonzepten in Potsdam geplant.

Nicole Keilig



Blick durch die frühere Kaiserstraße vom Platz der Einheit auf das Fortunaportal. Nach dem Abriss der Fachhochschule soll die historische Blockstruktur wieder aufgebaut werden. Leitfassaden der Eckgebäude bieten die architektonische Fassung. COMPUTERSIMULATION: HUMMEL/KÖHN

MAZ 28.11.2010

Bürger: Klimaschutz heizt Mietniveau an

UMWELT Forum mit Zweifel an Umwelt-Konzept

NEUER GARTEN | Klimaschutz durch Gebäudemodernisierung war am Donnerstagabend das Thema einer Bürgerforums im Treffpunkt Freizeit. Und mit einem ernüchternden Ergebnis verliefen Experten und Bürger nach vier Stunden den Saal: Diese Form Umweltschutz ist in Potsdam unsozial, weil sie das ohnehin sehr angespannte Mietniveau anheizt. Vertreter des Mieterbundes und der Wohnungswirtschaft erklärten, dass die energetische Sanierung ein Wohnhäusern meist eine Modernisierung ist und die Kosten dann auf die Mieter umlegbar sind.

Barbara Scholze, Vorsitzende des Mietervereins Potsdam, widerlegte die vielfache Behauptung etwa der städtischen Bauholding Pro Potsdam, dass die energetische Gebäudesanierung die Betriebskosten der Mieter senkt und ein Ausgleich für steigende Kaltmieten in Folge der Modernisierung wäre. Am Beispiel einer 70-Quadratmeter-Wohnung rechnete Scholze vor, dass die Mietsteigerung stets weit höher ist als die Einsparung bei den Betriebskosten. Die Außendämmung der Fassade, die Dämmung der Kellerdecke und der obersten Geschossdecke, der Austausch von Fenstern und der Anschluss ans Fernwärmenetz lassen im Beispiel den Monatskaltmiete zu nächst um 127,91 Euro steigen, bringen aber nur eine Heizenergieeinsparung von 52,17 Euro. Unterm Strich zahlt dieser Mieter 69,48 Euro mehr.

Scholze forderte staatliche Ausgleichsprogramme, damit die Steigerung „warmmietenneutral“ bleibt. Sie warf den Vermietern vor, Sanierungen (Vermieterkosten) mit Modernisierungen (Mieterkosten) zu vermischen und dann alles den Mietern anzulasten. Das unter Federführung des Potsdam Institutes für Klimafolgenforschung erstellte Klimaschutzgutachten hat Wege aufgezeigt, wie Potsdam den Ausstoß des Klimakiller-gases Kohlendioxid bis 2020 um 20 Prozent senken könnte, von 866 671 auf 693 337 Tonnen. 99 Maßnahmen werden dazu aufgelistet, die eine Ersparnis von rund 284 000 Tonnen bringen könnten bis zum Jahr 2050. Zwei Drittel des Sparpotenzials liegen bei der Gebäudesanierung.

Siegfried Rehberg vom Verband der Berlin-Brandenburgischen Wohnungsunternehmen nannte das Klimaschutzziel Potsdams „extrem ambitioniert“. Potsdam stehe bereits besser da als Berlin, das seine Klimaschutzziele auf Eis gelegt habe in der Angst, sie könnten das Mietniveau überhitzen. Wenn in der Lausitz nur ein einziges Braunkohlekraftwerk abgeschaltet werde, sagte er, „reicht das hier für alle“.

Klimaschutz ist teuer und belastet das angespannte Mietniveau

Mittes Schön begrüßt Leitbauten-Konzept

PNN 20. April 2010

Bedeutende Gebäude der Mitte entstehen als „historische Eckzähne“ neu – auch der Plögersche Gasthof (16.04.10)

Anzeige

Innenstadt - Das von der Bauverwaltung im Stadtforum am gestrigen Abend vorgelegte Leitbautenkonzept für die Potsdamer Mitte wird von der Bürgerinitiative Mittes Schön uneingeschränkt begrüßt. „Von uns kommt hundertprozentige Zustimmung“, erklärte gestern der Kunsthistoriker und Mittes Schön-Aktive Joachim Kuke den PNN.

Das Leitbautenkonzept wurde maßgeblich durch die beiden Potsdamer Architekten Bernd Redlich und Christian Wendland erarbeitet. Bereits ein hochkarätig besetzter Experten-Workshop, bei dem laut Kuke auch Bürgervertreter vertreten waren, habe das Konzept „ziemlich einmütig akzeptiert“. Wird das Leitbautenkonzept von den Stadtverordneten beschlossen, bedeutet dies Kuke zufolge, „dass sich Potsdam in seiner Mitte für den Wiederaufbau einer Reihe von durch Krieg und Abriss zerstörten architektonisch kunsthistorisch bedeutenden Bürgerhäusern entscheidet“. An diesen „historischen Eckzähnen“ könne dann alles Weitere aufgehängt werden: Kleinteiligkeit als Bedingung für Lebendigkeit, qualitätsvolle, Potsdam-gemäße, nachhaltige neue Architektur ohne Effekthascherei, Wiederbelebung der verschwundenen Mitte. Kuke nennt das Konzept „einen tollen Anfang“ – auch bei der Wiederbebauung weiterer 60 bis 80 zerstörter Innenstadt-Parzellen sei den Bauherren anheim gestellt, nach historischen Vorbildern zu bauen. Kuke: „Aber nicht alles in Potsdam war konkurrenzfähig mit Rom, Paris und London“ – daher sollte links und rechts der Leitbauten auch „eine qualitativvolle, nachhaltige Moderne eine Chance bekommen“.

Dem Leitbauten-Konzept zufolge sollen acht kunsthistorisch, städtebaulich und architektonisch herausragenden Gebäude, die Krieg und Abriss zum Opfer fielen, in ihrer Kubatur und mit einer original-getreuen Fassade wiederentstehen. Beim Palais Barberini am Alten Markt sollen Architekt Wendland zufolge auch die Räume im Erdgeschoss und der gewählte Durchgang rekonstruiert werden. Diskutiert worden war bis dato noch die Frage, ob auch der Plögersche Gasthof an der Ecke Schlossstraße ein Leitbau werden soll, da er wegen der Tram-Trasse um einige Meter verschoben werden muss. Der prachtvolle Bau entstand 1754 nach dem Vorbild des Palazzo Valmarana in Venedig, entworfen durch Andrea Palladio. Nun ist die Entscheidung offenbar zugunsten des von 1819 bis 1945 als Kommandantur genutzten Gebäudes gefallen: Der Plögersche Gasthof ist „aus stadtkompositorischen Gründen unverzichtbar“, sagte Wendland den PNN. Gleichsam sehe das Konzept eine Rekonstruktion des unmittelbaren Gegenübers des Acht-Ecken-Hauses auf der Westseite in der Friedrich-Ebert-Straße vor. Auf der anderen, östlichen Seite – jetzt Fachhochschule – soll es Wendland zufolge eine städtebauliche Rekonstruktion in moderner Architektur mit Spiegelverglasung geben.

Wendland verteidigte gegenüber den PNN die Rekonstruktionsbemühungen vor dem Vorwurf „retrovertierter Verzäptheit“. Was da an Gebäude-Fassaden wieder entstehen soll, seien Adaptionen bester italienischer Renaissance-Bauten gewesen. „Und uns geht es um eine Wiedergeburt der Altstadt Potsdams“, erklärte der Architekt, der für seine Kritik an der „bewussten Stadtbildzerstörung“ zu DDR-Zeiten im Gefängnis saß. Bei der Wiedergewinnung der Potsdamer Mitte müsse „die Historie das Sagen haben, nicht die Moderne“.

Ambitionierte Strategie mit Risiken

BP 30. April 2010

Stadt Forum Potsdam: Empfehlungen zum Leitbautenkonzept für die Mitte

Potsdam. Die außergewöhnlich gut besuchte Veranstaltung am 15. April, auf der das integrierte Leitbautenkonzept für Potsdam erstmals öffentlich vorgestellt und diskutiert wurde, hat das große Interesse der Potsdamer Bürger/innen an der Zukunft der Stadtmitte wieder deutlich gemacht. Das integrierte Leitbautenkonzept der von der Stadtverwaltung beauftragten Gutachter ist eine mit großer Sachkenntnis erarbeitete und in ihren Zielsetzungen sehr engagierte Expertise. Die Gutachter haben ihr Verlangen für einen Leitbau (Kopfbau des Palais Barberini) und für 7 Leitfassaden in den sechs Blöcken um den Alten Markt auf einer sorgfältigen Analyse aufgebaut und mit abgefragten Empfehlungen zur Durchführung und Gestaltung betraut, der diesen sicherlich fund, wahrscheinlich aber mehr Jahre betragenden Prozess kontinuierlich begleitet – insbesondere bei den Bauten in moderner Architektur. Zudem bleiben Grundbesitzer verflügelt, bleibt Zweifel, ob Leitbauten und Leitfassaden wirklich zu dem qualitativsten Ergebnis führen, das sich alle für Potsdams Ziel sollte die Einheit von Nutzungsstruktur, Gestaltung und Eigentum



In den vergangenen Monaten ist in der Potsdamer Mitte viel passiert. Bei der Diskussionsveranstaltung des Stadt Forums Potsdam sprachen sich alle Beteiligten für eine lebendige, historisch bewusst gestaltete Mitte aus.

Bräuer) ist als Strategie nicht ratsam, besser sind Verfahren zur Begleitung und Qualitätssicherung z.B. in Form eines Gestaltungsbeirats, der diesen sicherlich fund, wahrscheinlich aber mehr Jahre betragenden Prozess kontinuierlich begleitet – insbesondere bei den Bauten in moderner Architektur. Zudem bleiben Grundbesitzer verflügelt, bleibt Zweifel, ob Leitbauten und Leitfassaden wirklich zu dem qualitativsten Ergebnis führen, das sich alle für Potsdams Ziel sollte die Einheit von Nutzungsstruktur, Gestaltung und Eigentum

auf der vorgegebenen Parzellenstruktur sein. Die von den Gutachtern vorgelegte Nutzungs- und Durchführungs-konzeption sollte hinsichtlich der Vorgaben für Umfang und Standort der Wohn- und Einzelhandeleinrichtungen nochmals überprüft werden zugunsten einer flexibleren und sozial gestaffelten Strategie. Zur Visualisierung des Planungs- und Bauprozesses empfiehlt sich ein öffentlich nutzbares Arbeitsmodell – auch zur Abwägung von Gestaltungsvarianten. Potsdam hat mit dem integrierten Leitbautenkonzept eine ambitionierte und bedenkenwerte Strategie vorgelegt, die aber der Überprüfung und Verfeinerung bedarf, damit die – auch im Vergleich mit anderen deutschen Städten – besonderen Chancen hier wirklich genutzt werden. Eine massenwerkende, mit Leitbauten und Leitfassaden im Pseudo-Barock gespickte, aber sterile Mitte darf nicht das Ergebnis sein. Alle Beteiligten streben eine lebendige, historisch bewußt gestaltete Stadtmitte als Wohnort an, mit der die Biographie Potsdams fortgeschrieben wird.

Innenstadt im Verkehrsstress

PNN 26. Juni 2010

Verkehrskonzept im Herbst / Breite Straße, Zeppelin- und Großbeerenstraße mit hoher Verkehrsdichte

Im Auftrag der Stadt arbeitet die Berliner Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) an einem neuen Verkehrskonzept für Potsdam. Es war am Donnerstagabend im Haus der Brandenburgisch-Preussischen Geschichte Thema des „Stadtforums“, einer seit 1998 bestehenden Initiative von Experten, die Einfluss auf die Stadtentwicklung nehmen wollen.

Wenn die hohe Lebens- und Wohnqualität als Standortvorteil Potsdams gewahrt bleiben soll, müsse der Individualverkehr mit dem Pkw um zehn Prozent zurückgefahren werden, erklärte eingangs der Beigeordnete Matthias Klipp (Bündnisgrüne). Dies diene gleichzeitig der Reduzierung der Lärm-, Schadstoff- und Feinstaubbelastung, wofür sich die Stadt hohe Ziele gesetzt habe. Dazu bedürfe es attraktiver Angebote von Bus und Straßenbahn sowie an die Radfahrer.

Für die VMZ erläuterte Reinhard Giehler den Arbeitsstand des Verkehrskonzepts. Der Anteil des Radverkehrs liege in Potsdam über 20 Prozent, ein Spitzenwert unter den deutschen Großstädten. Er soll weiter auf 27 Prozent gesteigert werden. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) habe einen Einbruch erlitten, stabilisiere sich jedoch in den letzten

ANZEIGE

BWT Betonwerk Teltow I ua

Jetzt NEU

- Fahrmischer mit Pumpe
- Fortigung und Lieferung von sämtlichen Betonfertigteilen nach Ihren Wünschen & Plänen
- Stahlbetonhohldeckeln und Sturzträger ab Lager
- Beton für Selbstabholer sowie alle Neukunden 10% Rabatt auf alle Listenpreise. Mindestabnahme 0,25 m³
- Lagerverkauf von Restposten diverse Brunnen / Schachtlinge, Ausgleichsringe und Tiefbauelemente um 50% reduziert.

BWT Betonwerk Teltow | UG, Oderstraße 13-21, 14513 Teltow
Tel. 03328-308905, Fax 03328-3090219

Jahren wieder, erklärte Giehler in Unkenntnis des seit kurzem geltenden reduzierten Fahrplans des Potsdamer Verkehrsbetriebs. Dazu meinte der Stadtverordnete Christian Seidel (SPD) aus dem Publikum, beim Verkehrsbetrieb (ViP) habe ein Paradigmenwechsel stattgefunden: Statt der Angebotsoptimierung gehe es jetzt um die Einnahmoptimierung. Ob und wie die Abgeordneten dagegen angehen wollen, äußerte er nicht.

Giehler wies darauf hin, dass der innerstädtische Verkehr, dessen Nadelöhre die beiden Havelbrücken sind, die Verkehrsentwickler vor erhebliche Probleme stellt. Besonders in der Breiten Straße und der Zeppelinstraße, aber auch der Großbeerenstraße sei die Verkehrsdichte in den Spitzzeiten außerordentlich hoch. Die Grenzen der Lärmbelastung, erläuterte für das Landesumweltministerium Lutz Schaefer, würden teilweise

überschritten; diese Gefahr drohe ebenfalls für die Schadstoffbelastung.

Was die Zeppelinstraße betrifft, machte Stadtplanungschef Andreas Goetzmann den Anwohnern wenig Hoffnung auf Entlastung. Die Gesamtbreite von nur 21 Metern lasse wirksame Maßnahmen nicht zu. Wird zum Beispiel wie gefordert stadtauswärts auf der Fahrbahn eine Radspur markiert, schrumpfen die Spuren für Fahrzeuge von zwei auf eine. Rechtlich fragwürdig sei auch, die motorisierten Pendler aus Potsdam zu verbannen oder ihnen durch Geschwindigkeitsbegrenzungen das Fahren auf den Hauptstraßen zu verleiden. Dem Publikum und Peter Wölfert vom Verkehrsrat fielen allerdings schon ein paar Verbesserungen ein: die Zahl der Richtungsfahrbahnen und die Ampelphasen je nach Verkehrsaufkommen zu variieren, am Bahnhof auf den wenig genutzten Autostellplätzen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen oder für Pendler und Touristen am Stadtrand Park-and-ride-Plätze einzurichten, wo sie vom Pkw in Straßenbahn oder Bus umsteigen können.

Im Herbst soll das VMZ-Gutachten vorliegen, kündigte Moderator Prof. Hermann Voegen an.

E. HOHENSTEIN