

# Dokumentation 2019





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  
 Katrin Schneider  
 Prof. Dipl. Ing. Bernd Steigerwald  
 Prof. Dr. Hermann Voesgen  
 Dipl. Ing. Christian Wendland

Bearbeitung Dr. Ing. Günter Schlusche  
 Gestaltung Ulf Wrede, Grafik Design, Berlin  
 Druck Druckerei Rüss, Potsdam

Weitere Informationen zum STADT FORUM POTSDAM sowie die Dokumentationen der zurückliegenden Jahre sind im Internet unter [www.potsdam.de/stadforum](http://www.potsdam.de/stadforum) zugänglich.

Potsdam, im Februar 2020

Abbildungsnachweise und -erläuterungen:

Umschlagfoto: Blick von der Hegelallee auf die Potsdamer Innenstadt in Richtung Südosten im Frühjahr 2018 (Foto: Landeshauptstadt Potsdam/Barbara Plate)

S. 8: Karin Juhasz (Stadtverwaltung Potsdam), und Broschüre des Rats der Stadt Potsdam, Städtebaulich-Architektonische Entwicklung der Bezirksstadt Potsdam, Potsdam 1989

S. 11: Viola Holtkamp (Stadtverwaltung Potsdam)

S. 12 oben und Mitte links: Stadtverwaltung Potsdam, Entwicklungsmaßnahme Krampnitz, Beschluß der Masterplanung Krampnitz

S.12 Mitte rechts und unten: Büro Winkens Architekten Berlin/Potsdam, 3-D-Modellierung: Stadtverwaltung Potsdam

S. 13 oben: Torsten Volkman, BLDAM  
 Mitte: August Walter, Ansicht Potsdam: SPSG Potsdam  
 unten links: Xaver Sandmann, Ansicht Potsdam: SPSG Potsdam / KPM-Archiv

S. 14 oben links Pia von Zadow (Foto Lucas Grey)  
 Mitte rechts und unten: Pia von Zadow (Fotos Benjamin Maltry)  
 S. 17 Mitte links Christine Westphal, Dichte und Schrumpfung, Dresden 2008

S. 17 Mitte rechts und unten rechts: Uli Hellweg  
 S. 17 unten links: MID 2017, Ergebnisbericht / Infos, Mobilität in der Region, Hannover 2011

S. 22: Stadtverwaltung Potsdam (Gregor Jekel/Erik Wolfram)

S. 23 und S. 24 Mitte: ProPotsdam  
 S. 25: [www.potsdam-stadtfueralle](http://www.potsdam-stadtfueralle)  
 S. 31: Sanierungsträger Potsdam (Sigun Rabbe)  
 S. 32: Bernd Joosten (Büro Loidl, Berlin)  
 S. 33: Landeshauptstadt Kiel/Planungsgemeinschaft BGMR, Berlin

S. 34: Foto Siegfried Benn (Förderverein)  
 S. 35 oben: Canaletto, Canale Grande in Venedig, Copyright: akq-images

S. 35 unten: Willo Göpel (Bauverein)  
 S. 36 oben: Foto W. Menckhoff, Copyright: Olaf Thiede  
 S. 36 unten: Fotoarchiv Willo Göpel, Copyright: akq-images  
 S. 37: Foto Elisabeth Karth

Fotos auf den Seiten 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 20, 21, 27, 28, 29 und 30: Landeshauptstadt Potsdam/Barbara Plate

Die Arbeit des STADT FORUMS POTSDAM im Jahr 2019 und die Realisierung dieser Dokumentation wurden durch finanzielle Zuwendungen sowie durch Sachleistungen der Stadtverwaltung Potsdam gefördert. Der Stadtverordnetenversammlung, der Stadtverwaltung und dem Oberbürgermeister der Stadt Potsdam, Herrn Mike Schubert, gilt unser herzlichster Dank.

## Dokumentation STADT FORUM POTSDAM 2019

### Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>Einführung</b>	
Oberbürgermeister Mike Schubert	3
Übersicht der Sitzungen	3
Jahresrückblick 2019 der Kerngruppe	4
<b>Dokumentation</b>	
<b>64. Sitzung am 11.4.2019</b>	
<b>Potsdam – Wie hoch? Wie dicht?</b>	5
Leitgedanken der Kerngruppe	5
Programm der Sitzung	8
Beitrag Karin Juhasz	9
Beitrag Daniel Fuhrhop	15
Empfehlungen der Kerngruppe	17
<b>Dokumentation</b>	
<b>65. Sitzung am 5.9.2019</b>	
<b>Bleibt Potsdam bezahlbar? Wohnen und Mieten in Potsdam</b>	18
Leitgedanken der Kerngruppe	18
Programm der Sitzung	22
Beitrag Jörn-Michael Westphal	23
Beitrag Holger Zschoke	25
Empfehlungen der Kerngruppe	26
<b>Dokumentation</b>	
<b>66. Sitzung am 21.11.2019</b>	
<b>Der Potsdamer Stadtkanal – Wie geht es weiter?</b>	26
Leitgedanken der Kerngruppe	26
Programm der Sitzung	32
Beiträge von Siegfried Benn und Willo Göpel	34
Beitrag Mike Schubert	36
Empfehlungen der Kerngruppe	37
<b>Anhang</b>	
STADT FORUM POTSDAM – Ziele und Merkmale	37
Arbeitsvereinbarung des STADT FORUMS POTSDAM	38
Pressespiegel	38



OB Schubert (Mitte) mit Vertretern der Kerngruppe (v.r.n.l. Christian Wendland, Philipp Jamme, Günter Schlusche, Dieter Lehmann) beim Pressetermin am 3.4.2019

## Vorwort des Oberbürgermeisters

Das STADT FORUM POTSDAM hat mit seinen Veranstaltungen im Jahr 2019 erneut ein breit gefächertes und anspruchsvolles Themenspektrum aufgegriffen. Die spannenden Herausforderungen einer wachsenden Stadt schlagen sich in vielfältigen Entwicklungsaufgaben und der regen Beteiligung der Bürgerschaft nieder.

Das STADT FORUM POTSDAM hat mit der 64. bis 66. Sitzung zu den Themen "Potsdam - Wie hoch? Wie dicht?", „Bleibt Potsdam bezahlbar? – Wohnen und Mieten in Potsdam“ und „Der Stadtkanal! – Wie geht es weiter?“ Foren angeboten, in denen der Wunsch nach öffentlicher Information und Diskussion groß ist. Unter der Einbeziehung der Expertise von Fachleuten konnte der besondere Stellenwert des STADT FORUM POTSDAM als Podium für einen konstruktiven Meinungsaustausch in Potsdam unterstrichen werden.

Die Sitzung zum Thema „Potsdam – Wie hoch? Wie dicht?“ hat am Beispiel sehr unterschiedlich motivierter und im Stadtraum verteilter Projekte verdeutlicht, wie wichtig die Diskussion um Ausgestaltung und Grenzen von Urbanität ist. Sowohl bei komplexen Neuentwicklungen wie in Krampnitz als auch im Kontext der Welterbekulisse oder bei Verdichtungen im Bestand, wie den industriell errichteten Siedlungen im Südosten unserer Stadt, ist es wichtig, den Mehrwert solcher Entwicklungen in das Zentrum zu stellen. Potsdam soll nicht um des Wachstums willen wachsen. Behutsames Wachstum heißt, Projektvorschläge an den einzelnen Standort anzupassen und mit Blick auf bestehende Quartiere und Strukturen zu entwickeln. Vorschläge für eine effizientere Nutzung des Bestandes sollten dabei ebenso betrachtet werden.

Die 65. Sitzung zum Thema „Bleibt Potsdam bezahlbar? Wohnen und Mieten in Potsdam“ widmete sich einer zentralen Aufgabe für unsere Stadtentwicklung. Die Attraktivität und der wirtschaftliche Erfolg der Stadt dürfen nicht zur Verdrängung von Potsdamerinnen und Potsdamern führen. Ich bin froh, dass wir mit unserer kommunalen Wohnungsbaugesellschaft, der ProPotsdam, aber auch mit den von den Wohnungsbaugenossenschaften verfolgten Strategien gegensteuern. Es wurde deutlich, dass wir eine Stadt für alle bleiben müssen. Der wachsende Bedarf an Wohnraum darf nicht nur quantitativ gelöst werden. Wir müssen gleichzeitig mit guten Konzepten für günstige Mieten sorgen. Wenn dabei für Konzeptvergaben von Grundstücken und für die Ausweitung des gemeinwohlorientierten Sektors im Wohnungsbau plädiert wurde, ist das ein begrüßenswertes Ergebnis der Debatte im STADT FORUM POTSDAM.

In der letzten Sitzung des Jahres 2019 wurde das Thema „Der Potsdamer Stadtkanal – Wie geht es weiter“ diskutiert. Dieses Projekt hat zu einer besonders lebendigen Diskussion geführt. Der gemeinsame Nenner bestand nach meiner Wahrnehmung darin, dass ein neu gestalteter Stadtraum im Verlauf des ehemaligen Stadtkanals zur nachhaltigen Stärkung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt sowie zu positiven Effekten für die örtliche Wirtschaft, aber auch zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung des Stadtklimas beitragen kann. Mir ist wichtig das Projekt aus dem Stillstand herauszuführen und wieder in eine zukunftsorientierte Diskussion über innerstädtische Quartiere zu kommen. Die Divergenzen über das „Wie?“ und „Wann?“ zum Stadtkanal sollten nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich ein Grundkonsens zu dem langfristigen Ziel abzeichnet.

Abschließend möchte ich mich für das anhaltende ehrenamtliche Engagement der Kerngruppe des STADT FORUM POTSDAM recht herzlich bedanken. Das STADT FORUM POTSDAM hat sich als ein prägendes Format mit hoher Kontinuität in der bürgerschaftlichen Diskussionskultur der Landeshauptstadt etabliert. Ich sichere deshalb meine persönliche Unterstützung zu und freue mich auf viele weitere gemeinsame Diskussionen.



Mike Schubert  
 Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam



OB Mike Schubert bei der Lektüre der Dokumentation des STADT FORUMS 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. Gestalterische Ansprüche und Bedeutungswerte für die zukünftige Mitte Potsdams
2001	10. Stadtteilzentren und 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 Struktur 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. Neubebauung am Alten Markt – Ergebnisse der Vergabeverfahren zum Havelufer
2012	43. Stadtentwicklungskonzept Verkehr 44. Neues Wohnen für Potsdam 45. Innovative Beteiligungsformen in der Stadtentwicklung
2013	46. Entwicklung der Kaserne Krampnitz 47. Wohnen heißt Bleiben 48. Tickets und Events in Potsdam
2014	49. Potsdams Schulbildungslandschaft 50. Soziokulturelle Zentren im Umbruch 51. Stadtentwicklung im Weltkulturerbe
2015	52. Kreativwirtschaft in Potsdam 53. Integration von Flüchtlingen 54. Leitbautenkonzept – Evaluation und Fortschreibung
2016	55. Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung 56. Wachsende Stadt – Begrenzte Flächen 57. Rückführung der Stadtschlossfiguren?
2018	61. Gewerbe in Potsdam 62. Die Ressource Wasser und die Insel Potsdam 63. Stadt und ländlicher Raum – Potsdams „neue“ Ortsteile nach den Eingemeindungen
2019	64. Potsdam – Wie hoch – Wie dicht? 65. Mieten und Wohnen in Potsdam 66. Der Stadtkanal und der Stadtraum der Innenstadt
2020	67. Autofreie Innenstadt Potsdam? 68. Kunst- und Kreativquartier Plantage 69. Neue Konzepte für die Museums- und Erinnerungsorte

Weitere Themen:  
 Zukunft der industriell errichteten Wohngebiete im Südosten  
 Energie als Ressource  
 Entwicklung der Stadtmitte – Umsetzung des Leitbautenkonzepts

Die seit über zwei Jahrzehnten andauernde positive Entwicklung der Landeshauptstadt Potsdam, die Lage im Umland von Berlin sowie eine dem Rechnung tragende offensive Politik, Wohnraum zu schaffen, macht nun verstärkt Probleme sichtbar: Bauflächen in der grüngerprägten Stadt werden immer knapper, zur Begrenzung des Mietanstiegs werden besondere Aktivitäten erforderlich, die Stadt kommt mit der sozialen Infrastruktur und dem Mobilitätsangebot kaum hinterher. Im Laufe der Jahre hat das STADT FORUM POTSDAM immer wieder Themenbereiche aufgegriffen, Problemlagen zugespitzt und Lösungsansätze aufgezeigt.

Nachdem die 56. Sitzung am 7.7.2016 die Grenzen der Flächenentwicklung von Potsdam vor Augen führte, die sich aus der Lage in der Natur und dem Schutz des Weltkulturerbes ergeben und die nur noch wenige Spielräume zulassen, wird nun immer deutlicher, dass vor diesem Hintergrund Bauvorhaben einer größeren Höhenentwicklung ins Gespräch kommen: Ein Ergänzungsbau mit 15 Geschossen in der Waldstadt, eine umfängliche Ergänzung des Kirchsteigfeldes mit mehreren 10-Geschossen sowie Vorstellungen für höhere Bauten am Stadtrand in Krampnitz und mitten in der Stadt auf dem letzten Grundstück des ehemaligen RAW-Geländes in der Friedrich-Engels-Str. lassen aufhorchen. Die Stadt wird entscheiden müssen, ob und wenn ja, wo sie jenseits der Pufferzonen des Weltkulturerbes zusätzlich zu den hohen Wohnhäusern der DDR-Zeit weitere Bauten über der Normalhöhe von 18-20 m Firsthöhe zulassen will. So hat sich das STADT FORUM POTSDAM am 11.4.2019 der Frage „Potsdam – Wie hoch? Wie dicht?“ gewidmet und auf den besonderen städtebaulichen Qualitätsanspruch Potsdams hingewiesen. Nach wie vor besteht die Gefahr, dass durch Einzelentscheidungen die Gesamtheit der Potsdamer Stadtentwicklung und der jeweilige direkte städtebauliche Kontext zu wenig Beachtung finden. Immerhin konnte die kritische Sicht auf eine Wohnbebauung an der Nutheschneelstraße, die den Umgebungsschutz des Parkes Babelsberg berührt hätte, inzwischen zu einem vertraglichen Kompromiss geführt werden. Gelenkt sei die Aufmerksamkeit besonders auf die Beiträge von Karin Juhasz, die aus der jahrzehntelangen fachlichen Erfahrung heraus auf die hohe Wohndichte der DDR- Wohnsiedlungen Schlaatz und Stern hinwies, sowie von Daniel Fuhrhop, der den kritischen Blick auf die Maxime „Bauen, bauen, bauen“ konstruktiv auf eine effiziente Flächenbewirtschaftung sowie auf Zusammenhänge wie Wohnen und Mobilität über Stadtgrenzen hinaus erweiterte.

Die durch die Mietrechts- und Steuerpolitik des Bundes und durch die Bodenknappheit weiter angeheizte Steigerung der Mieten und die Gefahr der Segregation betrifft auch insbesondere Potsdam. Aus diesem Grunde hat sich das STADT FORUM POTSDAM am 5.9.2019 erneut mit dem Stand der Maßnahmen vertraut gemacht: die intensiven Bemühungen der städtischen Pro Potsdam, der Wohnungsgenossenschaften und dem Zusammenschluss „Stadtspuren“ tragen zum Erhalt eines hohen Anteils an städtischem und genossenschaftlichem Wohnraum und zur Regulierung des Mietanstiegs bei, dennoch sind weitere Maßnahmen wie Milieuschutzsatzungen, Konzeptvergaben bzw. Mieterprivatisierung oder der Verzicht auf Verkäufe allein zugunsten des Haushaltes erforderlich. Auch das Baulandmodell, nach dem Bauherren einen Teil der Wertsteigerung, die sie durch Baurechte erhalten, durch soziale Maßnahmen an die Stadtgesellschaft zurückgeben, ist noch ausbaufähig. Neben der offensiven Nutzung von Landesfördermitteln für den sozialen Wohnungsbau müssen bereits begonnene Einzeluntersuchungen nun zu einem insgesamt schlüssigen Mietkonzept zusammengeführt werden.

Nachdem Oberbürgermeister Mike Schubert anlässlich des Neujahrsempfangs 2019 auf das noch unerfüllte Wunschprojekt „Wiedergewinnung des Potsdamer Stadtkanals“ hingewiesen hatte, nahm das STADT FORUM POTSDAM diese Thematik am 21.11.2019 auf. Unbestritten sind die städtebaulichen Effekte, zu denen eine höhere Aufenthaltsqualität, die Stärkung

der Innenstadt sowie Verkehrsberuhigung gehören, doch hat das umfangreiche Projekt seit der ersten Ausgrabung an der Kellertorbrücke im Dezember 1990 durch ARGUS Potsdam e.V., der Anlage der zwei ersten Abschnitte in der Yorkstraße (ohne Wasser) und von der Havel bis zur Kellertorbrücke (mit Wasser) an Fahrt verloren. Zwei Bürgervereine unterstützen das Ziel einer Wiederherstellung als Wasserlauf nach dem Vorbild von Siegen seit Jahren, von Seiten des Oberbürgermeisters und weiterer Bürger kommen auch Vorstellungen einer Neugestaltung wie in Kiel hinzu. Obwohl zahlreiche gründliche Untersuchungen und Planungen vorliegen, sind Aktualisierungen und Bürgerbeteiligungen erforderlich. Doch nur durch eine pragmatische, schrittweise Vorgehensweise wird dieses anspruchsvolle Vorhaben im Laufe der kommenden Jahre tatsächlich voranzubringen sein.

In diesem Jahr wird das STADT FORUM POTSDAM den Blick auf die südlichen Wohngebiete durch die genauere Beschäftigung mit dem Schlaatz in seiner sozialen Vielfalt und seinen baulichen Potentialen vertiefen, die Problemlage einer „autofreien Innenstadt“ mit Blick auf Ansprüche der Mobilität und der Multifunktionalität in der Spezifik der denkmalgeschützten 2. Barocken Stadterweiterung aufnehmen sowie Kulturkonzepte der Potsdamer Museen und Gedenkstätten zusammenführen.

Saskia Hüneke



Petra Kahlfeldt, Dieter Eckert (beide Gestaltungsbeirat Potsdam), Daniel Fuhrhop, Uli Hellweg und Saskia Hüneke am 11.4.2019



Die Frage „Wie hoch und wie dicht kann man in der Stadt bauen?“ ist ein immer wiederkehrendes Thema in der europäischen Stadtentwicklung der letzten 150 Jahre. Als Reaktion auf Industrialisierung und extensives Stadtwachstum setzte ab Ende des 19. Jahrhunderts eine zunehmend fundamentaler werdende Kritik an der hohen Dichte v.a. in den gründerzeitlichen Wohnquartieren ein. Ihren überzeugendsten und auch heute - im Jahr des 100-jährigen Jubiläums des Bauhauses - einflussreichsten Ausdruck fand diese Kritik in einer Vielzahl von Reformprojekten und -siedlungen des Neuen Bauens bzw. der Moderne in den 20er Jahren, wie sie auch in Potsdam anzufinden sind. Leitbild dieser Reformprojekte waren „Licht, Luft und Sonne“ häufig als Zeilenbauten in niedriger Dichte zu günstigen Mietpreisen für die breite Masse der Bevölkerung. Auf gemeinschaftlich nutzbare Grünanlagen in Wohnungsnähe und v.a. in den Innenhöfen wurde dabei besonderer Wert gelegt

Nach ihrer systematischen Diskreditierung während der Zeit des Nationalsozialismus waren diese Leitbilder auch beim Wiederaufbau vieler deutscher Städte nach den Zerstörungen des 2. Weltkriegs wirksam – in der DDR wie auch in der BRD. Sie lagen einer Vielzahl von Neubauprojekten zugrunde, die von der Vorstellung der gegliederten und aufgelockerten Stadt inspiriert waren und die nach Abschluss des Wiederaufbaus eine Antwort auf die gestiegenen Wohnanforderungen und -ansprüche finden wollten. Dabei setzten sich immer wieder Wohnhochhäuser als Bautypus durch, sowohl in den Innenstädten wie auch in den Großsiedlungen der sechziger, siebziger und achtziger Jahre am Stadtrand.

In der Zeit des Wiederaufbaus und Ausbaus von Potsdam als Hauptstadt des DDR-Bezirks Potsdam waren die o.g. Leitbilder ebenfalls gültig, wurden aber ab Ende der fünfziger Jahre wie in allen DDR-Städten zunehmend dem Primat der Industrialisierung des Bauwesens untergeordnet. Die Großsiedlungen im Südosten der Stadt sind Zeugnis dafür, aber auch zentrumsnahe Wohnbauten, etwa die Wohnhochhäuser an der Neustädter Havelbucht oder im Zentrum Ost. Dabei waren Höhe und Dichte durchaus wichtige Kategorien etwa „zur Verbesserung der Stadtgestalt“ oder zum Ausbau des „Stadtzentrums als Höhepunkt der bau- und bildkünstlerischen Gestaltung“ (Zitate aus: Rat der Stadt Potsdam – Stadtbauamt; Städtebaulich-Architektonische Entwicklung der Bezirksstadt Potsdam, Potsdam 1989, S. 23 und 24). Höhenentwicklung im Wohnungsbau galt als erstrebenswert, auch „um die extensive Stadtentwicklung so gering wie



Die Moderatorin Brigitte Faber-Schmidt und der Denkmalpfleger Torsten Volkmann am 11.4.2019

möglich zu halten“. Eine durchaus hohe Einwohnerdichte, etwa von 275 Einwohnern/ha im Neubaugebiet Drewitz wurde als effektive Bebauungsform angesehen (Quelle s.o., S. 24). Gleichwohl galten auch für die Planung dieser Quartiere klare Richtwerte zum Nachweis der Freiflächen und Gebäudeabstände, die u.a. durch Besonnungsmessung und Verschattungsdiagramme zu unterschiedlichen Jahreszeiten standortgenau nachgewiesen werden mussten.

Nach einer Phase der Abwertung werden Dichte und Höhe im Wohnungsbau unter dem Zeichen einer „neuen Urbanität“ heute erneut positiv gewertet – in der Fachwelt wie auch unter den Stadtbewohnern. Hochhäuser werden als Antwort auf die rasante Bodenpreissteigerung gesehen und vermehrt propagiert. Allerdings hat diese aktuelle Wertschätzung auch mit der an vielen Orten angespannten Situation auf dem Wohn- und Gewerbeflächenmarkt zu tun, die durch das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum in zahlreichen Städten und durch den Mangel an verfügbaren Flächen bzw. Standorten hervorgerufen wurde. Die Konsequenzen z.B. für die Mobilität und die soziale Infrastruktur werden dabei oft beiseitegelassen.

In einer Phase des erheblichen Siedlungsdrucks in der Metropole Berlin und im unmittelbaren Umland muss sich Potsdam diesen Fragen erneut stellen. Dazu

gehört angesichts der immer manifester werdenden stadtklimatischen Probleme auch die Frage nach den Grenzen des Wachstums. Das zeigt eine Reihe von Neubauprojekten, die in jüngster Zeit in die städtöfentliche Diskussion gebracht wurden. Die folgenden Projekte sollen beispielhaft vorgestellt werden und als Referenzprojekte für die Diskussion dieses Themas im STADT FORUM POTSDAM dienen:

#### Einzelbeispiel 1: Neubebauung Zum Kahleberg

In der Waldstadt II, einem Wohngebiet des industrialisierten Wohnungsbaus aus den Jahren 1977 bis 1986, will die Wohnungsgenossenschaft Karl Marx Potsdam eG auf einer brachgefallenen Fläche zwischen der Straße Zum Kahleberg und dem Waldgebiet neue Wohnbauten errichten. Geplant sind ca. 80 Wohnungen, die aus einem 12-geschossigen Punkthochhaus und einer 5-geschossigen Zeile bestehen. Der Entwurf der Berliner Architekten Bruno Fioretti Marquez ist Anfang 2018 aus einem begrenzten Wettbewerb hervorgegangen. Das bis vor kurzem gewerblich genutzte Baugrundstück liegt neben den bestehenden Zeilenbauten und einem Einfamilienhausgebiet und ist im Flächennutzungsplan als Wohngebiet ausgewiesen.



Viola Holtkamp (Stadtverwaltung Potsdam) stellt das Projekt Am Kahleberg vor.



Reinhard Dellmann bei seinem Diskussionsbeitrag zum Bauvorhaben im Kirchsteigfeld



Uli Hellweg (rechts) und Daniel Fuhrhop auf dem Podium der 64. Sitzung

### Einzelbeispiel 2: „RAW Innovation Campus“ am Hauptbahnhof

Der Gewerbestandort des „RAW Innovation Campus Potsdam“ liegt in zentraler Lage südlich des Hauptbahnhofs und ist durch einen seit ca. 20 Jahren leerstehenden Industriehallenkomplex des ehemaligen Reichsbahnausbesserungswerks geprägt. Nach mehreren Eigentümerwechseln ist das Gelände nun im Eigentum des international verflochtenen Investors „The RAW Potsdam GmbH“, der die denkmalgeschützten Hallen restaurieren und durch einen schräg platzierten, bis auf 33 m Höhe ansteigenden und 220 m langen Neubauriegel überbauen und ergänzen will. Aktuell steht eine Modifikation ohne Überbauung der Hallen mit einer Länge von ca. 150 m in Rede. Der Entwurf stammt von dem Berliner Architekten Jürgen Mayer H. und ist aus einer Architektenkonkurrenz des Bauherrn hervorgegangen. Das Nutzungskonzept sieht einen gewerblichen „Innovationsstandort der Digital-, Medien- und Kreativwirtschaft“ mit internationaler Ausstrahlung vor, der die Verflechtung zu in Potsdam ansässigen Hochschul- und Forschungsstandorten nutzen und ausbauen will. Das Gesamtprojekt sieht unter Einschluss der Bestandsbauten ca. 1.000 Arbeitsplätze auf 38.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche in unterschiedlich großen Büro- und Gewerbeeinheiten vorgesehen, ergänzend sollen Einzelhandels-, Sport-, Freizeit- und Hotelflächen dazu kommen. Der Aufstellungsbeschluss für einen entsprechenden Bebauungsplan ist durch die StVV im Januar 2019 gefasst worden.

### Gebietsbeispiel 3: Krampnitz

Dieses ehemalige, Ende der dreißiger Jahre fertiggestellte Kasernengelände, das ca. 5 km nördlich des Zentrums in naturnaher Umgebung liegt, wurde bis 1991 von der sowjetischen Armee genutzt und steht seitdem leer. Seit 2013 ist Krampnitz als Entwicklungsbereich mit besonderen Vorgaben für die Wirtschaftlichkeit ausgewiesen und somit Gegenstand forcierter Planungen. Die Rahmendaten wurden mehrfach überarbeitet und sehen nun unter weitgehendem Erhalt des Bestands einen Ausbau als urban gemischten Stadtteil mit ca. 10.000 EW vor. Das 2017 ausgewählte städtebauliche Konzept des Berliner Planungsbüros Machleidt GmbH sieht nach einer erneuten Überarbeitung eine Erhöhung der Dichte und Geschoszhöhe ausgewählter Neubauten vor. Dies soll v.a. für die Wohn- und Gewerbebauten gelten, die den großen grünen Hauptplatz im Zentrum des Stadtteils

einfassen und deren Geschoszhöhe akzentuiert auf 7 oder 8 Geschosse, in einem Fall im Südwesten sogar auf maximal 14 Geschosse erhöht werden soll. Begründet wird diese Erhöhung v.a. mit einer Vergrößerung des Gewerbeflächenangebots in Krampnitz, die notwendig sei, um über die Nutzungsmischung den Pendlerverkehr in die Innenstadt zu reduzieren und um so die Probleme der verkehrlichen Anbindung von Krampnitz zu lösen.

### Gebietsbeispiel 4: Kirchsteigfeld

Das Kirchsteigfeld ist ein Neubaugebiet mit ca. 5.000 Einwohnern im südlichen Stadtteil Drewitz, das von 1993 bis 1998 nach dem Konzept der Architekten Rob Krier und Christoph Kohl errichtet wurde. Für eine weitestgehend unbebaute Teilfläche im Südosten dieses Gebiets entlang der Autobahn A 115, die eigentlich für eine gewerbliche Nutzung vorgesehen ist, haben nun die neuen Eigentümer nun ein Mischkonzept von Wohn- und Gewerbebauten vorgeschlagen. Entlang der Autobahntrasse ist ein geschlossener Gewer-

beriegel als Kombination von 5- und 10-geschossigen Bürobauteilen vorgesehen, der auch das 16-geschossige Bürohausprojekt aus der ursprünglichen Planung von Krier/Kohl integriert. Dieser Büroriegel soll auch zur Lärmabschirmung einer Wohnbebauung in der zweiten Reihe entlang der Ricarda-Huch-Str. dienen, die 750 Wohnungen (davon ca. 20 % Sozialwohnungen) in fünfgeschossiger Bauweise umfassen soll. Das Baukonzept stammt von dem Architekturbüro Karl Heinz Winkens (Berlin/Potsdam) und sieht daneben auch eine neue Kita, Gastronomieflächen sowie einen neuen Autobahnanschluss zur Attraktivierung des gewerblichen Ansiedlungspotentials vor.

Auch für andere Potsdamer Standorte sind ergänzende Hochhauskonzepte im Gespräch, so z.B. am Stern-Center, oder es werden bisherige Freiräume als Bauflächen für ergänzende Infrastruktur (Schulcampus Waldstadt II) diskutiert. Auch in gewachsenen Siedlungslagen ist ein erheblicher Nachverdichtungsdruck zu beobachten und wird z.B. in der Brandenburger Vorstadt aktuell intensiv diskutiert.



Daniel Fuhrhop während seines Vortrags am 11.4.2019

### Fragen zum Thema

1. Wie kann der Konflikt zwischen Nachverdichtung und Bewahrung bzw. Ausbau von ökologisch immer wichtiger werdenden Grün- und Freiflächen (Potsdam „Masterplan 100 % Klimaschutz bis 2050“) gerade in innerstädtischen Lagen aufgelöst werden?
2. Gibt es ernstzunehmende betriebswirtschaftliche Grenzen für die Höhe von Wohnbauten?
3. Ist es richtig, dass der gestiegene Verwertungsdruck (Wohnungsmangel, Bodenpreis- und Mietsteigerungen) mittlerweile auch Grundstücke und Bauformen erfasst, die sich nach bisherigen Maßstäben objektiv nicht für eine Wohnbebauung eignen?
4. Führt die mit einer Reihe von Nachverdichtungsprojekten verbundene Hinterfragung ggf. Aufweichung von festgeschriebenen Standards und Grenzwerten (Umweltschutz, Freiflächennachweise, Lärmschutz) zu der Konsequenz, daß diese Standards und Normen nicht mehr zeitgemäß sind?
5. Mit welchen Vorgaben und Rahmenbedingungen muss die Diskussion über Höhe und Dichte in Potsdam, der Stadt des UNESCO-Welterbes „Schlösser und Gärten von Potsdam und Berlin“ geführt werden? Kann diese Diskussion außerhalb des Einflussbereichs des UNESCO-Welterbes, der einschließlich der Pufferzonen mehr als die Hälfte des Stadtgebietes umfasst, ohne Einschränkungen geführt werden?
6. Gibt es alternative Strategien, um dem Bevölkerungswachstum mit adäquaten Wohnflächenangeboten innerhalb der bestehenden Stadtstruktur zu begegnen?
7. Kommt das Wachstum Potsdams an finanzielle Grenzen etwa durch die immer größer werdenden Investitionen für verkehrliche und soziale Infrastruktur?
8. Muss die Diskussion mit den Umlandkreisen und -gemeinden über die partielle Umlenkung des auf Potsdam gerichteten Siedlungsdrucks intensiviert werden?

Für die Kerngruppe  
Dr. Günter Schlusche

**Termin:** Donnerstag, der 11.4.2019

**Ort:** Treffpunkt Freizeit, Großer Saal  
Am Neuen Garten 64, 14469 Potsdam

**Thema:** Potsdam – Wie hoch? Wie dicht?

Begrüßung Brigitte Faber-Schmidt (Moderation)

Beitrag Dichte und Höhe als Planungskategorien - Rückblick und Status  
Karin Juhasz (Stadtverwaltung Potsdam)

Beitrag Die aktuellen Vorhaben – Ein Projektbericht  
Viola Holtkamp (Stadtverwaltung Potsdam)

Beitrag Höhe und Dichte in Potsdam aus Sicht der Denkmalpflege  
Torsten Volkmann (Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesamt, Wünsdorf)

Diskussion Petra Kahlfeldt (Berlin) und Dieter Eckert (Berlin – beide Mitglieder des Gestaltungsbeirats Potsdam)

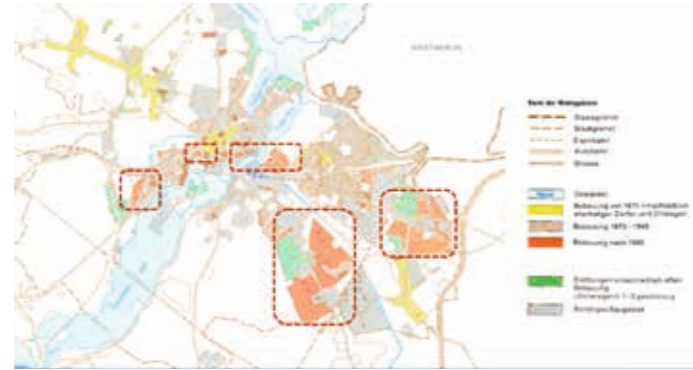
Diskussion / Kaffeepause

Beitrag Dichte ist nicht alles, aber alles ist nichts ohne Dichte!  
Uli Hellweg (Hellweg Urban Concept, Berlin)

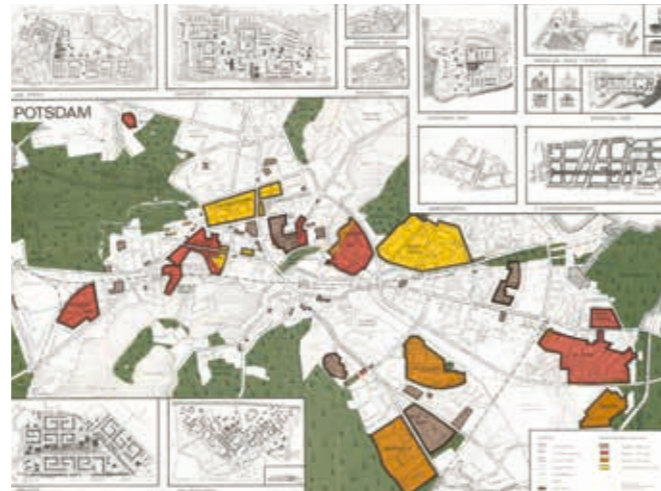
Beitrag Stadtraum Freiraum Lebensraum  
Pia von Zadow (Landschaftsarchitektin, Potsdam)

Beitrag Wohnraum schaffen ohne Bauen  
Daniel Fuhrhop (Publizist und Buchautor, Oldenburg)

Diskussion



Standorte der neuen Wohngebiete in Potsdam (1989)



Plan und Stadtgrundrisse der neuen Wohngebiete in industrieller Bauweise (1989)

Stadtteil	Einwohner 2018	Bev.dichte in EW/ha	Wohnfläche je Einwohner 1990 in m²	Wohnfläche je Einwohner 2018 in m²	Stadtteil	Einwohner	Bev.dichte in EW/ha	Wohnfläche je Einwohner 2017 in m²
Drewitz	5.250	133	19	36,7	Kirchsteigf.	5.071	84,6	34,1
Pdm.West	2.929	98	26,7	35,2	Brandenb.Vorst.	11.865	29,0	37,4
Schlaatz	9.395	122	24,9	33	Babelsberg Süd	12.800	29,4	34,4
Am Stern	13.650	118	25,7	34,6	Nördl. Innenst.	13.345	53,6	37,5
Waldstadt I	4.716	97	27,8	38,2	Eiche	5.414	23,0	28,2
Waldstadt II	10.286	113	23	32,6	Bornstedt+ BsF.	12.926	23,0	31,9
Zentr.Ost	4.395	139	28,1	37,3				

Aktuelle Tabelle zur Bewohnerzahl und Dichte von Stadtteilen vor 1989 und von neuen Stadtteilen (Karin Juhasz, Stadtverwaltung Potsdam)

## Karin Juhasz

### Dichte und Höhe als Planungskategorien – Rückblick und Status



In einer wachsenden Stadt wie Potsdam ist es richtig und wichtig, die Fragen zu Höhen und Dichten zu stellen. Mit dem Wachstum ändern sich die Stadtstruktur, die Gestalt und damit auch das Stadtbild - das war über Jahrhunderte so und wird auch so bleiben. Aber welchen Preis hat Wachstum, was bezahlt die Stadt dafür und mit ihr die Menschen, die da wohnen? Bleibt die Stadt bei aller Veränderung noch sie selbst und unverwechselbar? Ist sie dann noch immer lebenswert? Haben Dichten und Höhen wirklich etwas miteinander zu tun? Dichten und Höhen erzeugen Druck und je größer die Höhe ist, desto mehr Druck übt sie aus. Physikalisch ist das so, aber gilt das auch für andere Bereiche? Wie ist das z.B. beim Städtebau und bei der Architektur? Höhe und Dichte erzeugen auch Druck, aber nicht nur auf den Baugrund, da ist auch etwas Anderes zu verzeichnen, ein Druck ganz anderer Art.

Eine Stadt, mehr als 1000 Jahre alt, mit sehr verschiedenen Phasen der Stadtentwicklung. Potsdam - eingebettet in einer wunderschönen Landschaft. Dies hatten die Könige schon früh erkannt und sich diesen Ort neben Berlin ausgesucht. Die gebaute Residenzstadt, die Stadt der Schlösser und Gärten war lange Zeit eine Stadt des Militärs. Später war sie auch Bürgerstadt – und die Wiege der praktizierten Toleranz stand auch hier an der Havel. Potsdam war nicht immer eine wachsende Stadt, deshalb wurden u.a. vor fast 300 Jahren Handwerker aus dem Ausland hier angesiedelt, die wiederum ihre Spuren im Stadtbild hinterließen.

1938 wuchs die Stadt durch Eingemeindungen um ca. 53.000 auf knapp 136.000 Einwohner - eine passable Vergrößerung. Selbst in den Kriegsjahren erfolgte ein Bevölkerungszuwachs. Im Juli 1945 wurde resümiert. Die Bilanz des 2. Weltkrieges einschließlich der Bombennacht von Potsdam waren 1.500 Tote, 856 total zerstörte Gebäude, 248 teilweise zerstörte, nicht mehr bewohnbare und 3301 beschädigte Gebäude, die noch zu Wohnzwecken genutzt werden konnten. Etwas mehr als 135.000 Menschen, davon etwa 15.000 Flüchtlinge, lebten damals in der Stadt und 19.000 Menschen mussten ihre Wohnungen verlassen, weil sie von den Umquartierungsmaßnahmen der Alliierten betroffen waren. Im Oktober 1946 lebten dann nur noch knapp 114.000 Menschen in der Stadt. Trotzdem war der Wohnraum knapp. Die fast komplett zerstörte Potsdamer Innenstadt war wiederaufzubauen und der dringend erforderliche Wohnungsneubau war möglichst zeitnah zu realisieren.

In der Zeit von 1946 bis ca. 1965 wurden punktuell und kleinteilig im Stadtzentrum zerstörte oder beschädigte Wohngebäude wiederaufgebaut, z.B. die Wilhelm-Staab Straße maßstabsgerecht am historischen Vorbild angelehnt. Diese Wohngebäude wurden in Montagebauweise in der Französischen Straße, der Sandscholle und der Waldstadt I in der Großblockbauweise mit Satteldach, in Reihen- oder Zeilenbebauung und nie höher als 4 Etagen gebaut. In diesem Zeitraum von knapp 20 Jahren wurden ca. 6.000 Wohneinheiten (WE) für ca. 20.000 Menschen gebaut.

In den anschließenden fünf Jahren wurde weniger gebaut, man geht von ca. 1.800 neuen WE meist in Ergänzung oder Arrondierung vorhandener Standorte aus. Erst ab 1971 erfolgte die Realisierung von Wohnkomplexen in industrieller Bauweise, also in Plattenbauweise. Das war auch dringend erforderlich, da Potsdam bis ca. 1980 einen Einwohnerzuwachs von ca. 20.000 Menschen zu verzeichnen hatte. Um sich entsprechend erweitern zu können, stieß die Stadt durch ihre stadträumliche Situation an ihre Grenzen: Im Norden waren militärisch genutzte Flächen, im Westen befanden sich die Schlösser und Gärten mit Sanssouci, im Süden lag das Landschaftsschutzgebiet der Ravensberge und im Osten lagen Babelsberg mit weiteren Schlössern und Gärten sowie West-Berlin. Für eine exzessive Stadterweiterung blieb nur der Stadtraum im Südosten entlang der Nuthestraße zum Industriestandort Teltow/Stahnsdorf übrig.

Folgende Standorte möchte ich an dieser Stelle exemplarisch nennen:

- Gluckstraße (1.000 WE ab 1971, davon 25 % in 3 Hochhäusern)
- Potsdam West/ Kiewitt (1000 WE ab 1966, davon 25 % in 3 Hochhäusern)
- Am Stern (ca. 6.000 WE ab 1973, davon 11,2 % in 8 Hochhäusern)
- Zentrum Ost (2.000 WE ab 1973, davon 26 % in 6 Hochhäusern)
- Zentrum Süd (550 WE ab 1974/75, davon 46 % in 3 Hochhäusern)
- Neustädter Havelbucht (1.500 WE ab 1978, davon 31 % in 5 Hochhäusern)

Rund 13.000 WE wurden zwischen 1971 und 1980 gebaut, darunter die meisten Punkthochhäuser (14- bis 17-geschossig), nämlich 36! Das sind in der Summe mehr als 3.200 WE, in denen seinerzeit vermutlich um die 10.000 Menschen gewohnt haben.

Ergänzend muss aber auch erwähnt werden, dass darüber hinaus diverse Wohnscheiben (sehr kompakt 7- bis 11-geschossig) gebaut wurden, in denen vermutlich mindestens genauso viele, wenn nicht mehr Menschen lebten. Die Punkthochhäuser waren die städtebaulichen Dominanten, die neben den meist eingeschossigen Stadtteilzentren oftmals die Siedlungseingänge markierten. In dieser Zeit wurde sozusagen „hoch und dicht“ gebaut.

Im Zeitraum von 1979 bis 1989 wurden dann die Stadtteile Waldstadt II mit 5.100 WE, Schlaatz ab 1982 mit 5.500 WE und Drewitz ab 1988 mit 2.800 WE (geplant 4.500 WE) fertiggestellt. Drewitz war einer der letzten großen Wohnkomplexe der ehemaligen DDR und war zur Wende 1989 natürlich nicht fertig gebaut. Allein die Summe der Wohnungen dieser drei Siedlungen lag bei ca. 13.400 WE.

Ergänzend anzumerken ist, dass das Kirchsteigfeld ab 1993 sozusagen die Fortführung von Drewitz ist, natürlich mit einem ganz anderen Städtebau, einer anderen kleinteiligeren Architektur und einem anderen Erschließungssystem. Das Kirchsteigfeld war auch die erste komplexe Großwohnsiedlung nach der Wende in den neuen Bundesländern. Mit knapp 2.500 WE wurde die extensive komplexe mehrgeschossige Stadterweiterung im Südosten Potsdams vor 26 Jahren fortgesetzt und vor ca. 20 Jahren vorerst ausgesetzt.

Alle Stadtteile der Siebziger- und Achtzigerjahre wurden seinerzeit komplex geplant und gebaut. Mit dem Wohnungsneubau fand parallel auch der Bau notwendiger sozialer Infrastruktureinrichtungen statt. Mit dem Einzug der Mieter\*innen in die neuen Wohnungen konnten die Kinder zeitgleich in die Kindertagesstätten gebracht werden bzw. die Schulen in der Siedlung besuchen. Begegnungsstätten, Jugendclubs, Arzthäuser, in der Waldstadt II sogar ein Seniorenheim wurden ebenfalls errichtet. Neben den notwendigen Einzelhandelseinrichtungen wurden Spiel- und Sportplätze und andere Aufenthaltsangebote im unmittelbaren Wohnumfeld für die Neubürger\*innen errichtet.

Das Regelwerk der damals für die gesamte DDR gültigen „Komplexrichtlinie“ machte die Vorgaben zu den notwendigen Flächengrößen vor allem für die Gemeinbedarfseinrichtungen, aber auch Angaben zu Flächen für den ruhenden Verkehr. Es war also nicht so einfach möglich, auf kommunaler Ebene Flächenreduzierungen vorzunehmen. Ein weiterer wichtiger Fakt bei

der Konzipierung von künftigen Stadtteilen war das Einhalten von Besonnungsabständen, um eine mögliche Verschattung vor allem der Wohngebäude weitestgehend zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten und um die Anzahl der Sonderwohnungen so klein wie möglich zu halten.

Trotzdem setzte man sich damals über die Warnungen und Hinweise fachkundiger alter Potsdamer hinweg, z.B. bei der Planung für den Schlaatz. Immer wieder wurde darauf hingewiesen, dass hier ein Stadtteil in eine Auenlandschaft mit einem sehr hohen Grundwasserspiegel gebaut wird. Vor den Auswirkungen für die benachbarten Arealen wurde prophylaktisch gewarnt, denn die geplante notwendige Aufschüttung von ca. 2 m war schon sehr viel. Noch größere Sorge bereitete die Tatsache, dass der Nutheverlauf bis zur Mündung in die Havel eine der wichtigen Frischluftschneisen für Potsdam war, die mit der geplanten dichten Bebauung empfindlich gestört wurde. Die den Namen gebende Wetterstation am Schlaatz zeigte über die Jahrzehnte immer 2 °C weniger als in der Stadtmitte an. Die Fachleute sahen die störungsfreie Frischluftzufuhr für die Potsdamer Innenstadt aus dem Südosten gefährdet. Bereits vor über 40 Jahren wurde an das Umweltbewusstsein appelliert - wenn man so will, ein frühzeitiger Beitrag zum Klimaschutz, leider nur ein theoretischer, denn die Theorie wurde durch die Praxis ab 1980 buchstäblich in die Ecke gestellt: Der Schlaatz wurde gebaut!

Ein weiterer, heute als unbedingt positiv zu bewertender Fakt - auch hinsichtlich des Klimaschutzes - ist, dass alle Stadtteile über einen guten ÖPNV-Anschluss verfügen. Straßenbahn- und Busanbindung waren ein unbedingtes „Planungsmuss“. Die Bereitstellung der Flächen für den ruhenden Verkehr lag damals bereits auch bei 0,8, für 10 neue Wohnungen mussten also 8 PKW-Stellplätze nachgewiesen werden.

Darüber hinaus kam am Anfang der 80-iger Jahre erschwerend die staatliche Festlegung hinzu, auf den Bau von Hochhäusern zu verzichten - ein Fakt, der zu einer weiteren Verdichtung beim Städtebau führte. So ist auch zu erklären, dass am Schlaatz nur 3 Hochhäuser stehen, obwohl die Planung 6 vorsah. Dieser Beschluss erfolgte mitten in der Bauphase des Stadtteils - mit sofortiger Wirkung. Das zuständige Planungsbüro erhielt den Auftrag, das Bauungskonzept diesbezüglich anzupassen. Das bedeutete konkret, daß für jedes geplante Hochhaus zwei 6-geschossige Würfelhausdoppelgruppen einzuordnen waren, damit der Wohnungsschlüssel von 94 Wohnungen je Hochhaus erreicht wird. Mehr als doppelt so viel Fläche wurde somit bebaut (nicht so hoch, dafür aber sehr dicht). Diese verlorengegangene Fläche wiederum war eigentlich dafür vorgesehen, entsprechende Nutzungsangebote (z.B. eine Kleingartensparte) für die Neu- Schlaatzler\*innen bereitzustellen.

Das nächste Verdichtungsgebot erfolgte kurz darauf - die Ratio-Wohnung! Dieses Prinzip lässt sich relativ einfach erklären. Aus dem Grundriss einer 2-Raum-Wohnung wurde eine 3-Raum-Wohnung entwickelt. Praktisch hieß dies: In dem großen Zimmer wurde eine Fläche von ca. 8 bis 9 m<sup>2</sup> durch feste Stellwände abgeteilt, das dritte Zimmer war quasi ohne weitere Flächeninanspruchnahme entstanden. Und so ist es auch zu erklären, dass im ersten Bauabschnitt, den „-horsten“ die Wohnungen eine durchschnittliche Größe noch von 64 qm hatten und im dritten Bauabschnitt, den „-kiezen“ lag die Wohnungsgröße dann nur noch bei 56 qm. Statistisch, aber auch praktisch wurden in den kleineren Wohnungen mehr Menschen untergebracht. Was für die damals immer noch eklatante Wohnungsknappheit gut, aber für die einziehenden Menschen nicht immer die beste Lösung war. Das politische Ziel, dass bis 1990 jeder eine Wohnung hat, war bei allem Optimismus auch nicht mit solchen „Ratio-Tricks“ zu erreichen. Die Potsdamer Bewohnerschaft wuchs offensichtlich schneller, als entsprechender Wohnraum - mehrheitlich durch extensiven Neubau, kaum durch Sanierung des vorhandenen Bestands - zur Verfügung gestellt werden konnte.

1989 lebten 141.000 Menschen in der Stadt. Seinerzeit gab es 61.400 Wohnungen, von denen ca. 60.000 bewohnbar waren. Somit wohnten statistisch gesehen 2,35 Personen in einer Wohnung. Man hatte allerdings in den vorgenannten Stadtteilen einen anderen Eindruck, in Drewitz lag die Quote bei 2,7, in der Waldstadt II bei 2,6 Personen, am Schlaatz und Stern bei 2,3 Personen, ähnlich wie der gesamtstädtische Wert. Eine noch eindeutiger Sprache sprechen die Zahlen zur Größe der Wohnfläche, die jedem Bewohner eines Neubaugebiets zur Verfügung steht.

Darüber hinaus gab es 1990 ca. 10.000 Wohnungsanträge, die nicht nur verwaltungstechnisch zu bearbeiten waren. Vielmehr waren wegen des teilweise dringenden Bedarfs möglichst zeitahe Lösungen zu finden. Als Vergleich dazu: Heute gibt es in Potsdam ca. 90.000 Wohnungen, die durch 184.000 Einwohner\*innen bewohnt werden. Daraus ergibt sich eine Quote von ca. 2,0 Personen pro Wohnung.

Die Bevölkerungsdichte in den Gebieten des komplexen Wohnungsbaus ist kontinuierlich hoch, die Wohnfläche je Person war dagegen immer klein. Über die Jahre erfolgte aber eine Veränderung in positiver Richtung, wie ein Vergleich mit anderen Stadtteilen zeigt. Über die letzten 30 Jahre der DDR-Planung für

Großwohnsiedlungen ist eine kontinuierliche bauliche Verdichtung für die neuen Potsdamer Stadtteile zu verzeichnen. Der Städtebau der 50-iger und 60-iger Jahre war geprägt durch die übersichtliche Zeilen- bzw. Reihenbebauung (Sandscholle und Waldstadt I). In den 70-iger Jahren baute man zum Teil schon Höfe (Am Stern), ohne die Ecken zu schließen. Man baute hoch (Hochhäuser) und dicht (Wohnscheiben). In den 80-iger Jahren schloss man dann die Höfe mit den dafür notwendigen Kopfbauten (Am Schlaatz). Man „mäanderte“ und dann wurde intensiv „flach“, also 5-geschossig gebaut (Drewitz). Mit der baulichen Verdichtung erfolgte ebenfalls die Erhöhung der Bevölkerungsdichte, je jünger der Stadtteil, desto „enger“ wohnte man.

#### Resümee:

Potsdam hat sich nach dem 2. Weltkrieg erheblich verändert. Knapp 34.300 Wohnungen wurden in den 40 Jahren DDR neu gebaut das war mehr als 60 % des damaligen Wohnbestandes. Offiziell wurde gesagt, dass ca. 2/3 der damaligen Potsdamer Bewohnerschaft in Wohnungen lebten, die nicht älter als 40 Jahre waren.

Die Potsdamer Bombennacht hat die Stadtgestalt schwer zerstört, die Folgejahre sahen keine klassische Rekonstruktion vor. Die Schaffung von Wohnraum hatte die oberste Priorität. Die sehr dichte / kompakte Wohnbebauung, vor allem der siebziger Jahre hat maßgeblich das Stadtbild, vor allem der Innenstadt verändert. Der historische Stadtgrundriss fand dabei keine Berücksichtigung - der sehr aufwändige und langwierige Aufbau der Wilhelm-Staab-Straße be-

wahrte für fast 30 Jahre dessen Einzigartigkeit. Erst 1977 wurde die Brandenburger Straße rekonstruiert - im Rahmen der damaligen Möglichkeiten. Die extensive Stadtentwicklung in südöstlicher Richtung war den damaligen, auch heutigen Nutzungsbeschränkungen geschuldet. Diese Standorte des komplexen Wohnungsbaus der 70-iger und 80-iger Jahre, die „hoch und dicht“ sind, bleiben aber in ihrer städtebaulichen Dimension überschaubar. Und es wurden neben den damals sehr durchmischten Stadtteilen Qualitäten geschaffen, die von den Menschen durchaus geschätzt wurden. Das Image war positiv und die Identifikation der Mieter\*innen mit dem neuen Zuhause groß.

Mit dem Jahr 1989, der politischen Wende und mit dem Entstehen eines Wohnungsmarktes in Potsdam waren in den externen Wohnungsstandorten, vor allem am Schlaatz und in Drewitz die ersten Segregationserscheinungen zu verzeichnen. Die Bewohnerschaft „entmischte“ sich und wir beobachteten, dass für jeden wegziehenden Haushalt fast immer ein finanziell schwächerer nachzog. Als Beispiel soll ein Hochhaus am Schlaatz stehen. Seinerzeit, vor über 30 Jahren, wohnten ca. 300 DDR-Menschen dort. Heute sind es dagegen nur ca. 200, eine „bunte Mischung“ von Menschen aus 20 verschiedenen Ländern der ganzen Welt. Dieses Hochhaus - wenn man so will, ein „hohes Dorf“ - ist ein sehr markantes Beispiel dafür, dass erhebliche Veränderungsprozesse stattfinden. Diese finden sehr nachdrücklich in den Großwohnsiedlungen der 80-iger Jahre statt. Die seinerzeit gebaute Dichte zog ganz selbstverständlich eine hohe Bevölkerungsdichte nach sich. Die „durchmischte“ Dichte der frühen Jahre war schon gewagt, aber eine segregierte der Jetztzeit kann sich schnell zum Problem entwickeln.

Und jetzt will ich einen Bogen zu meiner Einleitung schlagen: Dichte und Höhe erzeugen eben nicht nur Druck aus physikalischer Sicht. Auch soziologisch gesehen, entsteht Druck, wenn sich viele Menschen eine kleine Fläche oder ein Haus „teilen“ müssen, ob nun in der Vertikalen oder Horizontalen. Hier ist gegenzusteuern. Ob soziale Angebote allein ausreichend sind, wage ich zu bezweifeln. Auch die reduzierten Freiflächen müssen für die verschiedensten Nutzungsangebote der vielen Menschen zur Verfügung stehen. Druck ist scheinbar überall spürbar, Nutzungsdruck, drangvolle Dichte durch viele Menschen, perspektivisch Erweiterungsdruck.

Meine Erinnerung an die staatlich verlangten Überplanungen, also den Ersatz der wegfallenden Hochhäuser durch die Würfelhäuser im Schlaatz und dann auch noch die weitere Verdichtung durch den Bau von Ratio-Wohnungen ist: Die Fassungslosigkeit darüber war groß und wich bald einer kollektiven Empörung. Stadt- als auch Landschaftsplaner sahen die anfänglich gut gemeinte Baukonzeption für den zukünftigen Stadtteil in der Auenlandschaft mit viel Frischluft buchstäblich die Nuthe hintergehen. Die vielen Versuche, der Ursprungsidee noch so viel wie möglich zu retten, griffen wenig, denn die Fläche für den geplanten Stadtteil war nun einmal begrenzt. Es wurde so gebaut, wie es gefordert wurde. Es ist keine Genugtuung, mitzuerleben, dass sich gerade in diesem Stadtteil nach der Wende zuerst die Probleme zeigten, die auch fast 30 Jahre später immer noch existent sind. Ich will hoffen, dass dort seinerzeit nicht eine „problematische Endlosschleife“ installiert wurde und wünsche mir sehr, dass junge innovative Ideen diesem Stadtteil und seinen Menschen endlich helfen, denn verdient hätten es alle.



Karin Juhasz diskutiert mit Steffen Pfrogner während der 64. Sitzung



Schwarzplan des Projekts Zum Kahleberg in der Waldstadt II im Südosten Potsdam



Perspektivische Ansicht des Projekts Zum Kahleberg

**Kramnitz**

**Kenndaten**  
**Entwicklungsgebiet:**

- ca. **4.900** WE
- ca. **10.290** EW
- ca. **523.500** m<sup>2</sup> BGF Wohnen
- ca. **134.900** m<sup>2</sup> BGF Gewerbe/ Dienstleistungen



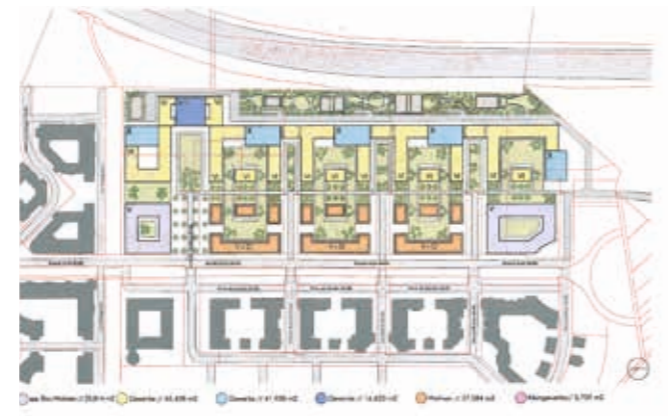
Ergebnis Masterplanung

Kramnitz: Potsdams neuer Norden, Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr, 26.03.2019

Masterplan für den Stadtteil Kramnitz



Variante zum Masterplan für den Stadtteil Kramnitz mit möglicher Höhenstaffelung



Nutzungskonzept für das Neubauprojekt „Drewitz-Park“ am Kirchsteigfeld



Lageplan für das Neubauprojekt „Drewitz-Park“ am Kirchsteigfeld



Perspektivische Darstellung der Bauwerkskonzeption des Projekts „Drewitz Park“



Kartierung der Zonen und Pufferzonen des Unesco-Welterbes mit der geplanten Bebauung am Nuthe-Schnellweg von Torsten Volkmann

**Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum**

Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege

Dezernat Praktische Denkmalpflege

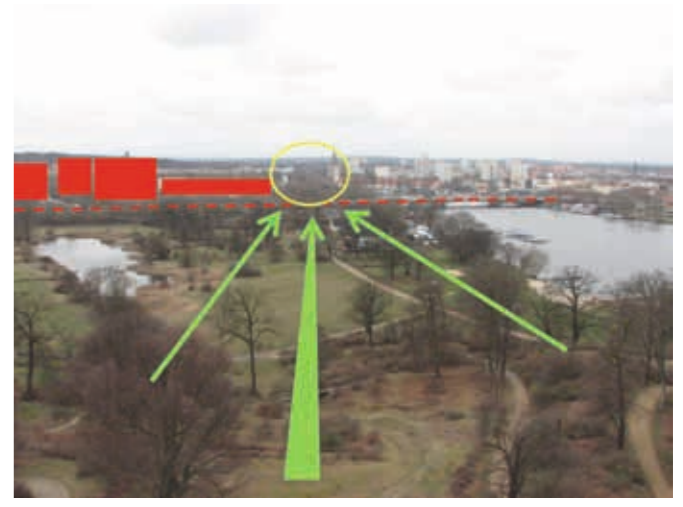
Referat Gartendenkmalpflege/ Technische Denkmalpflege

Torsten Volkmann

Präsentation von Torsten Volkmann mit Ansicht Potsdams von der Friedrich-Wilhelm-Höhe (August Walter, um 1856)



Ansicht von Potsdam (Xaver Sandmann, um 1845) mit Markierungen von Torsten Volkmann



Heutige Sicht auf Potsdam vom Flatowturm mit Eintragung der Sichtachsen und der geplanten Bebauung am Nuthe-Schnellweg von Torsten Volkmann





Präsentation von Pia von Zadow mit der Konrad-Wolf-Allee in der Gartenstadt Drewitz vor der Umbaumaßnahme

Präsentation von Pia von Zadow mit dem Konrad-Wolf-Park in der Gartenstadt Drewitz nach dem Umbau

Stadtraum Freiraum Lebensraum



Präsentation von Pia von Zadow mit Szene aus dem Konrad-Wolf-Park in der Gartenstadt Drewitz

Viele suchen Wohnraum in boomenden Großstädten wie Potsdam – doch der fehlende Platz muss nicht neu gebaut werden, es gibt ihn bereits, man muss ihn nur entdecken. Bisher erscheint es vielen als selbstverständlich, dass wir neu bauen müssen, dabei sind die Folgen des Bauens für das Klima verheerend: je nach Abgrenzung werden zwanzig bis vierzig Prozent der Treibhausgase durch Baustoffherstellung, Bauen und Wohnen bzw. Heizen verursacht. Wenn man von Flugscham spricht, sollte man erst recht von Bauscham reden. Darum sollten wir nach Lösungen suchen, besser zu bauen, kleiner und weniger zu bauen oder das Bauen überflüssig zu machen.

Gründe gegen Neubau

Derzeit entstehen Neubau-Stadtviertel für 15.000 Menschen wie Hamburg-Oberbillwerder, ähnlich den Siedlungen der 1960er- und 70er Jahre. Deren Bau hatte man aus gutem Grund beendet, und heute wird man zwar die Fehler von damals nicht wiederholen, aber neue Fehler im großen Maßstab machen. Unsichtbaren Wohnraum zu entdecken spart Geld, denn bevor neu gebaut werden kann, werden in Neubaugebieten bis zu 80.000 Euro pro Wohnung fällig für Planung und Erschließung. Dazu kommen einige tausend Euro pro Quadratmeter für die eigentlichen Baukosten.

Das Bauen schadet der Umwelt auf vielen Arten: In den Städten lautet die Devise oft „Verdichtung um jeden Preis“ und man bebaut Grünflächen, obwohl sie in Zeiten des Klimawandels als kühlende Flecken wichtiger werden. Wegen versiegelter Böden überschwemmt Starkregen ganze Stadtviertel. Neue Siedlungen und Straßen zerschneiden Lebensräume von Tieren. Eine ganzheitliche Energiebilanz spricht oft gegen Abriss und Neubau, aber für Altbauten und deren Sanierung, denn es erfordert viel Energie, um ein Haus neu zu errichten: Diese Erstellungsenergie ist bei modernen Bauten oft ähnlich hoch wie die Betriebsenergie, also der summierte Energieaufwand für das Heizen während der gesamten Lebensdauer eines Gebäudes von fünfzig plus X Jahren. Der enorme einmalige Energieaufwand für das Bauen macht Effizienzgewinne bei vermeintlich energiesparendem Heizen zunichte. Statt um Effizienz der Energie sollten wir uns auch um Suffizienz der Fläche kümmern und erforschen, wie man mit vorhandenem Wohnraum besser auskommt.

Umbau und Sanierung statt Abriss

Dazu gehört, bezahlbaren Wohnraum nicht zu vernichten, wie beim geplanten Abriss des Staudenhofs. Stattdessen können wir selbst schlichte Wohnhäuser

umbauen: Das zeigen die Großbauten von Kleiburg in Amsterdam, die letzten verbliebenen Gebäuderiegel eines Stadtviertels der 1970er Jahre, das wegen sozialer Probleme weitgehend abgerissen wurde. Doch eine Häuserzeile in Kleiburg haben mutige Projektentwickler für einen Euro gekauft, sie bis auf den Rohbau entkernt und dann durften die Bewohner selbst ausbauen. Das senkte nicht nur die Kosten, sondern die Bewohner halfen sich beim Ausbau gegenseitig und nun ist der soziale Zusammenhalt im umgebauten Großbau so gut wie noch nie.

Gegen Leerstand und Spekulation

Häuser nicht abzureißen schafft Wohnraum ebenso wie Leerstand zu vermeiden: Leider gibt es kaum eine Stadt, die ihren Leerstand erfasst. Immerhin wehren sich Städte zunehmend gegen die Zweckentfremdung durch Ferienwohnungen. Sie ist ein Teil eines ganz besonderen Leerstands, Folge einer gesteigerten Gentrification – nur diesmal vertreiben nicht reichere Bewohner die ärmeren, sondern die Drittwohnungen werden gar nicht genutzt, dort wohnt das Geld. Darum nenne ich diesen Prozess „Investification“. Diese Art der Spekulation bildet einen Grund, warum neu gebaute Wohnungen nicht direkt gleichzusetzen sind mit einer Deckung des Wohnungsbedarfs. In manchen neu gebauten Häusern wohnt keiner: Anleger leisten sich Zweit- und Drittwohnungen, und Neubaugebiet mit Luxusimmobilien bleiben abends dunkel. An manchen Ecken entwickeln sich Berlin und München wie New York. Dort dienen laut Housing Survey um die 80.000 Wohnungen nur als Anlageobjekte und sonst stehen sie meist leer.

Unsichtbaren Wohnraum entdecken

Mit dem unsichtbaren Wohnraum sind die ungenutzten Zimmer in zu groß gewordenen Wohnungen und Häusern älterer Menschen gemeint, wenn Kinder ausgezogen sind und jemand allein bleibt. Diesen Wohnraum kann man entdecken und nutzbar machen: Ideen zu Umbau, Untermiete und Umzug gehören zu den „100 Werkzeugen für Wohnraum und mehr Platz im Bestand“ aus dem Buch „Verbotet das Bauen!“ (Neuaufgabe Ostern 2020) sowie zu den 66 „Raumwundern“ des Ratgebers „Einfach anders wohnen“ (beide Daniel Fuhrhop, oekom Verlag).

-Häuser ausbauen und umbauen. Wo eine Person allein im Haus übrig blieb, lassen sich Seniorenwohnungen mit Gemeinschaftsraum einrichten, oder Wohngemeinschaften, oder man trennt eine Einliegerwohnung von einem Haus ab.

-Das Forschungsprojekt „LebensRäume“ entdeckt überraschende Raumreserven: Das Projekt vom Öko-Institut Freiburg untersuchte die Wohnsituation älterer Menschen im Landkreis Steinfurt nahe Osnabrück und fand heraus, dass in vielen Einfamilienhäusern bereits abgetrennte (Einlieger-)Wohnungen bestehen, die aber zu sechzig Prozent nicht genutzt werden.

-Manche Eigentümer vermieten nicht, weil sie schlechte Erfahrungen mit Messies oder Mietnomaden machten. Abhilfe schaffen „soziale Wohnraumvermittler“ von kirchlichen, sozialen oder kommunalen Trägern. Sie sorgen als Zwischenmieter, Bürgen oder zumindest Begleiter für eine sichere Vermietung, das heißt zum Beispiel, sie mieten Wohnungen an und vermieten sie an Menschen mit besonderem Bedarf. Dadurch gelingt es, leerstehende Wohnungen wieder dem Wohnungsmarkt zuzuführen.

-Einige ältere Menschen würden gern Untermieter aufnehmen, die ihnen helfen. Nach dem Modell „Wohnen für Hilfe“ ziehen junge Leute zu älteren Menschen, wobei die „Untermiete“ in Hilfe im Haushalt oder beim Einkaufen besteht oder einfach mal in einem Kartenspiel. Es gibt Vermittlungsstellen zu „Wohnen für Hilfe“ bundesweit in 35 Orten – aber nicht in Potsdam. Dabei lohnt es sich auch ökonomisch, weil etwa in Freiburg eine halbe Stelle reicht, um jährlich 50 Wohnpartnerschaften zu vermitteln. Ein einziger Wohnheimplatz kostet aber bereits 70.000 bis 100.000 €, also doppelt so viel. Wie das Volumen dieser Vermittlungsarbeit in Deutschland durch Professionalisierung zu steigern wäre, zeigt das Netzwerk 1toit2ages, die nach zehn Jahren allein in Brüssel und der Wallonie mehr Wohnpaare vermitteln als ganz Deutschland.

-Wieder andere Menschen möchten weder untervermieten noch Einliegerwohnungen abtrennen, sondern in eine kleinere Wohnung umziehen. Die soll aber nicht mehr kosten als die größere alte Wohnung mit günstigem Mietvertrag, und dafür gibt es Lösungen: Eine Vielfalt von Umzugsprämien und Tauschbörsen helfen dabei, sich zu verkleinern und dadurch Platz für andere zu schaffen. In Potsdam soll für Mieter kommunaler Wohnungen 2019 eine Tauschbörse starten. Üblicherweise übernimmt man dabei die Mietkonditionen des Tauschpartners. Noch besser sind Angebote wie die der SWSG Stuttgart: Wer sich verkleinert, behält die alte Quadratmetermiete. Manche Kommunen zahlen obendrein einen Zuschuss zu den Umzugskosten.

### Wohnwünsche-Agentur und Wohnwünsche-Stiftung

Das Potenzial des unsichtbaren Wohnraums belegen Zahlen aus Potsdam. Hier gibt es 6.000 „große Wohnungen“, das meint einzelne Personen, die allein auf 80 und mehr Quadratmetern wohnen, oder Zwei-Personen-Haushalte ab 120 Quadratmetern. In so großen Wohnungen könnten ein, zwei oder manchmal drei weitere Personen den Raum mithilfe der obengenannten Werkzeuge nutzen. Dazu soll niemand gezwungen sein, denn es gibt es einige Personen, die gern allein in großen Wohnungen leben und es sich leisten können – aber viele Menschen, die das nie geplant hatten, die einsam sind und die ihre Wohnsituation ändern möchten. Ihnen sollten Kommunen helfen und zugleich den unsichtbaren Wohnraum nutzen. Mobilisieren kann man den unsichtbaren Wohnraum durch Umzugsmanagement, Umbau oder die Vermittlung von Mietern und Untermietern sowie durch die Förderung von gemeinschaftlichem Wohnen. Jede einzelne dieser Optionen ist komplex und nicht kostenlos, aber das gilt genauso für Neubau. Die Einrichtung von Wohnwünsche-Agenturen könnte die Vernetzung vorhandener Institutionen erleichtern: Sie bauen vorhandene Programme aus und vernetzen die vielen Institutionen, die sich mit Wohnen und Wohnraum beschäftigen. Indem man durch gute Beratung und Vermittlung Wohnwünsche erfüllt, schafft man gleichzeitig Wohnraum für andere, vermeidet dadurch Neubau und schützt das Klima. Es wäre die Aufgabe

der Ministerien für Bau und Heimat, Strategien für den „unsichtbaren Wohnraum“ zu entwickeln, denn das könnte zugleich der politischen Befriedung dienen – keine Option für neuen Wohnraum ist konsensfähiger, als Wohnwünsche von Menschen zu erfüllen, Zusammenwohnen zu fördern und dabei keine Fläche und wenig Energie zu verbrauchen.

Weil die Politik sich nicht engagiert, wäre die Gründung einer Wohnwünsche-Stiftung denkbar: Sie fördert Netzwerke und bildet Know-How rund um die Mobilisierung des unsichtbaren Wohnraums, schafft also Wohnraum im Bestand. Um unnötigen Aufwand zu vermeiden, würde eine Wohnwünsche-Stiftung an die etablierte Stiftung trias angedockt, die Boden im Erbbaurecht vergibt, vorzugsweise an Wohnprojekte, und sich auf diese Weise ebenfalls um effiziente Flächennutzung, Ökologie und Wohnen kümmert. Unterstützung für die Gründung einer Wohnwünsche-Stiftung ist willkommen.

Mehr Informationen:

Daniel Fuhrhop, „Einfach anders wohnen. 66 Raumwunder für ein entspanntes Zuhause, lebendige Stadtviertel und grüne Städte“, München 2019<sup>2</sup>

Daniel Fuhrhop, „Willkommensstadt – wo Flüchtlinge wohnen und Städte lebendig werden“, München 2016

Daniel Fuhrhop, „Verbieht das Bauen! Streitschrift gegen Spekulation, Abriss und Flächenfraß“, München 2020<sup>2</sup>



Auszüge aus der Präsentation von Daniel Fuhrhop

### Raumwunder Nr. 42 Sich Mieter vermitteln lassen

- Soziale  
Wohnraumvermittler
- Zwischenmieter / Bürgschaften
  - Vermieterprämie
  - Streichen/ Umbau bis 5.000 Euro Zuschuss



### Raumwunder Nr. 29 Wohnen für Hilfe

- Vermittlungsstellen
- Wohnpartner vermitteln
  - Seit 25 Jahre
  - In 35 Orten
- Aufwand / Ertrag
- Freiburg: ½ Stelle, 50 Wohnpartnerschaften/Jahr
- Neubaukosten 1 Wohnheimplatz: 70.000 Euro

Quelle: Projekt Wohnpartner für Klima, Umwelt und Energie, Carl von Ossietzky Universität Oldenburg, Werk von Architekten, Stadt Göttingen, Stadt Köln, Stadt Tübingen

### Raumwunder Nr. 43 Umziehen Nr. 44 Wohnungstausch

- Umzugshilfe
- Wohnungstauschbörse
  - Garantierte alte Quadratmetermiete
  - Kostenzuschuss/ Umzugsprämie



## Welterbestadt Potsdam – Es geht nicht alles!

### Empfehlungen der Kerngruppe zur 64. Sitzung



Die qualitativ hochwertigen, durchaus unterschiedlichen Beiträge und die lebhaften Diskussionen haben klargemacht: Die der Sitzung zugrundeliegende Fragestellung „Wie hoch? Wie dicht?“ treffen einen für die Stadtpolitik neuralgischen Punkt. Die auf der Sitzung vorgetragenen Argumente und Einwände sollten von den politisch Verantwortlichen sorgfältig geprüft und in die abschließenden Entscheidungen einbezogen werden.

Die Sitzung machte deutlich, dass die derzeit für Potsdam diskutierten Projekte vorrangig mit dem durch das quantitative Wachstum erzeugten Bedarf begründet werden. Auf die Eignung des jeweiligen Standorts für das Projekt und auf die Auswirkungen für die Kommune insgesamt wird in den Projekt Darstellungen und Debatten bis jetzt nur teilweise eingegangen.

Den Investoren und den von ihnen beauftragten Architekten muss jedoch deutlich gemacht werden, dass Potsdam als Welterbestadt einen besonderen, nicht

leichtfertig aufs Spiel zu setzenden Status hat, der qualitativ höhere Maßstäbe erfordert. Im Fall der Hochhausbebauung Am Kahleberg wird zu Recht gefragt, ob der Hochhausstandort an dieser Stelle, nämlich am Rand zum Waldgebiet städtebaulich begründbar ist (Dieter Eckert, Gestaltungsrat Potsdam). Diese und die anderen Großsiedlungen aus DDR-Zeit sind bereits durch eine hohe städtebauliche Dichte geprägt, daher müssen die dort vorhandenen Freiräume erhalten und qualifiziert werden. (Karin Juhasz, Pia von Zadow). Auch die Hochhaus-Varianten für die Überbauung der RAW-Hallen am Hauptbahnhof sind mit einer Höhe von bis zu 33 m problematisch und städtebaulich wenig sensibel. Angesichts der Beeinträchtigungen für die vom Park Babelsberg ausgehenden, seit langem bewahrten und kultivierten Sichtachsen müssen auch die Wohnbauungspläne an der Nutheschneelstraße kritisch hinterfragt werden (Torsten Volkman). Im Fall des aktualisierten Konzepts für Krampnitz ist es nur dann gerechtfertigt, die städtebauliche Rahmung des Parks in ihrer Geschosshöhe zu erhöhen, wenn die

Erhöhung nicht in Konkurrenz zu den Punkthäusern im Südbereich des zentralen Parks tritt (Dieter Eckert, Gestaltungsrat Potsdam)

Gerade weil Potsdam derzeit durch eine hohe, wenn nicht überhitzte Baunachfrage geprägt ist, kann, ja muss die Stadtpolitik es sich leisten, alle Projektvorschläge kritisch zu prüfen – auch durch eine anschauliche Visualisierung. Es darf keine Zwangssituation entstehen, in der die möglicherweise gravierenden Folgen eines ungesteuerten Wachstums für die natürlichen Ressourcen, die städtische Infrastruktur und den kommunalen Finanzbedarf nicht mehr beherrschbar werden. Die Vorschläge und Instrumente zu einer effizienteren Bewirtschaftung des Bestands an umbauten Raum und bebauter Fläche (Daniel Fuhrhop) sind ebenso ernst zu nehmende Antworten auf die aktuell gestiegene Nachfrage.

Dr. Günter Schlusche für die Kerngruppe

### Zusammenhang von Dichte und städtebaulicher Typologie

Stadt-Typologie	Bevölkerungsdichte (EW pro ha BBL)	GFZ
Block-Bebauung 19. Jahrhundert	120 – 300 EW	0,9 – 3,0
Geschäftsbau 20. Jahrhundert	90 – 250 EW	0,6 – 1,6
Zeilensiedlungsbau 20er Jahre 20. Jhd.	90 – 190 EW	0,6 – 1,3
Zeilensiedlungsbau nach 1950	90 – 190 EW	0,6 – 1,3
Geschäftsbau nach 1990	80 – 190 EW	0,5 – 1,2
Freistehende EFH	10 – 60 EW	0,15 – 0,4
Reihenhäuser, verdichteter Flachbau	70 – 110 EW	0,4 – 0,7

### Arbeitsplätze, Versorgung und Mobilität



### Einfluß der städtebaulichen Dichte auf private Infrastrukturversorgung bei 10.000 Einwohnern

Versorgungseinrichtung	Erforderliche Mindest-EW-Zahl pro Einrichtung	Anzahl möglicher Einrichtungen	Quelle
Supermarkt 800 – 1.600 qm VKF	2.000 – 6.000	1-2	EHE Potsdam 2013, EDK/BMVI-Kennzahlen 2015
Discounter	10.000	1	EHE Potsdam 2013, EDK/BMVI-Kennzahlen 2015
Drogeriemarkt	6.000	1-2	EHE Potsdam 2013, EDK/BMVI-Kennzahlen 2015
Getränkemarkt	10.000	1	EDK/BMVI-Kennzahlen 2015
<b>Medizin. Versorgung</b>			
Hausarzt	1.600 – 2.000	5-6	KI/BMVI-Kennzahlen 2015
Facharzt	10.000	1	Morg/BMVI-Kennzahlen 2015
Apotheke	6.000 – 8.000	1	EHE Potsdam 2013, EHE-Handelskatalog.de

### Fazit:

- Dichte ist kein Selbstzweck, sondern dient der Lebensqualität in den Quartieren.
- Dichte ist nicht primär ein baulich-physikalisches Thema, sondern eine Frage der Qualität des Städtebaus, der Freiräume und der Nutzungsmischung.
- Eine „gut gemachte Dichte“ hat viele Vorteile für die Versorgung der Bevölkerung, für die „Stadt der kurzen Wege“, für Verkehrsvermeidung und Reduzierung von Schadstoffen.
- Hohe Gebäude bedeuten nicht automatisch hohe Dichten. Der „klassische Block“ vereint Urbanität mit Dichte am besten. Dies schließt einzelne städtebauliche Hochpunkte nicht aus.
- Also: Dichte ist nicht alles aber alles ist nichts ohne Dichte!

Auszüge aus der Präsentation von Uli Hellweg

# Bleibt Potsdam bezahlbar? Wohnen und Mieten in Potsdam

## Leitgedanken der Kerngruppe

Die Situation auf dem Potsdamer Wohnungsmarkt hat sich in letzter Zeit dramatisch entwickelt. Die Angebotsmieten (hier und im Folgenden Kaltmiete ohne Betriebskosten) in Potsdam sind 2018 um 7,2% auf durchschnittlich 8,22 €/m<sup>2</sup> angestiegen, was nicht nur eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr ist, sondern auch eine Steigerungsrate, die deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegt (PNN 18.2.19 und Immoscout). Der Mietspiegel weist für Potsdam eine durchschnittliche Miete von 6,79 €/m<sup>2</sup> aus. Besonders für Wohnungsuchende, die auf kleinere und preisgünstige Wohnungen angewiesen sind, ist die Situation auf dem Potsdamer Wohnungsmarkt schwieriger geworden. Der Mietanstieg für Wohnungen mit einer Größe von ca. 60 m<sup>2</sup> betrug von 2011 bis 2018 ca. 42 %, während die Mieten für Wohnungen mit einer Größe von 100 m<sup>2</sup> „nur“ um 30 % angestiegen sind. (www.wohnungsbörse.net). Damit liegt der Mietanstieg deutlich über der Inflationsrate und der Einkommensentwicklung.

Ein maßgeblicher Faktor für die gegenwärtig angespannte Lage auf dem Potsdamer Wohnungsmarkt ist das Einwohnerwachstum der Stadt. Seit dem Ende der Stagnationsphase bzw. des realen Einwohnerrückgangs in Potsdam um das Jahr 2000 nimmt die Einwohnerzahl Potsdams beständig zu und liegt z.Zt. bei ca. 180.000 Einwohnern. Seit 2000 wurden umfangreiche Baurechte geschaffen, die zunehmend in Anspruch genommen werden. Potsdam genießt eine anhaltende und sogar zunehmende Attraktivität für Menschen aus den alten wie auch den neuen Bundesländern sowie für Einwohner Berlins und EU-Ausländer. Nur gegenüber dem unmittelbar an das Stadtgebiet angrenzenden Umland sind Einwohnerverluste zu verzeichnen. Ein weiterer Grund für Potsdams Zuwachs ist das natürliche Wachstum, d.h. ein Überschuss von Geburten gegenüber den Todesfällen unter den bereits in Potsdam Wohnenden.

Neben dem Einwohnerzuwachs gibt es noch einen weiteren übergeordneten demographischen Faktor, der die Situation auf dem Wohnungsmarkt nicht nur in Potsdam verschärft: Die überdurchschnittlich wachsende Zahl der Haushalte. Dieser Trend hat ein ganzes Bündel von Ursachen, darunter die sinkende Zahl von Personen pro Haushalt, etwa dadurch, daß Kinder früher von zuhause ausziehen oder daß mehr Senioren (deren Lebenserwartung steigt) im eigenen Haushalt leben. Eine weitere Ursache ist der steigende Wohnflächenverbrauch pro Person. Während 1960 pro Kopf ca. 20 m<sup>2</sup> Wohnfläche zur Verfügung standen, liegt

diese Zahl derzeit bei 46,5 m<sup>2</sup> pro Kopf (Umweltbundesamt 2019). Dieser Trend gilt besonders in den neuen Bundesländern und wird sich fortsetzen: Für 2030 wird ein Anstieg der Wohnfläche auf 55 m<sup>2</sup> pro Kopf prognostiziert (UBA 2019). In Potsdam liegt die durchschnittliche Wohnfläche mit 35,6 m<sup>2</sup> pro Einwohner allerdings deutlich unter dem Bundesdurchschnitt und sinkt seit 2010. Es gibt jedoch weitere Indizien für den angespannten Potsdamer Wohnungsmarkt, die im Wohnungspolitischen Konzept der Stadtverwaltung (WPK 2015) aufgeführt werden. Dazu gehören die niedrige Leerstandsreserve und eine geringe Fluktuationsrate, d.h. eine abnehmende Zahl von Umzügen in Relation zur Einwohnerzahl.

Die gegenwärtig schwierige Lage auf dem Wohnungsmarkt trifft aber nicht nur auf Potsdam, sondern auch auf Berlin und auf fast alle deutschen Großstädte zu. Die Ursachen sind struktureller Art, reichen z.T. mehrere Jahrzehnte zurück, gelten in mehr oder weniger abgeschwächter Form für den gesamten kommunalen Wohnungsmarkt in Deutschland - damit auch auf Potsdam - und sollen im Folgenden komprimiert dargestellt werden:

- Nach der Gemeinnützigkeit wurde auch die bis in die 1990er Jahre praktizierte soziale Wohnungsbauauf Förderung des Bundes im Zuge der Neuordnung von Bundes- und Länderaufgaben abgeschafft und nur unzureichend durch Aufstockung des Wohngelds kompensiert. Den Bundesländern blieb es überlassen, entsprechende eigene Programme zur Wohnungsneubauförderung aufzulegen - das Land Brandenburg tat dies 2014 (s.u.)
- Das seit den 1990er Jahren wirkende Credo der Deregulierung und Liberalisierung des Marktes hat - parallel zur Finanzkrise - in vielen Kommunen zur Privatisierung umfangreicher Wohnungsbestände geführt, weil man eine derartige sozial- und wohnungspolitische Vorsorge als nicht mehr notwendig erachtete. Während Berlin ca. 70 % seines kommunalen Wohnungsbestands und Dresden seinen gesamten Wohnungsbestand in den Jahren nach 2000 privatisiert hat, hat Potsdam keine Kommunalwohnungen verkauft bzw. abgerissen. Heute befinden sich ca. 20 % des Wohnungsbestands von Potsdam in kommunaler Hand.
- Als Folge dieser Entwicklung wurde der kommunale Wohnungs- und Immobilienmarkt zunehmend von privaten, z.T. ausländischen Investorengruppen

und börsennotierten Wohnungsunternehmen übernommen, die die von ihnen erworbenen Bestände mit andersartigen und meist wesentlich höheren Renditeerwartungen bewirtschaften, weil sie den Wohnungsmarkt in der gegenwärtigen Niedrigzinsphase als lukrative Alternative zu anderen Anlagefeldern sehen.

- Im Ergebnis wird der Wohnungsmarkt in vielen Kommunen durch stark auf das Hochpreissegment und die Eigentumsbildung ausgerichtete Bauinvestitionen geprägt und zusätzlich durch Steueranreize angetrieben. Das Wohnungsangebot an preisgünstigen Wohnungen wurde dagegen durch betriebswirtschaftlich begründete Modernisierungen sowie durch Umwandlung in Eigentum reduziert.

In Potsdam ist die Zahl der fertiggestellten Neubauten erneut gestiegen: 2018 wurden 2.116 Neubauwohnungen fertig gestellt. Das ist nochmals ein deutlicher Anstieg gegenüber dem Vorjahr (2017: 1.581 Neubauwohnungen) und deutlich mehr als im Durchschnitt der letzten 10 Jahre. Dies gilt auch für die ProPotsdam, den kommunalen Potsdamer Wohnungsbauträger, dessen Neubau-Investitionen im Jahr 2018 ebenfalls intensiv gestiegen sind. 2019 wird Pro Potsdam ca. 800 zusätzlich geförderte Sozialwohnungen (darunter 365 Neubauwohnungen) fertigstellen. Diese Wohnungen werden großenteils mit Mitteln der Wohnraumförderung des Landes finanziert, die seit 2014 auch wieder Neubauten umfasst (Presseerklärung 434/2019 der Stadtverwaltung v. 15.7.2019). Allerdings gibt es Indizien wie z.B. die geringere Anzahl von Baugenehmigungen im 1. Quartal 2019, die für eine Verlangsamung des Neubaugeschehens sprechen. Auch in Potsdam gibt es Probleme bei der Bereitstellung bzw. Finanzierung der für die neuen Einwohner bzw. für den Wohnungsneubau erforderlichen sozialen und verkehrstechnischen Infrastruktur. Im Entwicklungsgebiet Krampnitz - mit ca. 10.000 geplanten Einwohnern der Schwerpunkt der Wohnungsbauentwicklung in den nächsten Jahren - wird eine zeitliche Streckung des Neubauvolumens diskutiert, damit die Straßenbahn einen Großteil der verkehrlichen Erschließung übernehmen kann. Potsdam verfügt noch über freie Bauflächen - eine Analyse der Stadt aus dem Jahr 2017 hält Potentiale für ca. 16.000 weitere Wohnungen im Rahmen des Flächennutzungsplans für möglich.

Neben dem Neubaugeschehen ist die Entwicklung des Bestands an Wohnungen der zweite, mindestens

genau so wichtige Bereich, der die Situation auf dem Wohnungsmarkt vielleicht sogar noch wesentlicher beeinflussen kann. Dazu werden im WPK 2015, aber auch im dem 2013 von einem Expertengremium vorgelegten Bericht „Potsdam 22“ wichtige Aussagen gemacht bzw. Einflussgrößen beschrieben (.S. Grzimek, C. Hagenau, Dr. R. Pokorny, Dr. R. Radloff, Dr. F. Reusswig; Potsdam 22 - Kommunale Wohnungspolitik und die soziale Dimension steigender Wohnkosten). In diesem Bericht wird konstatiert, daß die Bezahlbarkeit des Wohnens tendenziell gefährdet ist, wenn mehr als ein Drittel des verfügbaren Einkommens für die Warmmiete ausgegeben wird. Den Ergebnissen der Potsdamer Bürgerumfrage 2018 zufolge liegt die Wohnkostenbelastung bei ca. 30 % der Potsdamer Haushalte über diesem Wert. Besonders stark belastet sind Haushalte mit geringem Einkommen, junge Menschen, Alleinlebende sowie Alleinerziehende (s. Statistischer Informationsdienst der Stadtverwaltung Potsdam 2/2019, Leben in Potsdam - Ergebnisse der Bürgerumfrage 2018, S. 44 ff.) Im WPK 2015 wird ebenfalls festgestellt, daß auch in Potsdam Haushalte mit einem mittleren Einkommen in die Situation geraten können und somit die Bezahlbarkeit des Wohnens gefährdet oder nicht mehr gegeben ist (WPK 2015, S. 21).

In dem Bericht „Potsdam 22“ wird empfohlen, die Mietbelastungsquote nicht nur durch staatliche Instrumente wie z.B. das Wohngeld und den Ausbau von Belegungs- und Mietpreisbindungen, sondern auch durch speziell für Potsdam wirkende Maßnahmen wie das von Pro Potsdam eingeführte Bonussystem, eine ortsspezifische Mietbremse oder eine stärkere Begrenzung der Modernisierungumlage zu ergänzen. Zudem wird empfohlen, entschiedener auf die Senkung der Miet-Nebenkosten hinzuwirken, etwa durch bedarfs- und objektgerechte energetische Sanierungen und derartige Maßnahmen zu fördern, etwa durch eine Senkung der Grundsteuer („Potsdam 22“, S. 24).

In den letzten Jahren hat sich der Druck auf die Wohnungsmärkte in Potsdam, Berlin und anderen Städten nochmals verstärkt u.a. durch den anhaltenden Anstieg der Mieten. Auch der Protest gegen die Zustände auf dem Wohnungsmarkt ist stärker und gesellschaftlich breiter geworden. In Potsdam haben sich Plattformen wie „Stadt für alle“ oder „Recht auf Stadt“ gebildet, es gab Demonstrationen und Kampagnen. In Berlin wurde ein Volksbegehren für die Enteignung großer privater Wohnungsunternehmen gestartet, das zusätzlichen Handlungsdruck für die Politik erzeugt hat.

Diese Entwicklungen haben die Kommunal-, Landes- und Bundespolitik veranlasst, neu über wohnungs- und bodenpolitische Instrumente und Maßnahmen nachzudenken bzw. deren Einsatz zu forcieren. Das 2015 mit großen Erwartungen eingeführte Bundesgesetz zur Mietpreisbremse hat sich als wirkungslos erwiesen (München: 2 erfolgreiche Verfahren, Hamburg: 7 erfolgreiche Verfahren, Berlin: 173 erfolgreiche Verfahren, Potsdam: kein erfolgreiches Verfahren, s. Stiftung Warentest und ZEIT-Magazin 13.8.2018). Einige der aktuell diskutierten Instrumente und Maßnahmen sind auch für Potsdam relevant bzw. werden auch hier diskutiert (s. auch die Kooperationsvereinbarung der SPD, der GRÜNEN und der LINKEN für Potsdam vom August 2019). Sie sollen im Folgenden kurz dargestellt werden:

### Mietendeckel

Nachdem die Zuständigkeit für Wohnungswesen und öffentlich-rechtliches Mietrecht im Rahmen der sog. Föderalismusreform 2015 auf die Länder übergegangen ist, wird über die Einführung eines Mietendeckels diskutiert. In Berlin soll die Miete für Bestandswohnungen (nicht für Neubauwohnungen und nicht im Sozialwohnungsbau) für 5 Jahre eingefroren werden, was auch im Fall von Weitervermietungen gelten soll. Ein entsprechender Gesetzentwurf wurde vom Berliner Senat vor kurzem beschlossen und ist z.Zt. im Gesetzgebungsverfahren. Eine Reihe von Berliner Wohnungsgenossenschaften hat bereits Kritik an einem pauschalen Mietendeckel geäußert, dessen Einführung juristisches Neuland wäre. Auch in Potsdam ist die Einführung dieses Instruments in der kommunalpolitischen Diskussion. Die Potsdamer Wohnungsbau-genossenschaft pbg hat kürzlich ein Einfrieren ihrer Mieten bis Ende 2023 angekündigt.

### Milieuschutzsatzungen

Seit über 20 Jahren hat die Kommune die Möglichkeit, in Gebieten mit einer bestimmten sozialen Zusammensetzung (etwa hoher Einwohneranteil mit niedrigem Einkommen) eine Erhaltungssatzung nach § 172 BauGB zu erlassen, mit der dieses soziale Milieu als schützenswert eingestuft und der Aufwertung bzw. Verdrängung („Gentrification“) entgegen gewirkt wird. Nach Erlass einer solchen Verordnung sind eine Reihe von Baumaßnahmen in den Wohnungen genehmigungspflichtig: Unzulässig sind Maßnahmen



wie der Bau von Aufzügen, oder Wohnungszusammenlegungen, die zu einer Erhöhung des Werts der Wohnung bzw. der Miete führen. In Potsdam wurde der Milieuschutz als Genehmigungstatbestand in einigen Sanierungsgebieten eingeführt, aber nur begrenzt angewendet. In letzter Zeit ist dieses Instrument aber, anders als in Berlin, wo 57 derartige Gebiete ausgewiesen sind, in Potsdam nicht mehr eingesetzt worden. In der o.g. Kooperationsvereinbarung wird jedoch ein entsprechender Modellversuch angekündigt.

### Landesprogramm zur Wohnraumförderung und Landeswohnungsbauanstalt in Brandenburg

Das Landesprogramm zu Sozialen Wohnraumförderung im Land Brandenburg kann seit 2014 auch wieder für den Wohnungsneubau eingesetzt werden und wird v.a. in Potsdam in Anspruch genommen. Es umfasst allerdings nur die Förderung von 150 Mietwohnungen pro Jahr und ist aufgrund der bisher gültigen Förderkriterien nicht in allen Ortsteilen Potsdams einsetzbar. Zudem wird die Attraktivität der Förderkonditionen wegen des allgemein niedrigen Zinsniveaus bezweifelt. Die vom Land 2018 angekündigte Bereitstellung von Landesflächen für den sozialen Wohnungsbau hat bis jetzt in Potsdam noch zu keinen Ergebnissen geführt. Von der an der Landesregierung beteiligten LINKEN wird die Gründung einer Landeswohnungsbau-gesellschaft für die Forcierung der sozialen Wohnraumförderung vorgeschlagen.

### Förderung bestimmter Nutzergruppen im Wohnungsbau z.B. durch Konzeptverfahren

Um die Spekulation mit knappem Bauland einzudämmen, wird in einer Reihe von Kommunen seit längerem eine Neuausrichtung des Vergabeverfahrens für kommunale Grundstücke praktiziert. Bei derartigen Vergabeverfahren erhält nicht mehr der Bieter mit dem höchsten Preis den Zuschlag, sondern es wird von vornherein ein Mindestpreis festgesetzt und den Zuschlag erhält derjenige Bieter, der das städtebaulich oder sozialpolitisch hochwertigste Konzept vorschlägt. Dahinter steht auch die Absicht, gemeinschaftliche Wohngruppen und -formen stärker zu fördern, weil diese oft langfristige Ziele mit Mehrwert für das Quartier verfolgen. Auch in Potsdam gibt es Erfahrungen mit derartigen Vergabeverfahren z.B. für sozialen Wohnungsbau oder Baugemeinschaften u.a. in den

Babelsberger Sanierungsgebieten, in der Potsdamer Mitte und im Bornstedter Feld. Daneben fanden in Potsdam aber auch Verkäufe zum Höchstgebot statt. Eine Überarbeitung der entsprechenden „Leitlinie für Grundstücksverkäufe“ ist in Arbeit. Auch die o.g. Kooperationsvereinbarung sieht einen verstärkten Einsatz von Konzeptverfahren vor u.a. um Baugruppen mit besonderen sozialpolitischen Ansprüchen zu fördern. Bisher war die Förderung von Baugruppen jedoch in der Regel kein Beitrag zum kostengünstigen Wohnungsbau.

### Kommunales Vorkaufsrecht

Im BauGB werden der Kommune unter bestimmten Bedingungen gesetzliche Vorkaufsrechte bei Grundstücksverkäufen von privaten Eigentümern eingeräumt, bei denen negative Entwicklungen für ein Quartier oder ein Gebiet der Erhaltungssatzung (s.o.) zu erwarten sind. Im Fall der Ausübung eines solchen Vorkaufsrechts kann die Kommune das Grund-

stück zugunsten eines Dritten z.B. einer kommunalen Wohnungsbaugesellschaft erwerben. Das Instrument des kommunalen Vorkaufsrechts ist in Potsdam bis jetzt noch nicht zur Anwendung gekommen. Für zwei große Gebiete in Golm und in Fahrland wurden 2019 aber Vorkaufrechtssatzungen beschlossen.

### Einführung einer „Neuen Gemeinnützigkeit“

Die 1988 bundesweit erfolgte Abschaffung der Gemeinnützigkeit im Wohnungsbau wird von vielen Seiten mittlerweile als Fehlentscheidung bewertet, zumal die Zahl der auf Basis alten Rechts preisgebundenen Mietwohnungen sich durch Auslaufen der Bindungen jährlich weiter reduziert. Diese Initiative hat daher das Ziel, eine neue Gemeinnützigkeit im Wohnungsbau durch Einführung einer steuerlichen Förderung für preisgünstigen Wohnungsbau zu schaffen. Die Ausrichtung des Potsdamer Wohnungsmarkts auf eine neue Gemeinnützigkeit ist auch in der Kommunalen Kooperationsvereinbarung (s.o.) enthalten.

### Fragen zum Thema:

1. Trifft die Annahme zu, daß der Mietenanstieg durch Ankurbelung der Bautätigkeit gebremst werden kann oder ist es richtiger, das rasche Wachstum zu bremsen, um mit der Infrastruktur nachkommen zu können? Kann die Stadt den mit dem Wohnungsneubau verbundenen Infrastrukturbedarf zeitgleich decken?
2. Nutzt die Stadtverwaltung die vorhandenen Möglichkeiten zur Reaktivierung von Wohnraumpotentialen im Innenbereich? Wie wird mit Leerstand und unbebauten Flächen umgegangen? Wäre die Anwendung des bestehenden Instruments des Baugebots möglich bzw. sinnvoll, um z.B. die Brachflächen an der Berliner Straße einer Wohnbebauung zuzuführen? Existiert ein stadtweites Brachflächenkataster?
3. Hat die Stadtverwaltung die Möglichkeit, für Potsdam einen Mietendeckel zu beschließen, bereits ernsthaft geprüft? Was würde ein Mietendeckel für Potsdam bewirken?
4. Wie wird die auch im Bericht „Potsdam 22“ benannte Gefahr einer sozialen Spaltung in Potsdam bewertet? Was kann die Stadtverwaltung, was können andere tun, um dieser sich durch die Mietentwicklung derzeit vertiefenden Spaltung zwischen einem „armen Südosten“ und einem „reichen Norden“ in Potsdam zu begegnen?
5. Für welche Zielgruppen wird in Krampnitz gebaut? Welche Wohnungsgrößen sind dort vorgesehen und wie groß wird der Anteil an preisgünstigem Wohnraum für niedrige und mittlere Einkommen sein?
6. Wie will die Stadt den Zielkonflikt zwischen der Einhaltung der notwendigen Klimaschutzziele für den Potsdamer Wohnungsbau und der dauerhaften Kostendämpfung bei den Mietnebenkosten auflösen?

Für die Kerngruppe  
Dr. Günter Schlusche



Dr. Rainer Radloff (Deutscher Mieterbund Landesverband Brandenburg) nimmt zur Mietensituation in Potsdam Stellung.



Karin Juhasz (Stadtverwaltung Potsdam) im Gespräch mit Jörn-Michael Westphal (GF ProPotsdam)



Andreas Goetzmann (Stadtverwaltung Potsdam, Mitte) diskutiert am 5.9.19 mit Brigitte Faber-Schmidt und Dr. Günter Schlusche



Die Beigeordnete für Soziales, Brigitte Meier, während ihres Beitrags in der 65. Sitzung



Carsten Hagenau (AG Stadtpuren) während der Podiumsdiskussion am 5.9.19



Dieter Lehmann (Stadtverwaltung Potsdam) in der Debatte zum Thema Wohnen und Mieten

# Programm für die 65. Sitzung

**Termin:** Donnerstag, der 5.9.2019, 18 Uhr bis ca. 21.30 Uhr  
**Ort:** Haus der Brandenburgisch-Preußischen Geschichte  
 Am Neuen Markt 9 (Konferenzsaal 1.OG) 14467 Potsdam  
**Thema:** Bleibt Potsdam bezahlbar? Wohnen und Mieten in Potsdam

Begrüßung Brigitte Faber-Schmidt (Moderation)

Einführung Brigitte Meier (Beigeordnete für Ordnung, Sicherheit, Soziales und Gesundheit, Landeshauptstadt Potsdam)

Beitrag Wohnungspolitik für Potsdam - Status und Konzepte  
 Gregor Jekel/ Erik Wolfram (Stadtverwaltung Potsdam)

Beitrag Wohnungskosten und Wohnungsangebote – Was ist zu tun?  
 Dr. Rainer Radloff (Deutscher Mieterbund, Landesverband Brandenburg)

Beitrag Der Potsdamer Wohnungsmarkt und die Rolle von ProPotsdam  
 Jörn-Michael Westphal (GF ProPotsdam, Potsdam)

Diskussion  
 Kaffeepause

Beitrag Potsdams Wohnungsmarkt im Vergleich und das Bündnis für Wohnen  
 Arnt von Bodelschwingh (GF RegioKontext, Berlin)

Podiumsdiskussion mit  
 Florian Maas (GF Deutsche Wohnen Construction and Facilities GmbH)  
 Carsten Hagenau (Koordinator des Arbeitskreises StadtSpuren)  
 Holger Zschoge (Netzwerk Potsdam – Stadt für alle)  
 Brigitte Meier (Beigeordnete für Ordnung, Sicherheit, Soziales und Gesundheit, Stadtverwaltung Potsdam)

Zusammenfassung

**Status**  
 Ausgewählte Strukturdaten (gerundet) zum Wachstum

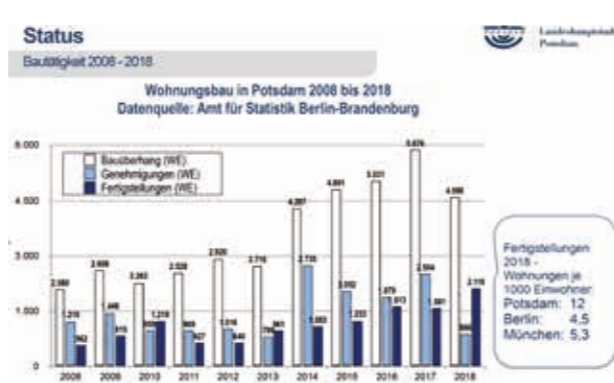
	2018	2009	Veränderung
Einwohner insgesamt:	178.500	153.000	+ 17 %
Haushalte insgesamt:	98.500	86.500	+ 12 %
Neubürger pro Jahr:	11.500	10.000	+ 15 %
Innerstädtische Umzüge:	11.000	11.500	- 4 %
Studierende:	25.000	24.000	+ 4 %
Ausl. Staatsbürgerschaft:	15.500	6.500	+ 140 %
Schwerbehinderte:	17.500	13.500	+ 30 %
Eiersonenhaushalte:	49.000	42.000	+ 17 %
darunter > 60 Jahre:	14.000 (2017)	12.000	+ 17 %
Haushalte mit WBS:	4.700	3.000	+ 57 %
Haushalte mit Wohngeld:	1.400	3.000	- 54 %
SGB-II-Bedarfsgem.:	7.500	9.500	- 21 %

Ende 2018: Ca. 1.000.000 (11.1.18)  
 77% davon in einem anderen Haushalt  
 Angehöriger Zuwachs: + 1.000 (12%)  
 10 Prozent aller Haushalte

28.09.2018 Stadtforum Stadt Potsdam, Saalbauhof Wohnen und Wohnen in Potsdam, G. Jekel / E. Wolfram, Landeshauptstadt Potsdam  
 Präsentation von Gregor Jekel mit wichtigen Strukturdaten zum Potsdamer Wohnungsmarkt



28.09.2018 Stadtforum Stadt Potsdam, Saalbauhof Wohnen und Wohnen in Potsdam, G. Jekel / E. Wolfram, Landeshauptstadt Potsdam  
 Präsentation von Gregor Jekel zur Entwicklung des Wohnungsdefizits in Potsdam



28.09.2018 Stadtforum Stadt Potsdam, Saalbauhof Wohnen und Wohnen in Potsdam, G. Jekel / E. Wolfram, Landeshauptstadt Potsdam  
 Präsentation von Erik Wolfram zur Entwicklung des Wohnungsbaus in Potsdam



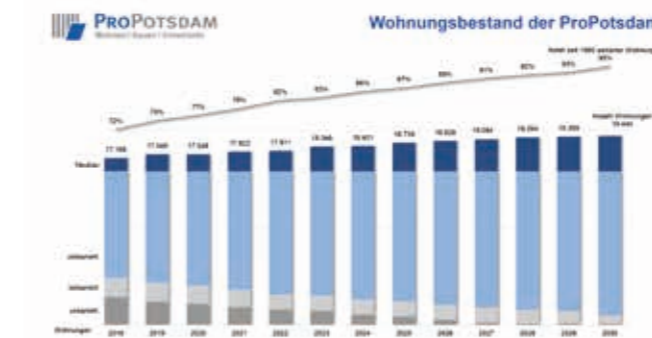
Potsdamer Gebiete des sozialen Wohnungsbaus mit Landesförderung (Erik Wolfram)

# Jörn-Michael Westphal Der Potsdamer Wohnungsmarkt und die Rolle von ProPotsdam

Mit 17.622 Wohnungen im Bestand und kontinuierlicher Neubautätigkeit stellt der kommunale Unternehmensverbund ProPotsdam knapp 20% der Mietwohnungen in Potsdam bereit. Zusammen mit den Genossenschaften, zusammengeschlossen im Arbeitskreis StadtSpuren, sind rd. 40% der Wohnungen in Potsdam im Bestand der Sozialen Wohnungswirtschaft. Diese Wohnungen sind vollständig vermietet und Wiedervermietungen erfolgen entweder innerhalb der Genossenschaften, über „Wartelisten“, über Belegungsrechte der Landeshauptstadt für die dringliche Wohnraumversorgung von Haushalten mit geringen Einkommen oder über die Wohnungsangebote in den jeweiligen Geschäftsstellen oder unternehmensbezogenen Websites. Nur in wenigen Fällen ist es für Genossenschaften und für kommunale Unternehmen erforderlich, kostenpflichtig Wohnungsangebote in Immobilienportale einzustellen (z.B. die Fertigstellung von Sanierungs- oder Neubaumaßnahmen führt zu einem schubweisen Wohnungsangebot, das die bis dahin vorliegende Nachfrage übersteigt). In den großen Immobilienportalen werden zumeist freifinanzierte Wohnungen für Erstvermietungen, hochpreisige Wohnungen in sehr guten Lagen und i.d.R. keine geförderten Wohnungen des Sozialen Wohnungsbaus angeboten. Somit repräsentieren die Angebote und Mietpreisstatistiken dieser Portale nicht die durchschnittliche Miethöhe des Potsdamer Wohnungsmarktes.

Die durchschnittlichen Mieten der ProPotsdam lagen im März 2019 bei 6,27 €/m<sup>2</sup>, wobei sich diese Mieten nach Bautypen unterscheiden:

- Altbau (bis 1918): 423 Wohnungen, 6,74 €/m<sup>2</sup>
- Mauerwerksbau (bis 1948): 1.576 Wohnungen, 6,92 €/m<sup>2</sup>
- Alteubau (bis 1957): 387 Wohnungen, 6,37 €/m<sup>2</sup>
- Plattenbau (bis 1991): 13.422 Wohnungen, 5,82 €/m<sup>2</sup>
- Neubau – freifinanziert: 824 Wohnungen, 10,32 €/m<sup>2</sup>
- Neubau – gefördert: 605 Wohnungen, 6,55 €/m<sup>2</sup>

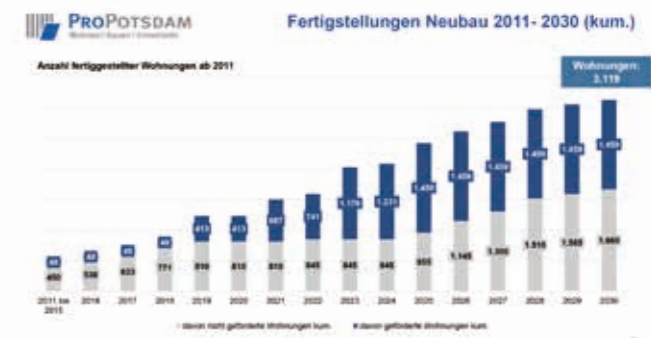


Auszüge aus der Präsentation von Jörn-Michael Westphal (GF ProPotsdam)

Wenn über Miethöhen und Mietbelastungen diskutiert wird, ist es hilfreich, die Publikation „Potsdam22 – Kommunale Wohnungspolitik und die Dimension steigender Wohnkosten“ einzubeziehen. In dieser zusammenfassenden Betrachtung von Rahmenbedingungen und Trends werden die Einflussfaktoren auf Mietbelastung und Lebensqualität, die Bestandteile von Wohnkosten insgesamt und Wohnflächenbedarfe in sich verändernden Lebenslagen betrachtet.

Für die Wohnraumversorgung von Haushalten mit sehr geringem Einkommen (WBS-Berechtigung) ist die Verfügbarkeit von mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen aus Förderprogrammen des Sozialen Wohnungsbaus entscheidend. Diese Förderung wurde in den 1990er Jahren intensiv für Sanierungs- und Neubaumaßnahmen eingesetzt, jedoch laufen diese Bindungen nach 15 bzw. 20 Jahren nach Fertigstellung bzw. Erstbezug aus. Das Abschmelzen dieser gebundenen Bestände konnte durch freiwillige Anschlussvereinbarungen der ProPotsdam und einer Genossenschaft mit dem Land Brandenburg und der Landeshauptstadt Potsdam gedämpft werden („Potsdamer Modell – Flexible Bindungen“). Eine Verstärkung bzw. ein Aufbau von Beständen mit Mietpreis- und Belegungsbindungen wird nur durch Ausweitung der Förderprogramme, deren Nutzung und Eingehen der Bindungen durch viele Wohnungsanbieter in Potsdam möglich sein. Die ersten Wohnungen der wiederaufgelegten Neubauförderung des vom Land geförderten Sozialen Wohnungsbaus werden in diesem Jahr durch ProPotsdam fertiggestellt.

Die Landeshauptstadt Potsdam hat der ProPotsdam die kommunalen Ziele für den Sozialen Wohnungsneubau (1.000 Wohnungen bis 2019, 2.500 Wohnungen bis 2027), die kontinuierliche Sanierung des gesamten Bestandes zur Förderung von generationsgerechtem Wohnen und Energieeffizienz/Klimaschutz (bis 2033)



sowie die Bereitstellung von 600 Wohnungen pro Jahr für die dringliche Wohnraumversorgung durch den Bereich Wohnen der Stadtverwaltung (Benennungsrechte für Wohnungen mit Mietpreisbindungen) vorgegeben. Bis 2033 ist geplant, durch Neubau den Wohnungsbestand auf über 19.400 Wohnungen zu erhöhen. Der Anteil der mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen wird stark abhängig von der Bereitstellung entsprechender Förderprogramme des Landes sein. Das erste Ziel der ProPotsdam von 1.000 Wohnungen bis 2019 wird mit der diesjährigen Fertigstellung von 1.223 Wohnungen übertroffen.

Für die Miethöhe von sanierten oder neu gebauten Wohnungen sind die Bau- und Finanzierungskosten entscheidend. Die Bau- und Instandhaltungskosten steigen seit einigen Jahren wesentlich stärker als die Mieten. Um die Mieten im Sozialen Wohnungsbau auf gleichem, sehr niedrigem Niveau zu halten, müssen im Laufe der Jahre immer höhere Zuschüsse gewährt werden, um die gestiegenen Baukosten zu kompensieren.

In den letzten Jahren sind neben der kommunalen Mietbremse für die ProPotsdam in 2012 gesetzliche Regelungen durch den Bund und das Land beschlossen worden, die zu einer Dämpfung des Mietanstiegs im Wohnungsbestand führen sollen und werden. Insbesondere die Kappung der Modernisierungsumlage bei 2 €/m<sup>2</sup> wird nicht nur einen deutlichen Mietpreisbegrenzenden Effekt haben, sondern auch die Finanzierbarkeit von Modernisierungsmaßnahmen beschränken. Die komplexen Sanierungen für generationsgerechten Umbau (z.B. Einbau von Aufzügen, Anbau von Balkonen) und Energieeffizienzsteigerungen werden kaum noch möglich sein, wenn keine ausgleichenden Förderprogramme bereitstehen. Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben aus der Energieeinsparverordnung bzw. dem Gebäudeenergiegesetz

## Holger Zschoge

# Ist Potsdam tatsächlich noch bezahlbar für alle? Eine Gegenposition zur Wohnungspolitik in Potsdam

werden durch KfW-Programme des Bundes gefördert, die sich ebenfalls an die steigenden Baukosten anpassen müssen, um steigende Sanierungsraten zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung zu bewirken.

In diesem Zielkonflikt zwischen erhöhten Anforderungen an Wohngebäude und Ausstattungen und dadurch bewirkten steigenden Baukosten, den daraus resultierenden Kostenmieten sowie dem Ziel sozialverträglicher Mieten zur Abmilderung der Mietbelastungsquoten ist es wichtig, stärker zu differenzieren zwischen den Haushaltstypen, den jeweiligen Wohnflächenbedarfen und der jeweiligen Einkommenssituation. Hierzu ist in der Publikation von Potsdam22 eine Tabelle dargestellt, die aufzeigt, welche wohnungspolitischen Instrumente, initiiert oder getragen durch den Bund, das Land oder durch die Kommune bzw. ProPotsdam für verschiedene Haushaltstypen zur Verfügung stehen. Die Bonusinstrumente sprechen speziell Familien mit Kindern (Kinderbonus) oder Ein-Personen-Haushalte an, die z.B. durch eingetretene Veränderung der Familiensituation in eine kleinere Wohnung ziehen möchten (Wohnflächenbonus). Auch der Mobilitätsbonus (ein Jahresticket für den ÖPNV), der die quartiersbezogenen Handlungsfelder Wohnen und Mobilität in der Gartenstadt Drewitz miteinander verbindet, trägt mittelbar für kleine Haushalte dazu bei, die Belastungen im Zuge der Anmietung einer Wohnung zu mildern.

Während sich das Projekt Potsdam22 mit grundsätzlichen Entwicklungstrends befasste und durch Bund, Land und Kommune weitere wohnungspolitische Maßnahmen umgesetzt wurden, kann die jährliche Bürgerumfrage der Landeshauptstadt Potsdam näherungsweise Informationen darüber bereitstellen, wie sich die Mietbelastungsquote der Teilnehmenden entwickelt:

2013: 1.489 Angaben, 33,1 %  
2014: 1.472 Angaben, 34,3 %  
2015: 1.259 Angaben, 31,0 %  
2017: 1.467 Angaben, 30,6 %  
2018: 1.492 Angaben, 30,0 %

Auch wenn die hier dargestellte Entwicklung weiter untersucht werden müsste, um die konkreten Ursachen für den starken Anstieg von 2013 zu 2014 und die abnehmenden Werte seit 2015 zu erklären, so zeigt sich, dass sich Preistrends aus Immobilienportalen

nicht mit den Ergebnissen der Bürgerumfrage der Landeshauptstadt Potsdam decken. Die gesetzliche bzw. kommunale Mietenbremse in Potsdam seit 2012 zeigt über den Zeitraum eine zeitlich verzögerte und zunehmende Wirkung. Wohnungspolitische Instrumente im benachbarten Bundesland Berlin basieren auf anderen Grundlagen, insbesondere auch deshalb, weil in Potsdam die Wohnungen der Sozialen Wohnungswirtschaft einen großen Datenbestand für die statistische Erhebung des energetischen Mietspiegels stellen.



Datum	Kategorie	Ebene	Thema	Auswirkungen
01.03.2012 SVV Beschluss vom 27.06.2012	Städt.	Städt.	Festlegungen zu Modernisierungsmietersteigerungen und Neuerwerbungszuschlägen bei Wohnungen der städtischen ProPotsdam	• max. 9% umlagefähige Kosten bei sämtlichen Modernisierungsmaßnahmen • Mietersteigerungen auf max. 15% in 4 Jahren über üblicher Vergleichsmiete • Zuschläge bei Neuerwerbungen max. 30% über üblicher Vergleichsmiete
01.05.2013	Mietrechtsänderungsgesetz vom 11.03.2013	Bund	Gewohnheitsurteil zur Kappungsgrenzenverordnung ab dem 01.09.2013	• Kappungsgrenzen auf max. 10% über üblicher Vergleichsmiete
01.09.2014	Kappungsgrenzenverordnung vom 05.08.2014	Land	Verordnung zur Bestimmung der Gebietskulturen zur Senkung der Kappungsgrenze gemäß § 508 Absatz 3 des Bürgerlichen Gesetzbuches	• Miete bei bestehenden Mietverträgen darf um max. 15% innerhalb von 3 Jahren erhöht werden, die tatsächliche Vergleichsmiete darf nicht überschritten werden
01.06.2015	Mietrechtsnovellierungsgesetz vom 21.04.2015	Bund	Gewohnheitsurteil zur Mietpreisbegrenzungverordnung ab dem 01.06.2015	• Grundlage für Landes- bzw. kommunale Regelung
01.01.2016	Mietpreisbegrenzungsgesetz vom 28.03.2016	Land	Verordnung zur Bestimmung der Gebiete mit Mietpreisbegrenzung	• Mietersteigerungen bei Neuerwerbungen max. 10% über üblicher Vergleichsmiete auch in Potsdam
01.11.2018	SVV Beschluss vom 10.09.2018	Städt.	Festlegung zu Modernisierungsmietersteigerungen bei Wohnungen der städtischen ProPotsdam	• max. 8% umlagefähige Kosten bei sämtlichen Modernisierungsmaßnahmen • Mietersteigerungen aus Mod.-umlage auf max. 3 €/m² Wohnfläche für 6 Jahre
01.02.2019	Mietrechtsanpassungsgesetz vom 18.12.2018	Bund	Gesetz zur Ergänzung der Regelungen über die zulässige Miethöhe bei Mietbeginn und zur Anpassung der Regelungen über die Modernisierung der Mietsache	• max. 8% umlagefähige Kosten bei sämtlichen Modernisierungsmaßnahmen • Mietersteigerungen aus Mod.-umlage auf max. 3 €/m² Wohnfläche innerhalb von 6 Jahren • bei Ausgangsmieten unter 7 € auf max. 2 €/m² Wohnfläche innerhalb von 6 Jahren

Auszüge aus der Präsentation von Jörn-Michael Westphal (GF ProPotsdam)

Potsdam gehört zu den teuersten Städten in Ostdeutschland. Bei Neuvermietungen werden Mieten von 10,50 €/m² aufgerufen. Um den Bau von Wohnungen zu refinanzieren, sind heute 48 Jahresraten notwendig (vergl. Forschungsinstitut Empirica), zuletzt sind die Mieten in Potsdam sogar entgegen dem Bundestrend um 13 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen, wie das Immobilienportal Immowelt berechnet hat (vergl. PNN v. 12.11.2019). Für Tausende Menschen bedeutet dies, dass sie inzwischen weit mehr als 30 % ihres Einkommens für Mieten aufwenden müssen, dass sie nicht umziehen können, dass junge Menschen hier keine Wohnung finden, dass sie aus der Stadt verdrängt werden. Seit der Wende wurde fast die Hälfte der Bevölkerung der Stadt ausgetauscht. Nur für 9 % der Student\*innen gibt es Wohnraum in der Stadt, dafür werden ihnen inzwischen private möblierte Apartments für über 20 €/m² angeboten. Für Familien mit Kindern bietet der Markt so gut wie keine bezahlbaren Wohnungen. Dafür gibt es in einer Zeit, da eine gesamtgesellschaftliche Debatte um Wohnen und Mieten geführt wird, einige gut analysierbare Gründe:

- Die Stadt Potsdam hat in den letzten 30 Jahren nahezu alle verfügbaren Flächen an Immobilieninvestoren verkauft und damit ihren eigenen Handlungsspielraum verloren. So wurden in Babelsberg der Großteil der Häuser privatisiert und Miet- in Eigentumswohnungen umgewandelt.
- Die Stadt Potsdam hat keine der rechtlich möglichen Instrumente angewandt, um den Anstieg der

Mieten sozial abzufedern. In Potsdam gibt es weder rechtssichere „soziale Erhaltungssatzungen“ noch eine Anwendung des Erbbaupachtrechtes und noch nie hat die Stadt ein Vorkaufsrecht wahrgenommen. Das sogenannte „Wohnungspolitische Konzept“ wurde in weiten Teilen nie umgesetzt.

- Die Stadt Potsdam hat sich einer historisierenden Stadtentwicklung verschrieben, welche sie für Tourist\*innen und Barockfans „schön“ macht, aber die Mieten in den Quartieren weiter hochtreibt. Erhaltungssatzungen dienen ausschließlich dazu, die Fassaden möglichst original wieder zu errichten, nie dazu, die Bewohner\*innen wirksam vor Verdrängung zu schützen.
- Die Stadt Potsdam hat fast allen Spekulations- und Gewinnoptimierungskonzepten Tür und Tor geöffnet, die der Immobilienmarkt heute kennt: Möblierte Wohnungen und Boardinghäuser, Umwandlungen von Miet- in Eigentumswohnungen, Bau von teuren Anlageobjekten.

40 % der Wohnungen bewirtschaften. So agiert die ProPotsdam als gewinnorientiertes Unternehmen, das sich einerseits nicht an das „Wohnungspolitische Konzept“ der Stadt gebunden fühlt, das andererseits bis heute Häuser und Grundstücke zum Höchstpreis veräußert. Und die Genossenschaften sind in der Stadt am Neubau so gut wie gar nicht beteiligt, sie fehlen auch bei fast allen wohnungspolitischen Debatten. Auch deshalb ist der Anteil der Wohnungen der ProPotsdam und der Genossenschaften in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken.

Dies zeigt sich auch bei der Frage, wer die letzten freien Flächen in der Stadt entwickeln und bebauen darf. Während in der Speicherstadt, rund um den Brauhausberg, im Potsdam West oder inzwischen auch am Stern internationale Immobilieninvestoren Anlageobjekte bauen dürfen, haben nichtkommerzielle Bauprojekte in der Stadt so gut wie keine Chance – wie kürzlich wieder bei der Wallestraße in Babelsberg zu sehen.

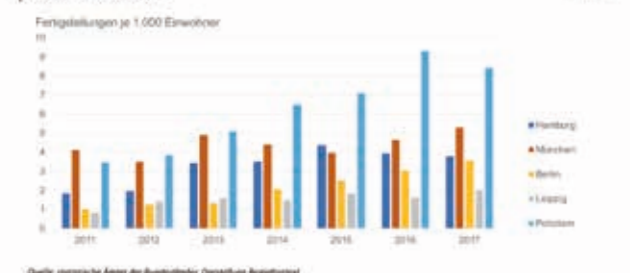
Deshalb ist auch das Argument, Potsdam baue doch viel mehr als andere Städte falsch. In Potsdam wird in der Großbeeren- und Steinstraße, in der Speicherstadt oder am Jungferensee am Bedarf der Menschen vorbei gebaut. Deshalb ist es auch viel zu kurz gedacht, einfach immer wieder darauf zu verweisen, dass mit der ProPotsdam als kommunaler Wohnungsgesellschaft und den Wohnungsbaugenossenschaften doch „gemeinwohlorientierte“ Unternehmen in der Stadt fast

Es ist gut, dass ein Teil dieser gesellschaftlichen Debatte inzwischen auch in der Politik in Potsdam angekommen ist. Nach den Versäumnissen der letzten Jahrzehnte aber ist es ein sehr langer Weg hin zu einer tatsächlich sozialen Wohnungspolitik in der Stadt. Wenn Mieten wirklich - wieder - bezahlbar werden sollen, brauchen wir eine aktive Bodenpolitik. Dann dürfen kommunale Flächen nicht mehr verkauft werden, dann müssen endlich rechtssichere Milieuschutzsatzungen erarbeitet und beschlossen werden, dann brauchen wir auch die Debatte um Mietendeckel und neue Kappungsgrenzen bei Modernisierungen!

Um all dies zu schaffen und damit in Potsdam der Politik und der Stadtgesellschaft wieder die Möglichkeit zu geben, soziale Wohnpolitik und gemeinwohlorientierte Mietenpolitik zu machen, brauchen wir keine börsennotierten, renditeorientierten Immobilienunternehmen wie die Deutsche Wohnen, sondern eine Bau – und Stadtentwicklungsverwaltung, die für die Bürger\*innen dieser Stadt arbeitet, statt Immobilieninvestoren den „Roten Teppich“ auszurollen!

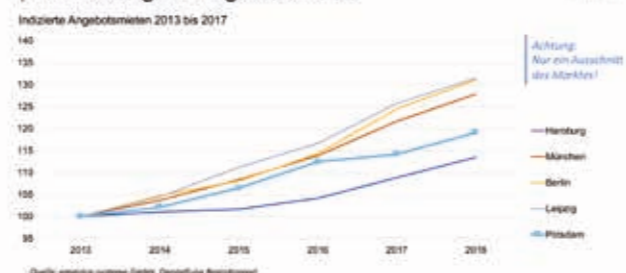
Holger Zschoge / Netzwerk „Stadt für alle“ [www.potsdam-stadtfueralle.de](http://www.potsdam-stadtfueralle.de)

### Potsdams Wohnungsmarkt im Vergleich | Bauintensität



Auszüge aus der Präsentation von Arnt von Bodelschwingh (GF RegioKontext)

### Potsdams Wohnungsmarkt im Vergleich | Entwicklung der Angebotsmieten



# Eine Wohnungspolitik gegen die soziale Spaltung!

## Empfehlungen der Kerngruppe zur 65. Sitzung

Die Sitzung hat gezeigt, daß die Situation auf dem Potsdamer Wohnungsmarkt durchaus angespannt ist, daß aber von den verschiedenen Seiten viel getan wird, um die Situation zu verbessern. Bei anhaltendem Bevölkerungswachstum hat die Stadtverwaltung Potsdams die Wohnungsbauzahlen vorangetrieben, zudem verfügt die Stadt derzeit über ein ausreichendes Flächenangebot, um ein weiteres Wachstum zu bewältigen. Für den Wohnungsbestand haben ProPotsdam und die Potsdamer Wohnungsbau-genossenschaften, die zusammen über ca. 40 % des Potsdamer Wohnraumbereichs verfügen, ein Bündel erfolgreicher Maßnahmen entwickelt, um die Mietbelastung der Potsdamer/inn/en auf einem erträglichen Niveau zu halten.

Dennoch gibt es wichtige Maßnahmebereiche, denen die Stadt sich zukünftig wieder bzw. neu zuwenden muss. Ein Bereich ist die Gefahr einer sozialen Spaltung – Potsdam ist eine der am stärksten segregierten Städte Deutschlands. Ein hierfür wesentlicher Maßnahmebereich ist die Erhaltungssatzung sowie die Anwendung von kommunalen Vorkaufsrechten in speziell auszuweisenden Milieuschutzgebieten. Das von der neuen Rathauskoalition beschlossene Modellvorhaben einer Milieuschutzsatzung für die Teltower Vorstadt ist ein Schritt in diese Richtung.

Der Verkauf von städtischen Grundstücken sollte endgültig gestoppt werden, denn derartige Flächen werden für Potsdams Zukunftsaufgaben dringend benötigt. Eine Konzeptvergabe von kommunalen Grundstücken, die klaren Zielen folgt, sollte zur Regel werden. Der noch immer gültige StVV-Beschluss zur Höchstpreisvergabe aus dem Jahr 1994 muss umgehend annulliert werden. Auch über ein weiteres Ziel herrschte unter den breit gestreuten Teilnehmern der Sitzung Einigkeit: Der gemeinwohlorientierte Sektor im Wohnungsmarkt sollte ausgeweitet werden. Dieses Ziel ist nur langfristig erreichbar, bedarf aber der Unterstützung aller Kräfte und Initiativen aus der Stadtgesellschaft.

Für die Kerngruppe  
Günter Schlusche

## 66. Sitzung am 21.11.2019

# Der Potsdamer Stadtkanal – Wie geht es weiter?

## Leitgedanken der Kerngruppe

Der Potsdamer Stadtkanal stammt aus dem 18. Jahrhundert und wurde ab 1962 zugeschüttet, auch weil der Stadt damals die Finanzmittel für die nötigen Erhaltungsinvestitionen fehlten. Seine Wiederherstellung beschäftigt die Stadtgesellschaft Potsdams schon seit vielen Jahrzehnten. Die Diskussion um dieses Projekt ist im Dezember 1990 von der Bürgerinitiative ARGUS mit dem Spaten symbolisch begonnen worden. Ein internationales Architektenseminar formulierte 1991 für den Stadtkanal: „Wenn es ihn nicht gäbe, sollte man ihn erfinden“. Die Stadt Potsdam hat sich u.a. mit diesem Projekt für die BUGA 2001 beworben. Durch die Realisierung des ersten Bauabschnittes bis 2001 hat das Projekt einen starken Anlauf erfahren. Die Stadtverordnetenversammlung hat sich mit Beschluss vom 24. Januar 2001 mehrheitlich für die Wiederherstellung des gesamten Stadtkanals ausgesprochen. Die dafür erarbeitete detaillierte Machbarkeitsstudie des Berliner Büros Planwerk legte auch einen Kosten- und Zeitplan vor.

Gleichzeitig wurde der mittlere Kanal-Abschnitt in der gesamten Yorkstraße als genehmigungsfreie Abgrabung wiederhergestellt. Dieser Abschnitt zwischen den erhalten gebliebenen und restaurierten Kanal-mauern wird seitdem gut angenommen und sogar für den Wassersport genutzt. Er hat allerdings keine Verbindung zur Havel, sondern fungiert als Wasserbecken auf einem höheren Wasserniveau als früher, in dem sich nur jahreszeitlich bedingt aufgrund des schwankenden Grundwasserniveaus Wasser einstellt. Zahlreiche Spender haben sich insbesondere für die Geländerposten finanziell an dem Projekt beteiligt und sind nun besonders mit dem Potsdamer Stadtkanal verbunden. 2001 wurde auch durch eine Spende der Ladenbergsteg als Fußgängerbrücke realisierbar und als moderne, an das frühere Vorbild angelehnte Stahlkonstruktion nach Plänen von Richard Dietrich (Ausführung Armin Burchardi) errichtet.

Die Flächen des ehemaligen Stadtkanals befinden sich – bis auf ein Grundstück – vollständig im öffentlichen Eigentum. Im Flächennutzungsplan ist der ehemalige Stadtkanal in seinem gesamten Verlauf als Wasserfläche in schematischer Weise dargestellt. Der östliche Teilabschnitt im Sanierungsgebiet „Am Kanal – Stadtmauer“ wurde im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens zur Herstellung eines Gewässers genehmigt. Die Vorprüfung führte zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt haben wird und daher abschnittsweise zugelassen werden kann. Ab 2009

wurde der östliche Teilabschnitt des Stadtkanals im Bereich der Kellertorbrücke auf dieser Basis bis auf die Sohle wiederhergestellt und 2011 mit der Havel südlich der Humboldtbrücke verbunden. Anschließend ist auf der Landzunge zwischen Havel und Stadtkanal ein ca. 2000 m<sup>2</sup> großer Uferpark angelegt worden. Seitdem ruhte das Projekt.

Zur Jahreswende 2018/19 hat der neugewählte Oberbürgermeister Mike Schubert erklärt, daß er das Projekt der Wiederherstellung des Stadtkanals reaktivieren und langfristig zum Abschluss bringen möchte, sofern die Potsdamer Bürgerschaft sich entsprechend dafür engagieren werde. Diese Initiative wurde überwiegend positiv aufgenommen und insbesondere von den zwei für das Vorhaben aktiven Vereinen, dem 1999 gegründeten „Förderverein für die Wiederherstellung des Stadtkanals in Potsdam e.V.“ und dem 2015 gegründeten „Bauverein Potsdamer Stadtkanal von 1722 e.V.“, sehr begrüßt.

### Historie

Der Potsdamer Stadtkanal wurde 1721/22 als Begrädnung eines älteren Entwässerungsgrabens angelegt, um das sumpfige Gelände nördlich der alten Stadtmitte trockenenzulegen, das für die erste barocke Stadterweiterung Potsdams benötigt wurde. Der ca. 1.840 m lange Stadtkanal, für dessen Bau niederländische Fachkräfte nach Potsdam geholt wurden, fungierte auch als Transportweg vornehmlich für Ziegelsteine, die damit auf dem Wasserweg von der Ziegelei bis zu den Baustellen transportiert werden konnten. Die ersten Brücken waren hölzerne Klappkonstruktionen, ebenfalls nach holländischem Vorbild. Im 18. und 19. Jahrhundert wurde der Stadtkanal mehrfach saniert und erhielt steinerne Ufermauern und gußeiserne Geländer. Auch die Brücken wurden mehrfach saniert - im Endzustand hatte der Stadtkanal 9 Brücken, davon 3 Stahl- bzw. Eisenkonstruktionen und 6 Stein- bzw. Stahlbetonkonstruktionen.

Schon seit Beginn des 19. Jahrhunderts gab es Klagen von Bürgern über die vom Kanal ausgehenden Geruchsbelästigungen, da zuerst die Treppen als öffentliche Abtritte benutzt wurden und später die Leitungen der Fäkalien dort endeten. Im 2. Weltkrieg wurden Teile der Kanalmauer und einige Brücken zerstört. Nach 1945 wurde die Wiederherstellung des Kanals und der Brücken in Angriff genommen. Nachdem jedoch die Pläne für die Neugestaltung des Potsdamer

Stadtzentrums vorgelegt wurden, entschied der Rat der Stadt 1962, den Kanal zuzuschütten. Die Verfüllung wurde 1965 abgeschlossen. Erst 1971 wurde die Breite Brücke abgerissen.

### Bewertung und Stand der Realisierung

Verschiedene städtebauliche Untersuchungen haben aufgezeigt, daß die Wiederherstellung des gesamten Verlaufs des Stadtkanals eine Vielzahl von Vorteilen bringt. Die folgenden Faktoren gehören dazu:

1. Die Stärkung des öffentlichen Raums und seiner Aufenthaltsqualität, u.a. durch die Erhöhung des Grünanteils und der Fußverkehrsflächen.
2. Auch in verkehrlicher Hinsicht wäre der Stadtkanal sinnvoll, weil mit ihm eine durchgängige Wegeverbindung für den Rad- und Fußverkehr, ggf. auch für den Schiffsverkehr geschaffen werden könnte. Der Stadtkanal kann zu einer altstadtgerechten Verkehrsberuhigung führen.
3. Besonders ins Gewicht fallen die stadtklimatischen Vorteile, etwa durch Wegfall von versiegelten Flächen oder durch die Abkühlung der innerstädtischen Lufttemperaturen.
4. Ebenfalls hervorzuheben sind die ausgleichenden Wirkungen auf den Grundwasserstand, durch die die hölzernen Pfahlgründungen der alten Häuser geschützt werden, die immer unter Wasser bleiben sollten.
5. Schließlich sind auch auf die Auswirkungen für das Stadtbild Potsdams wichtig. Der Kanal wird in Zukunft die Stadträume wieder gliedern und Maßstäbe setzen. Er bildet einen Gürtel um die historische Altstadt und verbindet die unterschiedlichen Stadtfragmente der Nachkriegszeit zwischen der Potsdamer Mitte und den Barocken Stadterweiterungen.
6. Der Stadtkanal ist wie kein zweites Projekt für eine finanzielle bürgerschaftliche Beteiligung geeignet, wenn man nur an die bislang stark nachgefragten Geländerposten erinnert, von denen noch weit mehr als tausend Stück benötigt werden. Über diese Beteiligung erhöht sich die emotionale Bindung der Stadtbewohner zu diesem Projekt.



Die Flächen des ehemaligen Stadtkanals wurden nach der Verfüllung für vielfältige Zwecke genutzt. Die Nutzung als Kfz-Stellplatz dominiert, aber auch eine Reihe von Leitungen wurden in dem verfüllten Kanal-Bett verlegt. Im Vorgriff auf eine mögliche Wiederherstellung des Kanallaufs wurde im Rahmen der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen eine Reihe von Leitungen bereits wieder in die angrenzenden Straßenräume rückverlegt.

Für die erforderlichen verkehrlichen Umbaumaßnahmen etwa an der Breiten Straße oder am Kreuzungsbereich mit der Straßenbahn in der Achse der Friedrich-Ebert-Straße gibt es Voruntersuchungen. Auch für die wegfällenden Stellplätze entlang der ehemaligen Kanaltrasse müssen Lösungen gefunden werden, da eine Reihe von Anwohnern und angrenzenden Betrieben bzw. Geschäften darauf Wert legen.

### Referenzprojekte aus anderen Städten

Im Zuge der Industrialisierung bzw. Verdichtung und des Umbaus zur autogerechten Stadt wurden in vielen deutschen Städten natürliche Gewässer, Kanäle und Flussläufe überbaut, gedeckelt, zugeschüttet oder verrohrt. Prominente Beispiele sind der Wasserverlauf der Emscher im Ruhrgebiet oder der Flusslauf der Nahe in Idar-Oberstein, in Berlin u.a. die Zuschüttung des Luisenstädtischen Kanals oder die Verrohrung des Unterlaufs der Panke. Eine Reihe von Städten hat

erkannt, daß diese Überbauungen zu folgenschweren Schäden für den Naturhaushalt geführt hat, daß aber auch die Aufenthaltsqualität in den betroffenen Stadträumen erheblich darunter gelitten hat. In den letzten Jahren gab es daher immer wieder Initiativen, diese Baumaßnahmen rückgängig gemacht. Bei der Durchführung der dafür erforderlichen Maßnahmen galt es allerdings, eine Reihe von technischen Problemen zu lösen und zahlreiche Widerstände zu überwinden. Deshalb ist es aus Potsdamer Sicht lohnend, sich diese Beispiele anzuschauen und aus deren Erfahrungen für das Potsdamer Beispiel Lehren zu ziehen. Im Rahmen des STADT FORUMS POTSDAM sollen die folgenden zwei Beispiele aus Siegen und aus Kiel genauer betrachtet und vorgestellt werden:

### Das Beispiel Siegen

Im Zuge des Wiederaufbaus und der Umsetzung des Leitbilds der autogerechten Stadt wurde der Flusslauf der Sieg in der Innenstadt der Universitätsstadt Siegen 1967/68 auf einer Länge von ca. 250 m mit der sog. Siegplatte überbaut. Diese ca. 5.000 m<sup>2</sup> große Betonplatte, die Parkraum für ca. 230 PKW bot, wies nach 30 Jahren einen großen Sanierungsbedarf auf, so daß die Alternative einer aufwendigen Sanierung bzw. eines kompletten Abrisses aufkam. Die Frage wurde zum Gegenstand eines städtebaulichen Wettbewerbs, der 2010 mit der Entscheidung für den Entwurf des Berliner Landschaftsplanungsbüros Atelier



OB Schubert plädiert am 21.11.2019 für die Fortführung des Stadtkanal-Projekts

Loidl abgeschlossen wurde. Dessen Entwurf sah den vollständigen Abriss der Siegplatte, die Renaturierung des Flusslaufs der Sieg und u.a. den Bau einer langgezogenen Treppenanlage an deren Nordufer vor. Bevor es zur Umsetzung dieser Entscheidung kam, wurde die Sieg-Platte zum Gegenstand einer Kunstaktion „Platte: Kunst“ von Siegerner Schüler/inn/en gemacht und das Projekt zum Leitprojekt im Rahmen der Regionale Südwestfalen 2013 ernannt. 2012/13 wurde die Siegplatte abgerissen, anschließend wurden die Straßenumbauten und die neuen Brückenbauten realisiert. Besonders wichtig bei der Beurteilung des seit vier Jahren fertiggestellten Projekts ist eine Reihe von weiterführenden Maßnahmen u.a. zur Aufwertung des öffentlichen Raums z.B. durch Baum- und Grünpflanzungen, zur Verlagerung von Universitätsstandorten in das angrenzende Innenstadtareal sowie durch die Durchführung weiterer privater Investitionsmaßnahmen im angrenzenden Umfeld. Die Baumaßnahme „Siegen – Zu neuen Ufern“ hatte ein Investitionsvolumen von 24 Mio € und wurde im Rahmen des EU-EFRE-Programms sowie durch den Bund gefördert.

### Das Beispiel Kiel

Der Kleine Kiel-Kanal verläuft entlang des ehemaligen Alten Stadtgrabens zwischen der Altstadt und der Neustadt von Kiel und war früher die Verbindung der

Kieler Förde bzw. des Kleinen Kiels mit dem Bootshafen. Er wurde im Rahmen des autoverkehrsgerechten Stadtbaus zugeschüttet und mit der Holstenbrücke überbaut. Diese Brücke ist in baulich schlechtem Zustand und muss wiederhergestellt werden. Durch verkehrliche Umbauten des innerstädtischen Straßennetzes hat der Autoverkehr auf der Holstenbrücke in den letzten Jahren stark abgenommen, so dass der verkehrliche Bedarf für diese Brücke nicht mehr in dem Umfang gegeben ist.

Ende 2008 wurde die Idee einer Wiederherstellung des Kleinen Kiel-Kanals im Rahmen eines Werkstattverfahrens „Perspektiven für die Kieler Innenstadt“ skizziert. In den letzten Jahren hat sich die Akzeptanz für diese Maßnahme vergrößert, denn auch eine Reihe von Projekten für angrenzende Geschäfts- und Wohnungsbauten setzen auf die mit dieser Maßnahme verbundene Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität der Kieler Innenstadt. Der aus einem Wettbewerbsverfahren für den Umbau hervorgegangene Entwurf der Landschaftsarchitekten Becker/Giske/Mohren/Richards (Berlin) ist die Grundlage für die bereits in der Durchführung befindlichen Baumaßnahmen, mit denen ein nicht schiffbares Wasserbecken hergestellt wird. Die Gesamtkosten des Projekts sind mit ca. 19 Mio € beziffert, die auch aus Mitteln der Städtebauförderung von Land und Bund finanziert werden.

### Fragen zum Thema:

1. Wie beurteilen die Initiatoren, insbesondere die Fördervereine die Option der Wiederherstellung des Stadtkanals mit finanziellem privatem Engagement?
2. Welche Maßnahmen zur Aktivierung der Stadtöffentlichkeit und der Potsdamer Bürgerschaft sind erforderlich, um die Wiederherstellung des Stadtkanals zu einem von breiten Teilen der Bürgerschaft getragenen Projekt zu machen?
3. Wie werden kostengünstige Varianten beurteilt, die erst einmal nur die Sichtbarmachung im Stadtraum, z.B. durch Grünflächen vorsehen?
4. Was ist das zukünftige Bild der Stadtgesellschaft für diesen Raum?
5. Wie stellen sich Durchführungsstufen für das gesamte Projekt dar?
6. Lassen sich trotz des geltenden Denkmalschutzes Bereiche mit einer neuen Ufergestaltung, z.B. mit Treppenanlagen herstellen oder muss durchgehend die historische Form wiederhergestellt werden?
7. Sind die stadtklimatischen Effekte des Projekts in der öffentlichen Diskussion schon hinlänglich thematisiert worden?

Für die Kerngruppe  
Dr. Günter Schlusche

### Literatur

- Albrecht Gülzow/Peter Hermann, Der Potsdamer Stadtkanal, Potsdam 1997  
 Andreas Kahlow (Hg.), Brücken in der Stadt: Der Potsdamer Stadtkanal und seine Brücken, Potsdam 2001  
 Stadtbauwelt 112 (zugleich Bauwelt 47 v. 27.12.1991), Potsdam 1991  
 Universitätsstadt Siegen/Der Bürgermeister (Hg.), Siegen - Zu neuen Ufern – Eine Dokumentation 2009 – 2016, Siegen 2016



Bernd Rubelt (Beigeordneter) nimmt zu den Plädoyers für den Fortgang des Stadtkanal-Projekts Stellung.



OB Schubert verfolgt mit Moderatorin Brigitte Faber-Schmidt die Diskussion am 21.11.19 zum Stadtkanal.



Die Teilnehmer der Debatte zur Wiederherstellung des Stadtkanals



Die zahlreichen Diskussionsteilnehmer der 66. Sitzung



Willo Göpel (Bauverein Stadtkanal, links) im Gespräch mit Jens Dörschel (StVV Potsdam)





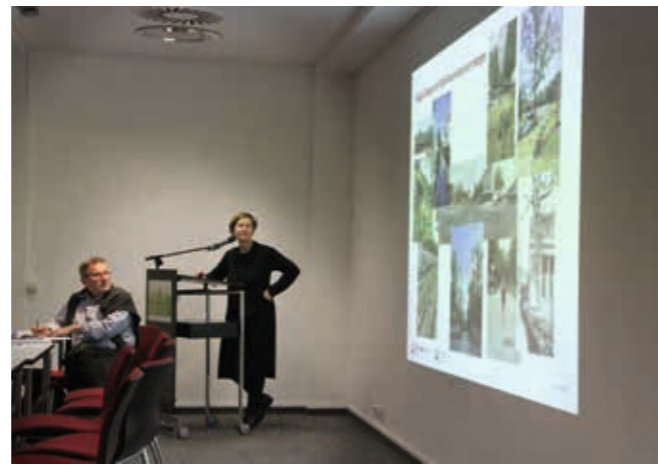
Karsten Linke (rechts) diskutiert am 21.11.2019 mit Albrecht Gülzow.



Siegfried Benn stellt die nächsten Schritte zur Wiederherstellung des Stadtkanals aus Sicht des Fördervereins Stadtkanal vor.



Willo Göpel (Bauverein) argumentiert für einen baldigen Fortgang beim Stadtkanal-Projekt



Sigrun Rabbe stellt das Stadtkanal-Projekt für den Sanierungsträger vor.

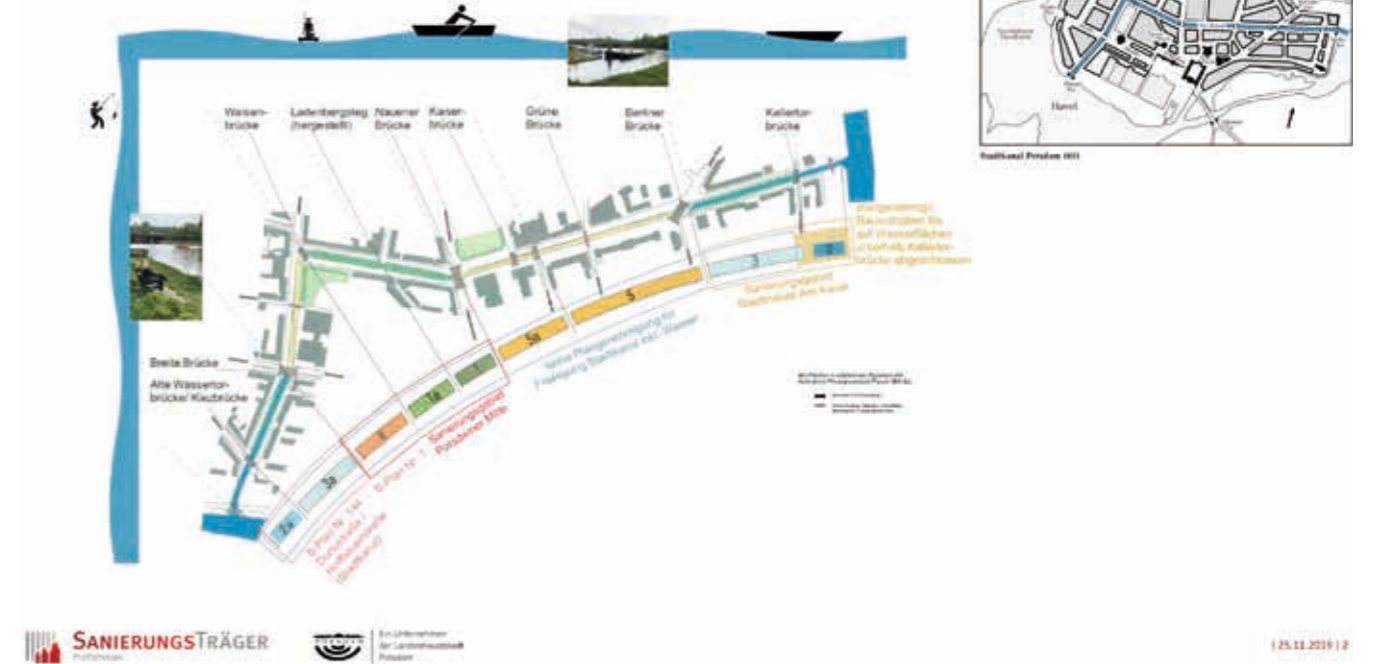


Udo Weissel (Kiel, rechts), Steffen Pfrogner (Mitte) und Dr. Günter Schlusche verfolgen die Debatte

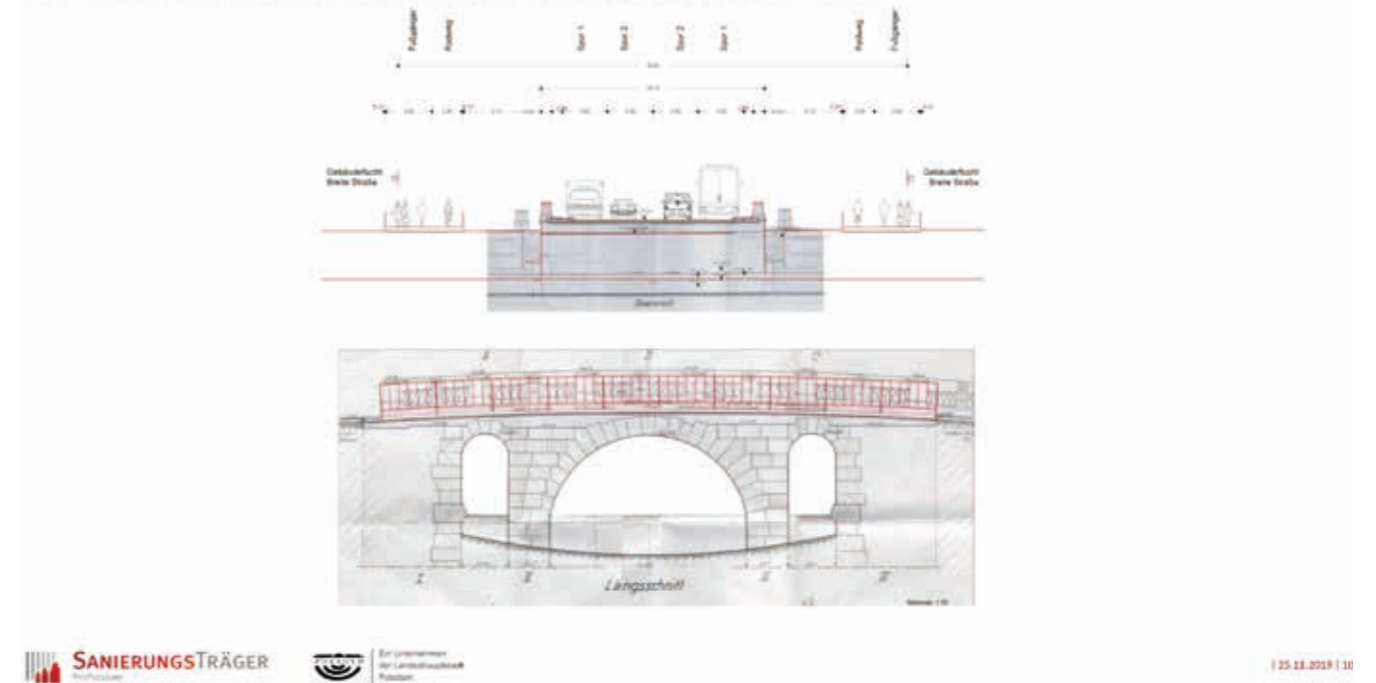


Sigrun Rabbe (Sanierungsträger Potsdam) im Gespräch mit Steffen Pfrogner (rechts) und Bert Nicke (GF ProPotsdam)

### Historie und Bestand - Stadtkanal als Wasserlauf



### Machbarkeitsstudie – Breite Brücke/Knoten Dortustraße



Auszüge aus der Präsentation von Sigrun Rabbe (Sanierungsträger Potsdam) zum Projekt Stadt-Raum-Kanal Potsdam

# Programm für die 66. Sitzung

**Termin:** Donnerstag, der 21.11.2019, 18 Uhr bis ca. 21.30 Uhr

**Ort:** Haus der Brandenburgisch-Preußischen Geschichte  
Am Neuen Markt 9 (Konferenzsaal 1.OG) 14467 Potsdam

**Thema:** Der Potsdamer Stadtkanal – Wie geht es weiter?

Begrüßung Brigitte Faber-Schmidt (Moderation)

Einführung Mike Schubert (Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam)

Beitrag Der Potsdamer Stadtkanal - Was wurde erreicht?  
Wie könnte es weitergehen?  
Sigrun Rabbe (Sanierungsträger Potsdam)

Beitrag Siegen – Zu neuen Ufern  
Dr. Günter Schlusche (für Bernd Joosten, Büro Loidl, Berlin)

Beitrag Die Wiederherstellung des Kleinen Kiel-Kanals in Kiel  
Udo Weisell (Stadtverwaltung Kiel i.R.)

Diskussion

Kaffeepause

Beitrag Das Stadtklima in Potsdam und der Stadtkanal  
Prof. Dr. Jürgen P. Kropp  
(Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung, Potsdam)

Podiumsdiskussion zum Thema „Wie weiter mit dem Stadtkanal?“

mit Siegfried Benn (Förderverein für die Wiederherstellung des Stadtkanals in Potsdam)  
Willo Göpel (Bauverein Potsdamer Stadtkanal von 1722)  
Udo Weisell (Stadtverwaltung Kiel i.R.)  
Steffen Pfrogner (Potsdamer Mitte neu denken)  
Monika Ludwig (MitteSchön Förderverein zur Wiedergewinnung der Potsdamer Mitte)  
Bernd Rubelt (Beigeordneter für Stadtentwicklung, Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Stadtverwaltung Potsdam)

Diskussion



Luffoto der Innenstadt von Siegen mit dem überbauten Flusslauf der Sieg vor der Umgestaltung



Planungskonzept des Büros Loidl (Berlin) zur Neugestaltung des Flusslaufs der Sieg



Fotomontage des Büros Loidl (Berlin) von der Situation vor Baubeginn und der Planung



Foto der heutigen Situation mit dem wiederhergestellten Flusslauf der Sieg



Luffoto der Kieler Innenstadt mit Lage des Kleinen Kiel-Kanals (Präsentation Udo Weisell)

Kiel. Sailing City.



Lageplan des Kieler Projekts mit verkehrlicher Erschließung (Präsentation Udo Weisell)



Gestaltungsplan des neuen Kiel-Kanals (Präsentation Udo Weisell)



Foto des fertiggestellten Kleinen Kiel-Kanals (Präsentation Udo Weisell)



## Siegfried Benn

### Beitrag des Fördervereins für die Wiederherstellung des Stadtkanals in Potsdam e.V.

Unser Förderverein begleitet seit dem ersten Spatenstich 1999 die Rückgewinnung des alten Wasserlaufs in unserer Landeshauptstadt Potsdam. Seit der Einweihung des ersten Bauabschnitts in der Yorckstraße zur BUGA 2001 ist dieses Projekt der Wiederherstellung des Kanals eine Erfolgsgeschichte. Kaum ein anderes Bauvorhaben in unserer Stadt hat solch eine breite Zustimmung bei den Bürgern und deutschlandweit gefunden, kein anderes eine derart nachhaltige Spendentätigkeit ausgelöst und ein so beeindruckendes Zeugnis von öffentlicher und privater Partnerschaft abgelegt.

Die Stadt konnte ein Spendenaufkommen von mehreren 100.000 € zur Absicherung ihres Eigenanteils nutzen. Wir haben den Neubau der Ladenbergbrücke gänzlich aus privater Hand realisiert. Prominente Spender und Mäzene aus Deutschland, den USA und Japan haben uns unterstützt. Die von uns finanzierte, vorliegende Entwurfsplanung der Kellertorbrücke liegt der Stadt abgestimmt mit allen Entscheidungsträgern vor. Die Genehmigungsplanung für die Brücke ist nur ein kleiner Schritt, da die Entwurfsplanung des Ing.-Büros Gnade aus Magdeburg eine sehr gute Qualität hat. Die vorliegende Kostenermittlung und unsere Finanzierung dieser Leistungen sowie die Finanzierung der zweimaligen Freilegung der Brücke und die Freilegung des Kanalbetts bis zur Havel haben über 100.000 € Spendengelder gekostet. Mit diesen

Spenden als Eigenmittel der Stadt wäre eine Beantragung von Fördermitteln beim Bund und beim Land Brand Brandenburg möglich gewesen.

Der Bauabschnitt von der Kellertorbrücke bis zur Berliner Straße ist dank der Arbeit des Sanierungsträgers, der Stadtwerke und der Telekom frei von Ver- und Entsorgungsleitungen. Dieser Kanalabschnitt sollte nach unserer Auffassung möglichst mit historischem Gesicht wiederhergestellt werden. Mit begrünten Nebenanlagen und Baumpflanzungen wird eine enorme Aufwertung dieses Wohnquartiers erreicht, das Stadtklima und die Lebensqualität werden nachhaltig gestärkt. Durch eine Flaniermeile auf der südlichen Kanalseite zum kleinen Park hinter dem Kellertorhaus sollte ein angenehmer Fußweg geschaffen werden, der die Berücksichtigung der wiederhergestellten Stadtmauer in der Großen Fischerstraße sowie des gesamten Quartiers für den interessierten Fußgänger erlaubt. Für diesen Kanalabschnitt lagen alle erforderlichen Genehmigungen vor, sie müssen nun leider neu beantragt werden. Diese Zustimmungen sind jedoch nach unserer Auffassung kurzfristig wieder einholbar.

Ein schneller Baubeginn ist möglich, wenn die Verantwortlichen der Stadt ihre zögerliche Haltung und Einstellung aufgeben. Wir fragen: Warum muss nun auch für diesen Bauabschnitt auf das Ergebnis einer Bürgerbefragung gewartet werden?



Blick auf den Stadtkanal an der Yorckstraße

Der Bauabschnitt von der Berliner Brücke bis zum Bildungsforum befindet sich z.Zt. in einem traurigen Zustand. Hier können wir uns eine Diskussion mit allen Bürgerinnen und Bürgern über eine neue Gestaltung des Kanals auf der südlichen Seite vorstellen.

Projekte in anderen deutschen Städten wie z.B. Siegen oder Kiel, aber auch in Seoul sind beispielhaft. Studenten und Stadtplaner aus Seoul, der Hauptstadt von Südkorea haben uns zum Erfahrungsaustausch besucht und ich hatte privat die Gelegenheit, das verwirklichte Projekt drei Jahre danach vor Ort zu sehen. Es ist eine Tatsache, daß urbane Fließgewässer das Stadtbild, das Stadtklima, die Lebens- und Aufenthaltsqualität nachhaltig beeinflussen.

Auch unser Förderverein würde die Ausschreibung eines städtebaulichen Wettbewerbs für diesen Bauabschnitt als Grundlage für eine Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern vorschlagen. Wenn die Stadt eine Diskussion wünscht, muss sie mit Vorstellungen in die Diskussion gehen - ohne Vorschläge geht es nicht.

Geredet wurde in den letzten Monaten genug, nun muss die konkrete Arbeit endlich beginnen. Auch die Gestaltung der weiteren Kanalabschnitte von der Yorckstraße bis zur Kiezstraße bzw. zu den Planitz-Inseln sollte öffentlich diskutiert werden. Wir sind bereit, die Landeshauptstadt im Rahmen unserer Möglichkeiten zu unterstützen.



Der schiffbare Stadtkanal an der Kellertorbrücke

## Willo Göpel

### Wir haben den Kanal noch lange nicht voll!

### 20 Jahre abschnittsweise Wiederherstellung des Stadtkanals – eine Wasserstandsmeldung des Bauvereins

Als Besucher einer Stadt fasziniert stets das Nicht-Erwartbare, das Überraschende. Das Brandenburger Tor in Form eines römischen Triumphbogens erstaut in Potsdam, aber nicht in Rom. Ähnlich verhält es sich mit der mächtigen, gekuppelten Stadtkirche St. Nikolai von Schinkel. Was – fragt sich der typische Besucher – macht ein solcher Bau in der beschaulichen Landeshauptstadt Potsdam? Ähnlich war es wohl mit dem Potsdamer Stadtkanal und ist es noch heute mit dem Holländischen Viertel. Ein geschlossenes Stadtquartier mit weiß verputzten Backsteinhäuschen erwartet man in Brandenburg so wenig wie einen repräsentativen Grachtenzug mit Kanal und repräsentativen Stadtpalais. Aber: Es gab ihn, bis 1965.

Der Potsdamer Stadtkanal war ein altstädtischer Wasserweg der Barockzeit, den der Große Kurfürst angelegt und der Soldatenkönig nach holländischem Vorbild als Gracht mit Baumallee ausgebaut hatte. Etwa 1400 Meter lang diente der Kanal vom Kellertor (Zufluß) bis zu den Planitz-Inseln (Ausfluß) der Grundwasserregulierung, als Transportweg der königlichen Bautätigkeit und Lieferweg für den Markt. Zudem brachte der Stadtkanal zusammen mit dem Holländischen Viertel und dem alten Stadtschloß niederländisches Flair der holländischen Zuwanderer in das Stadtbild.

Die zehn Brücken über den Kanal waren holländische Klapp- oder Portalbrücken, die seit dem Großen Kurfürsten in Berlin und Potsdam als hölzerne Typenbauten dutzendfach gebaut wurden. Einige dieser

Portalbrücken sind zeichnerisch gut dokumentiert. Von der Breiten Brücke sind die sandsteinernen Portalträger noch im Original erhalten, für eine Integration in einen Neubau liegt eine Studie vor.

Friedrich II. ließ den Kanal ausbauen, mit Sandsteinplatten verkleiden und mit Steinbrücken und gußeisernen Gittern schmücken. Nach und nach mit der einen oder anderen neuen Brücke ergänzt, überlebte der Kanal bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges – dann kam der Haß gegen alles Preußische. Nach einigen Bombentreffern (in deren Folge die modernisierte Kanalisation wieder teils frei in den Kanal entwässerte, was zu Geruchs- und Hygieneproblemen führte) hat der SED-Magistrat 1962/65 den Kanal zugeschüttet.

Nach dem Grundsatzbeschuß zur „behutsamen Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses“ (1990) stellt die Stadt Potsdam den Kanal seit 2002 in Abschnitten wieder her. Dem ersten Abschnitt an der heutigen Yorckstraße (gut 300 Meter lang) folgte 2012/15 der zweite Teil am Kellertor (ca. 100 Meter). Der anschließende Bauabschnitt bis zur ehem. Berliner Brücke war vom Sanierungsträger schon geplant und genehmigt, da fiel der Berliner Unternehmer Dussmann durch seinen Tod als Sponsor der neu zu bauenden Kellertorbrücke weg und die Entwicklungen der Potsdamer Mitte führten zu einer Akzentverschiebung der Stadtpolitik weg vom Kanal hin zum Alten Markt. Seit einem guten einem Jahr hat der Oberbürgermeister das Thema wieder in den Fokus gerückt.

Zuerst einmal wissen die wenigsten Potsdamer, daß der Stadtkanal in seinen unterirdischen Teilen noch zu großen Teilen vorhanden ist. An manchem Ort, wie beispielsweise an der Berliner Brücke, ragen noch Teile der Kanalanlage aus der Erde heraus. Der Stadtkanal ist zudem Teil des Denkmalbereiches „Potsdamer Stadtkern“. An den beiden schon mit Fördermitteln wieder instandgesetzten Abschnitten wurde deutlich, daß große Teile der „Bordwände“ des Kanals noch sanierbar und selbst schadhafte Holzpfehlgründungen ausbesserbar sind, die gußeisernen Gitter sind Spenden.

Die Straßenbahn, die als häufiges Hindernis angeführt wird, fährt gar nicht im Bett des Stadtkanals; mit einer kleinen Gleisergänzung am Platz der Einheit ließe sich der Tramverkehr auch mit Stadtkanal effizient gestalten.

Strittig ist ein Wegfall der ca. 350 Kfz-Stellplätze im Bett des Kanals, die jedoch kaum von den Anrainern genutzt werden (die haben eigene Anwohnerparkbe-



reiche), sondern von den Mitarbeitern der Landesministerien am Kiez und von der Edis am Kellertor. Beiden ist zuzumuten, die Stellplatzfragen auf eigenem Grund zu lösen, wie es jeder private Bauherr auch tun muß. Die Parkplätze vor der Ladenzeile am Kanal werden eher von Touristen genutzt, für die sinnvollerweise außerhalb des barocken Stadtkernes Parkplätze angelegt werden sollten, die mit einem kombinierten Park+Ride-Ticket über das Tramnetz an die Innenstadt angebunden werden. Die Geschäfte sind jedoch überwiegend reine Wohngebietsversorger.

Gerade in dem Abschnitt vor der Ladenzeile, die demnächst unter Denkmalschutz kommt, wären nach Befund der Denkmalsubstanz in der Erde moderne Elemente möglich, z.B. eine Treppe zum Wasser. Der Kanal soll ja nicht nur schön und ein Zeugnis der Vergangenheit sein, sondern soll auch mit Booten dem Sport und der Freizeit dienen. Allein eine Verpachtung des Rechtes, mit Elektrobooten die Touristen einmal rund um die Altstadt zu fahren, würde die Unterhaltskosten des Kanals decken.

Nicht zuletzt kommt niemand, der sich ernsthaft mit Klimaschutz auseinandersetzt, am Stadtkanal-Projekt vorbei: 2 Hektar neue, innerstädtische Wasserfläche und bis zu 200 neue Bäume in der Stadt – dazu die Entsiegelung von 10.000 qm Betonflächen. Diese Zahlen zeigen, daß auch im Zentrum in puncto Klima mehr geht als ein paar Alibibüsche und -bäume. Zudem wünschen sich die Meteorologen den Kanal als Überlauf für Starkregenereignisse.

Unser Vorschlag ist deshalb, mit der abschnittsweise Wiederherstellung des Potsdamer Stadtkanals fortzufahren. Der nächste Abschnitt von der Heilig-Geist-Straße bis zur Berliner Brücke ist ca. 180 Meter lang und kann bis zur Grundwasserlinie ohne langwierige Plangenehmigungen kurzfristig begonnen werden. Für die Kellertorbrücke reicht unserer Ansicht nach eine Fußgänger- und Fahrradbrücke aus Holz (heute muß ja auch kein Kfz an dieser Stelle queren), vielleicht sogar eine holländische Portalbrücke nach historischem Vorbild, die nur ein Zehntel einer von der Stadt geforderten Lkw-tauglichen Betonbrücke kostet. Das Interesse der Bevölkerung an dem Projekt stiege sicher wieder, wenn die Bauarbeiten wieder aufgenommen würden.

Willo Göpel  
(Bauverein Potsdamer Stadtkanal von 1722 e.V.)



Potsdams Canale Grande – eine Gegenüberstellung von Willo Göpel

# Oberbürgermeister Mike Schubert

## Plädoyer für einen Neuen Stadtkanal

Am 3. Oktober 2020 wird Potsdam Gastgeber sein, wenn Deutschland 30 Jahre Wiedervereinigung feiert. Wir werden unsere Stadt präsentieren. Und sicher denkt dabei jeder sofort an die historische Innenstadt. Aber Potsdam hat sich nicht nur in seiner Mitte verändert. Auf einem ehemaligen Garagenkomplex und früheren Fernwärmeleitungen ist im Zentrum Ost die Nutheschlange entstanden. Auf dem Gelände des früheren VEB-Fernverkehr Potsdam, wo ich noch polytechnischen Unterricht in Baracken hatte, steht nun ein Gewerbekomplex. Der ehemalige Konsumhof entlang der Friedrich-List-Straße und der frühere Kohlenbahnhof entwickelten sich zu innerstädtischen Vierteln mit Wohnen, Arbeiten und Einkaufen.

Wir finden überall im Stadtgebiet weitere Beispiele. Wenn wir heute in den 1989 gerade errichteten Stadtteil Drewitz schauen, sehen wir die Gartenstadt Drewitz. In international beachteten Projekten sind dort aus einer vielbefahrenen Straße ein Park und aus Schule und Begegnungszentrum eine belebte Stadtteilschule entstanden. Wir brauchen auch in Zukunft weiter solche Ideen für eine lebenswerte Stadt – und zwar zuerst für die Menschen, die bereits in dieser Stadt leben. Deshalb haben wir im vergangenen Jahr ein Bündnis für den Schlaatz geschaffen und wir wollen am Stern dafür sorgen, dass Wohnraum, der neu entsteht, auch bezahlbar ist.

### Die Aufwertung von Stadträumen und ein Neuer Stadtkanal

Dieser Entwicklung folgend steht auch in Zukunft die Aufwertung von Stadträumen für mich oben auf der Agenda einer behutsamen Stadtentwicklung. Es ist wichtig, die Lebensqualität der Potsdamerinnen und Potsdamer in ihrem Wohnumfeld zu verbessern und Stadtteile behutsam, ökologisch und sozial gerecht weiterzuentwickeln.

Dem Ziel der Aufwertung von Stadträumen folgt auch mein Vorschlag des von Bäumen, Cafés und Wasserspielflächen gesäumten Wasserlaufs durch die Innenstadt, wo Eltern im Café sitzen können und Kinder kleine Steine ins Wasser werfen. Wenn man sieht, wie der Konrad-Wolf-Park die Wohnqualität in Drewitz aufwertet, dann wünsche ich mir eine solche Aufenthaltsqualität auch für die Bewohnerinnen und Bewohner des Viertels an der Burgstraße. Deshalb und nicht aus Nostalgie werbe ich für das Projekt eines Neuen Stadtkanals. Genau wie beim Neuen Lustgarten geht

es nicht um eine Kopie, sondern um eine Interpretation von Wasser in der Stadt, die für die Menschen dieser Stadt einen Mehrwert bietet: Für das Stadtklima, für die Lebensqualität und für die Identität. Der Kleine Kiel-Kanal in der Landeshauptstadt Schleswig-Holsteins kann für uns eine Inspiration darstellen.

Wir wollen 2020 mit der Entwicklung des Neuen Stadtkanals in Potsdam beginnen. Dafür richten wir unseren Blick auf den Abschnitt zwischen Hauptpost und Berliner Straße. Ich bin überzeugt, wenn wir mutig sind wie mit der Vision einer Gartenstadt in Drewitz, dann können wir auch aus einem betonierten Parkplatz einen Ort zum Verweilen, Sitzen und Planschen machen. Viele Potsdamerinnen und Potsdamer wollen eine verkehrsberuhigte Innenstadt, viele wollen Freiräume mit einer hohen Aufenthaltsqualität. Viele wollen eine Innenstadt, die einen öffentlichen Raum schafft, der kleinteilig und für Fußgänger erlebbar ist. Der Stadtkanal kann neue und alte Quartiere in der Innenstadt als Band verbinden.

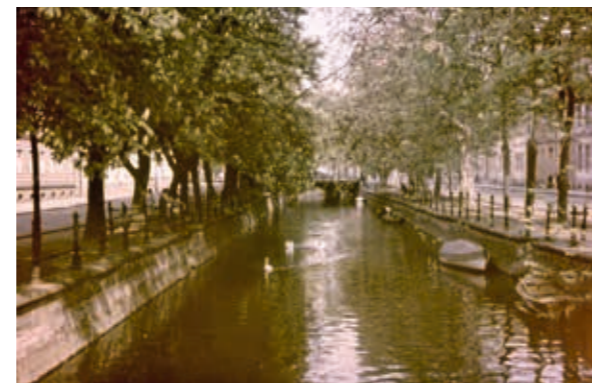
Wenn wir nur Zerstörtes wieder gewinnen wollen, laufen wir Gefahr, Bestehendes zu verlieren. Alle Epochen der Stadtgeschichte sind berechtigt, das Bild der Stadt zu prägen. Behutsames Wachstum heißt auch, die Identitäten dieser Stadt und ihrer Bevölkerung zu berücksichtigen. Neues zu schaffen, heißt in Potsdam auch verbinden zu können und Brücken zu schlagen. Ich bin davon überzeugt, dass wir das nicht nur abstrakt und theoretisch auf Veranstaltungen und in den Medien diskutieren sollten, sondern auch anhand konkreter Vorschläge erproben müssen. Der Neue Stadtkanal soll erlebbar werden.

### Behutsame Stadtentwicklung: Verbindend mit Mut zu neuen Kompromissen

Behutsame Stadtentwicklung setzt Dialogbereitschaft voraus. Wir müssen in den Dialog treten und mehrheitsfähige Kompromisse finden, die eine Symbiose aus Historischem und Modernem im Stadtbild ermöglicht. Der Erfolg um die Rettung des Minsk zeigt: Nur wer faire und machbare Kompromisse sucht, wird gute Lösungen finden. Diese Suche nach Kompromissen muss auch Maxime bei der Lösung um andere stadtbildprägende Architektur der letzten drei Jahrzehnte sein. Deswegen befürworte ich den Versuch, die Bisphäre mit einem neuen Konzept gemeinsam mit der Wissenschaft zu erhalten. Deswegen halte ich es – jenseits neuer Mietmodelle – für prüfenswert, die

Nutheschlange zu erhalten. Und auch der Vorschlag eines lebendigen Ortes der Demokratie an der Plantage, in dem an Garnisonkirche und Rechenzentrum die Brüche in unserer Stadtgeschichte deutlich werden, folgt der Idee der behutsamen und verbindenden Stadtentwicklung.

Behutsame Stadtentwicklung bedeutet, Menschen an Diskussionen und Entscheidungen zu beteiligen und so das Vertrauen in staatliche Institutionen wieder zu stärken. Behutsame Stadtentwicklung hat den Mut zum Kompromiss und zielt darauf ab, den richtigen Kurs des städtischen Wachstums zu verhandeln, um sozialen Zusammenhalt und wirtschaftlichen Erfolg zu garantieren. Und nicht zuletzt zielt behutsame Stadtentwicklung darauf ab, die Zukunftsfähigkeit der Kommune und die Zukunftslust ihrer Stadtgesellschaft zu sichern. Der Neue Stadtkanal kann beispielgebend für diesen neuen Kurs werden.



Historisches Foto des Stadtkanals um 1936



Zuschüttung des Stadtkanals (ca. 1965)

## Der Stadtkanal – ein lohnendes Projekt!

### Empfehlungen der Kerngruppe zur 66. Sitzung

Die vollständige Wiederherstellung des Stadtkanals ist ein wichtiger Baustein der Stadtentwicklung Potsdams und weit mehr als nostalgische Stadtbildpflege. Das hat die lebendige Debatte unter den zahlreichen Teilnehmern der Sitzung des STADT FORUMS POTSDAM am 21.11.19 deutlich gezeigt. Nach Auffassung der Fachleute kann ein wiederhergestellter Stadtkanal zur nachhaltigen Stärkung der Innenstadt und der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums sowie zu positiven Effekten für die örtliche Wirtschaft, aber auch für den Verkehr und das Stadtklima führen.

Dieses Projekt, das Oberbürgermeister Schubert aus der gegenwärtigen Phase des Stillstands hinausführen will, genießt bereits vielfältige Unterstützung durch die Potsdamer Bürgerschaft, v.a. durch die zwei Stadtkanalvereine, deren Vorarbeiten und deren Engagement schon viel bewirkt haben. Daher darf die Tatsache, daß derzeit nicht alle bürgerschaftlichen und stadtpolitischen Kräfte bei diesem Projekt an einem Strang ziehen und dass es Divergenzen bei einigen Fragen gibt, nicht fehlinterpretiert werden. Beim weiteren Vorgehen zeichnen sich zwei Ansätze ab: Beim ersten wird Wert auf eine Grundsatzdebatte zu Machbarkeit und Finanzierung des Projekts gelegt, bevor weitere Schritte festgelegt werden. Damit würden sich konkrete Realisierungsschritte um weitere Jahre verschieben, denn es bedarf eines Planungsvorlaufs. Der andere Ansatz bevorzugt ein stufenweises Vorgehen und einen baldigen Beginn für den aussichtsreichsten Abschnitt. Diese Situation sollte zum Anlass genommen werden, einen breiten Beteiligungsprozess für dieses Projekt zu organisieren und umzusetzen. Angesichts der bereits geschaffenen Grundlagen sollte es möglich sein, eine Rangfolge für die nächsten Schritte bzw. Abschnitte festzulegen.

Die Referenzprojekte aus Siegen (Freilegung der Sieg) und aus Kiel (Wiederherstellung des Kleinen Kiel-Kanals) sind ein deutlicher Beleg für die Revitalisierungseffekte, die in Bezug auf das innerstädtische Umfeld auf mehreren Ebenen zu erwarten sind. Auch in Kiel und Siegen gab es anfängliche Bedenken und Einwände, die jedoch alle nicht von Dauer waren. Potsdam sollte sich also nicht abschrecken lassen, nach pragmatischen Lösungen suchen und dieses Projekt vollenden. Es wird sich bezahlt machen!

Für die Kerngruppe  
Dr. Günter Schlusche

## STADT FORUM POTSDAM - Ziele und Merkmale



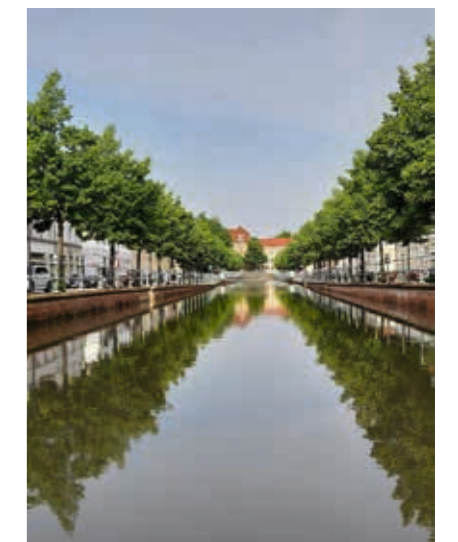
Potsdam steht inmitten einer dynamischen Entwicklung. Wichtige Entscheidungen für die Stadtentwicklung sind getroffen - die Vielzahl der von öffentlicher wie privater Seite realisierten Maßnahmen, die eingeleiteten Bauprojekte, Planungen und das damit in der Stadt investierte Finanzvolumen sind ein beeindruckender Beleg dafür. Die Pflege der Potsdamer Kulturlandschaft, die Sanierung der Altstadt Potsdams und Babelsbergs sind auf guten Wege und tragen maßgeblich dazu bei, dass Potsdam seine Reputation als kulturelles Zentrum stärkt. 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. Mit seiner hohen Lebensqualität zieht Potsdam Familien, Fachkräfte, Senioren an und gehört zu den wachsenden Städten in Deutschland.

Trotzdem gibt es auch in Potsdam Schwierigkeiten bei der Fortführung dieser Prozesse: Die aus der positiven Entwicklung folgende Verdichtung, die im Widerspruch zum landschaftsgeprägten Charakter der Stadt bzw. der historischen Kulturlandschaft steht, die wachsenden Mobilitätsanforderungen, der erhöhte Bedarf an Wohnbauten und Bildungseinrichtungen oder der nur begrenzt von der Stadt beeinflussbare Anstieg der Mieten führen zu Konflikten und erhöhtem Planungsbedarf. Eine aktive Bürgerschaft und die Entwicklung umfangreicher Beteiligungsprozesse zeigen einen lebhaften Diskurs. Insbesondere bei der Entwicklung der Potsdamer Mitte, in der zukünftige, am historischen Grundriss orientierte Strukturen die Verhältnisse der DDR-Zeit in Frage stellen, zeigen sich divergierende Positionen. Weitere Konfliktfelder liegen im Bereich der Verkehrsentwicklung, in der gerechte und ökologische Konzepte liebgeordnete Gewohnheiten aufheben. Der Ausbau der Wohnviertel im Süden sowie die Entwicklung und Anbindung der nördlichen Ortsteile stellen die Stadt vor große Herausforderungen. Viel zu wenig Beachtung finden die Dynamik des kulturellen und sozialen Lebens in der Stadt sowie die Anforderungen des Klimawandels.

Für die politische Spitze ist die Überwindung von Kommunikationsdefiziten 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, die die Potsdamer Stadtentwicklung seit 1998 begleitet. Das STADT FORUM POTSDAM ist 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. Darin liegt die besondere Qualität einer Beteiligungskultur, die zwischen den lebensweltlich und formal getrennten Bereichen eine Vermittlungsebene anbietet. Es ist dabei zum einen wesentlich, die fachlichen Konzepte und Diskussion für die bürgerschaftlichen Debatten verfügbar zu machen. Zu anderen geht es darum, die zivilgesellschaftlichen Expertisen einzubeziehen und dabei auch für ungewöhnliche Perspektiven offen zu sein.

Mit diesen Grundsätzen ist das STADT FORUM POTSDAM ein wichtiger Bestandteil bürgerschaftlicher Beteiligung im öffentlichen Diskurs der Landeshauptstadt Potsdam.



Der Stadtkanal nach Starkregen 2019

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 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.

MAZ 08. 04. 2019



## Wohnungen gegen Welberbe: Unesco prüft Potsdams Status

Probleme: Brandstiftungs-Ländchen sind nicht selten mit der Unesco-Karte verbunden in Paris. Grund ist der geplante Bau von Wohnungen an der Potsdamer Park-Brandschloß. Einmalig ist die Idee, die Unesco-Karte zu nutzen, um die Qualität der Wohnprojekte zu sichern. Die Stadt plant auf einer Fläche neben dem Hotelbrandstiftungs-Park die Errichtung von 230 Wohnungen. Nach jahrelanger Arbeit konnten die Planer die Wohnfläche für die Unesco-Karte sichern. Die Stadt plant auf einer Fläche neben dem Hotelbrandstiftungs-Park die Errichtung von 230 Wohnungen. Nach jahrelanger Arbeit konnten die Planer die Wohnfläche für die Unesco-Karte sichern. Die Stadt plant auf einer Fläche neben dem Hotelbrandstiftungs-Park die Errichtung von 230 Wohnungen. Nach jahrelanger Arbeit konnten die Planer die Wohnfläche für die Unesco-Karte sichern.

TSP 14. 04. 2019

MAZ 16. 11. 2019



MAZ 07. 09. 2019

## Über Stelzenhäuser und Kitadächer

Beim 65. Stadtforum stehen Ideen zur Lösung der Wohnungsnot auf dem Programm - die neue Sozialbeigeordnete bringt selbst Ideen ein



MAZ 7./8./19.

## Potsdam wächst wieder in die Höhe

47 Hochhäuser gibt es in der Landeshauptstadt - neun weitere sollen in absehbarer Zeit dazu kommen - „Stadt Forum“ diskutiert über den Trend zu neuer Höhe und Dichte



Neun neue Türme geplant  
Die Potsdamer Hochhäuser sind wieder stark akzeptiert. In Potsdam werden neun neue Türme geplant. Die Potsdamer Hochhäuser sind wieder stark akzeptiert. In Potsdam werden neun neue Türme geplant. Die Potsdamer Hochhäuser sind wieder stark akzeptiert. In Potsdam werden neun neue Türme geplant.

Nachverlichtung als Mehrwert  
Die Hochhäuser sind wieder stark akzeptiert. In Potsdam werden neun neue Türme geplant. Die Potsdamer Hochhäuser sind wieder stark akzeptiert. In Potsdam werden neun neue Türme geplant.

## Die nächsten Themen im „Stadt Forum Potsdam“

Drei mal im Jahr gibt es ein Stadt Forum Potsdam. Die nächsten Themen sind: 1. Die Wohnsituation im Stadtzentrum, 2. Die Entwicklung des Stadtkanals, 3. Die Wohnsituation im Stadtzentrum.

## Rathaus zielt sich beim Stadtkanal

Obwohl gute Aussichten auf Geld des Bundes für die Kellertorbücke bestehen, will die Verwaltung keine Förderung beantragen - Stadtkanalvereinschef Göpel übt Kritik



Die Verwaltung hat bis 21. Januar 2019... Die Stadtkanalvereinschef Göpel übt Kritik. Die Verwaltung hat bis 21. Januar 2019... Die Stadtkanalvereinschef Göpel übt Kritik.

Die Stadtkanalvereinschef Göpel übt Kritik. Die Verwaltung hat bis 21. Januar 2019... Die Stadtkanalvereinschef Göpel übt Kritik.

MAZ 14. 04. 2019

PNX 13. 04. 2019



MAZ 13./14.04.2019

MAZ 20. 11. 2019