



---

**75. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bauen**  
**Gremium:** Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen  
**Sitzungstermin:** Dienstag, 11.12.2012, 18:00 Uhr  
**Ort, Raum:** Raum 405, Hegelallee, Haus 1

---

## Nachtragstagesordnung

### Öffentlicher Teil

- 1 **Eröffnung der Sitzung**
  
- 2 **Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 27.11.2012 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung**
  
- 3 **Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung**
  - 3.1 **Information über die Situation am Wohnungsmarkt der Landeshauptstadt Potsdam 2011 (Wohnungsmarktbericht 2012)**  
**Vorlage: 12/SVV/0707**

Oberbürgermeister, FB Soziales,  
Gesundheit und Umwelt
  
  - 3.2 **Baumerhalt als Planungsprämisse**  
**Vorlage: 12/SVV/0736**

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
SB (ff)
  
  - 3.3 **Nahverkehrsplan 2012 - 2018 der Landeshauptstadt Potsdam**  
**Vorlage: 12/SVV/0751**

Oberbürgermeister, FB  
Stadtplanung und  
Stadterneuerung  
SB (ff)  
auch in alle OBR

- |     |                                                                                                                                                                                         |                                                                         |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 3.4 | <b>Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center", Teilbereich Bahnhofspassagen, Satzungsbeschluss zur 1. Änderung<br/>Vorlage: 12/SVV/0824</b>                                                | Oberbürgermeister, FB<br>Stadtplanung und<br>Stadterneuerung            |
| 3.5 | <b>Vorbereitende Untersuchungen für das Gebiet an der Nuthestraße zwischen Friedrich-Engels-Straße und Horstweg<br/>Vorlage: 12/SVV/0846</b>                                            | Oberbürgermeister, FB<br>Stadtplanung und<br>Stadterneuerung<br>SB (ff) |
| 3.6 | <b>Rahmenplanung der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld<br/>Vorlage: 12/SVV/0830</b>                                                                                                 | Oberbürgermeister, FB<br>Stadtplanung und<br>Stadterneuerung            |
| 3.7 | <b>Uferweg Speicherstadt<br/>Vorlage: 12/SVV/0687</b>                                                                                                                                   | Oberbürgermeister, FB<br>Stadtplanung und<br>Stadterneuerung            |
| 4   | <b>Mitteilungen der Verwaltung</b>                                                                                                                                                      |                                                                         |
| 4.1 | <b>BE zur Auslobung Wettbewerb Brauhausberg</b>                                                                                                                                         | FB Stadtplanung und<br>Stadterneuerung                                  |
| 4.2 | <b>Information über den B-Plan-Entwurf Nr. 80.2, 1. Änderung "Rote Kaserne West-nördlich Esplanade" vor der Auslegung (Standortsicherung weiterführende Schule im Bornstedter Feld)</b> | FB Stadtplanung und<br>Stadterneuerung                                  |
| 4.3 | <b>Berichterstattung zum Bauvorhaben Radverkehrskonzept, Route B, vom Urnenfeld bis Kuhforter Damm, Ergebnis der Anhörung</b>                                                           | FB Grün- und Verkehrsflächen                                            |
| 4.4 | <b>Verständigung zur Liste der Vorbescheidsanträge/Bauanträge vom 08.11.2012 bis 21.11.2012 sowie Beantwortung der Nachfragen aus der Sitzung 30.10.2012 und 27.11.2012</b>             |                                                                         |

5            **Sonstiges**

**Nichtöffentlicher Teil**

6            **Entscheidung über eventuelle Einwendungen  
gegen die Niederschrift des nicht öffentlichen  
Teils der Sitzung vom 27.11.2012 / Feststellung  
der nicht öffentlichen Tagesordnung**



Herr Hannes Püschel

nicht teilgenommen

### **stellv. Ausschussmitglieder**

Herr Wolfgang Cornelius

CDU

nicht teilgenommen

### **sachkundige Einwohner**

Herr Jan Hanisch

DIE LINKE

entschuldigt

Herr Dr. Timo Jacob

DIE LINKE

entschuldigt

Herr Kai Weber

SPD

entschuldigt

### Gäste:

Herr Goetzmann (Stadtplanung und Stadterneuerung)

Herr Wolfram (Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung)

Frau Holtkamp (Verbindliche Bauleitplanung)

Frau Engelbrecht (Stadterneuerung)

Herr Preißler (Steuerung-Service)

Herr Weise (Geschäftsstelle Bauen)

Herr Müller-Zinsius (Sanierungsträger Potsdam zum TOP 5)

Herr Terfort (Ingenieurbüro zum TOP 5)

Frau Dr. Chwolik-Lanfermann (INITIATIVE BREITE STRASSE c/o Freies Tor – Bürgerverein Potsdamer Innenstadt e.V. zu den TOP's 3.15 und 3.16)

Herr Dr. Panzer (zu TOP 6)

Niederschrift

Frau Kropp

### **Tagesordnung:**

#### **Öffentlicher Teil**

- 1 Eröffnung der Sitzung
  
- 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 13.11.2012 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung
  
- 3 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung
  
- 3.1 Masterplan für den Potsdamer Norden (Wiedervorlage)  
Vorlage: 12/SVV/0469  
Fraktion DIE LINKE  
alle OBR
  
- 3.2 Ortsüblicher Ausbau der Lindstedter Straße (Wiedervorlage)

Vorlage: 12/SVV/0602  
Fraktion DIE LINKE  
auch OBR Eiche

- 3.3 Richtlinie zur Kostenbeteiligung bei der Baulandentwicklung (Wiedervorlage)  
Vorlage: 12/SVV/0703  
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung
- 3.4 Bebauungsplan Nr. 34-2 "Katharinenholzstraße / Amundsenstraße",  
Satzungsbeschluss  
Vorlage: 12/SVV/0697  
Oberbürgermeister, Stadtplanung und Stadterneuerung  
SB (ff)
- 3.5 Bebauungsplan Nr. 34-3 "Nördlich Katharinenholzstraße"  
Aufstellungsbeschluss sowie Beschluss zur Herauslösung aus dem  
Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 34  
"Katharinenholzstraße / Ribbeckstraße"  
Vorlage: 12/SVV/0670  
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung  
SB (ff)
- 3.6 Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan SAN - B 07 "Babelsberg Nord"  
und für die Gestaltungssatzung "Babelsberg Nord"  
Vorlage: 12/SVV/0700  
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung
- 3.7 Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan SAN - B 08 "Babelsberg Süd"  
und für die Gestaltungssatzung "Babelsberg Süd"  
Vorlage: 12/SVV/0701  
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung
- 3.8 Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 136 "Zeppelinstraße"  
Vorlage: 12/SVV/0671  
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung
- 3.9 Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Potsdam (1. Lesung)  
Vorlage: 12/SVV/0696  
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung  
SB (ff)  
alle OBR
- 3.10 Bebauungsplan Nr. 132 "Am Friedhof" (OT Fahrland) Aufstellungsbeschluss  
Vorlage: 12/SVV/0704  
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung

SB (ff)  
auch OBR Fahrland

- 3.11 Langer Stall  
Vorlage: 12/SVV/0611  
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
mit der neuen Fassung zurücküberwiesen
  
- 3.12 Aufhebung von Aufstellungsbeschlüssen und weiteren Beschlüssen im  
Verfahren zu Bauleitplänen der Verbindlichen Bauleitplanung  
Vorlage: 12/SVV/0635  
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung  
überwiesen auch in die betroffenen OBR
  
- 3.13 Kunsthalle  
Vorlage: 12/SVV/0653  
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
SB (ff)
  
- 3.14 Potsdamer Solarsatzung  
Vorlage: 12/SVV/0655  
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
SB (ff)
  
- 3.15 Gestaltungskonzept Breite Straße  
Vorlage: 12/SVV/0712  
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, SPD, FDP  
mit Äa Fraktion SPD
  
- 3.16 Masterplan für die Breite Straße  
Vorlage: 12/SVV/0731  
Fraktion CDU/ANW
  
- 3.17 Eckwertebeschluss für die Planung der Haushaltsjahre 2013/2014  
Vorlage: 12/SVV/0732  
Oberbürgermeister, SB Finanzen und Berichtswesen
  
- 3.18 Baumerhalt als Planungsprämisse  
Vorlage: 12/SVV/0736  
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
SB (ff)
  
- 3.19 Nahverkehrsplan 2012 - 2018 der Landeshauptstadt Potsdam

Vorlage: 12/SVV/0751  
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung  
SB (ff)  
auch in alle OBR

- 3.20 Information über die Situation am Wohnungsmarkt der Landeshauptstadt  
Potsdam 2011 (Wohnungsmarktbericht 2012)  
Vorlage: 12/SVV/0707  
Oberbürgermeister, FB Soziales, Gesundheit und Umwelt
  
- 3.21 Uferweg Speicherstadt  
Vorlage: 12/SVV/0687  
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung
  
- 4 Mitteilungen der Verwaltung
  
- 4.1 BE zur Auslobung Wettbewerb Brauhausberg  
FB Stadtplanung und Stadterneuerung
  
- 4.2 Information über den B-Plan-Entwurf Nr. 80.2, 1. Änderung "Rote Kaserne  
West-nördlich Esplanade" vor der Auslegung (Standortsicherung weiterführende  
Schule im Bornstedter Feld)  
FB Stadtplanung und Stadterneuerung
  
- 4.3 Verständigung zur Liste der Vorbescheidsanträge/Bauanträge vom 11.10.2012  
bis 24.10.2012 und vom 25.10.2012 bis 07.11.2012 sowie Beantwortung der  
Nachfragen aus der Sitzung 30.10.2012
  
- 4.4 Berichterstattung zum Bauvorhaben Radverkehrskonzept, Route B, vom  
Urnfeld bis Kuhforter Damm, Ergebnis der Anhörung  
FB Grün- und Verkehrsflächen
  
- 5 BE zum 4. Bauabschnitt Landtagsumfeld/Breite Straße

### **Nichtöffentlicher Teil**

- 6 Bericht über das Ergebnis der Ausschreibung zum Verkauf des Grundstücks  
"Alte Post" gemäß Beschluss 11/SVV/0033  
Vorlage: 12/SVV/0709  
Oberbürgermeister



- 7 Grundstücksverkauf aus dem Treuhandvermögen der Sanierungsträger  
Potsdam GmbH Grundstück im Sanierungsgebiet "Schiffbauergasse"  
Vorlage: 12/SVV/0699  
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung  
SB (ff)
- 8 Wiedergewinnung der Potsdamer Mitte, Handlungsoptionen für das Grundstück  
"Hotel Mercure"  
Vorlage: 12/SVV/0784  
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Bauordnung

## **Protokoll:**

### **Öffentlicher Teil**

#### **zu 1 Eröffnung der Sitzung**

Der Ausschussvorsitzende begrüßt die Anwesenden, stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

#### **zu 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 13.11.2012 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung**

Zur Niederschrift der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bauen vom 13.11.2012 gibt es keine Hinweise; die Niederschrift wird mit 8 Ja-Stimmen, bei 1 Stimmenthaltung bestätigt.

Bezüglich der vorliegenden Tagesordnung informiert der Ausschussvorsitzende, dass heute Nachmittag eine Pressekonferenz zum 4. Bauabschnitt Landtagsumfeld/Breite Straße durchgeführt worden ist. Die Verwaltung hat gebeten, vor Eintritt in die heutige Tagesordnung auch im SB-Ausschuss informieren zu dürfen, um auch den Ausschussmitgliedern den gleichen Kenntnisstand vermitteln zu können.

Rederechte sind durch Frau Chwolik-Lanfermann zu den TOP'en 3.14 und 3.16 sowie im nicht öffentlichen Teil durch Herrn Panzer zum TOP 6 beantragt worden.

Aufgrund der umfangreichen Tagesordnung schlägt der Ausschussvorsitzende vor, den nicht öffentlichen Teil spätestens um 21.45 Uhr zu beginnen, unabhängig davon wie weit man im öffentlichen Teil gekommen ist. Herr Krause bittet den n.ö. Teil bereits um 21.30 Uhr zu beginnen.

Frau Hüneke informiert, dass der Antrag 12/SVV/0655 im KOUL-Ausschuss beraten und zurück gestellt worden ist. Um rechtliche Rahmenbedingungen etc. klären zu können, bittet sie den Antrag auch im SB-Ausschuss nochmals

zurückzustellen.

Die entsprechend veränderte Tagesordnung wird einstimmig bestätigt.

**zu 5      BE zum 4. Bauabschnitt Landtagsumfeld/Breite Straße**

Herr Klipp informiert über den vorgesehenen Ausbau des östlichen Teiles der Breiten Straße. Dies betrifft den Abschnitt von der Schloßstraße bis zur Dortustraße. Bauherr ist der Sanierungsträger Potsdam. Die Planung selbst gibt es bereits seit 2010, jedoch musste die Maßnahme aufgrund Wegfalls des Hauptstadtvertrages verschoben werden. Jetzt stehen diese Mittel zur Verfügung so dass der Baubeginn für März 2013 geplant ist.

Herr Müller-Zinsius (Sanierungsträger Potsdam) erläutert das Vorhaben anhand einer Präsentation (sh. Anlage). Die geplante Bauzeit beträgt 9 Monate. Herr Terfort (Ingenieurbüro) informiert zur Verkehrslogistik, zum Bauablauf und zur Verkehrsführung.

Frau Hüneke nimmt Bezug auf den Ergänzungsantrag der SPD zur Drucksache 12/SVV/0712 und bittet diesen Bereich mit einzubeziehen. Bzgl. der heute vorgestellten Planung spricht sie die fehlende Symmetrie an.

Zur Rückfrage von Herrn Heuer in wie weit die Abstimmung mit den Anliegern erfolgt ist, antwortet Herr Müller-Zinsius, dass es sich hier um eine geringe Zahl von Anliegern handelt. Mit allen (Spielbank, IHK und Studentenwerk) ist über die Maßnahmen gesprochen worden. Im März ist es vorgesehen auch mit den Anwohnern Ecke Breite Straße/Dortustraße zu sprechen bzw. zu einer gesonderten Anwohnerversammlung einzuladen. Der Hinweis von Herrn Heuer auf Einbeziehung der Fahrradhandlung wird aufgenommen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen nimmt die Information zur Kenntnis.

**zu 3      Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung**

**zu 3.1      Masterplan für den Potsdamer Norden (Wiedervorlage)**

**Vorlage: 12/SVV/0469**

Fraktion DIE LINKE  
alle OBR

Herr Jäkel bringt den Antrag nochmals ein und informiert, dass dieser im Ortsbeirat Eiche mit dem Hinweis, die Entwicklung der zusätzlichen Siedlungsgebiete Eiche/Golm einzubeziehen, der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung empfohlen hat.

Herr Wolfram (Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung) informiert über die Voten aus den anderen Ortsbeiräten.

Der Antrag wird unverändert zur Abstimmung gestellt:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, den Entwurf eines Masterplanes für den Potsdamer Norden zu erarbeiten. Dabei sind die Bewohner der Ortsteile und Wohngebiete, die Ortsbeiräte und Bürgerinitiativen einzubeziehen.

Ziel ist es, eine komplexe Entwicklung des Potsdamer Nordens zu sichern.

Der Entwurf des Masterplanes ist im September 2013 vorzulegen.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	6
Ablehnung:	0
Stimmhaltung:	3

**zu 3.2 Ortsüblicher Ausbau der Lindstedter Straße (Wiedervorlage)**

**Vorlage: 12/SVV/0602**

Fraktion DIE LINKE

auch OBR Eiche

Herr Jäkel berichtet, dass der Ortsbeirat Eiche nach gründlicher mehrmonatiger Beratung einstimmig den Beschluss gefasst hat, keine Straßenbahnführung zuzulassen, die die Ortslage Eiche durchschneidet und auch keine weiteren Untersuchungen zu einer Trasse quer durch Eiche durchzuführen, weil diese unverträglich und nicht gewollt ist (sh. Willensbekundung des OBR Eiche für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Potsdam Nr. 11/OBR/0127 des vom 25.08.2011). Weiterhin hat der Ortsbeirat festgestellt, dass insbesondere die ärgerlich lange anhaltende Debatte zur Führung einer Straßenbahn durch Eiche, für die überhaupt keine Finanzierung in den nächsten 15 Jahren denkbar ist, die Bewohner der Lindstedter Straße und anderer betroffener Gebiete in beträchtlichem Maße verärgert und sie behindert, investive Maßnahmen auf ihren Grundstücken zu erledigen, weil ihnen die langfristige Planungssicherheit fehlt. Für die Konzeptbearbeitung der Stadt wird es als völlig ausreichend angesehen, den Busverkehr beizubehalten, optional eine Heranführung einer Straßenbahn ans Neue Palais, Studentenwohnheim zu prüfen.

Herr Jäkel bringt folgende geänderte Fassung ein:

"Die STVV möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, den Anliegern der Lindstedter Straße im Ortsteil Eiche mitzuteilen, dass die Planungen zum Bau einer Straßenbahntrasse durch die Lindstedter Straße nicht weiter verfolgt werden.

Darüber hinaus wird er beauftragt, im März 2013 einen Ausbau der Straße in ortsüblicher Ausführungsform mit Fahrbahn plus Gehweg zur Anhörung zu bringen."

Herr Klipp merkt an, dass es sich hier nicht um eine akute Gefahrenstelle handelt. Investiv wird in der Lindstedter Straße in den nächsten Jahren, einschließlich 2016/17 nichts gemacht werden.

In diesem Zusammenhang erinnert Herr Klipp an die Verständigung auf das Kontrollscenario zum Stadtentwicklungskonzept Verkehr. Der Ausbau der Lindstedter Straße unter Verzicht auf die TRAM wäre ein Vorgriff auf die Entscheidung zum STEK Verkehr. Er bittet den Antragsteller, die Vorlage zurück zu stellen, bis die Beschlussvorlage zum STEK Verkehr vorgelegt wird.

Herr Jäkel verweist auf die Zusage der Anlieger die Finanzierung der Ausbaumaßnahme (ohne Straßenbahntrasse) übernehmen zu wollen. Umfangreiche Beratung dieser Thematik ist erfolgt, dass der Antrag heute abgestimmt werden sollte.

### **zu 3.3 Richtlinie zur Kostenbeteiligung bei der Baulandentwicklung (Wiedervorlage)**

**Vorlage: 12/SVV/0703**

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Herr Goetzmann (Stadtplanung und Stadterneuerung) informiert, welche Bebauungspläne zum Stichtag betroffen wären (Tabelle – sh. Anlage). Da der Finanzausschuss zu dieser Vorlage noch nicht votiert hat, ist davon auszugehen, dass der Hauptausschuss morgen den TOP zurück stellen wird.

Herr Teuteberg erinnert an seine Frage aus der vergangenen Sitzung nach der Höhe der erwarteten Einnahmen und des bürokratischen Aufwandes.

Herr Goetzmann teilt mit, dass die jeweiligen spezifischen Einnahmen abhängig von den Inhalten der jeweiligen Bebauungsplanverfahren sind und der Prüfung, ob Plätze für Kitas und Grundschulen in diesem Bereich fehlen. Er betont nochmals, dass hier keine Abgaben für den allgemeinen Haushalt erfolgen, sondern es sich um zweckgebundene Investitionen handelt, die die Stadt an dieser Stelle tätigen muss (Nachweispflicht). Auch der Aufwand ist vom einzelnen Verfahren abhängig. Bei Verfahren mit einem größeren Träger wird im Regelfall für die Erarbeitung des städtebaulichen Vertrages ein Personentag benötigt. Wesentlich aufwändiger ist es in einem Bereich, wie z.B. Nördlich in der Feldmark mit ca. 20 Eigentümern. Hier muss mit allen Eigentümern ein Vertrag abgeschlossen werden, welcher erheblich mehr an Verhandlungsaufwand bindet. Dies betrifft ca. 1 von 8 Planverfahren. Die Höhe der Kostenbeteiligung dürfte aber in der Regel deutlich über den Kosten des Personalaufwandes liegen.

Herr Krause hinterfragt einzelne Punkte der Richtlinie bzw. unterbreitet Vorschläge zur Änderung.

Herr Goetzmann informiert,

- Satzungen nach § 34 BauGB können aufgenommen werden, sie haben eine ähnliche Wirkung wie Bebauungspläne.
- Planersetzende städtebauliche Vereinbarungen gibt es nicht, dieses sollte nicht aufgenommen werden.

- Einzelfallsituationen sollten nicht in der Richtlinie untergebracht werden.
- Die Entscheidung, ob ein Planerfordernis besteht oder nicht, wird durch die STVV getroffen.
- Der Empfehlung, den Begriff Vorhabenträger durch Planungsbegünstigter zu ersetzen, wird durch Verwaltung gefolgt.
- Bei den freien Trägern ist zwischen Kindertagesstätten und Schulen zu unterscheiden. Da es bei Kindertagesstätten nur Einrichtungen freier Träger gibt, werden dort sowohl besetzte Plätze als auch Kapazitäten und damit auch etwaige freie Plätze berücksichtigt. Anders stellt es sich bei den Grundschulen dar. Die belegten Schulplätze der Freien Schulen müssen zwar in die Betrachtung aufgenommen werden, sonst würden ein Fünftel der Grundschüler aus der Betrachtung ausgeklammert. Es ist aber beabsichtigt, die heute auch besetzten Plätze freier Schulen statisch einzubeziehen, da die Stadt keine Erkenntnisse über freie Plätze an diesen Schulen hat. Im Gegensatz dazu wird bei öffentlichen Grundschulen wie bei den Kindertagesstätten mit belegten Plätzen, der Kapazität und freien Plätzen gerechnet. Dieses könne in der Begründung noch deutlicher formuliert werden. Eine konkrete Erläuterung erfolgt mit der Vorlage der Kapazitätsberechnung.

Herr Jäkel verweist auf jetzt schon hohe Wohnkosten. Mit der Richtlinie wird es eine weitere Erhöhung geben. Er kündigt an, der Vorlage nicht zuzustimmen.

Herr Klipp macht deutlich, dass durchaus davon auszugehen ist, dass die entsprechenden Beiträge über den Kaufpreis bzw. die Mieten umgelegt werden.

Herr Heuer stimmt zu und verweist darauf, dass für den Beitrag auch eine entsprechende Leistung erfolgt.

Herr Teuteberg hält die Kosten-Nutzen-Abwägung für unzureichend dargestellt. Aussagen zur Belastung des städtischen Haushaltes bzw. für etwaige Gerichtsverfahren sind nicht erkennbar. Er erwartet im Vorfeld konkrete Angaben zur Höhe der Kosten.

Herr Heuer kündigt an 3 Vorschläge zu unterbreiten und diese im Vorfeld der STVV mit der Verwaltung abzustimmen.

Die unveränderte Vorlage wird zu Abstimmung gestellt. Die Fraktionen werden gebeten, die Änderungen der Verwaltung zu übermitteln.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Die Richtlinie zur Kostenbeteiligung bei der Baulandentwicklung ist im Rahmen der Bauleitplanung anzuwenden.

2. Die Annahmen und die Auswirkungen der Richtlinie sind nach zwei Jahren zu valuieren.
3. Sobald vom Land Brandenburg Programme zur Förderung im Bereich Mietwohnungsneubau aufgelegt werden, ist zu prüfen, ob Investoren in einem zu bestimmenden Umfang zur Inanspruchnahme dieser Förderung verpflichtet werden können und wie dieses in die Richtlinie aufgenommen werden kann.

**(einschließlich noch abzustimmenden redaktionellen Änderungen in der Richtlinie selbst)**

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	<b>5</b>
Ablehnung:	<b>2</b>
Stimmenthaltung:	<b>2</b>

**zu 3.4    Bebauungsplan Nr. 34-2 "Katharinenholzstraße / Amundsenstraße",  
Satzungsbeschluss**

**Vorlage: 12/SVV/0697**

Oberbürgermeister, Stadtplanung und Stadterneuerung

SB (ff)

Herr Pfrogner erklärt sich zu diesem TOP befangen und wird seine Mitwirkung als sachkundiger Einwohner im Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen bei diesem TOP ruhen lassen.

Frau Holtkamp (Verbindliche Bauleitplanung) bringt die Vorlage ein.

Herr Wiggert spricht die Anbindung der Straße an die Potsdamer Straße an und erkundigt sich nach dem Verbleib des an der Potsdamer Straße, östlich der Planstraße B stehenden Hauses.

Frau Holtkamp informiert, dass das Haus erhalten bleibt, und von der Potsdamer Straße aus in die Planstraße B eine Ein- oder Ausfahrt nur für Rettungsfahrzeuge möglich ist.

Die Versicherung von Frau Holtkamp, dass kein zusätzlicher Verkehr in die Planstraße B erfolgen kann, bittet Herr Wiggert im Protokoll festzuhalten.

Die Vorlage Form wird zur Abstimmung gestellt:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Im Rahmen der Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB wird über die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan Nr. 34-2 "Katharinenholzstraße / Amundsenstraße" entschieden (siehe Anlagen 1 und 2).
2. Der Bebauungsplan Nr. 34-2 "Katharinenholzstraße / Amundsenstraße" wird gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen, die dazugehörige Begründung wird gebilligt (siehe Anlagen 3 und 4).

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	<b>6</b>
Ablehnung:	<b>0</b>
Stimmenthaltung:	<b>2</b>

**zu 3.5    Bebauungsplan Nr. 34-3 "Nördlich Katharinenholzstraße"  
Aufstellungsbeschluss sowie Beschluss zur Herauslösung aus dem  
Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 34  
"Katharinenholzstraße / Ribbeckstraße"**

**Vorlage: 12/SVV/0670**

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung  
SB (ff)

Frau Holtkamp (Verbindliche Bauleitplanung) bringt die Vorlage ein.

Herr Wiggert fragt nach der Überschneidung des Bebauungsplangebiets mit dem Baufeld Semmelhaack.

Herr Goetzmann (Stadtplanung und Stadterneuerung) zeigt anhand der Karte, dass die östliche Plangebietsgrenze identisch mit der westlichen Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans „Ribbeckstraße/Blumenstraße“ ist. Die Erschließung unter Nutzung ausschließlich der westlichen Anbindung der Katharinenholzstraße wurde mit Beschluss über die Rahmenplanung um 2004 festgelegt mit der Maßgabe diese in weiteren Aufstellungsbeschlüssen einzuhalten.

Die Vorlage wird zur Abstimmung gestellt:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Der Bebauungsplan Nr. 34-3 "Nördlich Katharinenholzstraße" ist gemäß § 2 Abs. 1 BauGB aufzustellen (siehe Anlage).
2. Der Bebauungsplan Nr. 34-3 "Nördlich Katharinenholzstraße" in seinen

Geltungsbereichsgrenzen ist gemäß § 1 Abs. 8 BauGB aus dem räumlichen Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 34 "Katharinenholzstraße / Ribbeckstraße" herauszulösen (siehe Anlage).

3. Die Festlegung der Priorität entsprechend dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Vereinbarung von Prioritäten für die verbindliche Bauleitplanung vom 07.03.2011 (DS 01/059/2) und nachfolgender Aktualisierung soll für den Bebauungsplan Nr. 34-3 "Nördlich Katharinenholzstraße" erst im weiteren Aufstellungsverfahren bestimmt werden.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	<b>8</b>
Ablehnung:	<b>0</b>
Stimmenthaltung:	<b>0</b>

**zu 3.6 Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan SAN - B 07 "Babelsberg Nord" und für die Gestaltungssatzung "Babelsberg Nord"**

**Vorlage: 12/SVV/0700**

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Herr Claussen (Stadterneuerung) bringt die Vorlage SAN B 07 zusammen mit der Vorlage SAN B 08 ein und veweist in Bezug auf die Vorlage SAN B 08 auf die bereits zur letzten Sitzung ausgereichten Austauschblätter, welche folgende Änderungen enthält:

Zusätzlicher Absatz in der Begründung über der Planzeichnung

" Der Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 133 „Großbeerenstraße“ (DS 11/SVV/0909) wird im weiteren Verfahren so angepasst, dass er sich nicht mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes SAN B 08 überschneidet."

Sowie Ergänzung im Absatz Planungsziele B-Plan auf S. 2 der Begründung

" Die Planungsziele des Bebauungsplans Nr. 133 "Großbeerenstraße" (Einzelhandelssteuerung) sind in den Bebauungsplan SAN – B 08 zu übernehmen."

Auf verschiedene Rückfragen der Ausschussmitglieder gehen Herr Claussen und Herr Goetzmann ein.

Die Vorlage 12/SVV/0700 wird zur Abstimmung gestellt:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Bebauungsplan SAN B 07 „Babelsberg Nord“ ist in einem vereinfachten Verfahren gemäß § 2 Abs. 1 BauGB i.V.m. § 13 Abs. 1 BauGB als einfacher Bebauungsplan aufzustellen.

Der Bebauungsplan SAN B 07 umfasst das Sanierungsgebiet Babelsberg Nord.



und

Für das Sanierungsgebiet Babelsberg Nord ist eine Gestaltungssatzung gemäß § 81 Abs. 1 der BbgBO aufzustellen.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	<b>9</b>
Ablehnung:	<b>0</b>
Stimmenthaltung:	<b>0</b>

**zu 3.7 Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan SAN - B 08 "Babelsberg Süd" und für die Gestaltungssatzung "Babelsberg Süd"**

**Vorlage: 12/SVV/0701**

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Sh. TOP 3.6

Die Vorlage 12/SVV/0701, mit den redaktionellen Änderungen, wird zur Abstimmung gestellt.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Bebauungsplan SAN B 08 „Babelsberg Süd“ ist in einem vereinfachten Verfahren gemäß § 2 Abs. 1 BauGB i.V.m. § 13 Abs. 1 BauGB als einfacher Bebauungsplan aufzustellen.

und

Für das Sanierungsgebiet Babelsberg Süd ist eine Gestaltungssatzung gemäß § 81 Abs. 1 der BbgBO aufzustellen.

**(einschl. der redaktionellen Änderungen sh. TOP 3.6)**

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	<b>9</b>
Ablehnung:	<b>0</b>
Stimmenthaltung:	<b>0</b>

**zu 3.8 Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 136 "Zeppelinstraße"**

**Vorlage: 12/SVV/0671**

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Frau Holtkamp (Verbindliche Bauleitplanung) bringt die Vorlage ein.

Zur Nachfrage von Herrn Pfrogner bzgl. des Umgangs mit den vorhandenen Einzelhandelseinrichtungen, informiert Herr Goetzmann, dass es sich hier um einen zentralen Versorgungsbereich handelt, der entsprechend zu berücksichtigen ist, d.h. in der Zulässigkeit Bestandsschutz genießt.

Die Vorlage wird zur Abstimmung gestellt:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Der Bebauungsplan Nr. 136 "Zeppelinstraße" ist als einfacher Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 2a i. V. m. § 2 Abs. 1 BauGB im vereinfachten Verfahren gemäß § 13 BauGB aufzustellen (s. Anlage 1).
2. Die erforderliche Prioritätenfestlegung zu diesem Planverfahren soll erst im weiteren Verfahren erfolgen.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	7
Ablehnung:	0
Stimmenthaltung:	2

**zu 3.9 Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Potsdam**

**Vorlage: 12/SVV/0696**

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung  
SB (ff)  
alle OBR

Herr Goetzmann (Stadtplanung und Stadterneuerung) erinnert an den Diskussionsstand 2011 vor der 4. Auslegung und bringt die Vorlage ein. Die 4. Öffentliche Auslegung ist jetzt durchgeführt worden, ausschließlich die Änderung im Bereich Kirchsteigfeld Süd betreffend.

Herr Klipp ergänzt, dass sich Veränderungen in der Darstellung von Wald- od. Grünflächen zu Bauflächen nur auf 174 Hektar ergeben; dies entspricht 1 % der Gesamtfläche Potsdams bei einem Einwohnerwachstum um 20. % und einem noch stärkeren Wachstum der Arbeitsplätze. Bei vielen Teilflächen davon handelt es sich wiederum nur um Darstellungssystematik, nicht um tatsächliche Umwandlung von Wald- und Grünflächen. Die 2. Lesung ist für die Januar-Sitzung 2013 vorgesehen, wenn voraussichtlich alle Voten der Ortsbeiräte vorliegen.

Herr Jäkel informiert, dass der KOUL-Ausschuss bereits seine Empfehlung zur Beschlussfassung abgegeben hat und auch er könne der Vorlage heute

zustimmen.

Herr Lehmann schließt sich dem Vorschlag an.

Wegen noch offener Fragen sagt Herr Goetzmann zu, sich mit Frau Hüneke bilateral zu verständigen.

Der SB-Ausschuss verständigt sich dahingehen, das Votum bereits heute – vorbehaltlich der Zustimmung der Ortsbeiräte – abzugeben.

Die Vorlage wird zur Abstimmung gestellt:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung vorbehaltlich der Zustimmung der Ortsbeiräte zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Die Abwägung über die Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Flächennutzungsplan-Entwurf (Stand: 07.03.2012) wird gebilligt (Anlage 1).
2. Die Bevölkerungszahl wird entsprechend der aktuellen Prognose der Stadt in der Begründung zum Flächennutzungsplan angepasst.
3. Der gemäß § 2 Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellende Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Potsdam mit Begründung und Umweltbericht wird beschlossen (Anlage 2).
4. Der parallel mit dem Flächennutzungsplan aufgestellte Landschaftsplan wird zur Kenntnis genommen. In weiteren Planungen und Verwaltungsverfahren sind die im Landschaftsplan für die örtliche Ebene konkretisierten Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen (Anlage 3).

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	8
Ablehnung:	0
Stimmenthaltung:	1

**zu 3.10    Bebauungsplan Nr. 132 "Am Friedhof" (OT Fahrland)  
Aufstellungsbeschluss**

**Vorlage: 12/SVV/0704**

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung

SB (ff)

auch OBR Fahrland

Frau Holtkamp (Verbindliche Bauleitplanung) bringt die Vorlage ein und informiert, dass diese im KOUL-Ausschuss mehrheitlich befürwortet worden ist. Aus dem Ortsbeirat Fahrland ist übermittelt worden, dass "der nördliche Teil der Planstraße C" als Wirtschaftsweg bis zum Friedhofsgrundstück verlängert werden soll, um eine 2. Zuwegung (Friedhofsgärtner) zu schaffen."

Frau Holtkamp erläutert dies anhand der Karte und erklärt, dass im weiteren Planverfahren eine geeignete 2. Zuwegung für den Friedhof geprüft werden wird.

Die Vorlage wird einschl. der Berücksichtigung des Hinweises aus dem Ortsbeirat Fahrland zur Abstimmung gestellt:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen

1. Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 132 "Am Friedhof" (OT Fahrland) gemäß § 2 Abs. 1 BauGB (siehe auch Anlage 1).
2. Für die Erarbeitung des Bebauungsplans ist beiliegendes städtebauliches Konzept zugrunde zu legen (siehe Anlage 2).

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	<b>9</b>
Ablehnung:	<b>0</b>
Stimmenthaltung:	<b>0</b>

**zu 3.11**

**Langer Stall**

**Vorlage: 12/SVV/0611**

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
mit der neuen Fassung zurücküberwiesen

Herr Kühn erklärt sich zu diesem TOP befähigen und wird seine Mitwirkung als sachkundiger Einwohner im Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen bei diesem TOP ruhen lassen.

Frau Hüneke bringt die neue Fassung ein. Sie möchte mit dem Antrag anregen, die drei ersten Entwürfe nochmals anzusehen, insbesondere zur Innenbebauung, und eine zweite Wettbewerbsrunde durchzuführen.

Frau Engelbrecht (Stadterneuerung) geht auf den Antragsinhalt ein. Der 1. Absatz des Antrages beinhaltet einen Prüfauftrag. Die Prüfung ist bereits erfolgt. Für das im nördlichen Teil befindliche private Grundstück ist bereits die Genehmigungsfähigkeit vorhanden. Den Bauvorbescheid und die Genehmigungsfähigkeit nach § 34 BauGB gab es bereits vor dem Wettbewerb.

Trotz der Genehmigungsfähigkeit konnte der private Grundstückseigentümer für eine Wettbewerbsdurchführung gewonnen werden. Ein endgültiges Wettbewerbsergebnis hat die Jury getroffen und der Bauherr möchte dieses Wettbewerbsergebnis jetzt umsetzen. Aus diesem Grunde hat er sofort einen Bauvorbescheid eingereicht; dieser wurde am 19.11.2012 beschieden, da er allen Vorgaben entsprochen hat.

Bzgl. des Wettbewerbsergebnisses macht Frau Engelbrecht aufmerksam, dass dieses eindeutig war. Es gab einen ersten Preis, einen zweiten Preis und zwei dritte Preise. Es besteht keine Notwendigkeit eine zweite Stufe durchzuführen. Der nördliche Abschnitt wird entsprechend des Wettbewerbsergebnisses umgesetzt.

Herr Teuteberg stellt dar, dass sich der erste Absatz des Antrages erledigt hat und der zweite Absatz nur noch abgestimmt werden kann als Apell, das Gespräch mit den Grundstückseigentümern nochmals zu suchen.

Herr Dr. Gunold bestätigt die Äußerungen der Verwaltung und berichtet, dass er bei der Jurysitzung und Preisverleihung anwesend war und keine weitere Debatte notwendig sei.

Herr Klipp teilt mit, dass der Grundstückseigentümer sich in der Ausführungsplanung befindet. Bei so einem klaren Wettbewerbsergebnis würde er den Auftrag an den OBM für befremdlich halten. Dies wäre abträglich für die Wettbewerbskultur in Potsdam. Der Bebauungsplan wird zu Ende geführt werden; im Verfahren bestehe die Möglichkeit für den südlichen Teil andere Festsetzungen zu treffen.

Frau Hüneke greift den Hinweis von Herrn Teuteberg auf und streicht den ersten Absatz ihres Antrages.

Herr Goetzmann macht nochmals auf den Ausgangszustand und die bestehende Rechtslage hinsichtlich Baurechtsansprüchen aufmerksam. Das Ergebnis des durchgeführten Wettbewerbes ist baubar und nutzbar, so dass keine Einwirkung auf den Grundstückseigentümer mehr möglich ist.

Herr Klipp informiert zum letzten Satz des Antrages – Finanzierung durch den Sanierungsträger Potsdamer Mitte – dass keine Mittel in der Kosten- und Finanzierungsübersicht des Sanierungsträgers Potsdamer Mitte für eine 2. Stufe des Wettbewerbs enthalten sind. Außerdem gibt es nicht 3 Prämierte, sondern 4. Außerdem fragt er nach, was mit "die im Verfahren geäußerte Kritik" gemeint sei.

Folgende durch die Antragstellerin geänderte Fassung wird zur Abstimmung gestellt:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Für den Fall, dass es baurechtlich betrachtet genehmigungsfähig wäre, wird der OBM beauftragt, auf beide Grundstückseigentümer dahingehend einzuwirken,

dass eine zweite Wettbewerbsrunde durchgeführt wird, bei der die ~~drei~~ **vier** prämierten Entwurfsbüros die Möglichkeit der Überarbeitung erhalten. Das Ziel soll darin bestehen, die im Verfahren geäußerte Kritik jeweils bearbeiten zu können, um eine bessere Vereinbarkeit von städtebaulich-architektonischer Qualität und Wirtschaftlichkeit zu erreichen.

Der zweite Teil des Verfahrens soll vom zweiten Grundstückseigentümer, dem Sanierungsträger Potsdamer Mitte, finanziert werden.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	<b>3</b>
Ablehnung:	<b>4</b>
Stimmenthaltung:	<b>0</b>

Damit empfiehlt der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen der Stadtverordnetenversammlung, den Antrag abzulehnen.

**zu 3.12 Aufhebung von Aufstellungsbeschlüssen und weiteren Beschlüssen im Verfahren zu Bauleitplänen der Verbindlichen Bauleitplanung**

**Vorlage: 12/SVV/0635**

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung  
überwiesen auch in die betroffenen OBR

Frau Holtkamp (Verbindliche Bauleitplanung) bringt die Vorlage ein. Sie berichtet, dass die Vorlage auch in die betroffenen Ortsbeiräte überwiesen worden ist. Aus dem Ortsbeirat Golm ist gebeten worden, das Bebauungsplanverfahren 6/94 Großer Plan Am Herzberg BA 2 nicht aufzuheben.

Herr Krause ergänzt, dass der neue B-Plan Nr. 129 "Nördlich in der Feldmark OT Golm" nicht die Ziele des B-Planes Nr. 6/94 abdeckt und deshalb nicht aufgehoben werden darf.

Zur Rückfrage von Herrn Pfrogner hinsichtlich der Sicherung des B-Planes Nr. 63 "Kinderspielfeld Domstraße", informiert Frau Holtkamp, dass die Fläche dem Bereich Grünflächen zugeordnet ist.

Herr Heuer beantragt eine getrennte Abstimmung vorzunehmen.

Es erfolgt die Abstimmung der Vorlage ohne den B-Plan 6/94 -  
Abstimmungsergebnis: 9/0/0

Die Abstimmung, ob der B-Plan Nr. 6/94 aufgehoben werden soll, wird mit 2/6/1 abgelehnt.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Aufstellungsbeschlüsse und die weiteren Beschlüsse im jeweiligen Verfahren zu den in der Anlage aufgeführten Bauleitplänen der Verbindlichen Bauleitplanung werden aufgehoben, die zugehörigen Verfahren werden eingestellt.

**Der Bebauungsplan Nr. 6/94 Großer Plan Am Herzberg BA 2 (OT Golm) wird aus der Aufstellung der zur Aufhebung vorgeschlagenen Bebauungspläne heraus genommen.**

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	<b>9</b>
Ablehnung:	<b>0</b>
Stimmhaltung:	<b>0</b>

**zu 3.13 Kunsthalle**  
**Vorlage: 12/SVV/0653**  
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
SB (ff)

Frau Hüneke bringt den Antrag ein.

Herr Goetzmann (Stadtplanung und Stadterneuerung) informiert, dass der Finanzausschuss den Antrag abgelehnt hat. Sollte die STVV dem Antrag folgen, so würde die Prüfung vorgenommen werden, jedoch wäre der im Antrag vorgegebene Zeitrahmen Januar 2013 unrealistisch.

Herr Jäkel erinnert, dass bereits gemachte Vorschläge, wie z.B. in der Speicherstadt nicht mehrheitsfähig waren und auch nicht leistbar.

Herr Teuteberg greift den Antragstext auf. Hier handelt es sich nicht nur um einen Prüfauftrag, sondern auch um die Errichtung und den Betrieb durch die Landeshauptstadt Potsdam. Er sieht dies nicht als Aufgabe der Stadt, so dass er dem Antrag nicht zustimmen wird.

Herr Bachmann erinnert an das bereits vorliegende Prüfergebnis, zu möglichen Standorten für eine Kunsthalle.

Frau Hüneke bittet den Antrag als perspektivischen Ansatz für ein Fernziel zu betrachten.

Herr Pfrogner hält den Antrag hinsichtlich einer langfristigen Stadtentwicklungspolitik für sinnvoll.

Herr Heuer fasst zusammen, dass es bereits eine Standortuntersuchung gibt.

Bzgl. des Aspektes einen Standort als Option vorzuhalten, besteht diese bereits, solange das Mercure steht.

Frau Hüneke stellt den Antrag mit geänderter Terminstellung zur Abstimmung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Landeshauptstadt Potsdam nimmt Errichtung und Betrieb einer Kunsthalle in ihre Entwicklungsperspektive auf. Auf einer Fläche von ca. 4.000 m<sup>2</sup> soll eine ständige Ausstellung zur Kunst des 20. Jahrhunderts in ihren unterschiedlichen Facetten der klassischen Moderne bis zu unterschiedlichen Kunstströmungen in der DDR sowie Raum für Wechselausstellungen auch der Gegenwartskunst entstehen.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, Grundstücke der Stadt bzw. der städtischen Gesellschaften bevorzugt im Bereich der Potsdamer Mitte auf ihre Eignung hin zu prüfen und das Ergebnis der Stadtverordnetenversammlung im ~~Januar~~ **April** 2013 vorzulegen.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	<b>1</b>
Ablehnung:	<b>6</b>
Stimmenthaltung:	<b>2</b>

Damit empfiehlt der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen der Stadtverordnetenversammlung, den Antrag abzulehnen.

**zu 3.14 Potsdamer Solarsatzung**

**Vorlage: 12/SVV/0655**

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
SB (ff)

Zurück gestellt – sh. Verständigung zur TO.

**zu 3.15 Gestaltungskonzept Breite Straße**

**Vorlage: 12/SVV/0712**

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, SPD, FDP  
mit Äa Fraktion SPD

Frau Dr. Chwolik-Lanfermann (INTIATIVE BREITE STRASSE c/o Freies Tor – Bürgerverein Potsdamer Innenstadt e.V) nimmt das Rederecht wahr. Da es für den Teil der Breiten Straße (von der Dortustraße bis zur Zeppelinstraße) keine Planung gibt, bittet sie die Breite Straße insgesamt zu betrachten. Auch wenn mittelfristig keine finanziellen Mittel vorhanden sind, regt sie an, die Fülle von Vorschlägen in die Betrachtung einzubeziehen.

Frau Hüneke bringt den Antrag ein; die Intention sollte perspektivisch aufgegriffen werden. Den Änderungsantrag der SPD würde sie übernehmen.



Auch Herr Teuteberg als Mit Antragsteller spricht sich dafür aus, einschließlich der Untermauerung mit finanziellen Auswirkungen.

Herr Jäkel spricht sich für ein ergebnisoffenes Herangehen aus.

Herr Klipp verweist auf die kürzlich durchgeführte Haushaltsberatung. Der Handlungsbedarf ist sicher vorhanden, jedoch wird eine Finanzierung im Haushalt 2013/14 nicht unterzubringen sein. Auf die Haushaltssituation habe er auch in seinem Brief an die Bürgerinitiative aufmerksam gemacht. Auch in den Haushaltsjahren bis 2016/17 wird keine Realisierungschance für investive Maßnahmen in der Breiten Straße, westlicher Teil, gesehen.

Der von den 3 Antragstellern DS 12/SVV/0712 übernommene Änderungsantrag der SPD-Fraktion wird zur Abstimmung gestellt:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Anregungen der INITIATIVE BREITE STRASSE (bestehend aus dem Bürgerverein Potsdamer Innenstadt – Freies Tor -, dem Verein Potsdamer Stadtschloss, der Fördergesellschaft für den Wiederaufbau der Garnisonkirche, dem Naturkundlichen Museumsverein Brandenburg sowie der Bürgerinitiative Mitteschön) zu prüfen  
**Für die Breite Straße soll ein Gestaltungskonzept erarbeitet werden, das die gesamte Straßenlänge von der Langen Brücke bis zur Zeppelinstraße umfasst. Eine Teilbeplanung ist im Interesse einer stadtästhetischen Entwicklung zu vermeiden.**

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	7
Ablehnung:	0
Stimmhaltung:	2

**zu 3.16 Masterplan für die Breite Straße**  
**Vorlage: 12/SVV/0731**  
Fraktion CDU/ANW

Herr Lehmann bringt den Antrag ein und bittet auch hier um eine komplexere Betrachtung.

Herr Goetzmann (Stadtplanung und Stadterneuerung) macht aufmerksam, dass dieser Antrag einen wesentlich weitergehenden Inhalt habe. Während die Umsetzung des Prüfauftrages 12/SVV/0712 noch aus Bordmitteln möglich ist

(vorbehaltlich der Prioritätensetzung in der Verbindlichen Bauleitplanung mit Zurückstellung der Bearbeitung eines anderen Bauleitplanverfahrens) ist für die Umsetzung des Antrages 12/SVV/0731 auch eine Fachingenieurleistung erforderlich. Diese Finanzierung ist nicht aus Bordmitteln möglich.

Der Antrag wird zur Abstimmung gestellt:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, für die Breite Straße einen Masterplan zu erstellen.

Der Plan soll den Verlauf der Straße von der Langen Brücke bis hin zur Einmündung in die Zeppelinstraße umfassen. Neben den städtebaulichen Aspekten sind auch der angrenzende Landschaftsraum sowie die Verkehrsführung zu berücksichtigen. Ziel muss es sein, die Entwicklung der Breiten Straße in ihrer Gesamtheit zu planen.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	1
Ablehnung:	5
Stimmenthaltung:	3

Damit empfiehlt der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen der Stadtverordnetenversammlung, den Antrag abzulehnen.

**zu 3.17 Eckwertebeschluss für die Planung der Haushaltsjahre 2013/2014**

**Vorlage: 12/SVV/0732**

Oberbürgermeister, SB Finanzen und Berichtswesen

Herr Preißler (Steuerung und Service) erläutert die allgemeinen Grundlagen für die detaillierte Haushaltsplanung hinsichtlich der Planwerte, der aktualisierten Plandaten, dem Bericht zu den finanziellen Rahmenbedingungen und daraus abgeleiteten Geschäftsbereichsbudget sowie auf den Bericht 17- Punkte- Paket.

Herr Weise (Geschäftsstelle Bauen) weist insbesondere darauf hin, dass es aufgrund des Zustandes der Straßen und Grünflächen bekanntermaßen Anlass zur Intensivierung der Maßnahmen im Bereich der Unterhaltung und Investitionen zum Abbau des Instandhaltungsrückstaus gibt. Daher habe man sich darauf verständigt, den Aufwand für den Straßenunterhalt mittelfristig bis 2015 um rund 1 Mio. Euro pro Jahr auf rund 4 Mio. Euro pro Jahr zu verstärken. Allerdings steht dies in Abhängigkeit die Erträge als Basis für den Straßenunterhalt zu steigern, sodass gleichzeitig vorgeschlagen wird, die Parkraumgebühr anzuheben.

Herr Klipp weist die Ausschussmitglieder in diesem Zusammenhang auf Punkt 1.14.2 Grün- und Verkehrsflächen des Berichts zum 17- Punkte- Paket (Anlage 4 zur Beschlussvorlage) hin und bittet die Ausschussmitglieder um Unterstützung bezüglich der Beschlussfassung zur Erhöhung der Parkgebühren, damit eine breitere Ertragsbasis für den Straßenunterhalt geschaffen wird.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen nimmt die Vorlage zur Kenntnis.

**zu 3.18 Baumerhalt als Planungsprämisse**

**Vorlage: 12/SVV/0736**

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

SB (ff)

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit auf die nächste Sitzung vertagt.

**zu 3.19 Nahverkehrsplan 2012 - 2018 der Landeshauptstadt Potsdam**

**Vorlage: 12/SVV/0751**

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung

SB (ff)

auch in alle OBR

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit auf die nächste Sitzung vertagt.

**zu 3.20 Information über die Situation am Wohnungsmarkt der Landeshauptstadt  
Potsdam 2011 (Wohnungsmarktbericht 2012)**

**Vorlage: 12/SVV/0707**

Oberbürgermeister, FB Soziales, Gesundheit und Umwelt

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit auf die nächste Sitzung vertagt.

**zu 3.21 Uferweg Speicherstadt**

**Vorlage: 12/SVV/0687**

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit auf die nächste Sitzung vertagt.

**zu 4 Mitteilungen der Verwaltung**

**zu 4.3 Verständigung zur Liste der Vorbescheidsanträge/Bauanträge vom  
11.10.2012 bis 24.10.2012 und vom 25.10.2012 bis 07.11.2012 sowie  
Beantwortung der Nachfragen aus der Sitzung 30.10.2012**

Zur Liste der Vorbescheidsanträge/Bauanträge vom 11.10.2012 bis 23.10.2012 erfolgen keine Nachfragen.

Aus der Liste der Vorbescheidsanträge/Bauanträge vom 24.10.2012 bis 07.11.2012 wird zu folgenden Vorhaben um Information gebeten:

Lfd. Nr. 11 – Wildeberstr.

lfd. Nr. 9 – Rudolf-Breitscheid-Str. 162A

lfd. Nr. 33 – Am Moosfenn 1

lfd. Nr. 6 – Geschwister-Scholl-Str. 67A

Außerhalb der Liste bittet Frau Hüneke um Info, hinsichtlich von Bauten im denkmalgeschützten Garten der Gutmann-Villa?

Die Vorstellung der v.g. Vorhaben, einschl. der bereits in der Sitzung 30.10.2012 nachgefragten Vorhaben wird in der Sitzung am 11.12.2012 erfolgen.

**zu 4.1 BE zur Auslobung Wettbewerb Brauhausberg**  
FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit auf die nächste Sitzung vertagt.

**zu 4.2 Information über den B-Plan-Entwurf Nr. 80.2, 1. Änderung "Rote Kaserne West-nördlich Esplanade" vor der Auslegung (Standortsicherung weiterführende Schule im Bornstedter Feld)**  
FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit auf die nächste Sitzung vertagt.

**zu 4.4 Berichterstattung zum Bauvorhaben Radverkehrskonzept, Route B, vom Urnenfeld bis Kuhforter Damm, Ergebnis der Anhörung**  
FB Grün- und Verkehrsflächen

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit auf die nächste Sitzung vertagt.

**Neu**

Herr Goetzmann (Stadtplanung und Stadterneuerung) erinnert, dass die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen den Antrag DS 12/SVV/0028 unter dem Stichwort "**Stadtbildpflege**" gestellt hat, welcher bereits mehrfach - allerdings bisher ohne abschließendes Ergebnis - im Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen behandelt worden ist.

In der Ausschusssitzung vom 25.09.2012 wurde angeboten, die Tätigkeit der Verwaltung auf dem Gebiet der Gestaltung des öffentlichen Stadtraums in einer separaten Runde mit Vertretern der Fraktionen und des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bauen darzustellen und mit ihnen über die jeweiligen Ansprüche und die Voraussetzungen für deren Umsetzung zu diskutieren. Herr Goetzmann spricht die Einladung zur Teilnahme an der Veranstaltung am 6.12.2012, um 17.00 Uhr im Haus 1, R. 405 aus.





**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

## Mitteilungsvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**12/SVV/0707**

**Betreff:**

öffentlich

**Information über die Situation am Wohnungsmarkt der Landeshauptstadt Potsdam 2011  
(Wohnungsmarktbericht 2012)**

**bezüglich  
DS Nr.:**

Erstellungsdatum 18.10.2012

Eingang 902: 18.10.2012

Einreicher: FB Soziales, Gesundheit und Umwelt

**Beratungsfolge:**

Datum der Sitzung

Gremium

07.11.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

**Inhalt der Mitteilung:**

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Information über die Situation am Wohnungsmarkt der Landeshauptstadt Potsdam 2011 (Wohnungsmarktbericht 2012), einschließlich der Ergebnisse bei der Wohnungsversorgung in Umsetzung der nach dem Belegungsbindungsgesetz (BelBindG) geschlossenen Wohnungsversorgungsverträge gemäß Anlage.

**Beratungsergebnis**

Zur Kenntnis genommen:

Gremium:

Sitzung am:

zurückgestellt

zurückgezogen

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Büro der Stadtverordnetenversammlung

**Finanzielle Auswirkungen?** Ja Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

**Bereich Wohnen**

**Wohnungsmarkt**

**Potsdam**

Jahrgang 06/2012

Informationen über den  
Wohnungsmarkt der  
Landeshauptstadt  
Potsdam 2011



# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1. Wohnbevölkerung</b> .....	6
1.1 Bevölkerungsentwicklung sowie innerstädtische und außerstädtische Wanderungsbewegung .....	6
1.2 Bevölkerungsstruktur .....	9
<b>2. Wohnungsnachfrage</b> .....	10
2.1 WBS-Antragsteller und deren Wohnbedarfe ... ..	10
2.1.1 WBS-Antragsteller mit dringendem Wohnbedarf.....	13
2.1.2 Unrealisierte bzw. nicht versorgte Wohnbedarfe (offene WBS).....	15
2.2 Wohnraumversorgung .....	17
2.3 Wohngeld .....	19
2.3.1 Wohngeld in Zahlen.....	19
<b>3. Wohnungslosigkeit</b> .....	22
3.1 Von Wohnungslosigkeit bedrohte Haushalte .....	22
3.2 Wohnungslose Haushalte.....	23
<b>4. Wohnungsangebot</b> .....	26
4.1 Entwicklung des Wohnungsbestandes .....	26
4.2 Analyse der Wohnungsangebote.....	29
4.3 Zeitungsanalyse .....	30
4.4 Leerstandanalyse .....	31
4.5 Mietenentwicklung .....	32
4.6 Mietpreis- und belegungsgebundene Wohnungen.....	35
4.7 Soziale Wohnraumversorgung.....	36

**Tabellen und Abbildungsverzeichnis:**

Tab. 1	Bevölkerung mit Hauptwohnsitz nach Sozialräumen 2002-2011 .....	9
Tab. 2	Ausländer mit Hauptwohnsitz nach Sozialräumen 2002-2011 .....	9
Tab. 3	Bevölkerung nach Altersgruppen in den Sozialräumen 2011 .....	10
Tab. 4	Gültige WBS nach Sozialräumen 2010/2011 .....	11
Tab. 5	Gültige WBS nach Wohnungsgrößen 2011 .....	11
Tab. 6	Gültige WBS 2007-2011 .....	11
Tab. 7	Gültige WBS nach Einkommensgrenzen und Sozialräumen 2011 .....	12
Tab. 8	Gültige WBS nach Haushaltsgrößen und sozialen Gruppen 2011 .....	12
Tab. 9	Gültige WBS nach Haushaltsgrößen und Sozialräumen 2011 .....	13
Tab. 10	Gültige WBS nach Altersgruppen und Sozialräumen 2011 .....	13
Tab. 11	Gültige WBS mit Dringlichkeit nach Sozialräumen 2011 .....	14
Tab. 12	Gültige WBS mit Dringlichkeit nach Wohnungsgrößen 2011 .....	14
Tab. 13	Gültige WBS mit Dringlichkeit nach sozialen Gruppen und Haushaltsgrößen 2011 .....	14
Tab. 14	Gültige WBS mit Dringlichkeit nach Altersgruppen und Sozialräumen 2011 ....	15
Tab. 15	Unrealisierte gültige WBS nach Wohnungsgröße 2011 .....	15
Tab. 16	Unrealisierte gültige WBS nach sozialen Gruppen 2011 .....	16
Tab. 17	Unrealisierte gültige WBS nach Altersgruppen und Sozialräumen 2011 .....	16
Tab. 18	Unrealisierte gültige dringende WBS nach Wohnungsgröße 2011 .....	16
Tab. 19	Unrealisierte gültige dringende WBS nach sozialen Gruppen 2011 .....	17
Tab. 20	Unrealisierte gültige dringende WBS nach Altersgruppen und Sozialräumen 2011 .....	17
Tab. 21	Realisierte WBS nach Ort der Antragstellung 2011 .....	18
Tab. 22	Realisierte WBS nach Wohnungsgrößen 2011 .....	18
Tab. 23	Realisierte WBS nach Sozialräumen 2011 .....	18
Tab. 24	Entwicklung der Wohngeldhaushalte nach Sozialräumen 2007-2011 .....	20
Tab. 25	Wohngeldhaushalte nach sozialer Stellung des Haushaltsvorstandes 2007-2011 .....	21
Tab. 26	Kündigungen und Räumungsklagen 2007-2011 .....	22
Tab. 27	Unterbringung OWH Lerchensteig.....	24
Tab. 28	Jugendprojekt „Junge Wilde“ Lerchensteig.....	24
Tab. 29	Obdachlose Familien im Familienhaus .....	24
Tab. 30	Gewährleistungswohnungen .....	25
Tab. 31	Entwicklung der Obdachlosenunterkünfte 2007- 2011.....	25
Tab. 32	Entwicklung des Wohnungsbestandes nach Sozialräumen 2007-2011 .....	26
Tab. 33	Wohnungsbestand nach Wohnungsgrößen 2007-2011 .....	26

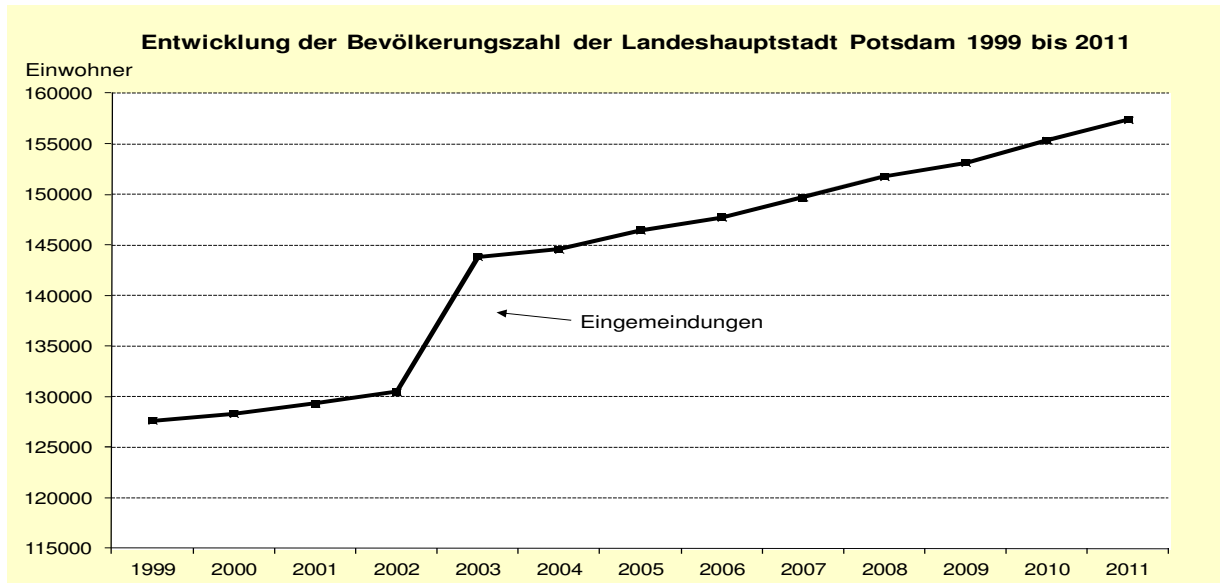
Tab. 34	Realisierter Wohnungszugang in Potsdam nach Baufertigstellung 2007-2011 ..	27
Tab. 35	Jährlicher Wohnungszugang in Potsdam nach Wohnungsgrößen 2007-2011 ...	28
Tab. 36	Geprüfte Wohnungsangebote nach Wohnungsgrößen .....	29
Tab. 37	Geprüfte Wohnungsangebote nach Wohnungsgrößen und Sozialräumen .....	29
Tab. 38	Durchschnittliche Netto-Kaltmiete nach Wohnungsgrößen 2011 .....	30
Tab. 39	Erfasste Wohnungsdaten nach Wohnungsgrößen 2007-2011 .....	30
Tab. 40	Erfasste Wohnungsdaten nach Sozialräumen 2007-2011 .....	31
Tab. 41	Entwicklung der Netto-Kaltmieten 2007-2011 .....	31
Tab. 42	Leerstandsquoten 2007-2011 .....	32
Tab. 43	Wohnungsleerstand nach Sozialräumen 2011 .....	32
Tab. 44	Durchschnittliche Mietspiegelmieten 2006, 2008, 2010, 2012 .....	33
Tab. 45	Ortsübliche Vergleichsmieten 2008 .....	34
Tab. 46	Ortsübliche Vergleichsmieten 2009 .....	34
Tab. 47	Ortsübliche Vergleichsmieten 2010 .....	34
Tab. 48	Ortsübliche Vergleichsmieten 2011 .....	34
Tab. 49	Durchschnittliche Mietspiegelmieten 2002 - 2011 (Neuvermietungen).....	35
Tab. 50	Wohnungen mit Mietpreis- und Belegungsbindungen am 31.12.2011 .....	36
Tab. 51	Wohnungsbestand nach Art der Bindung und Sozialräumen .....	36
Tab. 52	Erfüllungsstand der Wohnraumversorgungsverträge (WVV) 2007-2011.....	37
Tab. 53	Wohnungen aus den WVV nach Sozialräumen 2011 .....	37
Tab. 54	Wohnungen aus den WVV nach Wohnungsgrößen 2011 .....	37
Tab. 55	Ergebnisse aus der flexiblen Bindung 2011 nach Bindungsdauer.....	39
Tab. 56	Ergebnisse aus der flexiblen Bindung 2011 nach Wohnungsgröße .....	39
Tab. 57	Ergebnisse aus der flexiblen Bindung 2011 nach Sozialräumen.....	36

Abb. 1	Entwicklung der Bevölkerungszahl der Landeshauptstadt Potsdam 1999 bis 2011 .....	6
Abb. 2	Zu- und Fortzüge nach bzw. aus Potsdam nach Regionen 2007-2011 .....	6
Abb. 3	Außerstädtische Wanderungen sowie innerstädtische Umzüge 2011 nach Sozialräumen .....	7
Abb. 4	Außerstädtische Wanderungen nach Sozialräumen Potsdam 2011 .....	8
Abb. 5	Innenstädtische Umzüge nach Sozialräumen Potsdam 2011 .....	8
Abb. 6	Entwicklung der Wohngeld-Haushalte in Potsdam 2007-2011 .....	19
Abb. 7	Wohngeldhaushalte in Potsdam 2011 nach Haushaltsgröße .....	20
Abb. 8	Wohngeldanträge nach Art des Antrages 2007-2011 .....	21
Abb. 9	Entwicklung der durchschnittlichen Beträge für Wohngeld und Wohnkosten 2007-2011 .....	22
Abb.10	Entwicklung Kündigungen, Klagen und Zwangsräumungen 2007-2011 .....	23
Abb. 11	Wohnungsbestand nach Eigentümern 2011 .....	27
Abb. 12	Vergleich Einwohner- und Wohnungsbestandsentwicklung .....	28
Abb. 13	Wohnungsangebote 2011 nach Eigentümerart .....	29
Abb. 14	Durchschnittliche Mietspiegelmieten (2006 / 2008 / 2010 / 2012).....	33
Abb. 15	Durchschnittliche Mietspiegelmieten 2002 – 2011 (Neuvermietungen) .....	35

## 1. Wohnbevölkerung

### 1.1 Bevölkerungsentwicklung sowie innerstädtische und außerstädtische Wanderungsbewegung

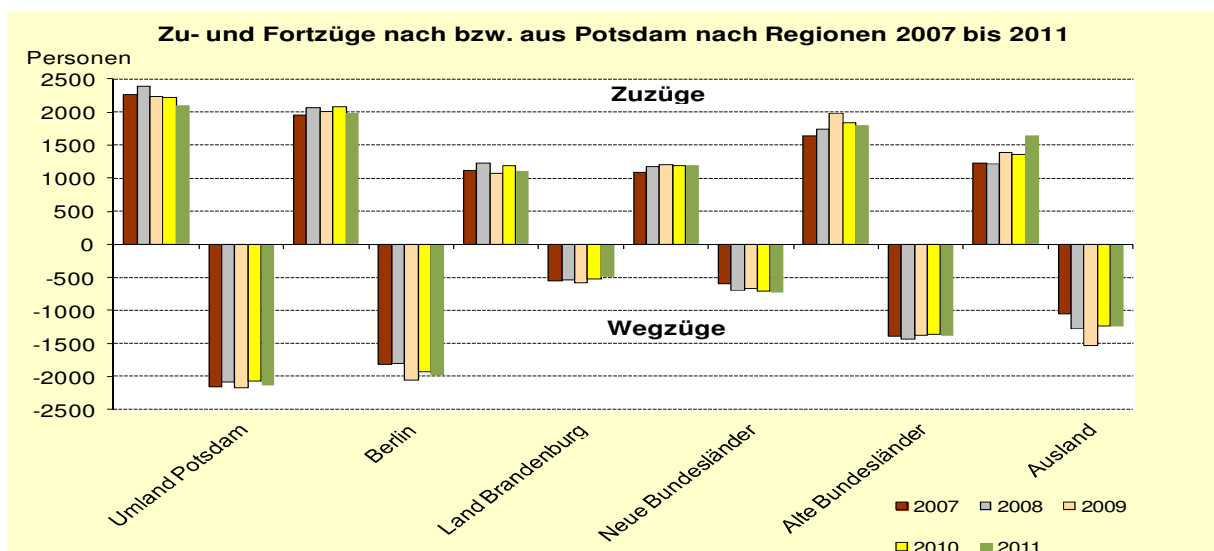
Am Ende des Jahres 2011 lebten **157.361** Einwohner mit Hauptwohnung und **6.233** Einwohner mit Nebenwohnung in Potsdam. Das sind 2.007 Personen mit Hauptwohnsitz mehr als im Vorjahr. Dieser Zuwachs der Bevölkerung beruht auf einem positiven Saldo sowohl aus der natürlichen wie auch räumlichen Bevölkerungsbewegung.



**Abb. 1:** Quelle: Bereich Statistik und Wahlen

Das Durchschnittsalter von **42,2** Jahren ist im Vergleich zu anderen Landeshauptstädten relativ niedrig und hat sich im Vergleich zum Vorjahr nur leicht erhöht

Potsdam kann auch im Jahr 2011 einen Wanderungsgewinn verzeichnen, der 1.746 Personen umfasste. Den **10.115** Zuzügen nach Potsdam standen **8.369** Fortzüge aus Potsdam entgegen.

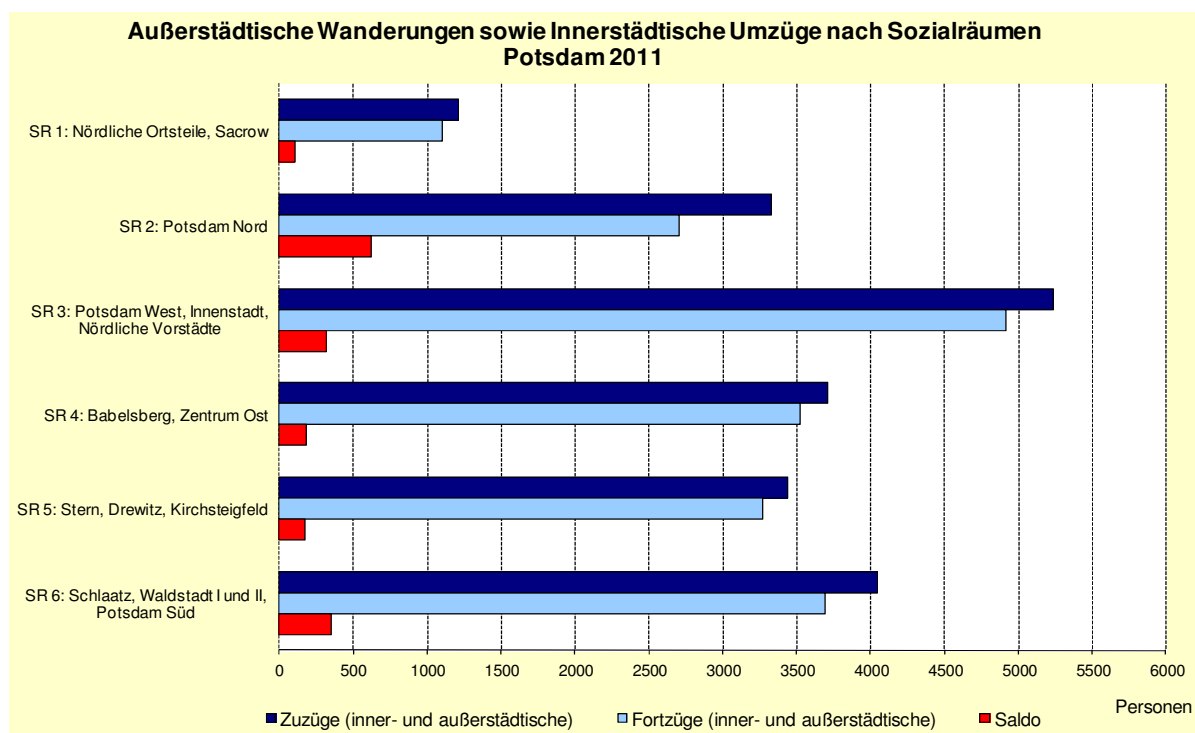


**Abb. 2:** Quelle: Bereich Statistik und Wahlen

Die höchsten Zuwanderungsüberschüsse, nach Regionen betrachtet, gab es gegenüber dem Land Brandenburg (ohne Berücksichtigung des Potsdamer Umlandes) mit einem positiven Saldo von **615** Personen und den neuen sowie alten Bundesländern mit **456** bzw. **418** Personen. Hinsichtlich des Potsdamer Umlandes verließen erstmalig seit 2006 wieder mehr Personen Potsdam als nach Potsdam zogen (-35 Personen). Die meisten Wohnungswechsel erfolgten zwischen Potsdam und seinem Umland und zu Berlin.

Mit 10.845 Umzügen innerhalb der Stadt (6,9 % aller Einwohner) gab es auch im Jahr 2011 eine große Anzahl von Wohnungswechseln. Ihre Zahl hat sich gegenüber 2010 (11.423) leicht verringert.

Die Fluktuation in den Wohnungsbeständen stellt sich in den Sozialräumen differenziert dar.

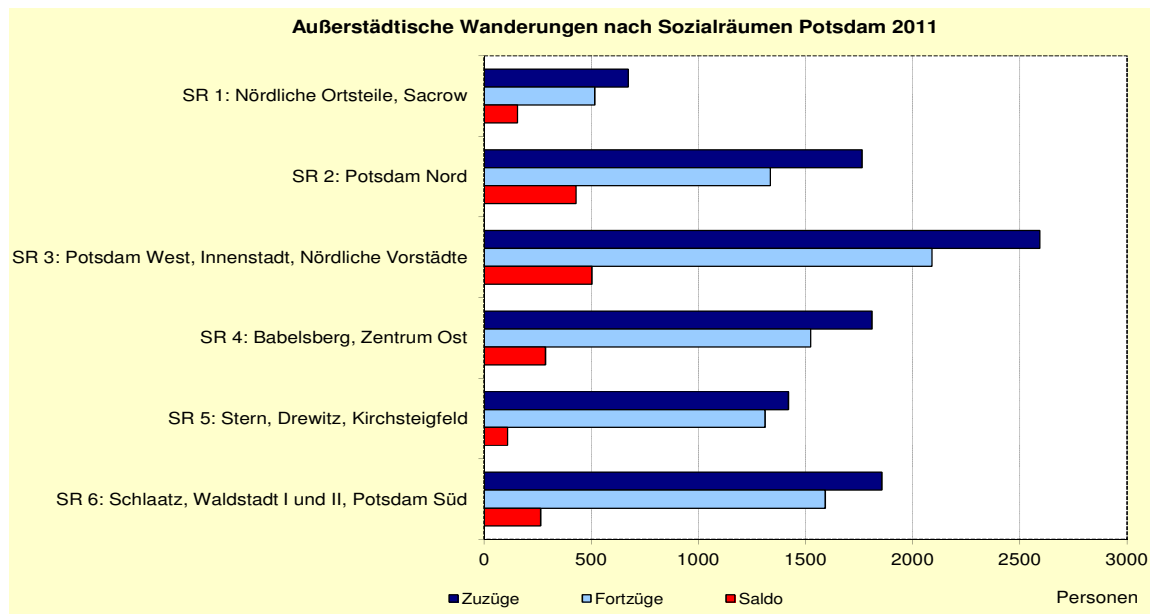


**Abb. 3:** Quelle: Bereich Statistik und Wahlen

Den stärksten Wanderungszuwachs gab es im Jahr 2011 mit 621 Personen im Sozialraum 2. Das sind 2,9 % der Bevölkerung. Mit 1,1 % hatte der Sozialraum 6, bezogen auf die Einwohnerzahl, ebenfalls einen großen Zuwachs (353 Personen). Keiner der Sozialräume besaß einen Wanderungsverlust. Mit 5.233 (inner- und außerstädtischen) Zuzügen und 4.917 Fortzügen weist der Sozialraum 3 den stärksten Bevölkerungsaustausch auf und hebt sich deutlich aus den übrigen Sozialräumen hervor. Allerdings ist dieser Sozialraum mit 36.691 Einwohnern der mit Abstand größte Sozialraum vor dem Sozialraum 6 mit 31.492 Einwohnern.

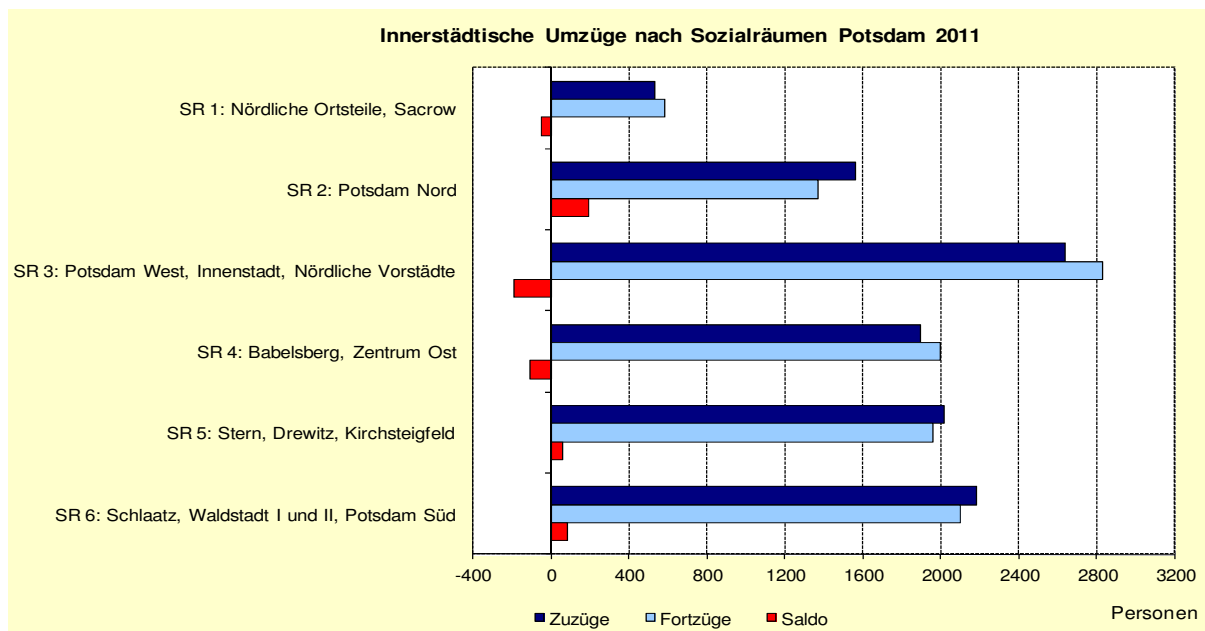
Betrachtet man die außerstädtische Wanderungsbewegung auf Sozialraumebene, so besitzt der Sozialraum 3 mit einem positiven Wanderungssaldo von 503 Personen wie im Vorjahr

den größten Wanderungsgewinn, gefolgt vom Sozialraum 2 mit 429 Personen.



**Abb. 4:** Quelle: Bereich Statistik und Wahlen

Bei der innerstädtischen Wanderung in den Sozialräumen erzielten die Sozialräume 2, 6 und 5 Wanderungsgewinne, die aus innerstädtischen Wanderungsverlusten der anderen drei Sozialräume resultieren.



**Abb. 5:** Quelle: Bereich Statistik und Wahlen

## 1.2 Bevölkerungsstruktur

In den bevölkerungsreichsten Sozialräumen 3 und 6 leben zusammen 43,3 % der Potsdamer Bevölkerung. Die Sozialräume 2 und 6 sind mit ihrem Bevölkerungswachstum am Gesamtbevölkerungswachstum überdurchschnittlich beteiligt.

**Tab. 1:** Bevölkerung mit Hauptwohnsitz in den Sozialräumen seit 2002 (Zeitbezug jeweils zum 31.12.)

Sozialraum und Jahr	1	2	3	4	5	6	Insgesamt
2002	155	13.154	33.776	23.509	29.364	30.519	<b>130.477</b>
2003	10.205	16.716	33.034	24.222	29.142	30.492	<b>143.811</b>
2004	10.254	16.857	33.215	24.929	28.892	30.397	<b>144.544</b>
2005	10.442	17.379	34.061	25.579	28.655	30.314	<b>146.430</b>
2006	10.654	17.814	34.629	25.897	28.423	30.299	<b>147.716</b>
2007	10.943	18.619	35.111	26.298	28.464	30.252	<b>149.687</b>
2008	11.163	19.115	35.699	26.869	28.474	30.405	<b>151.725</b>
2009	11.222	19.991	35.981	27.133	28.313	30.477	<b>153.117</b>
2010	11.275	20.854	36.300	27.327	28.428	31.170	<b>155.354</b>
2011	11.411	21.566	36.691	27.572	28.629	31.492	<b>157.361</b>

Quelle: Bereich Bürgerservice

Die meisten Mitbürger, deren Staatsbürgerschaft nicht deutsch ist, wohnen ebenfalls im Sozialraum 3. Der Ausländeranteil in Potsdam beträgt 4,4 % und ist insbesondere im Vergleich mit westdeutschen Städten über 150.000 Einwohnern sehr gering. Mit 5,3 % ist er im Sozialraum 6 am größten. Im Vergleich zum Vorjahresbericht erfolgte bei der nachfolgenden Übersicht eine Korrektur der Daten in den Sozialräumen 2 und 3 für die Jahre 2003 bis 2009.

**Tab. 2:** Ausländer mit Hauptwohnsitz in den Sozialräumen seit 2002 (Zeitbezug jeweils zum 31.12.)

Sozialraum und Jahr	1	2	3	4	5	6	Insgesamt
2002	4	1.067	1.369	947	901	1.172	<b>5.460</b>
2003	305	1.415	1.386	1.079	992	1.323	<b>6.500</b>
2004	234	1.210	1.388	1.123	1.037	1.348	<b>6.340</b>
2005	247	1.248	1.585	1.186	1.070	1.398	<b>6.734</b>
2006	268	1.122	1.634	1.226	1.087	1.437	<b>6.774</b>
2007	275	1.158	1.634	1.270	1.091	1.390	<b>6.818</b>
2008	259	1.088	1.664	1.277	1.107	1.419	<b>6.814</b>
2009	239	909	1.650	1.231	1.083	1.455	<b>6.567</b>
2010	242	930	1.670	1.191	1.099	1.512	<b>6.644</b>
2011	293	1.019	1.687	1.165	1.158	1.647	<b>6.969</b>

Quelle: Bereich Bürgerservice



Differenziert stellt sich auch die Altersstruktur in den Sozialräumen der Landeshauptstadt Potsdam dar. Der größte Anteil von Jugendlichen bezogen auf die Anzahl der Einwohner lebt im Sozialraum 1. Der Anteil beträgt 18,5 %. Ebenfalls im Sozialraum 1 ist der Anteil der Einwohner im Alter von 40 bis 55 Jahren mit 28,6 % am stärksten vertreten. Überdurchschnittlich viele Menschen im Alter zwischen 27 und 40 Jahre leben mit 21,9 % in den Sozialräumen 3 und 4. Hingegen hat der Sozialraum 3 den größten Anteil bei der Gruppe der Menschen ab 65 Jahre mit 22,1 %.

**Tab. 3:** Bevölkerung nach Altersgruppen in den Sozialräumen am 31.12.2011

Sozialraum und Alter	1	2	3	4	5	6	Gesamt
0 bis unter 18 Jahre	2.108 18,5 %	3.919 18,2 %	5.673 15,5 %	4.524 16,4 %	4.219 14,7 %	3.666 11,6 %	24.109 15,3 %
18 bis unter 27 Jahre	943 8,3 %	2.405 11,2 %	3.859 10,5 %	2.921 10,6 %	3.492 12,2 %	4.268 13,6 %	17.888 11,4 %
27 bis unter 40 Jahre	1.735 15,2 %	4.384 20,3 %	8.034 21,9 %	6.047 21,9 %	5.000 17,5 %	6.145 19,5 %	31.345 19,9 %
40 bis unter 55 Jahre	3.266 28,6 %	5.191 24,1 %	7.496 20,4 %	6.315 22,9 %	6.182 21,6 %	6.432 20,4 %	34.882 22,2 %
55 bis unter 65 Jahre	1.565 13,7 %	2.427 11,3 %	3.527 9,6 %	2.760 10,0 %	3.807 13,3 %	4.198 13,3 %	18.284 11,6 %
65 Jahre und älter	1.794 15,7 %	3.240 15,0 %	8.102 22,1 %	5.005 18,2 %	5.929 20,7 %	6.783 21,5 %	30.853 19,6 %
<b>Insgesamt</b>	<b>11.411</b> 100 %	<b>21.566</b> 100 %	<b>36.691</b> 100 %	<b>27.572</b> 100 %	<b>28.629</b> 100 %	<b>31.492</b> 100 %	<b>157.361</b> 100 %

Quelle: Bereich Statistik und Wahlen

## 2. Wohnungsnachfrage

### 2.1 WBS-Antragsteller und deren Wohnbedarfe

Im Jahr 2011 stellten insgesamt 1.688 Haushalte einen Antrag auf Erteilung einer Wohnberechtigungsbescheinigung (WBS). Im Ergebnis wurden 1.589 WBS-Anträge bewilligt und die Berechtigung für den Bezug einer mit öffentlichen Mitteln geförderten Wohnung bescheinigt. Zusammen mit den offenen WBS (1.379) aus dem Vorjahr, deren Jahrgültigkeit in das Jahr 2011 hineinreichte, waren insgesamt 2.968 WBS-Anträge zu berücksichtigen. Das waren 225 wohnungssuchende Haushalte weniger als im Vorjahr.

Soweit in den Tabellen 4 bis 23 ein räumlicher Bezug ausgewiesen wurde, bezieht sich dieser jeweils auf den Wohnsitz vor der Wohnraumversorgung.

Während im Sozialraum 6, 2 und 1 sowie von außerhalb die Wohnungsnachfrage nur leicht zurückgegangen ist, war der Rückgang der Nachfrage in den Sozialräumen 5, 3 und 4 in diesem Jahr am deutlichsten. Die Zahl der Antragsteller ohne festen Wohnsitz (ohne Adressangabe im WBS-Antrag) ist allerdings nur scheinbar zurückgegangen. Durch die verstärkten ambulanten Hilfen der freien Sozialträger in unserer Stadt sind zunehmend deren Kontaktadressen bei der Antragstellung verwendet worden, um die Chancen für die Hilfe bei der Wohnungssuche zu verbessern.

**Tab. 4:** Gültige WBS nach Sozialräumen per 31.12.2011

Sozialraum	2010	2011	Anteil (%)
1 Nördliche Ortsteile, Sacrow	99	78	2,6
2 Potsdam Nord	216	202	6,8
3 Potsdam West, Innenstadt, Nördliche Vorstädte	555	506	17,0
4 Babelsberg, Zentrum Ost	371	333	11,2
5 Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld	624	570	19,2
6 Schlaatz, Waldstadt I und II, Potsdam Süd	651	650	21,9
Nicht untergebrachte Obdachlose, ofW	51	8	0,3
von außerhalb	626	621	21,0
<b>Insgesamt</b>	<b>3.193</b>	<b>2.968</b>	<b>100</b>

Quelle: Bereich Wohnen

Der Anteil der Wohnungsnachfragen für 1- und 2-Personen-Haushalten ist im Vergleich zum Vorjahr, bezogen auf die Gesamtantragsteller, um 1,3 % angestiegen und liegt mit einem Anteil von ca. 79,2 % nach wie vor überdurchschnittlich hoch.

**Tab. 5:** Gültige WBS nach Wohnungsgrößen per 31.12.2011

Bewilligte Wohnungsgröße	WBS	Anteil (%)
2-Raum-Wohnung (schließt 1 RWE ein)	2.351	79,2
3-Raum-Wohnung	380	12,8
4-Raum-Wohnung	146	4,9
5-Raum-Wohnung und größer	91	3,1
<b>Insgesamt</b>	<b>2.968</b>	<b>100</b>

Quelle: Bereich Wohnen

Bei der Betrachtung der wirtschaftlichen Situation der wohnungssuchenden Haushalte war die Zahl derer, die auf Grund ihrer geringen Haushaltseinkommen berechtigt wären eine klassische Sozialwohnung (1. Förderweg) zu beziehen, auch 2011 mit 94,0 % weiterhin sehr hoch. Damit bleibt die Verfügbarkeit von preiswerten Wohnungen eine Schlüsselfrage für die zukünftige Stadtentwicklung und Wohnungspolitik in der Landeshauptstadt Potsdam.

**Tab. 6:** Gültige WBS 2007 bis 2011 ( 01.01. bis 31.12. eines Jahres)

Bescheinigungen	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Gesamt</b>	<b>3.460</b>	<b>3.350</b>	<b>3.343</b>	<b>3.193</b>	<b>2.968</b>
davon 1. Förderweg	3.299	3.175	3.164	3.007	2.791
Anteil (%)	95,4	94,8	94,6	94,2	94,0

Quelle: Bereich Wohnen

Bei einer Betrachtung der räumlichen Verteilung dieser einkommensschwachen Haushalte folgt diese im Wesentlichen der Darstellung der allgemeinen Wohnungsnachfrage mittels WBS-Antragstellung (siehe Tab. 4).

Wie im Vorjahr waren im Sozialraum 6 die meisten Umzugswünsche und/oder -erfordernisse zu verzeichnen.

**Tab. 7:** Gültige WBS nach Einkommensgrenzen und Sozialräumen per 31.12.2011

Sozialraum		Rechtsgrundlage	§9(2) WoFG <sup>1*</sup>	§9(2) WoFG +60% <sup>*</sup>	§9(2) WoFG >60% <sup>*</sup>	Insgesamt
1	Nördliche Ortsteile, Sacrow		77	1	0	78
2	Potsdam Nord		184	16	2	202
3	Potsdam West, Innenstadt, Nördliche Vorstädte		466	36	4	506
4	Babelsberg, Zentrum Ost		310	20	3	333
5	Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld		543	23	4	570
6	Schlaatz, Waldstadt I und II, Potsdam Süd		626	24	0	650
	Nicht untergebrachte Obdachlose, ofW		8	0	0	8
	von außerhalb		577	40	4	621
	<b>Insgesamt</b>		<b>2.791</b>	<b>160</b>	<b>17</b>	<b>2.968</b>

Quelle: Bereich Wohnen

Bei der Darstellung ausgewählter sozialer Gruppen waren ca. 53,2 % aller Antragsteller Haushalten zuzuordnen, die Leistungen zur Grundsicherung für Arbeitssuchende nach dem SGB II erhalten. Das sind 1,8% mehr als im Vorjahreszeitraum, bezogen auf die Antragsteller insgesamt. Einen weiteren Anstieg auf etwa 62,7% (plus 1,7 %) gab es auch bei den alleinstehenden Antragstellern.

**Tab. 8:** Gültige WBS nach Haushaltsgrößen und sozialen Gruppen per 31.12.2011

Soziale Gruppe	Haushaltsgrößen					Insgesamt
	1-Pers. HH	2-Pers. HH	3-Pers. HH	4-Pers. HH	5-Pers. HH u.gr.	
Keine besondere soziale Gruppe	723	240	91	38	12	1.104
Student	87	40	12	5	0	144
SGB II	938	302	172	99	68	1.579
SGB XII	109	12	4	0	2	127
AsylbLG*	4	2	2	2	4	14
<b>Insgesamt</b>	<b>1.861</b>	<b>596</b>	<b>281</b>	<b>144</b>	<b>86</b>	<b>2.968</b>

Quelle: Bereich Statistik und Wahlen

\* Leistungsberechtigte nach dem AsylbLG (z.B. Asylbewerber oder geduldeter Flüchtling)

• § 9 (2) WoFG - bei der Erteilung eines WBS wurden die zulässigen Einkommensgrenzen nicht überschritten  
 § 9 (2) WoFG + 60% - es wurde die Einkommensgrenze um bis zu 60% überschritten  
 § 9 (2) WoFG > 60% - es wurde die Einkommensgrenze um mehr als 60% überschritten

**Tab. 9:** Gültige WBS nach Haushaltsgößen und Sozialräumen per 31.12.2011

Haushaltsgröße		1-Pers. HH	2-Pers. HH	3-Pers. HH	4-Pers. HH	5-Pers. HH u.gr.	Insgesamt
Sozialraum							
1	Nördliche Ortsteile, Sacrow	49	18	7	2	2	78
2	Potsdam Nord	138	39	14	8	3	202
3	Potsdam West, Innenstadt, Nördliche Vorstädte	298	117	45	29	17	506
4	Babelsberg, Zentrum Ost	209	62	35	15	12	333
5	Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld	351	108	65	31	15	570
6	Schlaatz, Waldstadt I und II, Potsdam Süd	406	129	55	31	29	650
	Nicht untergebrachte Obdachlose, ofW	7	1	0	0	0	8
	von außerhalb	403	122	60	28	8	621
	<b>Insgesamt</b>	<b>1.861</b>	<b>596</b>	<b>281</b>	<b>144</b>	<b>86</b>	<b>2.968</b>

Quelle: Bereich Wohnen

**Tab.10:** Gültige WBS nach Altersgruppen und Sozialräumen per 31.12.2011

Altersgruppe		0 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 27 Jahre	27 bis unter 55 Jahre	55 bis unter 65 Jahre	65 Jahre und älter	Insgesamt
Sozialraum							
1	Nördliche Ortsteile, Sacrow	0	23	45	5	5	78
2	Potsdam Nord	0	61	108	16	17	202
3	Potsdam West, Innenstadt, Nördliche Vorstädte	0	128	292	44	42	506
4	Babelsberg, Zentrum Ost	1	82	212	25	13	333
5	Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld	2	192	315	38	23	570
6	Schlaatz, Waldstadt I und II, Potsdam Süd	0	217	360	40	33	650
	Nicht untergebrachte Obdachlose, ofW	0	4	4	0	0	8
	von außerhalb	1	228	305	47	40	621
	<b>Insgesamt</b>	<b>4</b>	<b>935</b>	<b>1.641</b>	<b>215</b>	<b>173</b>	<b>2.968</b>

Quelle: Bereich Wohnen

### 2.1.1 WBS-Antragsteller mit dringendem Wohnbedarf

Durch den Bereich Wohnen wurde bei 2.433 Antragstellern (82,0 %) ein dringender Wohnbedarf anerkannt und teilweise Hilfe im Rahmen der Ausübung von Belegungs- und Benennungsrechten bei der Wohnungssuche gewährt. Das ist eine Steigerung um ca. 2,2 % zum Vorjahreszeitraum.

Die Verteilung der erteilten Dringlichkeitsbescheinigungen nach Sozialräumen stellt sich wie in der Übersicht der gesamtgültigen WBS-Antragsteller (Tabelle 4) dar.

**Tab. 11:** Gültige WBS mit Dringlichkeit nach Sozialräumen per 31.12.2011

Sozialräume	WBS §9(2) WoFG (dringend)	Anteil (%)
1 Nördliche Ortsteile, Sacrow	66	2,7
2 Potsdam Nord	144	5,9
3 Potsdam West, Innenstadt, Nördliche Vorstädte	400	16,4
4 Babelsberg, Zentrum Ost	271	11,4
5 Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld	480	19,7
6 Schlaatz, Waldstadt I und II, Potsdam Süd	575	23,6
Nicht untergebrachte Obdachlose, ofW	8	0,3
von außerhalb	489	20,0
<b>Insgesamt</b>	<b>2.433</b>	<b>100</b>

Quelle: Bereich Wohnen

**Tab. 12:** WBS mit Dringlichkeit nach Wohnungsgröße per 31.12.2011

Wohnungsgröße	WBS §9(2) WoFG (dringend)	Anteil (%)
2-Raum-Wohnung (schließt 1 RWE ein)	1.931	79,4
3-Raum-Wohnung	287	11,8
4-Raum-Wohnung	128	5,2
5-Raum-Wohnung und größer	87	3,6
<b>Insgesamt</b>	<b>2.433</b>	<b>100</b>

Quelle: Bereich Wohnen

Bei den bewilligten WBS mit Dringlichkeit stellen die 1-Personen-Haushalte mit ca. 62,7 % wiederum den stärksten Anteil der Hilfesuchenden dar. Bei den Leistungsempfängern nach dem SGB II entfallen ca. 59,5 % auf 1-Personen-Haushalte.

**Tab. 13:** Gültige WBS mit Dringlichkeit nach sozialen Gruppen und Haushaltsgrößen per 31.12.2011

Soziale Gruppe	Haushaltsgrößen	1-Pers. HH	2-Pers. HH	3-Pers. HH	4-Pers. HH	5-Pers. HH u.gr.	Insgesamt
Keine besondere soziale Gruppe		511	143	64	26	10	754
Student		58	33	8	5	0	104
SGB II		857	269	160	94	67	1.447
SGB XII		96	12	4	0	2	114
AsylbLG		4	2	2	2	4	14
<b>Insgesamt</b>		<b>1.526</b>	<b>459</b>	<b>238</b>	<b>127</b>	<b>83</b>	<b>2.433</b>

Quelle: Bereich Wohnen

Den Hauptanteil bei den Inhabern dringender WBS bilden wie im Vorjahr mit ca. 56,7 % die Antragsteller zwischen 27 bis 55 Jahren sowie die Jahrgänge zwischen 18 und 27 Jahren mit ca. 31,7 %.

Bei der Gesamtbetrachtung der gültigen dringenden WBS-Antragsteller liegt der Schwerpunkt innerhalb der Stadt in den Sozialräumen 6 und 5 sowie bei den Antragstellern von außerhalb.

**Tab.14:** Gültige WBS mit Dringlichkeit nach Altersgruppen und Sozialräumen per 31.12.2011

Sozialraum		Altersgruppe					Insgesamt
		0 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 27 Jahre	27 bis unter 55 Jahre	55 bis unter 65 Jahre	65 Jahre und älter	
1	Nördliche Ortsteile, Sacrow	0	19	40	4	3	66
2	Potsdam Nord	0	34	85	14	11	144
3	Potsdam West, Innenstadt, Nördliche Vorstädte	0	105	239	35	21	400
4	Babelsberg, Zentrum Ost	1	65	178	21	6	271
5	Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld	2	165	266	34	13	480
6	Schlaatz, Waldstadt I und II, Potsdam Süd	0	188	326	36	25	575
Nicht untergebrachte Obdachlos, ofW		0	4	4	0	0	8
von außerhalb		1	191	241	32	24	489
<b>Insgesamt</b>		<b>4</b>	<b>771</b>	<b>1.379</b>	<b>176</b>	<b>103</b>	<b>2.433</b>

Quelle: Bereich Wohnen

### 2.1.2 Unrealisierte bzw. nicht versorgte Wohnbedarfe (offene WBS)

Problematisch ist nach wie vor, dass die Struktur der freiwerdenden preiswerten Wohnungen nicht mit der vorgenannten Wohnungsnachfrage übereinstimmt. Dies gilt insbesondere für die am stärksten nachgefragten 1- und 2-Raum-Wohnungen.

Deshalb konnte der Wohnbedarf von insgesamt 1.092 wohnungssuchenden Haushalten (ca. 36,8 %) innerhalb des Jahres 2011 nicht realisiert werden und musste in das Jahr 2012 übernommen werden, soweit die Gültigkeit des WBS dies zuließ.

**Tab. 15:** Unrealisierte gültige WBS nach Wohnungsgröße am 31.12.2011

bewilligte Wohnungsgröße	bis 2-Raum-Wohnung	3-Raum-Wohnung	4-Raum-Wohnung	5-Raum-Wohnung u. größer	Insgesamt
Potsdamer	689	91	53	45	908
von außerhalb	169	31	10	4	244
<b>Insgesamt</b>	<b>858</b>	<b>122</b>	<b>63</b>	<b>49</b>	<b>1.092</b>

Quelle: Bereich Wohnen

Entsprechend der Nachfragestruktur liegt der Anteil fehlender Potenziale mit ca. 78,6 % bei den kleinen Wohnungen, die für den 1- und 2-Personen-Haushalt geeignet und bezahlbar sind.

Für ca. 60 % dieser Nachfrager mussten zusätzlich noch Angemessenheitskriterien der Landeshauptstadt Potsdam zutreffend sein, da nach SGB II und XII sowie analog nach AsylbLG eine angemessene Wohnung gefunden werden musste.

**Tab. 16:** Unrealisierte gültige WBS nach sozialer Gruppe am 31.12.2011

Bewilligte Wohnungsgröße Soziale Gruppe	bis 2-Raum-Wohnung	3-Raum-Wohnung	4-Raum-Wohnung	5-Raum-Wohnung u. größer	Insgesamt
Keine besondere soziale Gruppe	288	55	20	8	371
Student	58	8	5	0	71
SGB II	458	55	37	39	589
SGB XII	51	3	0	1	55
AsylbLG	3	1	1	1	6
<b>Insgesamt</b>	<b>858</b>	<b>122</b>	<b>63</b>	<b>49</b>	<b>1.092</b>

Quelle: Bereich Wohnen

**Tab. 17:** Unrealisierte gültige WBS nach Altersgruppen und Sozialräumen am 31.12.2011

Altersgruppen Sozialraum	0 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 27 Jahre	27 bis unter 55 Jahre	55 bis unter 65 Jahre	65 Jahre und älter	Insgesamt
1 Nördliche Ortsteile, Sacrow	0	10	12	2	0	24
2 Potsdam Nord	0	29	46	6	9	90
3 Potsdam West, Innenstadt, Nördliche Vorstädte	0	44	116	18	17	195
4 Babelsberg, Zentrum Ost	1	34	72	15	3	125
5 Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld	2	55	116	10	8	191
6 Schlaatz, Waldstadt I und II, Potsdam Süd	0	94	131	17	11	253
Nicht untergebrachte Obdachlose, ofW	0	0	0	0	0	0
von außerhalb	1	81	96	14	22	70
<b>Insgesamt</b>	<b>4</b>	<b>347</b>	<b>589</b>	<b>82</b>	<b>70</b>	<b>1.092</b>

Quelle: Bereich Wohnen

Unter den bis zum 31.12.2011 nicht realisierten Wohnungsanliegen waren auch 917 Wohnungssuchende, bei denen eine besondere Dringlichkeit anerkannt wurde und bei denen die Stadt in besonderem Maße um eine Hilfe und Unterstützung bemüht war. Das sind ca. 84 % aller nicht realisierten Wohnungsanliegen. Diese Haushalte konnten sich aus den verschiedensten Gründen nicht eigenständig den Zugang zum Potsdamer Wohnungsmarkt erschließen.

**Tab. 18:** Unrealisierte gültige WBS mit Dringlichkeit nach Wohnungsgröße am 31.12.2011

bewilligte Wohnungsgröße Antragsort	bis 2-Raum-Wohnung	3-Raum-Wohnung	4-Raum-Wohnung	5-Raum-Wohnung u. größer	Insgesamt
Potsdamer	585	74	47	44	750
von außerhalb	134	24	5	4	167
<b>Insgesamt</b>	<b>719</b>	<b>98</b>	<b>52</b>	<b>48</b>	<b>917</b>

Quelle: Bereich Wohnen

**Tab. 19:** Unrealisierte gültige dringende WBS nach sozialen Gruppen per 31.12.2011

Bewilligte Wohnungsgröße Soziale Gruppe	bis 2-Raum-Wohnung	3-Raum-Wohnung	4-Raum-Wohnung	5-Raum-Wohnung u. größer	Insgesamt
Keine besondere soziale Gruppe	204	39	13	7	263
Student	46	4	4	0	54
SGB II	420	51	34	39	544
SGB XII	46	3	0	1	50
AsylbLG	3	1	1	1	6
<b>Insgesamt</b>	<b>719</b>	<b>98</b>	<b>52</b>	<b>48</b>	<b>917</b>

Quelle: Bereich Wohnen

**Tab. 20:** Unrealisierte gültige WBS mit Dringlichkeit nach Altersgruppen und Sozialräumen per 31.12.2011

Sozialraum	Altersgruppe	0 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 27 Jahre	27 bis unter 55 Jahre	55 bis unter 65 Jahre	65 Jahre und älter	Insgesamt
1	Nördliche Ortsteile, Sacrow	0	8	12	2	0	22
2	Potsdam Nord	0	18	38	5	7	68
3	Potsdam West, Innenstadt, Nördliche Vorstädte	0	38	100	14	8	160
4	Babelsberg, Zentrum Ost	1	28	63	13	3	108
5	Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld	2	50	101	8	4	165
6	Schlaatz, Waldstadt I und II, Potsdam Süd	0	81	122	17	7	227
Nicht untergebrachte Obdachlose, ofW		0	0	0	0	0	0
von außerhalb		1	66	78	8	14	167
<b>Insgesamt</b>		<b>4</b>	<b>289</b>	<b>514</b>	<b>67</b>	<b>43</b>	<b>917</b>

Quelle: Bereich Wohnen

## 2.2 Wohnraumversorgung

Als realisiert bzw. als erledigt konnten insgesamt 990 WBS-Anträge registriert werden. Bei weiteren 886 Haushalten lief die Gültigkeit des Wohnberechtigungsscheines ab, ohne dass ein Folgeantrag gestellt wurde bzw. im Bereich Wohnen Erkenntnisse über eine möglicherweise erfolgte eigenständige Wohnraumversorgung vorlagen.



**Tab. 21:** Realisierte WBS nach Ort der Antragstellung am 31.12.2011

WBS-Anträge	Realisierte WBS*	Darüber hinaus erledigte WBS ** (ohne Zeitablauf)	Insgesamt
Potsdam	517	114	631
von außerhalb	114	87	201
<b>Insgesamt</b>	<b>789</b>	<b>201</b>	<b>990</b>

Quelle: Bereich Wohnen \* Erledigung erfolgte überwiegend durch Unterstützung des Bereiches Wohnen  
 \*\* Realisierung überwiegend durch Selbsthilfe

**Tab. 22:** Realisierte WBS nach Wohnungsgrößen per 31.12.2011

Wohnungsgröße	WBS	Realisierte WBS*	Darüber hinaus erledigte WBS** (ohne Zeitablauf)	Insgesamt
2-Raum-Wohnung (schließt 1 RWE ein)		494	295	788
3-Raum-Wohnung		94	46	140
4-Raum-Wohnung		31	10	41
5-Raum-Wohnung und größer		12	8	20
<b>Insgesamt</b>		<b>631</b>	<b>359</b>	<b>990</b>

Quelle: Bereich Wohnen \* Erledigung erfolgte überwiegend durch Unterstützung des Bereiches Wohnen  
 \*\* Realisierung überwiegend durch Selbsthilfe

**Tab. 23:** Realisierte WBS nach Sozialräumen per 31.12.2011

Sozialraum	Realisierte WBS *	Darüber hinaus erledigte WBS ** (ohne Zeitablauf)	Insgesamt
1 Nördliche Ortsteile, Sacrow	16	11	27
2 Potsdam Nord	29	31	60
3 Potsdam West, Innenstadt, Nördliche Vorstädte	84	58	142
4 Babelsberg, Zentrum Ost	77	34	111
5 Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld	151	56	207
6 Schlaatz, Waldstadt I und II, Potsdam Süd	158	80	238
Nicht untergebrachte Obdachlose, ofW	2	2	4
von außerhalb	114	87	201
<b>Insgesamt</b>	<b>631</b>	<b>359</b>	<b>990</b>

Quelle: Bereich Wohnen \* Erledigung erfolgte überwiegend durch Unterstützung des Bereiches Wohnen  
 \*\* Realisierung überwiegend durch Selbsthilfe

Bei diesen realisierten WBS kamen überwiegend öffentlich geförderte Wohnungen bzw. vertraglich gebundene Wohnungen mit sozial verträglichen Mieten durch den Bereich Wohnen

zum Einsatz. Circa 82 % (811 WBS) dieser Wohnungssuchenden hatten einen anerkannten dringenden Wohnbedarf.

## 2.3 Wohngeld

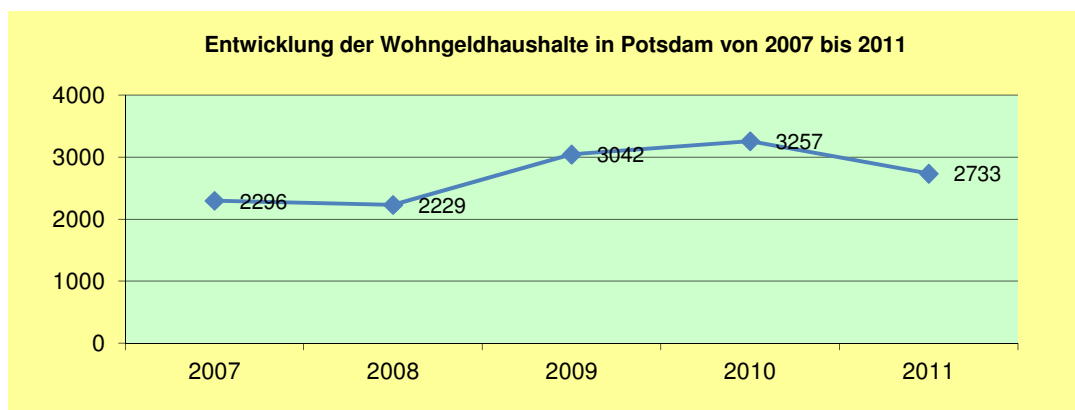
Wohngeld wird zur wirtschaftlichen Sicherung angemessenen und familiengerechten Wohnens als Miet- oder Lastenzuschuss zu den Aufwendungen für selbst genutzten Wohnraum gewährt. Die Wohngeldleistungen werden vom Land getragen und zur Hälfte vom Bund erstattet.

### 2.3.1 Wohngeld in Zahlen

Während die Zahl der Wohngeld beziehenden Haushalte in der Landeshauptstadt Potsdam in den Jahren 2009 und 2010 nahezu konstant blieb, sank die Zahl im Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahr um ca. 16 %. Der Grund hierfür dürfte im Wegfall der Heizkostenpauschale ab dem 01.01.2011 zu sehen sein. Durch das Haushaltsbegleitgesetz 2011 wurde die im Jahr 2009 eingeführte Heizkostenpauschale als Bestandteil der Miete wieder abgeschafft.

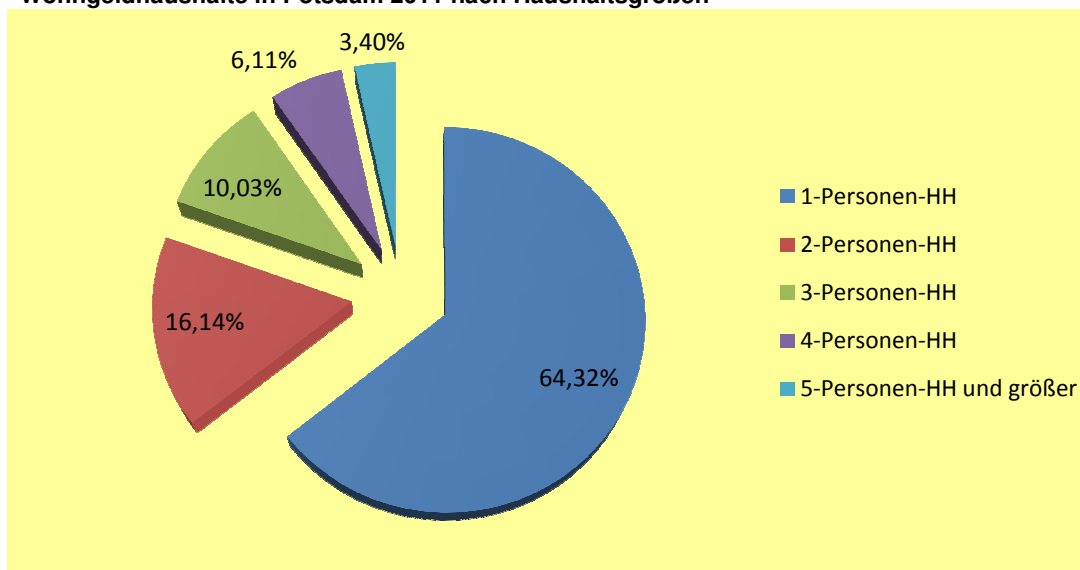
Dies hat zur Folge, dass in die Wohngeldberechnung eine geringere zu berücksichtigende Miete einfließt. Wurde in den Jahren 2009 und 2010 die berücksichtigungsfähige Miete bis maximal zum Miethöchstbetrag plus Heizkostenpauschale bei der Wohngeldberechnung zugrunde gelegt, war es im Jahr 2011 nur noch die berücksichtigungsfähige Miete bis maximal zu dem in den Mietspiegeltabellen ausgewiesenen Miethöchstbetrag.

Durch diese Rechtsänderung sanken sowohl die Anzahl der wohngeldberechtigten Haushalte als auch die zur Auszahlung gebrachten Wohngeldbeträge. Im Jahr 2010 wurden an die Wohngeldhaushalte in der Landeshauptstadt Potsdam insgesamt 5,6 Mio. EUR ausgezahlt, im Jahr 2011 waren es 4,6 Mio. EUR.



**Abb.6:** Quelle: Amt für Statistik Berlin - Brandenburg

80 % aller Haushalte, die in 2011 Wohngeld bezogen, waren 1- und 2-Personen-Haushalte. Dabei handelte es sich überwiegend um Rentner und Angestellte. Der Anteil an Mehrpersonen-Haushalten, für die Wohngeld zur Entlastung der Wohnkosten beiträgt, ist sehr gering. Diese Haushalte bekommen ihre Wohnkosten derzeit größtenteils über die Leistungsbereiche des SGB II und SGB XII, wo die Wohnkosten, im Gegensatz zum Wohngeld, überwiegend von der Kommune zu tragen sind.

**Wohngeldhaushalte in Potsdam 2011 nach Haushaltsgrößen****Abb.7:** Quelle: Amt für Statistik Berlin - Brandenburg

Unter räumlichen Gesichtspunkten entfielen die meisten Wohngeldhaushalte auf den Sozialraum 6, gefolgt vom Sozialraum 3.

**Tab. 24:** Entwicklung der Wohngeldhaushalte nach Sozialräumen 2007 bis 2011

Sozialraum	Ges.	SR 1 Nördliche Ortsteile, Sacrow	SR 2 Potsdam Nord	SR 3 Potsdam West, Innenstadt, Nördliche Vorstädte	SR 4 Babelsberg, Zentrum Ost	SR 5 Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld	SR 6 Schlaatz, Waldstadt I und II, Potsdam Süd
<b>Jahr</b>	<b>Haushalte mit Wohngeld</b>						
2007	<b>2.296</b>	53	146	617	369	478	633
2008	<b>2.229</b>	46	152	572	334	454	671
2009	<b>3.042</b>	90	158	791	471	638	894
2010	<b>3.257</b>	88	172	847	501	693	956
2011	<b>2.733</b>	79	152	709	419	571	803

Quelle: Amt für Statistik Berlin – Brandenburg

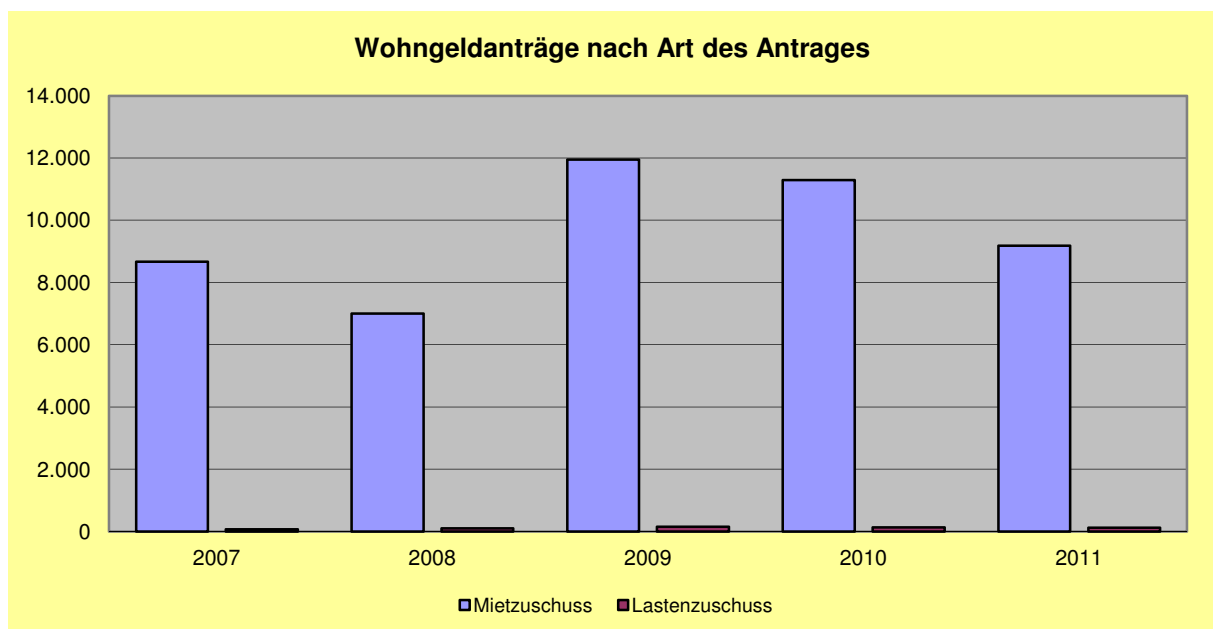
Der mit Abstand größte Personenkreis, der Wohngeld bezieht, sind Rentner. Ihr Anteil liegt bei 46,7 % aller Wohngeldempfänger der Landeshauptstadt Potsdam. Mit deutlichem Abstand folgt der Personenkreis der Angestellten mit 17,8 %. Wie die Tabelle 25 zeigt, ist dies kein neuer Trend. Die Schwankungen der Fallzahlen 2010/2011 bei Empfängern von Arbeitslosengeld II sind aus hiesiger Sicht auf Änderungen des SGB II zurückzuführen. So hat insbesondere die Einführung des Kinderwohngeldes (§12a SGB II) zum 1.1.2010 zum Anstieg der Wohngeldzahlen beigetragen. Mit einer erneuten Änderung dieses Paragraphen zum 01.01.2011 wurde eine Wahlmöglichkeit für Leistungsbezieher eingeführt, Wohnkosten vom Jobcenter (Leistung aus einer Hand) oder der Wohngeldstelle zu erhalten.

**Tab. 25:** Wohngeldhaushalte nach sozialer Stellung des Haushaltsvorstandes 2007 - 2011

Soziale Stellung	2007	2008	2009	2010	2011
Selbständige	106	116	105	89	80
Beamte	3	4	11	9	10
Angestellte	404	379	613	538	487
Arbeiter	143	154	195	147	106
Rentner / Pensionär	994	967	1371	1382	1277
Student	408	339	359	377	346
sonstige Nichterwerbsperson (z.B. Elterngeldempfänger)	98	114	112	106	110
Arbeitslosengeld I	118	136	168	157	101
Arbeitslosengeld II	19	18	104	449	214
Grundsicherung	3	2	4	3	2
<b>Summe</b>	<b>2.296</b>	<b>2.229</b>	<b>3.042</b>	<b>3.257</b>	<b>2.733</b>

Quelle: Amt für Statistik Berlin - Brandenburg

Wohngeld wird überwiegend als Mietzuschuss gewährt. Eigenheimbesitzer und Wohnungseigentümer, die Wohngeld in Form von Lastenzuschüssen erhalten können, machen nur einen sehr geringen Anteil an den wohngeldberechtigten Haushalten aus. Während sich ihr Anteil an der Zahl der Wohngeldhaushalte in den Jahren 2007 bis 2010 zwischen 0,9 und 1,4 % bewegte, lag der Anteil im Jahr 2011 bei 1,3 %.

**Abb. 8:** Quelle: Amt für Statistik Berlin - Brandenburg

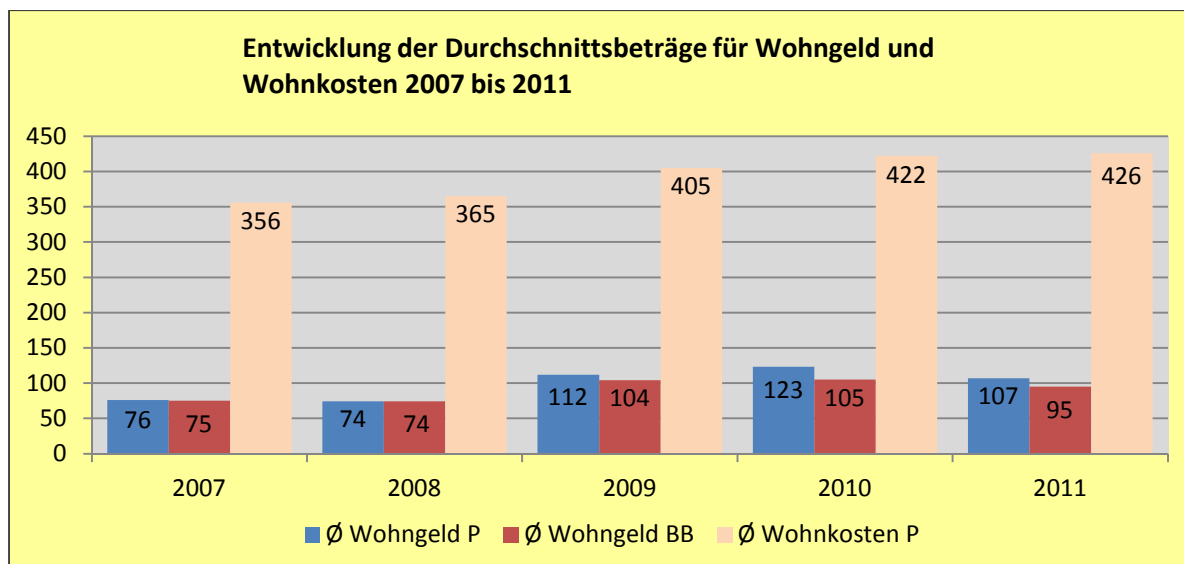


Abb. 9: Quelle: Amt für Statistik Berlin - Brandenburg

### 3. Wohnungslosigkeit

#### 3.1. Von Wohnungslosigkeit bedrohte Haushalte

Seit 1998 gibt es in der Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Wohnen eine zentrale Fachstelle, in der Wohnungslose und von Wohnungslosigkeit bedrohte Haushalte beraten und unterstützt werden. Nachdem sich die Sozialberichterstattung im Jahr 2008/2009 ausführlich mit dem Thema Wohnungslosigkeit beschäftigte, sollen nunmehr in dem jährlich erscheinenden Wohnungsmarktbericht die wesentlichen Inhalte zu diesem Thema fortgeschrieben werden.

Die häufigste Ursache, die zum Wohnungsverlust führen kann, sind Mietschulden. Bereits bei einem Rückstand von 2 Monatsmieten ist der Vermieter zur Kündigung der Wohnung berechtigt. Sobald eine Kündigung rechtsverbindlich ausgesprochen wurde, ist das Mietverhältnis akut bedroht. Leider wird dies von einem Teil der Betroffenen nicht hinreichend beachtet. Gleichet der Mieter die geschuldete Miete nicht umgehend aus, ist der Vermieter zur Klage auf Räumung beim Amtsgericht berechtigt. Ab diesem Zeitpunkt ist der Wohnungsverlust durch Zwangsräumung nur noch abzuwenden, wenn der Mietrückstand innerhalb von 2 Monaten ab Zugang der Klage durch den Mieter oder eine öffentliche Stelle ausgeglichen wird. Kann der Mietrückstand nicht ausgeglichen werden, ergeht ein Räumungsurteil. Mit dem bestandskräftigen Räumungsurteil, kann der Vermieter die Wohnung durch einen Gerichtsvollzieher räumen lassen.

Dieser Prozess ist die Hauptursache der Entstehung von Obdachlosigkeit. Gleichzeitig wird deutlich, warum der Bereich Wohnen, Wohnungssicherung ein so hohes Interesse daran hat, über drohende Wohnungsverluste zeitnah informiert zu sein. Nur dann kann – vorausgesetzt die Betroffenen wirken an der Lösung mit – zielgerichtet und präventiv an der Vermeidung von Obdachlosigkeit gearbeitet werden.

Tab. 26: Kündigungen und Räumungsklagen 2007 - 2011

	2007	2008	2009	2010	2011
Kündigungen	550	656	382	487	529
Klagen	321	323	314	264	311
Anzahl angesetzter Zwangsräumungstermine	173	166	177	153	197

Entwicklung Kündigungen, Klagen, Zwangsräumungen 2007 - 2011

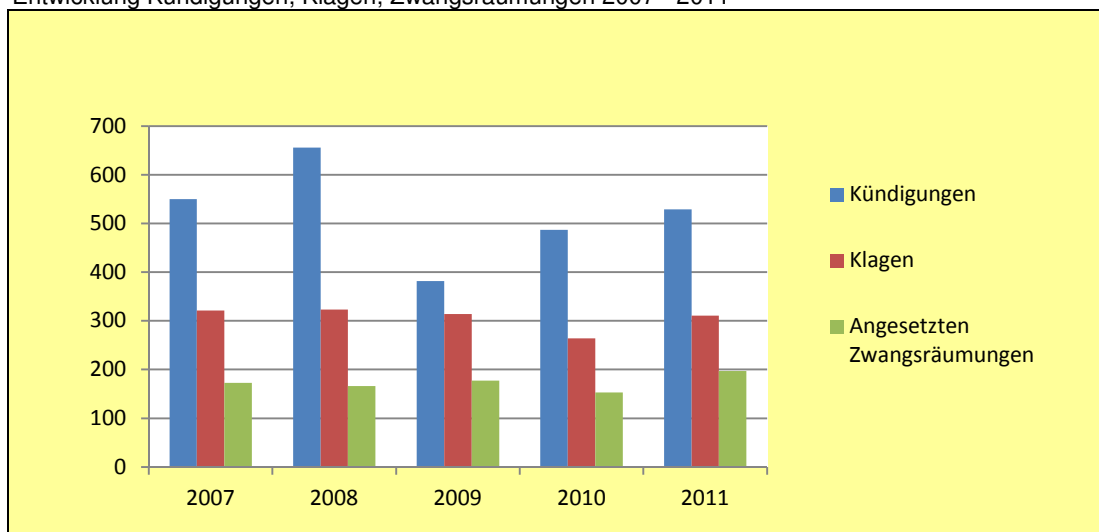


Abb. 10: Quelle: Bereich Wohnen

Die intensiven Bemühungen der letzten Jahre haben den weitestgehenden Status Quo im Bereich der Anzahl der Wohnungsnotfälle zur Folge. Die Auswirkungen der sehr angespannten Wohnungsmarktsituation, die einen Vermietungsmarkt zur Folge hat, spiegelt sich in gleichbleibenden Fallzahlen von insgesamt ca. 1000 pro Jahr wider.

Der Aufwand um insbesondere anstehende Zwangsräumungen zu verhindern, steigt stetig an. Oft geht es darum noch eine Terminverschiebung zu erwirken - um bei einer nicht zu verhindernden Räumung eine andere Unterbringungsmöglichkeit zu finden - dies erfordert viel Zeit und Verhandlungsgeschick.

Bei einem Anhalten der angespannten Wohnungsmarktsituation kann nur das Ziel sein, ein weiteres Ansteigen der Fallzahlen zu verhindern bzw. den derzeitigen Stand zu halten.

### 3.2 Wohnungslose Haushalte

Die Bedingungen des Potsdamer Wohnungsmarktes machen es für Wohnungslose schwer neuen Wohnraum anzumieten. Die meisten Vermieter verlangen eine Bescheinigung über die Mietschuldenfreiheit, prüfen die Einträge bei der Schufa und ob ein privates Verbraucherinsolvenzverfahren per Beschluss des Amtsgerichtes eröffnet wurde.

Wohnungslose haben mindestens in einem meist allerdings in allen 3 Bereichen schwierige Ausgangsbedingungen. Insofern ist die Unterbringung in einer Obdachloseneinrichtung vielfach nicht zu verhindern. Oft spielt auch die Zeit eine Rolle. Wer nach ausgesprochenem Räumungsurteil hofft schnell eine Wohnung zu finden, schafft es meist nicht bis zum Räumungstermin.

Wohnungslos, nach einer Definition der Bundesarbeitsgemeinschaft Wohnungslosenhilfe ist: „... Wer nicht über einen mietvertraglich abgesicherten Wohnraum verfügt ...“. Im ordnungsrechtlichen Sinne sind davon Personen betroffen, die per ordnungsrechtlicher Einweisungsverfügung untergebracht wurden.

Im sozialhilferechtlichen Sinne können dies auch Personen sein, die in Frauenhäusern, bei Verwandten und Freunden oder (teilweise von den Betroffenen gewollt) direkt auf der Straße leben.

In Potsdam gibt es seit 1994 ein von der Arbeiterwohlfahrt (AWO) betriebenes Obdachlosenwohnheim für Einzelpersonen im Lerchensteig mit zunächst 80 Plätzen und eine Notunterkunft mit 10 Plätzen. Auf Grund zunehmender Unterbringungszahlen wurde für jugendliche Obdachlose ab 01.05.2009 ein gesondertes Unterbringungsprojekt mit 18 Plätzen geschaffen, das auf Grund ständiger Überbelegung bereits 2010 um 6 Plätze erweitert wurde. Erstmals seit 1994 mussten in 2011 auch die Kapazitäten im Obdachlosenwohnheim um 15 Plätze und bei den Notbetten um 5 Plätze erhöht werden.

Die Zahl der Obdachlosen, d.h. der ordnungsrechtlich untergebrachten Personen, wird im Folgenden dargestellt.

**Tab. 27:** Unterbringung OWH Lerchensteig (Stand 31.12.)

	2007	2008	2009	2010	2011
Kapazität Obdachlosenwohnheim (ohne Notbett)	80	80	80	80	95
Untergebrachte Personen im OWH (ohne Notbett)	80	92	86	88	89
Aufnahmen Obdachlosenwohnheim (ohne Notbett)	52	61	42	26	42
Entlassungen Obdachlosenwohnheim (ohne Notbett)	39	50	30	27	46
Übernachtungen durchschnittlich pro Monat im Notbett	62	58	166	152	155

Quelle: Bereich Wohnen

**Tab. 28:** Jugendwohnprojekt Junge Wilde Lerchensteig (Stand 31.12.)

	2009	2010	2011
Kapazität (Plätze)	18	24	24
Auslastung (Personen)	21	21	22
Auslastung ( % )	116,7	87,5	91,7

Quelle: Bereich Wohnen

Eine ordnungsrechtliche Unterbringungsmöglichkeit für Familien gibt es in der Landeshauptstadt Potsdam seit 1998. Bis Mitte 2007 mit 24 Plätzen in der Berliner Straße und seit 01.08.2007 mit 25 Plätzen in der Turmstraße. Die 25 Plätze waren auf 7 Wohnungen verteilt, die sich verschiedene Haushalte teilen mussten.

Auf Grund eines gestiegenen Platzbedarfes für zeitweilig unterzubringenden Familien musste im Mai 2009 eine Erweiterung des Familienhauses um 15 auf 40 Plätze erfolgen. Eine weitere Kapazitätserweiterung um 20 auf 60 Plätze war zum 01.09.2011 erforderlich.

**Tab.29:** Obdachlose Familien im Familienhaus (Stand 31.12.)

	2007	2008	2009	2010	2011
Kapazität (Plätze)	25	25	40	40	60
Untergebrachte Personen	18	15	23	35	44
Untergebrachte Haushalte	7	7	10	16	28
Aufnahmen Haushalte	8	3	15	15	22
Entlassungen Haushalte	9	2	9	12	18

Quelle: Bereich Wohnen

Eine weitere ordnungsrechtliche Unterbringungsmöglichkeit sind Gewährleistungswohnungen. Dies sind Wohnungen, die die Landeshauptstadt selbst angemietet hat, um dort ebenfalls wohnungslose Familien und Einzelpersonen unterzubringen. Mit dieser Form der Unter-

bringung wird das Ziel verfolgt, obdachlose Personen/Familien auf dem Weg zurück in die eigene Wohnung zu unterstützen.

**Tab. 30:** Gewährleistungswohnungen (Stand 31.12.)

	2007	2008	2009	2010	2011
Anzahl der angemieteten Wohnungen	18	18	19	17	17
Anzahl der untergebrachten Haushalte	141	11	13	12	20
Anzahl der untergebrachten Personen	46	36	38	35	45

Quelle: Bereich Wohnen

Ende 2011 waren insgesamt 200 Personen über eine ordnungsrechtliche Einweisungsverfügung in Unterkünften untergebracht. Dies entspricht einem Anteil von 0,13 % an der Bevölkerung mit Hauptwohnsitz in Potsdam. Obwohl dies, gemessen an der Gesamtbevölkerung der Stadt, nur ein geringer Anteil ist, muss festgestellt werden, dass der Anteil der untergebrachten Personen in den letzten Jahren stetig angestiegen ist. Allein von 2010 auf 2011 um 12 %. Die Zahl derer, die verdeckt wohnungslos oder auf der Straße leben, ist statistisch nicht erfasst bzw. erfassbar.

**Tab. 31** Entwicklung der Obdachlosenunterkünfte 2007 - 2011 (Stand 31.12.)

	2007	2008	2009	2010	2011
Obdachloseneinrichtung für Einzelpersonen	80	80	80	80	95
Notbetten	10	10	10	10	15
Obdachloseneinrichtung für Familien	25	25	40	40	60
Obdachloseneinrichtung für jg. Erwachsene	0	0	18	24	24
Gewährleistungswohnungen ( GWW) = Plätze	18	18	19	17	17
Summe der Einrichtungsplätze ohne GWW	115	115	148	154	194

Quelle: Bereich Wohnen

In den letzten 4 Jahren mussten die Obdachlosenunterkünfte in einem Maß ausgebaut werden, wie zu keinem Zeitpunkt zuvor. In den dargestellten Zeiträumen erfolgte eine Aufstockung um 79 Plätze. Bei 115 Plätzen in 2007 und nunmehr 194 Plätzen in 2011 ist dies eine Steigerung um 68,7 %. Eine Trendwende ist derzeit nicht absehbar. Neben der Zunahme schwieriger Einzelfälle mit multiplen Problemlagen, hier sind neben Verschuldungsproblemen zunehmend auch psychische Auffälligkeiten zu nennen, ist es vor allen Dingen der angespannte Wohnungsmarkt, der es den Betroffenen und den im Hilfesystem arbeitenden Trägern erschwert, drohenden Wohnungsverlust abzuwenden bzw. eingetretene Wohnungslosigkeit zu überwinden.



## 4. Wohnungsangebot

### 4.1 Entwicklung des Wohnungsbestandes

Der Wohnungsbestand hat sich im Jahre 2011, unter Beachtung der Zu- und Abgänge, um nur 558 Wohnungen auf 84.781 Wohnungen erhöht.

Die auch 2011 erfolgte Fortschreibung des Wohnungsbestandes führte wiederum zur Korrektur einzelner Bestandsdaten. Diese betrafen jedoch nur die Sozialräume 2 und 3. Auch im Jahre 2011 war – wie im Vorjahr – im Sozialraum 6 der größte Zuwachs an Wohnungen (+278) zu verzeichnen.

**Tab. 32:** Entwicklung des Wohnungsbestandes nach Sozialräumen 2007 – 2011

Sozialraum	2007	2008	2009	2010	2011	Änderung zum Vorjahr
1 Nördliche Ortsteile, Sacrow	4.721	4.849	4.887	4.932	4.960	28
2 Potsdam Nord	8.124	8.246	8.488	9.387	9.536	149
3 Potsdam West, Innenstadt, Nördliche Vorstädte	20.722	20.733	20.713	20.760	20.836	76
4 Babelsberg, Zentrum Ost	15.366	15.423	15.476	15.539	15.565	26
5 Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld	15.077	15.110	15.120	15.200	15.201	1
6 Schlaatz, Waldstadt I und II, Potsdam Süd	17.461	17.482	17.612	18.405	18.683	278
<b>Insgesamt</b>	<b>81.471</b>	<b>81.843</b>	<b>82.296</b>	<b>84.223</b>	<b>84.781</b>	<b>558</b>

Quelle: Bereich Wohnen

**Tab. 33:** Wohnungsbestand nach Wohnungsgrößen 2007 bis 2011

Wohnungsgröße	1 RWE	2 RWE	3 RWE	4 RWE	5 RWE	6 RWE u. größer	Insgesamt
<b>2007</b>	<b>8.793</b> 10,8 %	<b>25.061</b> 30,8 %	<b>30.541</b> 37,5 %	<b>12.892</b> 15,8 %	<b>3.276</b> 4,0 %	<b>908</b> 1,1 %	<b>81.471</b> 100 %
<b>2008</b>	<b>8.750</b> 10,7 %	<b>25.209</b> 30,8 %	<b>30.639</b> 37,4 %	<b>12.942</b> 15,8 %	<b>3.345</b> 4,1 %	<b>958</b> 1,2 %	<b>81.843</b> 100 %
<b>2009</b>	<b>8.704</b> 10,6 %	<b>25.394</b> 30,9 %	<b>30.707</b> 37,3 %	<b>13.032</b> 15,8 %	<b>3.442</b> 4,2 %	<b>1.017</b> 1,2 %	<b>82.296</b> 100 %
<b>2010</b>	<b>8.749</b> 10,4 %	<b>26.468</b> 31,4 %	<b>31.085</b> 37,0 %	<b>13.384</b> 15,9 %	<b>3.499</b> 4,1 %	<b>1.038</b> 1,2 %	<b>84.223</b> 100 %
<b>2011</b>	<b>8.716</b> 10,3 %	<b>26.835</b> 31,6 %	<b>31.157</b> 36,8 %	<b>13.410</b> 15,8 %	<b>3.598</b> 4,2 %	<b>1.065</b> 1,3 %	<b>84.781</b> 100 %
<b>Änderung zum Vorjahr (WE)</b>	<b>- 33</b>	<b>367</b>	<b>72</b>	<b>26</b>	<b>99</b>	<b>27</b>	<b>558</b>

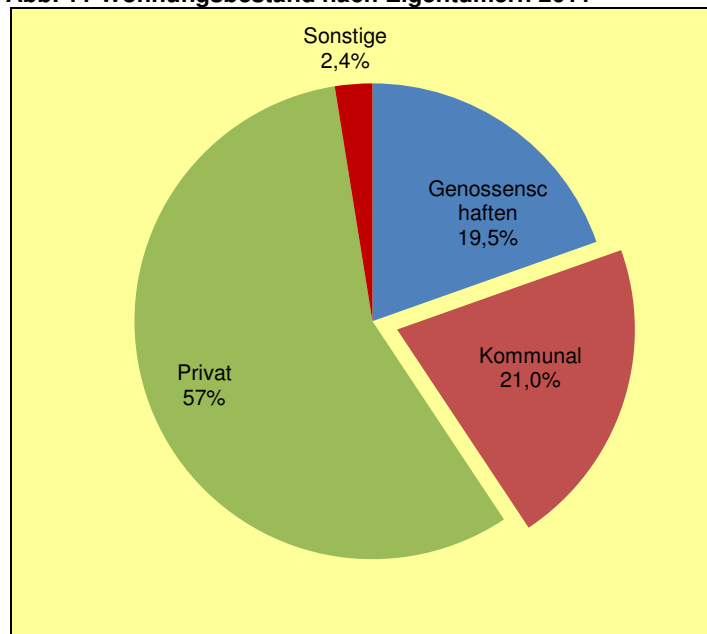
Quelle: Bereich Wohnen

Die Entwicklung des Wohnungsbestandes nach Wohnungsgrößen weist erneut einen deutlichen Anstieg bei 2-Raum-Wohnungen auf. Dagegen hat sich der Bestand der 1-Raum-Wohnungen um 33 reduziert. Auch bei den 5-Raum-Wohnungen ist mit 99 Wohnungen ein höherer Anstieg als im Vorjahr festzustellen.

Bei einem Vergleich des Wohnungsbestandes nach Eigentumsformen ergibt sich gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung der Anteile am Gesamtbestand der Wohnungen zu Gunsten des

privaten Bestandes (+0,2 %). Dies ist insbesondere auf eine Bestandserweiterung bei privaten Vermietern durch Wohnungsneubau zurückzuführen. Damit einher geht ein weiterer Rückgang der Anteile kommunaler und genossenschaftlicher Bestände am Gesamtbestand um jeweils 0,1%.

**Abb. 11 Wohnungsbestand nach Eigentümern 2011**



Quelle: Bereich Wohnen

Im Ergebnis der Neubautätigkeit konnten 2011 für die Landeshauptstadt Potsdam insgesamt 339 Wohnungen neu in das bestehende Wohnungskataster aufgenommen werden. Nach wie vor weichen diese Zahlen von denen der Baufertigstellungsstatistik ab. Während neu geschaffene Wohnungen bereits mit dem Zeitpunkt ihrer Bezugsfertigkeit in das Wohnungskataster aufgenommen werden, erscheinen sie in der Baufertigstellungsstatistik erst, wenn alle mit dem Bauvorhaben im Zusammenhang stehenden Leistungen (also auch Außenanlagen) fertiggestellt sind. Dieser Zeitpunkt liegt in aller Regel jedoch deutlich nach dem Bezugszeitpunkt der Wohnungen. Daraus ergibt sich auch die Notwendigkeit einer jährlichen Fortschreibung der Baufertigstellungen (siehe Tabelle 34) für die Vorjahre.

**Tab. 34:** Wohnungszugang in Potsdam durch Baufertigstellung 2007 - 2011

Jahr	Wohnungszugang durch Errichtung eines neuen Gebäudes	Wohnungszugang in bestehenden Gebäuden	Wohnungszugang insgesamt
2007	561 (+1)	151 (-1)	712
2008	488 (-1)	129 (-1)	617 (-2)
2009	433 (+180)	33	466 (+180)
2010	1.107 (+36)	318(+41)	1.389(+77)
2011	299	40	339

Quelle: Bereich Statistik und Wahlen  
(xx) Korrekturwert aus Fortschreibung

Auch bei der Betrachtung nach Wohnungsgrößen erfolgte eine Korrektur zum Vorjahresbericht. Im Jahre 2011 war die Anzahl der neugeschaffenen Wohnungen ausgewogener als im

Vorjahr, allerdings auch deutlich geringer. Relativ gleichmäßig wurden 3- und 5-Raum-Wohnungen sowie 2-Raum-Wohnungen geschaffen.

Dennoch reicht der Wohnungszugang nicht aus, um die Wohnungsnachfrage zu entspannen.

**Tab.35:** Jährlicher Wohnungszugang nach Wohnungsgröße 2007 – 2011

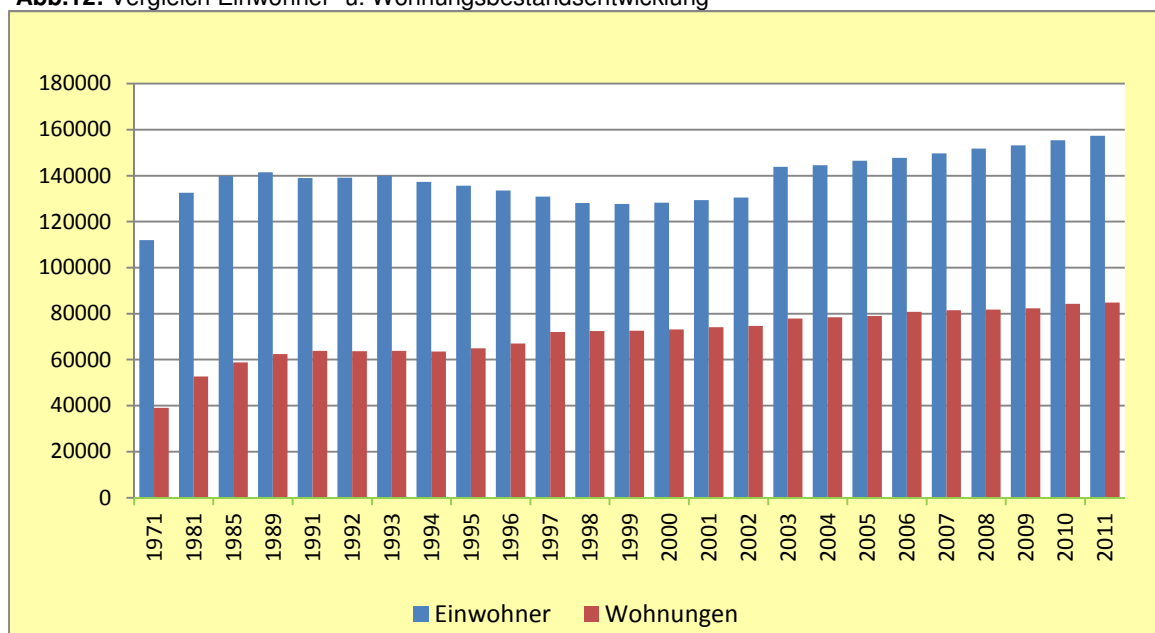
Jahr der Baufertigstellung	1-RWE	2-RWE	3-RWE	4-RWE	5-RWE	6-RWE	7-RWE und größer	Insgesamt
2007	9	78 (+2)	123 (+4)	78 (-4)	161 (-2)	147	116	712
2008	-13	152	130	100	114 (-2)	74 (-1)	60 (+1)	617 (-2)
2009	150 (+138)	31 (+27)	62	50 (+1)	88 (+11)	52 (+3)	33	466 (+180)
2010	24 (+4)	707 (+23)	305 (+9)	157 (+5)	173 (+29)	67 (+3)	33 (+4)	1.466 (+77)
2011	-18	80	86	9	86	65	31	339

Quelle: Bereich Statistik und Wahlen

Dieser Anstieg des Wohnungsbestandes ist vor allem durch den weiteren Wohnungsbau im Bornstedter Feld und den Eigenheimbau entstanden.

Wie die nachfolgende Grafik veranschaulicht, wächst die Einwohnerzahl seit 2004 dynamischer, als der Wohnungsbestand. Das führt zu einem wachsenden Nachfrageüberhang und zu einer weiteren Anspannung des Potsdamer Wohnungsmarktes.

**Abb.12:** Vergleich Einwohner- u. Wohnungsbestandsentwicklung



Quelle: Bereich Statistik und Wahlen

## 4.2 Analyse der Wohnungsangebote 2011

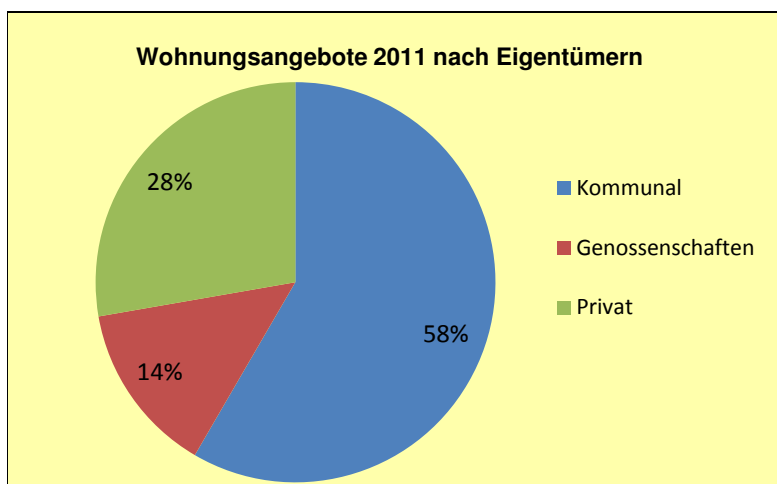
Im Rahmen der Prüfung der angemessenen Kosten der Unterkunft für Leistungsempfänger nach SGB II und SGB XII wurden im Bereich Wohnen 1.722 Wohnungsangebote geprüft und deren Daten erfasst. Für die detaillierte Analyse waren 1.713 Daten verwertbar.

**Tab. 36:** Geprüfte Wohnungsangebote 2011 nach Wohnungsgrößen

	1-RWE	2-RWE	3-RWE	4-RWE	5-RWE	>= 6-RWE	Insgesamt
Angebote	551	430	522	197	12	1	<b>1.713</b>
davon mit einer NKM bis 5,50€/qm	163	197	288	124	4	1	<b>777</b>

Quelle: Bereich Wohnen

Die Auswertung der vorgelegten und registrierten Wohnungsangebote in 2011 nach der Eigentumsform stellt sich wie folgt dar.



**Abb. 13:** Quelle: Bereich Wohnen

Mit 717 Wohnungen entfielen die meisten der geprüften Wohnungsangebote wiederum auf den Sozialraum 6 (Schlaatz, Waldstadt I und II, Potsdam Süd), gefolgt vom Sozialraum 5 (Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld) mit 497 Wohnungsangeboten.

**Tab. 37:** Geprüfte Wohnungsangebote 2011 nach Wohnungsgrößen und Sozialraum

Sozialraum	Insgesamt	1 RWE	2 RWE	3 RWE	4 RWE	5 RWE	6 RWE
1	63	15	24	8	14	2	0
2	54	11	22	16	4	0	1
3	209	74	73	46	12	4	0
4	173	48	68	44	12	1	0
5	497	131	111	182	71	2	0
6	717	272	132	226	84	3	0
<b>Insgesamt</b>	<b>1.713</b>	<b>551</b>	<b>430</b>	<b>522</b>	<b>197</b>	<b>12</b>	<b>1</b>

Quelle: Bereich Wohnen

In die Ermittlung der durchschnittlichen Netto-Kaltmieten pro m<sup>2</sup> sind alle Wohnungsangebote, in denen eine Nettokaltmiete (Angebotsmiete) ausgewiesen war – unabhängig davon, ob sie einer Mietpreisbindung unterlagen oder nicht – eingegangen. Die durchschnittliche Nettokaltmiete über alle auswertbaren 1.713 Wohnungsangebote lag in 2011 bei 5,83 €/m<sup>2</sup>. Das ist eine Steigerung um 2,9 % (0,17 €/m<sup>2</sup>) im Vergleich zum Vorjahr. Bei den 1-Raum-Wohnungen sowie bei den 3- und 4-Raum-Wohnungen war ein Anstieg von 0,15€/m<sup>2</sup> bis 0,24€/m<sup>2</sup> zu verzeichnen.

Bei den 2-Raum-Wohnungen hat sich die Netto-Kaltmiete um ca. 0,07€/m<sup>2</sup> erhöht. Ein erneuter Rückgang der durchschnittlichen Netto-Kaltmiete (ca. 0,06€/m<sup>2</sup>) ist wiederum bei den 5-Raum-Wohnungen eingetreten. In den einzelnen Wohnungsgrößen wurden folgende Durchschnittsmieten (Angebotsmieten) erfasst. Zu welchen Mietkonditionen letztlich Mietverträge geschlossen wurden, ist daraus jedoch nicht erkennbar.

**Tab. 38:** Durchschnittliche Netto-Kaltmiete (EUR/m<sup>2</sup>) nach Wohnungsgrößen 2011

	1 RWE	2 RWE	3 RWE	4 RWE	5 RWE
<b>Nettokaltmiete (€/m<sup>2</sup>)</b>	6,33	5,79	5,50	5,47	5,58
<b>Änderung zum Vorjahr (€/m<sup>2</sup>)</b>	+ 0,15	+ 0,07	+ 0,18	+ 0,24	- 0,06
<b>Änderung zum Vorjahr (%)</b>	+ 2,4	+ 1,2	+ 3,3	+ 4,4	- 1,1

Quelle: Bereich Wohnen

### 4.3 Zeitungsanalyse

Der Analyse wurden die Zeitungsinserate im Immobilienteil der MAZ und der PNN des 2. und 4. Quartals 2011 zu Grunde gelegt. Es wurden jeweils die Daten der Wochenendausgaben in der Monatsmitte aller Monate in den genannten Quartalen erfasst. Für 2011 konnten fast alle erfassten Wohnungsdaten ( gesamt 175 ) in die Auswertung einbezogen werden. Lediglich 8 Wohnungsdaten konnten auf Grund fehlender Angaben nicht für weiterführende Auswertung verwendet werden. Insgesamt war ein deutlicher Rückgang inserierter Wohnungen im Vergleich zum Vorjahr festzustellen. Dies lässt vermuten, dass in diesem Segment weniger Wohnungen zur Neuvermietung anstanden oder Vermietungen auch ohne vorherige Inserate möglich waren.

**Tab. 39:** Erfasste Wohnungsdaten nach Wohnungsgröße 2007 - 2011

Jahr	Insgesamt	1 RWE	2 RWE	3 RWE	4 RWE	5 RWE	6 RWE	7 RWE und >
2007	349	16	143	116	57	11	2	4
2008	152	6	69	41	29	7	0	0
2009	319	20	148	88	36	22	4	1
2010	327	12	121	100	68	23	1	2
2011	167	5	52	67	30	10	3	0

Quelle: Bereich Wohnen

**Tab. 40:** Erfasste Wohnungsdaten nach Sozialräumen 2007 - 2011

Sozialraum	2007	2008	2009	2010	2011
1	47	7	29	31	29
2	52	17	18	43	18
3	125	50	83	63	31
4	74	36	63	51	28
5	24	17	45	76	35
6	27	25	81	63	26
<b>Insgesamt</b>	<b>349</b>	<b>152</b>	<b>319</b>	<b>327</b>	<b>167</b>

Quelle: Bereich Wohnen

Die räumliche Betrachtung der Wohnungsangebote über die Zeitungsannoncen stellt sich gegenüber dem Vorjahr ausgewogener im Stadtgebiet dar.

Ein Rückgang um ca. die Hälfte dieser Wohnungsangebote war in allen Sozialräumen zu verzeichnen, mit Ausnahme des Sozialraumes 1. Hier war die Anzahl relativ konstant.

Eine Auswertung der Quellen nach Eigentümern war auf Grund fehlender Angaben nicht möglich. Aus Erfahrung kann hier jedoch unterstellt werden, dass es sich überwiegend um Wohnungsangebote aus dem privaten Wohnungsbestand handelt.

Ein Vergleich aller aus den Inseraten erfassten Angebotsmieten für die Jahre 2006-2011 zeigt, dass die Mieten auch in diesem Segment weiter gestiegen sind und deutlich über dem Durchschnitt für die Bestandsmieten in der Landeshauptstadt Potsdam liegen.

Von den 167 erfassten Daten in 2011 konnten für die Ermittlung des Durchschnittswertes nur 136 Inserate zu Grunde gelegt werden, da bei 31 Inseraten keine Mieten angegeben waren.

**Tab. 41:** Entwicklung der Angebotsmieten (Netto-Kaltmiete) für die Jahre 2007 - 2011

	2007	2008	2009	2010	2011
Durchschnittliche NKM /m <sup>2</sup> (EUR)	6,95	7,00	7,15	7,17	7,57
Index (2007 = 100%)	100	100,7	102,8	103,2	108,9

Quelle: Bereich Wohnen

#### 4.4 Leerstandsanalyse

Die positive Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre in Verbindung mit der relativ geringen Neubautätigkeit hält den Wohnungsleerstand weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau.

Die Entwicklung der Leerstandsquoten in den letzten Jahren ist in der folgenden Übersicht dargestellt. Erstmals seit Beginn der Berichterstattung ist der Leerstand sowohl bei vermietbar wie auch bei unvermietbar leer stehenden Wohnungen unter die Marke von 1 % abgesunken.

**Tab. 42:** Leerstandsquoten 2007 - 2011

Jahr	WE insgesamt	Leerstand insgesamt (%)	Davon	
			Unvermietbar leer (%)	Vermietbar leer (%)
2007	81.471	3,3	1,8	1,4
2008	81.843	2,4	1,3	1,1
2009	82.296	2,5	1,6	0,9
2010	84.223	2,5	1,1	1,4
2011	84.781	1,84	0,98	0,86

Quelle: Bereich Wohnen

Per 31.12.2011 wurden von 84.781 Wohnungen lediglich insgesamt 1.560 Wohnungen aller Eigentumsformen als Leerstand registriert. Dabei entfällt der überwiegende Teil der leer stehenden Wohnungen auf private Vermieter.

Über alle Eigentumsformen hinweg wurden 729 Wohnungen (0,86%) als vermietbar leer und 831 Wohnungen (0,98 %) als unvermietbar leer stehend eingeschätzt.

Durch den erneuten Rückgang der Leerstandsquote liegt die Zahl leer stehender Wohnungen in der Landeshauptstadt Potsdam erstmalig unterhalb von 2% und damit weit unter der Fluktuationsreserve von ca. 3 Prozent, die eine normale Bewegung innerhalb eines Wohnungsmarktes (z.B. Wohnungswechsel) sicherstellen soll.

**Tab. 43:** Wohnungsl Leerstand 2011 nach Sozialräumen

Sozialraum	WE insgesamt	Leerstand insgesamt (%)	Davon	
			unvermietbar leer (%)	vermietbar leer (%)
1 Nördliche Ortsteile, Sacrow	4.960	1,06	0,00	1,06
2 Potsdam Nord	9.536	0,35	0,26	0,09
3 Potsdam West, Innenstadt, Nördliche Vorstädte	20.836	4,23	2,94	1,29
4 Babelsberg, Zentrum Ost	15.565	2,61	1,19	1,43
5 Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld	15.201	0,81	0,09	0,72
6 Schlaatz, Waldstadt I und II, Potsdam Süd	18.683	0,77	0,30	0,47
<b>Insgesamt</b>	<b>84.781</b>	<b>1,84</b>	<b>0,98</b>	<b>0,86</b>

Quelle: Bereich Wohnen

## 4.5 Mietenentwicklung

Die Frage, wie sich die Mieten in der Landeshauptstadt Potsdam entwickelt haben und wie die aktuellen Mieten einzuordnen sind, ist nicht einfach zu beantworten. Am ehesten ist die Entwicklung der Mieten in der Landeshauptstadt Potsdam an einem Vergleich der Mietspiegelmieten ablesbar. Dabei ist jedoch zu beachten, dass Mieten für Ein- und Zweifamilien-

häuser und für Wohnungen, deren Mieten bspw. auf Grund öffentlicher Förderung begrenzt sind, nicht zum mietspiegelrelevanten Bestand gehören.

Unter Beachtung dieser Einschränkungen ergibt sich aus dem Vergleich der Mietspiegel 2006 bis 2012 folgende durchschnittliche Mietenentwicklung für die Landeshauptstadt Potsdam insgesamt und für die Größenklassen.

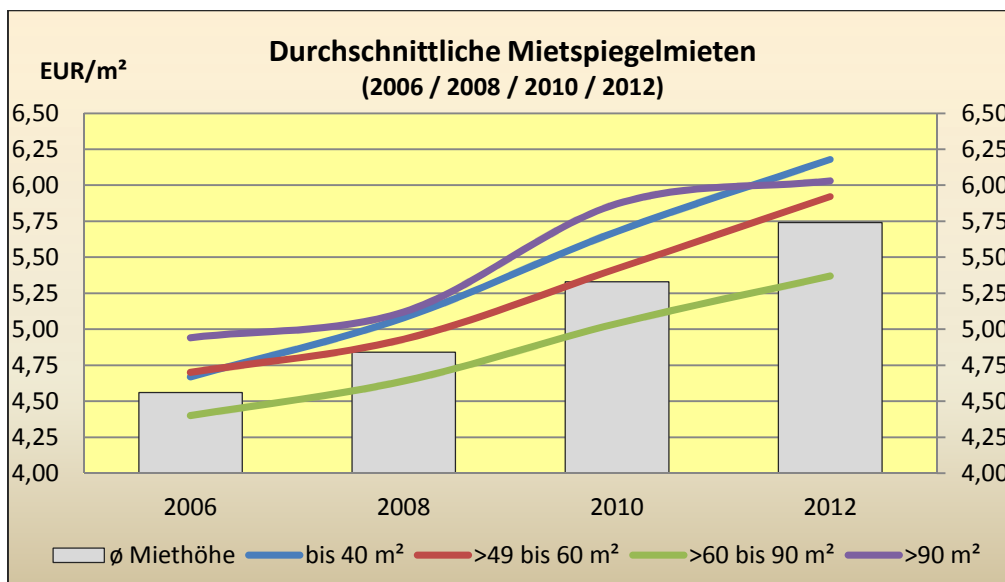


Abb. 14: Quelle: Bereich Statistik und Wahlen

Tab. 44: Durchschnittliche Mietspiegelmieten (2006 / 2008 / 2010 / 2012)

	2006	2008	2010	2012
bis 40 m²	4,67	5,08	5,68	6,18
>49 bis 60 m²	4,7	4,93	5,42	5,92
>60 bis 90 m²	4,4	4,64	5,04	5,37
>90 m²	4,94	5,12	5,87	6,03
Ø Miethöhe	4,56	4,84	5,33	5,74

Quelle: Bereich Statistik und Wahlen

An dieser Stelle ist auch ein Blick über die Grenzen der Stadt hinaus von Interesse, was die Möglichkeit des Vergleiches mit anderen Städten eröffnet.

Dazu soll hier der Mietspiegelindex 2011, herausgegeben von der F+B Forschung und Beratung für Wohnen, Immobilien und Umwelt GmbH, herangezogen werden. In den nachfolgenden Tabellen wird deutlich, wie sich die Mieten in Potsdam im Vergleich zu anderen Städten der alten und neuen Bundesländer einordnen. Für die Auswertung hat F+B die Mietspiegel von 319 Orten mit mehr als 20.000 Einwohnern ausgewertet. Zu Grunde gelegt wurden jeweils die Daten zum 1.7. der Jahre 2007 bis 2011 sowie eine typische Wohnung mit 65 m² Wohnfläche, einfacher Ausstattung und in guter Lage.

Während die Landeshauptstadt Potsdam im Vergleich mit ausgewählten Oststädten 2008 noch auf Platz 8 lag, ist sie in 2011 auf Platz 3 vorgerückt. Im Vergleich mit westdeutschen Städten hat die Landeshauptstadt Potsdam von Platz 93 im Jahre 2008 nun den Platz 64 im Jahre 2011 eingenommen.

In diesem Zeitraum hat sich das durchschnittliche Mietniveau für die beschriebene Vergleichswohnung von 5,67 €/m² auf 6,04 €/m² erhöht.



Tab. 45: Ortsübliche Vergleichsmieten im Vergleich 2008

Ranking			Orte	Region	Einwohner	Index	NK (€/m <sup>2</sup> )
BRD	West	Ost					
1	1		München	Süd	1.294.608	166	9,81
2	2		Germering	Süd	36.956	136	8,04
3	3		Dachau	Süd	40.496	132	7,80
4	4		Köln	NRW	989.766	129	7,62
...							
48		1	Jena	Ost	102.494	105	6,21
50		2	Rostock	Ost	199.868	104	6,15
79		3	Stralsund	Ost	58.288	98	5,79
85		4	Radebeul	Ost	33.203	97	5,73
<b>93</b>		<b>5</b>	<b>Potsdam</b>	<b>Ost</b>	<b>148.813</b>	<b>96</b>	<b>5,67</b>

Quelle: Mieten in Deutschland 2008 - F+B-Mietspiegelindex

Tab. 46: Ortsübliche Vergleichsmieten im Vergleich 2009

Ranking			Orte	Region	Einwohner	Index	NK €/m <sup>2</sup>
BRD	West	Ost					
1	1		München	Süd	1.311.570	171	9,99
2	2		Germering	Süd	36.989	138	8,06
3	3		Dachau	Süd	41.167	133	7,77
4	4		Wiesbaden	Mitte	275.849	128	7,48
...							
29		1	Jena	Ost	102.752	113	6,60
59		2	Rostock	Ost	200.413	100	5,84
74		3	Radebeul	Ost	33.300	99	5,78
<b>83</b>		<b>4</b>	<b>Potsdam</b>	<b>Ost</b>	<b>150.833</b>	<b>97</b>	<b>5,66</b>

Quelle: Mieten in Deutschland 2009 - F+B-Mietspiegelindex

Tab. 47: Ortsübliche Vergleichsmieten im Vergleich 2010

Ranking			Orte	Region	Einwohner	Index	NK €/m <sup>2</sup>
BRD	West	Ost					
1	1		München	Süd	1.326.807	172	10,13
2	2		Germering	Süd	37.035	142	8,36
3	3		Dachau	Süd	41.678	130	7,66
4	4		Stuttgart	Süd	600.068	130	7,66
...							
23		1	Jena	Ost	103.392	114	6,71
55		2	Rostock	Ost	201.096	101	5,95
71		3	Radebeul	Ost	33.387	99	5,83
<b>77</b>		<b>4</b>	<b>Potsdam</b>	<b>Ost</b>	<b>152.966</b>	<b>97</b>	<b>5,71</b>

Quelle: Mieten in Deutschland 2010 - F+B-Mietspiegelindex

Tab. 48: Ortsübliche Vergleichsmieten im Vergleich 2011

Ranking			Orte	Region	Einwohner	Index	NK €/m <sup>2</sup>
BRD	West	Ost					
1	1		München	Süd	1.330.440	159	9,60
2	2		Germering	Süd	37.283	142	8,58
3	3		Leinenfelde	Süd	37.074	131	7,91
4	4		Stuttgart	Süd	601.646	131	7,91
...							
24		1	Jena	Ost	104.449	114	6,89
56		2	Rostock	Ost	201.442	101	6,10
<b>64</b>		<b>3</b>	<b>Potsdam</b>	<b>Ost</b>	<b>154.606</b>	<b>100</b>	<b>6,04</b>

Quelle: Mieten in Deutschland 2011 - F+B-Mietspiegelindex

Die Zahlen belegen auch, dass sich das Mietenniveau der ostdeutschen Städte im Vergleich zu den westdeutschen Städten insgesamt erhöht hat.

Betrachtet man allein die in die Mietspiegel eingegangenen Neuvertragsmieten wird deutlich, dass die Landeshauptstadt Potsdam nicht vordergründig ein Mietenproblem bei der Vielzahl der über mehrere Jahre bestehenden Mietverhältnisse (Bestandsmieten) hat. Vielmehr sind Haushalte immer dann mit hohen Mietforderungen durch Neuvermietungszuschläge konfrontiert, wenn ein Wohnungswechsel erforderlich ist.

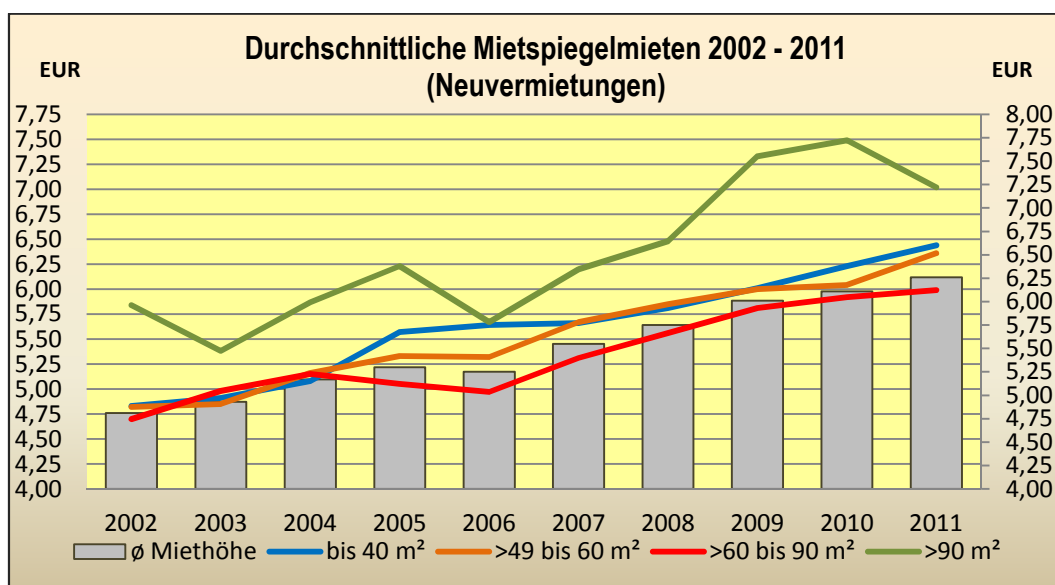


Abb. 15: Quelle: Bereich Statistik und Wahlen

Tab. 49: Durchschnittliche Mietspiegelmieten 2002 – 2011 (Neuvermietungen)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
bis 40 m²	4,83	4,91	5,08	5,57	5,64	5,66	5,81	6,01	6,23	6,44
>49 bis 60 m²	4,82	4,85	5,16	5,33	5,32	5,67	5,85	6,00	6,04	6,36
>60 bis 90 m²	4,70	4,98	5,15	5,05	4,97	5,31	5,56	5,81	5,92	5,99
>90 m²	5,84	5,38	5,87	6,23	5,67	6,20	6,48	7,33	7,49	7,02
Ø Miethöhe	4,81	4,93	5,17	5,30	5,25	5,55	5,75	6,01	6,11	6,26

Quelle: Bereich Statistik und Wahlen

#### 4.6 Mietpreis- und belegungsgebundene Wohnungen

Auf Grund auslaufender Förderzeiträume sind auch 2011 die Zahlen der gebundenen Wohnungen erneut zurückgegangen.

Diese Entwicklung wird sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen. Lediglich bei den 484 klassischen Sozialwohnungen ist davon auszugehen, dass deren Bindungen noch über einen längeren Zeitraum Bestand haben werden.

Für einen Großteil der zzt. nur mietpreisgebundenen Wohnungen war im Berichtszeitraum für 2012 eine Neukonditionierung der Darlehensverträge absehbar, die auch zur Schaffung neuer und intelligenter Miet- und Belegungsbindungen, also neuer Instrumente der sozialen Wohnraumversorgung, genutzt werden sollen. Inzwischen ist eine erste Vereinbarung zur Schaffung von 1.200 flexiblen Miet- und Belegungsgebundenen innerhalb von vier Jahren, gerechnet ab Januar 2012, Realität. Weitere Verträge sollen aus Sicht der Stadt folgen.

Aus den vorgenannten Überlegungen ist die bisherige Darstellung der Entwicklung der mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen aus dem Vorjahresbericht zukünftig kontinuierlich anzupassen.

Am 31.12.2011 gab es insgesamt 2.702 Wohnungen, die einer Mietpreis- und Belegungsbindung unterlagen, wobei nur für 1.254 Wohnungen ein direkter Zugriff der Stadt durch Ausübung von Benennungs- und Besetzungsrechten möglich war, sofern ein Freiwerden einer dieser Wohnungen angezeigt wurde.

Für weitere 7.914 Wohnungen gelten zzt. nur Mietpreisbindungen, die auf Grund des Mietniveaus für die Versorgung einkommensschwacher Haushalte nicht geeignet sind.

**Tab. 50** : Wohnungen mit Mietpreis- und Belegungsbindungen am 31.12.2011

Anzahl der Wohnungen	Bindung ohne Benennungsrecht	Bindung mit Benennungs- und Besetzungsrecht	Nur Mietpreisbindung
10.616	1.448	1.254	7.914

Quelle: Bereich Wohnen

**Tab. 51:**Wohnungen nach Art der Bindung und Sozialräumen

Sozialraum	Bindung ohne Benennungsrecht	Bindung mit Benennungs- und Besetzungsrecht	Nur Mietpreisbindung
1 Nördliche Ortsteile, Sacrow	94	26	26
2 Potsdam Nord	161	200	120
3 Potsdam West, Innenstadt, Nördliche Vorstädte	411	302	2.509
4 Babelsberg, Zentrum Ost	429	358	1.676
5 Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld	84	118	1.807
6 Schlaatz, Waldstadt I und II, Potsdam Süd	269	250	1.776
gesamt	1.448	1.254	7.914

Quelle: Bereich Wohnen

#### 4.7. Soziale Wohnraumversorgung

In Auswertung der Wohnraumversorgungsverträge konnte im Jahr 2011 die Erfolgsquote vom Vorjahr noch einmal deutlich mit fast 14 % überboten werden.

Durch das verbesserte Zusammenwirken konnten von Jahr zu Jahr noch mehr konkrete wohnungsbezogene Benennungen durch den Bereich Wohnen durchgeführt werden und die Ergebnisse der Vorjahre überboten werden. Erstmals seit Inkrafttreten dieser Verträge ist es einem Partner gelungen eine hundertprozentige Erfüllung zu erreichen.

Nachfolgend sind die erreichten Versorgungsquoten der letzten fünf Jahre dargestellt.

**Tab. 52:** Erfüllungsstand der Wohnraumversorgungsverträge 2007 bis 2011

	Soll	Ist (absolut u. in %)				
		2007	2008	2009	2010	2011
Pro Potsdam	300	<b>132</b> 44,0 %	<b>86</b> 28,6 %	<b>215</b> 72 %	<b>245</b> 81,7 %	<b>301</b> 100 %
WG Karl Marx	75	<b>39</b> 52,0 %	<b>41</b> 54,6 %	<b>67</b> 89 %	<b>60</b> 80,0 %	<b>63</b> 84,0 %
PWG 1956	35	<b>6</b> 17,1 %	<b>3</b> 8,5 %	<b>21</b> 60 %	<b>10</b> 28,6 %	<b>9</b> 25,7 %
PbG	30	<b>2</b> 6,6 %	<b>2</b> 6,6 %	<b>23</b> 77,0 %	<b>19</b> 63,3 %	<b>20</b> 66,7 %
<b>Insgesamt</b>	<b>440</b>	<b>179</b> 40,7 %	<b>132</b> 30,0 %	<b>326</b> 74 %	<b>334</b> 75,9 %	<b>393</b> 89,3 %

Quelle: Bereich Wohnen

Die Betrachtung des Erfüllungsstandes nach Sozialräumen zeigt eine deutliche Konzentration der Versorgungsfälle im Sozialraum 5 und 6 bei allen Vertragspartnern. Dies ist unter anderem der Fluktuation und dem Mietniveau in diesen Stadtteilen geschuldet, da hier noch die meisten Wohnungen mit einer Nettokaltmiete bis 5,50€/qm vorhanden sind oder deren Reduzierung auf 5,50€/qm NKM wirtschaftlich vertretbar war und hier auch erhöhte innerstädtische Umzüge erfolgten.

**Tab. 53:** Wohnungen aus den Wohnungsversorgungsverträgen 2011 nach Sozialräumen

Sozialraum	Pro Potsdam	PbG	WG Karl Marx	PWG 1956	gesamt
1	1	0	0	0	1
2	0	0	0	0	0
3	27	1	2	0	30
4	20	0	6	0	26
5	112	8	21	6	147
6	141	11	34	3	189
<b>Insgesamt</b>	<b>301</b>	<b>20</b>	<b>63</b>	<b>9</b>	<b>393</b>

Quelle: Bereich Wohnen

Die Versorgung einkommensschwacher Haushalte über den Wohnungsversorgungsvertrag entspricht auch bei der Analyse der bereitgestellten Wohnungsgröße der allgemeinen Wohnungsnachfrage. Demnach sind insgesamt mehr als die Hälfte aller Wohnungen zur Versorgung von 1- und 2-Personen-Haushalten zum Einsatz gekommen.

**Tab. 54:** Wohnungen aus den Wohnungsversorgungsverträgen 2011 nach Wohnungsgrößen

Wohnräume	Pro Potsdam	PbG	WG Karl Marx	PWG 1956	gesamt
1-R	90	3	26	3	122
2-R	68	3	19	1	91
3-R	104	13	16	4	137
4-R	39	1	2	1	43
5-R	0	0	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>301</b>	<b>20</b>	<b>63</b>	<b>9</b>	<b>393</b>

Quelle: Bereich Wohnen

Wie im Vorjahresbericht angekündigt können nun auch die Ergebnisse des Modellprojektes „Flexible Bindungen“ präsentiert werden.

Mit dem Modellprojekt „Flexible Bindungen“ sollte getestet werden, ob dies ein Beitrag zur Schaffung zusätzlicher preiswerter Wohnungen sein kann und ob dadurch Potenziale für den Einsatz von finanziellen Mitteln im vorhandenen Wohnungsbestand erschlossen werden können. Gleichzeitig sollte eine Alternative für die bisherige klassische Wohnraumförderung, die sich als unflexibel und starr auf die Wohnung bezog, getestet werden.

Anders als bei der klassischen Wohnraumförderung sollen von diesem Modellprojekt einkommensschwache Haushalte stärker von der Förderung profitieren aber auch nur so lange, wie dies auf Grund ihrer wirtschaftlichen Situation erforderlich ist. Regelmäßige Einkommensprüfungen ( nach 3 oder 5 Jahren) sollen sicherstellen, dass nur bedürftige Haushalte in den Genuss der Vergünstigungen kommen.

Mit einer gemeinsamen Vereinbarung wurde das Modellprojekt am 01.01.2011 für eine Laufzeit von 2 Jahren gestartet.

Das Gesamtbudget in Höhe von 250.000 € bildet den finanziellen Projektrahmen. Die Pro Potsdam wählt aus ihrem freiwerdenden Wohnungsbestand geeignete Wohnungen aus, die nach dieser Vereinbarung voll ausgestattet sind, bisher nicht gebunden sind und eine Nettokaltmiete von 5,50€/qm bis zu 6,50€/qm im Sinne des Mietspiegels 2010 nicht überschreiten. Dabei sollen die Wohngebiete Schlaatz und Drewitz nicht zum Einsatz kommen.

Das Wohnungsunternehmen verzichtet bei diesen Wohnungen auf Neuvermietungszuschläge und Mieterhöhungen gemäß § 558 BGB während der Bindungsdauer und räumt der Landeshauptstadt Potsdam das Benennungsrecht ein.

Berechtigte Personen, denen ein WBS nach § 9 Wohnraum-Fördergesetz (WoFG) mit anerkannter sozialer Dringlichkeit durch den Bereich Wohnen bescheinigt werden konnte und die für eine nach dieser Vereinbarung angemessenen Wohnung benannt wurden, erhalten nach Abstimmung mit der Pro Potsdam einen Mietvertrag mit einer fest gebundenen Nettokaltmiete von 5,50€ /qm und einer Bindungsdauer von 3 oder 5 Jahren, welche durch den Bereich Wohnen bestimmt wird und sich an eine prognostizierte Einkommensentwicklung orientiert. Die Differenz zu der nach dem bei Abschluss des Mietvertrages geltenden Mietspiegel zulässigen Nettokaltmiete wird durch den Einsatz finanzieller Mittel aus dem Verfügungsfonds gedeckt.

Laut der Vereinbarung wird nach Ablauf der auf 3 Jahre begrenzten Bindungszeit eine Mieterhöhung von 6% und nach Ablauf von 5 Jahren eine Erhöhung von 10 % möglich. Erst danach sind Mieterhöhungen nach § 558 BGB wieder zulässig.

Die Ergebnisse für das Jahr 2011 sind vielversprechend.

Für 64 Wohnungen konnten bis zum 31.12.2011 Mietverträge nach dieser Vereinbarung abgeschlossen werden. An den bereitgestellten Wohnungen sind 1- und 2-R-WE mit ca. 84 % (54 WE) beteiligt. Dies korrespondiert mit der Verteilung der Wohnungssuchenden (bewilligte WBS-Anträge) für diese Wohnungsgröße. Die durchschnittliche Wohnfläche je Wohnung lag bei ca. 45 m<sup>2</sup>. Für 42 WE (66 % aller Wohnungen) gilt eine Miet- und Belegungsbindungszeit von 3 Jahren. Weitere 22 WE (34 %) wurden für einen Zeitraum von 5 Jahren gebunden. Für die Absenkung der Miete bei den 64 neu mit Miet- und Belegungsbindungen versehenen Wohnungen entstand über die gesamte Laufzeit betrachtet ein Mittelbedarf von insgesamt 47.656 EUR. Die durchschnittlichen Kosten für eine nach diesem Modell neu gebundene Wohnung belaufen sich auf 195 EUR (3 Jahre Bindung) und 210 EUR (5 Jahre Bindung) im Jahr.

**Tab. 55:** Ergebnisse aus der flexiblen Bindung 2011 und deren Bindungsdauer

Anzahl der Mietverträge	Bindungsdauer 3 Jahre	Bindungsdauer 5 Jahre
64	42	22

Quelle: Bereich Wohnen

Auch bei der Betrachtung nach Wohnungsgrößen konnte der bedarfsgerechten Wohnungsnachfrage entsprochen werden.

**Tab. 56:** Ergebnisse aus der flexiblen Bindung in 2011 nach Wohnungsgrößen

Wohnräume	1-R	2-R	3-R	4-R	5-R
64	33	21	6	2	2

Quelle: Bereich Wohnen

Die Darstellung nach Sozialräumen zeigt auch, dass das Modell gut geeignet ist, um eine bessere Verteilung der Wohnraumversorgungen in den Stadtgebiete bzw. Sozialräumen vorzunehmen. Gegenüber den Ergebnissen aus den Wohnungsversorgungsverträgen konnte hierbei die Konzentration der Versorgungspotenziale auf die Sozialräume 3 und 4 verlagert werden und somit zu einer besseren Gesamtverteilung beitragen.

**Tab. 57:** Ergebnisse aus der flexiblen Bindung in 2011 nach Sozialräumen

Sozialraum	1	2	3	4	5	6
64	0	0	23	26	1	14

Quelle: Bereich Wohnen



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**12/SVV/0736**

öffentlich

### Betreff:

Baumerhalt als Planungsprämisse

**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 23.10.2012

Eingang 902: \_\_\_\_\_

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
07.11.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, dafür Sorge zu tragen, dass dem Schutz und Erhalt existierender Baume, die durch die Baumschutzverordnung und andere gesetzliche Grundlagen geschützt sind, bei allen Planungen für Hoch- und Tiefbaumaßnahmen der Landeshauptstadt Potsdam und ihrer Gesellschaften von Anfang an eine hohe Priorität zugemessen wird.

Die dann dennoch von der Stadtverwaltung avisierten Baumfällungen sollen dem Umweltausschuss so rechtzeitig zur Kenntnis gegeben werden, dass eine sinnvolle Befassung und ggf. Änderungen möglich sind.

gez.

Fraktionsvorsitzende/r

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

### Entscheidungsergebnis

Gremium: \_\_\_\_\_

Sitzung am: \_\_\_\_\_

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen: Klimatische Auswirkungen: **Finanzielle Auswirkungen?**

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung**

Immer wieder erweisen sich die bestehenden Schutzmechanismen für den Baumbestand in der LH Potsdam als unzureichend. Die Beteiligung der Umweltbehörden wird unter einen Abwägungsdruck gestellt, der es erschwert, die Belange des Natur- und Umweltschutzes durchzusetzen.

Angesichts der Klimaentwicklung und der Erkenntnisse über den Wert und die Bedeutung alten Baumbestandes für Stadtklima und Stadtkultur gleichermaßen, muss dem Baumschutz in den Planungen der Stadt eine höhere Priorität zugemessen werden.

Wenn Planungsentwürfe von vornherein unter den Prämisse angelegt werden, dass Erhalt und Pflege vor Beseitigung und Neupflanzung stehen, setzt ein Umdenken ein, in dem bei der Berücksichtigung anderer wichtiger Planungsprämissen, die in den jeweiligen Anforderungen für die technische Infrastruktur, den Bau von Straßenbahntrassen, Haltestellen des ÖPNV, die Anlage von Radwegen, Schulhöfen oder auch Hochbaumaßnahmen bestehen, früher und nachdrücklicher nach Lösungen für den Belang des Baumschutzes gesucht wird.

So positiv es zu bewerten ist, dass das Engagement von Bürgerinnen und Bürgern gegen den Umbau und die Technisierung des öffentlichen Straßenraumes immer wieder zu Umplanungen führen kann, so haben diese Vorgänge doch vorher zu öffentlichen Unmut geführt, die Planungsmitarbeiter unerfreulichen Situationen ausgesetzt, zu Planungsverzögerungen und zusätzlichen Kosten geführt. In anderen Fällen führen die Informationsabläufe dazu, dass der öffentliche Diskurs zu spät einsetzen kann und dann wertvollster Baumbestand verloren geht, wie kürzlich Teile einer fast 200-Jahre alten Eichenallee in der Nedlitzer Straße. Beide Abläufe sind problematisch und könnten im Gesamtinteresse der Stadt vermieden werden.

Der vorliegende Antrag, der von einem Stadtverordnetenbeschluss der Stadt Brandenburg angeregt wurde, soll das oben beschriebene Umdenken befördern.





**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

## Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**12/SVV/0751**

**Betreff:**

öffentlich

**Nahverkehrsplan 2012 - 2018 der Landeshauptstadt Potsdam**

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Erstellungsdatum 24.10.2012

Eingang 902: 24.10.2012

4/46/461

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
07.11.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Nahverkehrsplan 2012-2018 als Grundlage für das weitere Verwaltungshandeln.

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

### Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmen- mehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?** Ja Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

Anlage finanzielle Auswirkungen als pdf. Datei

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

**Begründung:**

Auf der Grundlage des zweiten Gesetzes zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg vom 26. Oktober 1995, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Dezember 2006 und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf der Schiene und Straße (EU-VO 1370/2007) wurde durch die Stadtverwaltung unter Mitwirkung der in der Landeshauptstadt tätigen Verkehrsunternehmen sowie der Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland der Nahverkehrsplan 2012-2018 aufgestellt.

Der Nahverkehrsplan skizziert ausgehend von der Analyse des ÖPNV unter Berücksichtigung der Stadt- und Verkehrsentwicklung die Ziele für die Entwicklung des städtischen Nahverkehrs bis 2018. Wesentliche Eckpunkte des Nahverkehrsplanes stellen die Erschließungs- und Qualitätsstandards, die Investitionsvorhaben sowie das Finanzierungskonzept dar.

Vor allem ist die Erfüllung der Daseinsvorsorge in hoher Qualität sicherzustellen. Die konsequente Förderung des ÖPNV unter Ausschöpfung der Optimierungsmöglichkeiten soll dabei für eine weitere Steigerung des ÖPNV-Anteils bei der Verkehrsmittelwahl sorgen.

Die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr bildet neben der Förderung des Radverkehrs eine wesentliche Voraussetzung zur Stärkung des Umweltverbundes, um die Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe, die Vorsorge beim Lärmschutz und die Erreichung des Klimaschutzzieles von 20% CO<sub>2</sub>-Reduzierung bis 2025 zu gewährleisten. Dabei wird davon ausgegangen, dass nur ein hochwertiger, attraktiver und innovativer aber auch bezahlbarer ÖPNV im Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bestehen kann.

Der Entwurf zum vorliegenden Nahverkehrsplan wurde entsprechend des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung im Juni 2012 zur Stellungnahme der Bevölkerung öffentlich ausgelegt. Die dabei unterbreiteten Vorschläge wurden geprüft und entsprechend bewertet.

Anlage:

1. Entwurf Nahverkehrsplan 2012-2018,
2. Auswertung der Öffentlichen Auslegung Juni 2012

Anlagen:

1. Entwurf Nahverkehrsplan 2012-2018,
  2. Auswertung der Öffentlichen Auslegung Juni 2012
- Anlage finanzielle Auswirkungen  
Berechnungstabelle Demografieprüfung



# **NAHVERKEHRSPLAN 2012 - 2018**

## für die Landeshauptstadt Potsdam

September 2012

Entwurf für die  
Stadtverordnetenversammlung



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

**Inhaltsverzeichnis**

1	Vorbemerkungen und Aufgabenstellung .....	7
1.1	Entwicklung des europäischen Rechtsrahmens und die Umsetzung in nationales Recht.....	7
1.2	Entwicklungen im Land Brandenburg .....	7
1.3	Auswirkungen der Gesetzesänderungen auf die Wahrnehmung der Aufgaben- trägerrolle in der Landeshauptstadt Potsdam .....	8
1.4	Rechtliche Grundlage und Aufgabenstellung .....	10
2	Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt.....	13
3	Analyse und Prognose.....	15
3.1	Bewertung des NVP 2007 - 2011.....	15
3.1.1	Entwicklung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge im städtischen ÖPNV.....	15
3.1.2	Verkehrliche Leistungen .....	16
3.1.3	Kosten- und Zuschussentwicklung.....	18
3.2	Analyse der Leistungsfähigkeit .....	18
3.2.1	Straßenbahn.....	18
3.2.2	Stadtbus .....	21
3.2.3	Fähre.....	26
3.2.4	Regionalbus .....	26
3.2.5	S-Bahn .....	28
3.2.6	Regionaler Bahnverkehr .....	29
3.3	Prognose der Verkehrsnachfrage bis 2018.....	30
3.3.1	Rahmenbedingungen und Strukturdaten .....	30
3.3.2	Entwicklung der Verkehrsnachfrage .....	34
4	Vorgaben für den ÖPNV 2012- 2018 .....	36
4.1	Erschließungsstandards .....	38
4.1.1	Quelle-Ziel-Beziehungen in der Stadt .....	40
4.1.2	Anforderungen zur Netzentwicklung .....	42
4.1.3	Haltestellenerreichbarkeit .....	43
4.1.4	Beförderungszeit und Zielerreichbarkeit.....	44
4.2	Bedienungsstandards.....	46
4.3	Qualitätsstandards.....	56
4.3.1	Umwelt .....	57
4.3.2	Anforderungen an den Fahrzeugpark .....	58

4.3.3	Haltestellenausstattung .....	60
4.3.4	Pünktlichkeit und Anschlussicherung .....	61
4.3.5	Kundenservice und Fahrgastinformation.....	64
5	Weiterentwicklung Tarif und Vertrieb .....	66
5.1	Tarif .....	66
5.2	Vertrieb.....	67
6	Finanzierungskonzept.....	69
6.1	Investitionsbedarf .....	69
6.2	Finanzierung der Leistungserbringung.....	70
6.3	Finanzierung der Investitionen 2012 .....	71

**Abbildungsverzeichnis**

<i>Abbildung 1: Planerische Einordnung des Nahverkehrsplanes</i> .....	12
<i>Abbildung 2: Zeitliche Einordnung des Nahverkehrsplanes</i> .....	13
<i>Abbildung 3: Beförderungsleistung im Stadtgebiet</i> .....	16
<i>Abbildung 4: Beförderte Personen ViP</i> .....	17
<i>Abbildung 5: Werktägliche Streckennetzbelastung Straßenbahn und Bus (Quelle: ViP)</i> .	17
<i>Abbildung 6: Zuschussentwicklung (Tabelle)</i> .....	18
<i>Abbildung 7: Zuschussentwicklung (Grafik)</i> .....	18
<i>Abbildung 8: Straßenbahnlinien Dezember 2011</i> .....	20
<i>Abbildung 9: Infrastruktur der Straßenbahn</i> .....	20
<i>Abbildung 10: Straßenbahnlinien-Netz</i> .....	21
<i>Abbildung 11: Verkehrsangebot der Straßenbahn 2011</i> .....	21
<i>Abbildung 12: ÖPNV- und Busspuren</i> .....	23
<i>Abbildung 13: Stadtbuslinien der ViP Dezember 2011</i> .....	24
<i>Abbildung 14: Stadtbuslinien-Netz der ViP</i> .....	25
<i>Abbildung 15: Verkehrsangebot des Stadtbus 2011 (ViP)</i> .....	25
<i>Abbildung 16: Infrastruktur Bus</i> .....	25
<i>Abbildung 17: Fährlinie</i> .....	26
<i>Abbildung 18: Regionalbuslinien Dezember 2011</i> .....	27
<i>Abbildung 19: Regionalbus-Netz</i> .....	28
<i>Abbildung 20: Regionalbahnverkehr seit Dezember 2011*</i> .....	29
<i>Abbildung 21: SPNV-Liniennetz Potsdam und Umgebung ab Fahrplanjahr 2012*</i> .....	30
<i>Abbildung 22: Entwicklung der Einwohner und Erwerbstätigen</i> .....	31
<i>Abbildung 23: Einwohner-Entwicklung</i> .....	31
<i>Abbildung 24: Einwohner-Prognose</i> .....	32
<i>Abbildung 25: Bildungsstandorte</i> .....	33
<i>Abbildung 26: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl (Quelle: SrV 2008)</i> .....	34
<i>Abbildung 27: ÖPNV-Anteile im Vergleich (Quelle: SrV 2008 u. MiD)</i> .....	35
<i>Abbildung 28: Entwicklung der Einpendlerzahlen</i> .....	35
<i>Abbildung 29: Ein- und Auspendlerverteilung für Potsdam</i> .....	36
<i>Abbildung 30: Entwicklung des Modal Split (Quelle: SrV)</i> .....	37
<i>Abbildung 31: Wege je Ortsteil und Tag (Quelle: VBB)</i> .....	39
<i>Abbildung 32: Klasseneinteilung nach Ortsteilen (Quelle: VBB)</i> .....	39
<i>Abbildung 33: Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehr (Quelle: ViP)</i> .....	40
<i>Abbildung 34: Planungsgebiete zur Straßenbahnnetzerweiterung (Quelle: StEK-V)</i> .....	42
<i>Abbildung 35: Haltestelleneinzugsbereiche nach Klassen</i> .....	43

<i>Abbildung 36: Flächenerschließung durch Haltestellen .....</i>	44
<i>Abbildung 37: Maximale Umsteigehäufigkeiten nach Klassen.....</i>	45
<i>Abbildung 38: Taktzeiten nach Klassen.....</i>	46
<i>Abbildung 39: Regionalbuslinien mit städtischer Erschließungsfunktion.....</i>	48
<i>Abbildung 40: Regionalbuslinien mit Verdichtung des städtischen Angebotes .....</i>	49
<i>Abbildung 41: Funktion der Regionalbuslinien.....</i>	49
<i>Abbildung 42: Ortsteile für alternative Bedienformen und Stadtbusnetz .....</i>	51
<i>Abbildung 43: Nachtbusliniennetz So-Do (links) sowie Fr und Sa (rechts).....</i>	53
<i>Abbildung 44: Nachtverkehr.....</i>	53
<i>Abbildung 45: Regionalbahnhöfe in Potsdam.....</i>	55
<i>Abbildung 46: Dienstleistungskreis.....</i>	56
<i>Abbildung 47: Städtische Planungen zur Umweltproblematik.....</i>	58
<i>Abbildung 48: Bewertung der Anschlussqualität .....</i>	63
<i>Abbildung 49: Verknüpfungspunkte.....</i>	63
<i>Abbildung 50: Touch &amp; Travel .....</i>	68
<i>Abbildung 51: Investitionen bis 2016.....</i>	69
<i>Abbildung 52: Investitionen 2012.....</i>	71



**Abkürzungsverzeichnis**

<b>BimSchG</b>	Bundes-Immissionsschutzgesetz
<b>BL</b>	Buslinie
<b>B+R</b>	Bike+Ride
<b>DFI</b>	Dynamische Fahrgastinformation
<b>EEV</b>	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
<b>EF</b>	Einzelfahrt
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>EMAS-Verordnung</b>	Eco- Management and Audit Scheme (= "EU-Öko-Audit")
<b>EWG</b>	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
<b>EU-VO 1370/2007</b>	Verordnung (EG) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
<b>HVG</b>	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH
<b>HVZ</b>	Hauptverkehrszeit
<b>LHP</b>	Landeshauptstadt Potsdam
<b>LSA</b>	Lichtsignalanlage
<b>MiD</b>	Mobilität in Deutschland (Studie)
<b>MIV</b>	Motorisierter Individualverkehr
<b>MUGV</b>	Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
<b>NVP</b>	Nahverkehrsplan
<b>NVZ</b>	Nebenverkehrszeit
<b>OE</b>	Regionalbahn der ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn GmbH)
<b>ÖPNV</b>	öffentlicher Personennahverkehr
<b>ÖPNVG Bbg.</b>	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
<b>OT</b>	Ortsteile
<b>PBefG</b>	Personenbeförderungsgesetz
<b>P+R</b>	Park+Ride
<b>RBL</b>	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
<b>RB</b>	Regionalbahn
<b>RE</b>	Regionalexpress
<b>SPNV</b>	Schienenpersonennahverkehr
<b>SPFV</b>	Schienenpersonenfernverkehr
<b>SrV</b>	System repräsentativer Verkehrsbefragungen

<b>StEK-V</b>	Stadtentwicklungskonzept Verkehr
<b>SuSiteam</b>	Subjektive Sicherheit im ÖPNV-Test und Evaluation ausgewählter Maßnahmen
<b>SVZ</b>	Schwachverkehrszeit
<b>SWP</b>	Stadtwerke Potsdam GmbH
<b>VBB</b>	VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
<b>VEP</b>	Verkehrsentwicklungsplan
<b>ViP</b>	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH
<b>VLfV</b>	Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag
<b>VU</b>	Verkehrsunternehmen
<b>WE</b>	Wochenende
<b>ZOB</b>	Zentraler Omnibusbahnhof

## **1 Vorbemerkungen und Aufgabenstellung**

### **1.1 Entwicklung des europäischen Rechtsrahmens und die Umsetzung in nationales Recht**

Seit dem 3. Dezember 2009 ist nach langer Vorbereitungszeit die europäische Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (EU-VO 1370/2007) über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten. Sie löst die Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates ab. Lange im Vorfeld des Inkrafttretens gab es neben Entwürfen der Bundesregierung eine Vielzahl von Vorschlägen unterschiedlicher Gremien zur Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Bisher ist es nicht gelungen, das Gesetzgebungsverfahren abzuschließen. Jedoch hat das Plenum des Bundesrates die von den Ländern mit den kommunalen Spitzenverbänden abgestimmten Empfehlungen anerkannt und in seiner Stellungnahme erhebliche Änderungen zum Regierungsentwurf aufgenommen. Letztendlich haben nunmehr die Bundesregierung und der Bundestag die Voraussetzungen zu schaffen, um die Zustimmung des Bundesrates zu erhalten.

Bis zu diesem Zeitpunkt gilt die EU-VO 1370/2007 unmittelbar. Das birgt gewisse Unsicherheiten bei der Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle in sich, die im Rahmen der Übergangsfrist bis zum Jahre 2019 zu überwinden sind.

### **1.2 Entwicklungen im Land Brandenburg**

Obwohl der öffentliche Personennahverkehr in der Bundesrepublik Deutschland noch immer ein Teil der staatlichen Daseinsvorsorge mit erheblichem volkswirtschaftlichen Nutzen ist, hat sich in den vergangenen Jahren ein Paradigmenwechsel bei seiner Finanzierung vollzogen.

Das Land Brandenburg hat bereits 2005 begonnen, die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) neu zu ordnen und den zukünftigen gesetzlichen Bedingungen und finanziellen Zwängen anzupassen. Staatliche Zuwendungen, wie beispielsweise Ausgleichszahlungen für die Beförderung bestimmter Personengruppen oder allgemeine Zuzahlungen, wie z.B. für Investitionen erfolgen durch die angespannte Lage der öffentlichen Haushalte nicht mehr in der bisherigen Form.

Dennoch besteht der Anspruch, ein qualitativ hochwertiges Angebot im ÖPNV beizubehalten und die Fahrgastzahlen weiter zu erhöhen, um damit verkehrs- und umweltpolitische Ziele zu erreichen.

Die Verkehrsunternehmen agieren in diesem Spannungsfeld aus erforderlichen Einnahmen bei gleich bleibenden bzw. steigenden Qualitätsansprüchen bisher mit einer Strategie der Kostenreduzierung bzw. Produktivitätssteigerung. Große Einsparpotenziale wurden bereits realisiert und die Verkehrsunternehmen haben ihre Wirtschaftlichkeit erheblich erhöht. Die verbleibenden Effizienzreserven aber sind gering. Die allgemeine Inflationsrate und insbesondere die steigenden Energie- und Kraftstoffkosten sind allein über Fahrgeldeinnahmen nicht mehr zu realisieren. Insofern wird es schwieriger, das auf hohem Niveau bestehende Angebot im ÖPNV mittel- und langfristig aufrecht zu erhalten.

Die vom Land Brandenburg seit 2005 begonnene Übertragung der Verantwortung an die kommunalen Aufgabenträger wird im Jahr 2014 weiter vervollkommen. Mit einer gesonderten jährlichen Pauschalzuweisung wird die bisherige investive Einzelprojektförderung des Landes den Aufgabenträgern mit spurgebundenen ÖPNV-Systemen (Tram, O-Bus) in Eigenverantwortung übertragen werden.

### **1.3 Auswirkungen der Gesetzesänderungen auf die Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle in der Landeshauptstadt Potsdam**

Mit dem Inkrafttreten der EU-VO 1370/2007 und der im Jahr 2005 begonnenen Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung des Landes Brandenburg sind die Aufgabenträger gefordert, ihre Daseinsvorsorge bezüglich der ausreichenden Bereitstellung von Leistungen des ÖPNV in freiwilliger Selbstverwaltungsaufgabe in Quantität und Qualität langfristig sicherzustellen.

Die Evaluierung der 2005 und 2007 umgesetzten Novellierungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG Bbg.) hat zu überwiegend positiven Ergebnissen geführt, so dass die Fortführung in einer weiteren Novellierung 2013 beabsichtigt ist. Nachsteuerungsbedarf wird vor allem in folgenden vier Punkten gesehen:

- Förderung der Aufgabenträger mit Straßenbahnen und O-Bussen,
- Finanzierung von Busersatzverkehren aufgrund abbestellter Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV),
- stärkere Förderung alternativer Bedienformen,
- Intensivierung der Zusammenarbeit benachbarter Aufgabenträger (Konkretisierung der Kriterien zur Zusammenarbeit sowie der Konsequenzen bei unzureichender Abstimmung).

Um letzterem gerecht zu werden haben sich die Landkreise Potsdam-Mittelmark, Havelland sowie die kreisfreie Stadt Brandenburg a.d. Havel und die Landeshauptstadt

Potsdam (LHP) unter Zuhilfenahme der VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) entschlossen, die Chance zur Reduzierung der Kosten mittels Zusammenführung der im Verkehrsraum tätigen kommunalen Unternehmen sowie der Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle untersuchen zu lassen. Im Ergebnis dessen gab es jedoch keine konsensfähige Struktur, so dass zunächst wieder jeder Aufgabenträger für sich entscheiden muss, wie er seine konkrete Verantwortung wahrnimmt. Das betrifft für die LHP insbesondere die Aufgabenträger-überschreitenden Verkehre aus den Landkreisen Potsdam-Mittelmark und Havelland.

Die unmittelbare Wirkung der EU-VO 1370/2007 gestattet es nicht mehr, die Leistungen der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG), dem kommunalen Unternehmen der beiden Landkreise, mittels Zuwendungsrecht durch die LHP mit zu finanzieren, wie es in den Vorjahren praktiziert wurde. Das Land Brandenburg empfiehlt deshalb auf der Grundlage des § 9 des ÖPNVG Bbg. in Verbindung mit § 3 der ÖPNV-Finanzierungsverordnung Verwaltungsvereinbarungen zwischen den Aufgabenträgern abzuschließen. Diese sind zurzeit in Vorbereitung. Danach sind die Aufgabenträger verpflichtet, sich bei Aufgabenträger-überschreitenden Verkehren abzustimmen und zur Übernahme der entstehenden Kostendeckungsfehlbeträge zu vereinbaren. Diese Vereinbarungen wurden im ersten Halbjahr 2012 abgeschlossen.

Die HVG leistet jährlich ca. 1,5 Mio Fahrplankilometer auf Potsdamer Gebiet, wovon ca. 760.000 Fahrplankilometer als Leistung der städtischen Daseinsvorsorge zuzuordnen sind. Das entspricht ca. 10% der erforderlichen Leistungen in der LHP.

Für 90% der Leistung bedient sich die LHP der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP), die damit als Verkehrsunternehmen für das Bedienungsgebiet der Stadt zuständig ist. Die LHP ist über die Stadtwerke Potsdam GmbH (SWP) alleinige Anteilseignerin der ViP. Zwischen dieser und der ViP besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Der 2005 geschlossene Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag (VLFV) der LHP mit der ViP war 2009 neu zu verhandeln. Dies erfolgte bereits unter Beachtung der neuen europarechtlichen Rahmenbedingungen.

Mittels Änderungsvereinbarung wurde der bestehende VLFV so gestaltet, dass er als Bestandsdienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 8 Abs. 3 der EU-VO 1370/2007 angesehen werden kann und für eine Laufzeit bis 2014, ggf. bis 2019 vorgesehen ist.

Wesentliche Änderungen betreffen:

- den Gesamtfinanzierungsrahmen für die Jahre 2010 bis 2014 bei gleichzeitiger Definition der Ausgleichskosten sowie der Festlegung eines Betrachtungszeitraumes von 4 Jahren bei einer möglicherweise auftretenden Überkompensation,
- die Ergänzung der Qualitätsvereinbarung durch ein Anreizsystem zur Sicherung der Qualitätsstandards,
- die Festlegung von Parametern zum Einsatz von Subunternehmern,
- die Vertragsdauer, längstens bis einschließlich 2019, jedoch nur bis 2014, wenn es zu keiner schriftlichen Einigung der Finanzierung ab 2015 kommt.

Eine zweite Änderungsvereinbarung wurde im Jahr 2010 geschlossen. Die HVG hat ihrerseits zur Einhaltung der neuen rechtlichen Rahmenbedingungen die Liniengenehmigungen der seit 2003 (Gemeindegebietsreform) außerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches bedienten städtischen Gebiete Golm, Fahrland und Satzkorn sowie Groß Glienicke an die ViP abgegeben. Durch diese Leistungserweiterung der ViP und deren Finanzierung durch die LHP war eine erneute Anpassung des VLFV erforderlich.

Die Liniengenehmigungen des Busverkehrs enden in den Jahren 2016/2017, die der Straßenbahnen ab 2024.

Diese langfristige vertragliche Bindung und nunmehr ermöglichte Leistungserbringung überwiegend „aus einer Hand“ muss dazu führen, diese wirtschaftlich noch stärker zu optimieren. Das ist umso dringender erforderlich, da sich die gegenwärtigen Finanzierungsquellen zunehmend verringern. In den betroffenen Zeitraum fallen:

- die Revision des Regionalisierungsgesetzes 2014 für Änderungen ab 2015,
- der Wegfall der Zweckbindung der Mittel des Entflechtungsgesetzes 2013 bei gleichzeitiger Abschmelzung bis 2019.

Zudem ist anzumerken, dass die im Querverbund der SWP erwirtschafteten Mittel zunehmend unsicherer werden und eine Entspannung der städtischen Haushaltslage in der Planungsperiode nicht zu erwarten ist.

Nach Definition der Daseinsvorsorge in diesem Nahverkehrsplan in Quantität und Qualität sind zur Sicherung des Standards neue Möglichkeiten der Finanzierung und der Kostenminimierung zu untersuchen.

#### **1.4 Rechtliche Grundlage und Aufgabenstellung**

Die rechtliche Grundlage für den Nahverkehrsplan der LHP bilden das PBefG sowie das ÖPNVG Bbg., das die Aufstellung von Nahverkehrsplänen als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch die kommunalen Aufgabenträger definiert.

Nach § 8 (3) PBefG haben die Genehmigungsbehörde, der Aufgabenträger und die beteiligten Verkehrsunternehmen gemeinsam für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit zu sorgen. Erforderlich hierfür ist ein integriertes Verkehrsangebot.

Die vom Land Brandenburg seit 2005 begonnene und 2008 weiter ausgebauten Übertragung der Verantwortung an die kommunalen Aufgabenträger wird im Zeitraum dieses Nahverkehrsplanes (NVP) vervollkommen. Die bisher im Land verbliebene Finanzierungsverantwortung für investive Projektförderungen wird den Landkreisen und kreisfreien Städten voraussichtlich ab 2014 ebenfalls vollständig übertragen.

Mit dem Instrument Nahverkehrsplan, der entsprechend § 8 (3) PBefG vom Aufgabenträger unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen zu erstellen ist, wird die inhaltliche Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes bestimmt.

Mittels NVP legt der Aufgabenträger durch politischen Beschluss fest, wie er sich die angemessene Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des ÖPNV vorstellt, welche Maßnahmen hierfür in den nächsten Jahren durchzuführen sind und wie diese finanziert werden sollen.

Als Rahmenplan beschreibt der NVP die Eckpunkte der weiteren Entwicklung der Verkehrsangebote, insbesondere die Bedienungsstandards und den Leistungsumfang.

Die konkrete Ausgestaltung der Verkehre, wie die endgültige Festlegung der Linien und Fahrpläne, erfolgt durch das Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

Bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes sind entsprechend § 8 ÖPNVG folgende Sachverhalte besonders zu berücksichtigen:

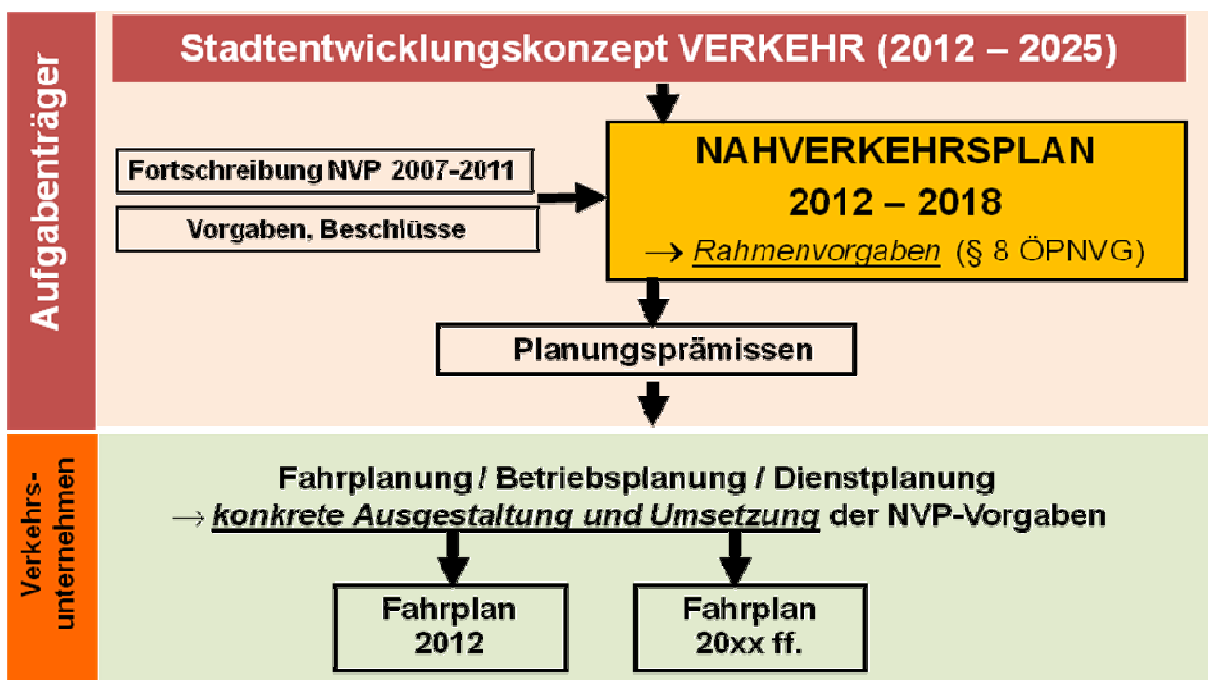
- die Erfordernisse der Raumordnung und Bauleitplanung, die Rahmenvorgaben des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr sowie des Luftreinhalte- und Lärm-minderungsplanes,
- die Ziele und Grundsätze des § 2 ÖPNVG sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung der Schulen,
- die Belange von Menschen mit Behinderung oder Mobilitätsbeeinträchtigung in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weit reichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV.

Der NVP sollte nach § 8 ÖPNVG analog dem Landesnahverkehrsplan außerdem mindestens Angaben zu folgenden Punkten enthalten:

- den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur künftigen Netz- und Linienentwicklung,
- das Fahrgastaufkommen und dessen zu erwartende Entwicklung,
- die Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich der Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebotes insbesondere über:
  - angestrebte Angebotsveränderungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht
  - die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste
  - die Standards von Fahrzeugen und baulichen Anlagen
  - die Qualität der Betriebsdurchführung
- den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten,
- das Finanzierungskonzept,
- die Berücksichtigung des Gleichstellungsgrundsatzes.

Der vorliegende NVP der LHP für den Zeitrahmen 2012 - 2018 beinhaltet die Ziele und dazu erforderlichen Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des ÖPNV. Die sich ändernden Rahmenbedingungen im Interesse der Weiterentwicklung des Modal Split (Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) zu Gunsten des Umweltverbundes und der Förderung eines stabilen, wirtschaftlichen ÖPNV sind hierbei berücksichtigt worden.

**Abbildung 1:** Planerische Einordnung des Nahverkehrsplanes





## 2 Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 04.07.2001 den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Landeshauptstadt bestätigt. In den Jahren 2010 - 2012 wird dieser als Stadtentwicklungskonzept Verkehr (StEK-V) fortgeschrieben und formuliert die verkehrspolitischen Zielstellungen in der Landeshauptstadt Potsdam bis zum Jahr 2025. Die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr bildet neben der Förderung des Radverkehrs eine wesentliche Voraussetzung zur Stärkung des Umweltverbundes, um die Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe, die Vorsorge beim Lärmschutz und die Erreichung des Klimaschutzzieles von 20% CO<sub>2</sub>-Reduzierung bis 2025 zu gewährleisten. Dabei wird davon ausgegangen, dass nur ein hochwertiger, attraktiver und innovativer aber auch bezahlbarer ÖPNV im Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bestehen kann.

**Abbildung 2:** Zeitliche Einordnung des Nachverkehrsplanes



In Vorbereitung einer Marktöffnung im öffentlichen Verkehr sind insbesondere die Voraussetzungen für eine noch wirtschaftlichere Erbringung der gesetzlichen Verpflichtung zur Daseinsvorsorge zu schaffen.

Basierend auf dem vorausgegangenen NVP werden für die Entwicklung des ÖPNV folgende Ziele und Handlungsfelder fortgeschrieben bzw. den Vorgaben des StEK-V angepasst:

### Ziele

- Den Bewohnern und Besuchern Potsdams ist eine hohe Mobilität (Verkehrsmöglichkeiten) zu ermöglichen, ohne dass sie auf ein eigenes Auto angewiesen sind.
- Zur Verwirklichung der anspruchsvollen Ziele des Klimaschutzes sind sowohl eine hohe Sicherheit als auch Gesundheit, das heißt, geringe Unfallgefährdung und verträgliche Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastungen anzustreben.

- Bei möglichst wenig Flächenverbrauch und möglichst geringen Investitions- und Betriebskosten soll eine Belegung der Innenstadt und der Stadtquartiere erfolgen.
- Der Abschluss der Umstellung der Fahrzeugflotte zur vollständigen Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ist zu realisieren. Gleichzeitig ist die Erhöhung des Anteils behindertengerecht gestalteter Haltestellen fortzuführen.

#### Handlungsfelder

- Bei der konsequenten Förderung des ÖPNV sind Optimierungsmöglichkeiten voll auszuschöpfen, um die Finanzierung von Betrieb und Infrastruktur bei angemessenen Zuschüssen mittels Leistungs- und Finanzierungsvertrag zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weitestgehend zu sichern.
- Komfort und Flexibilität sind ständig weiterzuentwickeln, um auf den nachfragestarken Relationen eine Alternative zur Pkw-Nutzung zu sichern. Das gilt auch für den Stadt-Umland-Verkehr. Für Schwachlastzeiten (SVZ) und zur Bedienung dünn besiedelter Stadtteile sind die Möglichkeiten des Einsatzes flexibler Bedienformen wie zum Beispiel RufBus auszuloten.
- Mit Blickrichtung auf die Fahrgastströme ist eine optimale Abstimmung und Anschlusssicherung zwischen Regionalbahnverkehr, S-Bahn, Straßenbahn und Bus durch eine Verknüpfung der Betriebsleitsysteme herzustellen.
- Die Verkehrsbeziehungen von und nach Berlin und mit dem Umland sind zugunsten des öffentlichen Verkehrs größtmöglich zu beeinflussen.
- Hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV ist der Schwerpunkt auf die Qualität der Bevorrechtigung und die Beschleunigung mittels abgestimmter Signalsteuerung zu legen. Die Effizienz der Betriebsabläufe (vor allem des Störungsmanagements) ist durch das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) weiter zu erhöhen.
- Die Fahrgastinformation ist einschließlich der Nutzung neuer Medien weiterzuentwickeln.
- Schnittstellen zwischen dem Individualverkehr mit Rad und Kfz und dem ÖPNV (B+R, P+R) sind entsprechend ihrer Bedeutung fort zu entwickeln. Handlungsschwerpunkt ist dabei die Realisierung eines Fahrradparkhauses am Potsdamer Hauptbahnhof. Wichtige P+R-Maßnahmen sind im StEK-Verkehr ausgewiesen.
- Maßnahmen zur nachhaltigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens und zur umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs sind durch den Aufbau einer Mobilitätsagentur im Rahmen eines Mobilitätsmanagements schrittweise umzusetzen.
- Modellversuche zur Einführung moderner Ticketingverfahren wie z.B. „Touch & Travel“ sind fortzuführen.

### **3 Analyse und Prognose**

#### **3.1 Bewertung des NVP 2007 - 2011**

##### **3.1.1 Entwicklung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge im städtischen ÖPNV**

Im Verlauf der letzten Nahverkehrsplanperiode konnten wichtige Infrastrukturvorhaben zur Stärkung des ÖPNV abgeschlossen werden. So konnte Potsdam seinen hohen Ausbaustandard bei den einzelnen Verkehrsmitteln halten und zum Teil weiter verbessern.

Als wesentliche Vorhaben aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2001 und dem Nahverkehrsplan 2007 - 2011 wurden folgende Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt:

- Mit der Bündelung der Straßenbahn- und Busverkehre auf einer Trasse zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt wird das gemeinsame Angebot für die Fahrgäste wahrnehmbar. Außerdem hat die Separierung der Busse zu deren deutlicher Beschleunigung geführt.
- Mit der Verschwenkung der Straßenbahntrasse auf der Humboldtbrücke in die Seitenlage konnte eine niveaugleiche und behindertengerechte Erschließung des Wohngebietes Zentrum-Ost hergestellt werden. Außerdem verbesserte sich mit der neu eingerichteten Haltestelle Schiffbauergasse/Uferweg die Erschließung des Kulturstandortes an der Schiffbauergasse.
- Die Sanierung der Straßenbahninfrastruktur wurde mit der Rekonstruktion der Berliner Str. auf dem Streckenabschnitt zwischen Mangerstr. und Glienicker Brücke sowie im Zuge der Rudolf-Breitscheid-Str. abgeschlossen.
- An den Haltestellen Mangerstr. und Ludwig-Richter-Str. wurden die ersten überfahrbaren Haltestellenkaps im Stadtgebiet errichtet. Damit wurden auch bei beengten städtebaulichen Verhältnissen die Voraussetzungen für einen behindertengerechten Ein- und Ausstieg geschaffen.
- Die Erweiterung des rechnergestützten Betriebsleitsystems hinsichtlich der unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung, des Störungsmanagements und der Bereitstellung von Fahrplan-Ist-Daten für die Fahrplanauskunft ist erfolgt.
- Die Inbetriebnahme weiterer Niederflurstraßenbahnen (Variobahn) führte dazu, dass der Anteil an Fahrten, die mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nicht nutzen können, weiter abgenommen hat. Perspektivisch wird sich dies auf wenige Fahrten im Schüler- und Berufsverkehr beschränken.

- Die Beschaffung von 29 Niederflurgelenkonnibussen der Typen Volvo und Citaro mit EEV-Technologie (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) und die Nachrüstung älterer Busse mit Rußpartikelfiltern wurden vorgenommen.
- Mit der Einführung neuer mobiler Fahrkartenautomaten konnte die Zahlung mit Geldscheinen als lang gehegter Kundenwunsch umgesetzt werden. Zeitgleich wurde durch ein modernes Äußeres die Menüführung deutlich erleichtert und beschleunigt.

### 3.1.2 Verkehrliche Leistungen

Die Entwicklung der verkehrlichen Leistung im Berichtszeitraum wurde im Wesentlichen von zwei Faktoren geprägt:

1. Das Angebot im Straßenbahn- und Busverkehr wurde kontinuierlich und konsequent an den veränderten Bedürfnissen der Bevölkerung ausgerichtet. So wurde z.B. bei der Straßenbahn das Angebot nach Bhf. Pirschheide im Schülerverkehr auf einen annähernden 10-Minuten-Takt verdichtet und das Angebot zwischen Babelsberg und der Innenstadt im Spätverkehr bis 1.00 Uhr ausgeweitet.
2. Zum April 2010 erfolgte auf den Buslinien nach Golm (Buslinien X5, 605 und 606), Fahrland (Bus 609) und Groß Glienicke (Bus 638, 639, N15) die Übertragung des Betriebes von der HVG an die ViP. Die Überleitung ging einher mit einer Optimierung der Buslinienführung. Insbesondere geschah dies in den nördlichen Stadtteilen mit folgender Zielstellung:
  - verkehrliche Potenziale besser zu erschließen,
  - Anschlüsse zum SPNV zu verbessern,
  - Reisezeiten weiter zu minimieren,
  - nicht erforderliche Parallelverkehre zu reduzieren.

Im Ergebnis dessen stieg die Beförderungsleistung im Berichtszeitraum kontinuierlich an. Beim Busverkehr führte die Überleitung der Verkehre zu einer Verschiebung des Anteils zwischen den Verkehrsunternehmen ViP und HVG. Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Beförderungsleistung pro Jahr.

**Abbildung 3:** Beförderungsleistung im Stadtgebiet

		2006	2007	2008	2009	2010
<b>Nutzkilometer (Tausend)</b>	ViP	5.210	5.279	5.385	5.269	6.436
	<i>darunter Tram</i>	2.464	2.323	2.326	2.504	2.403
	HVG	2.963	2.956	2.959	3.008	1.871
	Sonstige VU	243	225	225	244	236
	<b>Summe</b>	<b>8.416</b>	<b>8.460</b>	<b>8.569</b>	<b>8.521</b>	<b>8.543</b>

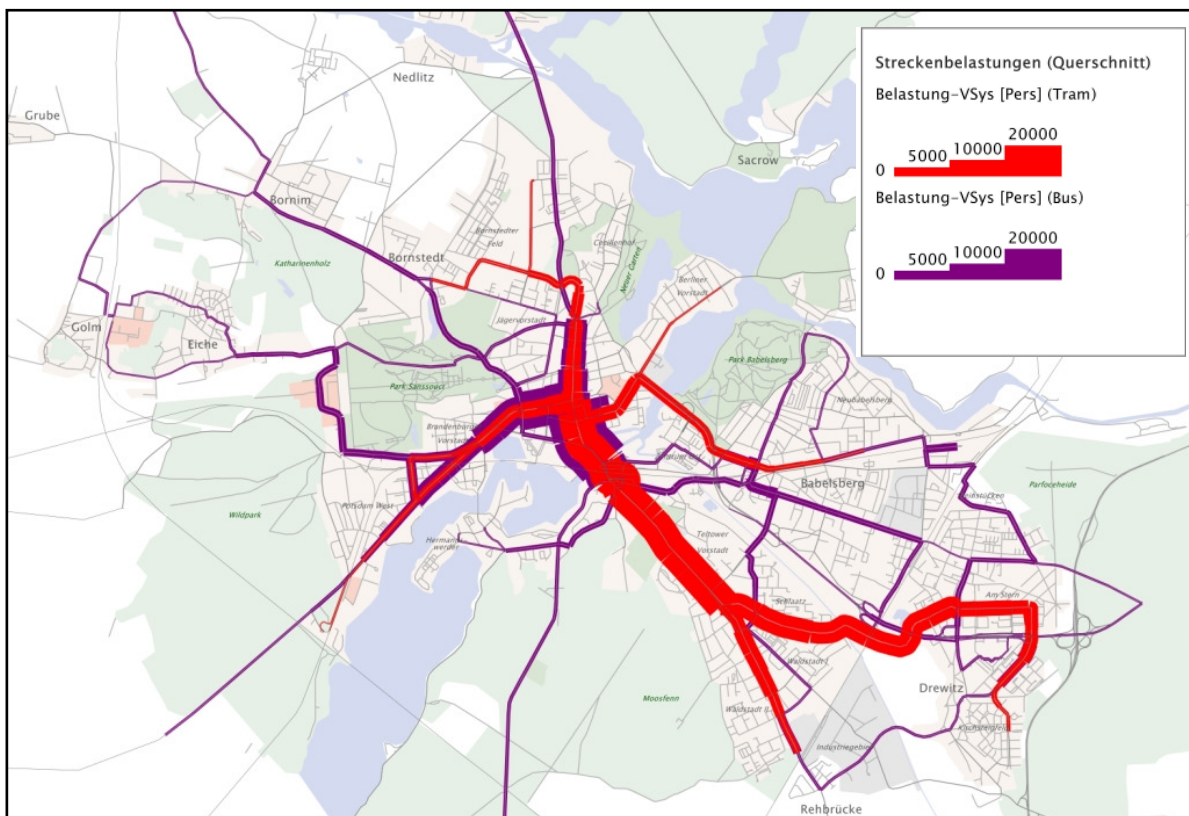
Die unter Punkt 3.1.1 aufgeführten Investitionen zur Qualitätssteigerung sowie die kontinuierliche und konsequente Ausrichtung des Beförderungsangebotes an die veränderten Bedürfnisse der Bevölkerung haben zu einer Verbesserung der Attraktivität geführt, die sich in steigenden Fahrgastzahlen widerspiegelt. Im Betrachtungszeitraum von 2004 bis 2010 stieg die Zahl der Straßenbahnnutzer um ca. 2 auf 20,5 Millionen. Die vom Bus beförderten Fahrgäste erhöhten sich – auch bedingt durch die Übernahme der sechs Buslinien von der HVG – um fast 5 auf 10,6 Millionen im Jahr 2010 (siehe Abbildung 4).

**Abbildung 4:** Beförderte Personen ViP

		2004	2005	2007	2010*
<b>Beförderte Personen (Tausend)</b>	TRAM	18.348	19.460	19.271	20.484
	BUS	5.913	7.480	7.424	10.581
	Fähre	73	163	107	79
<b>Summe</b>		<b>24.334</b>	<b>27.103</b>	<b>26.802</b>	<b>31.144</b>

\* vorläufiger Datenstand und inkl. der von der HVG übernommenen Buslinien

**Abbildung 5:** Werktägliche Streckennetzbelastung Straßenbahn und Bus (Quelle: ViP)



### 3.1.3 Kosten- und Zuschussentwicklung

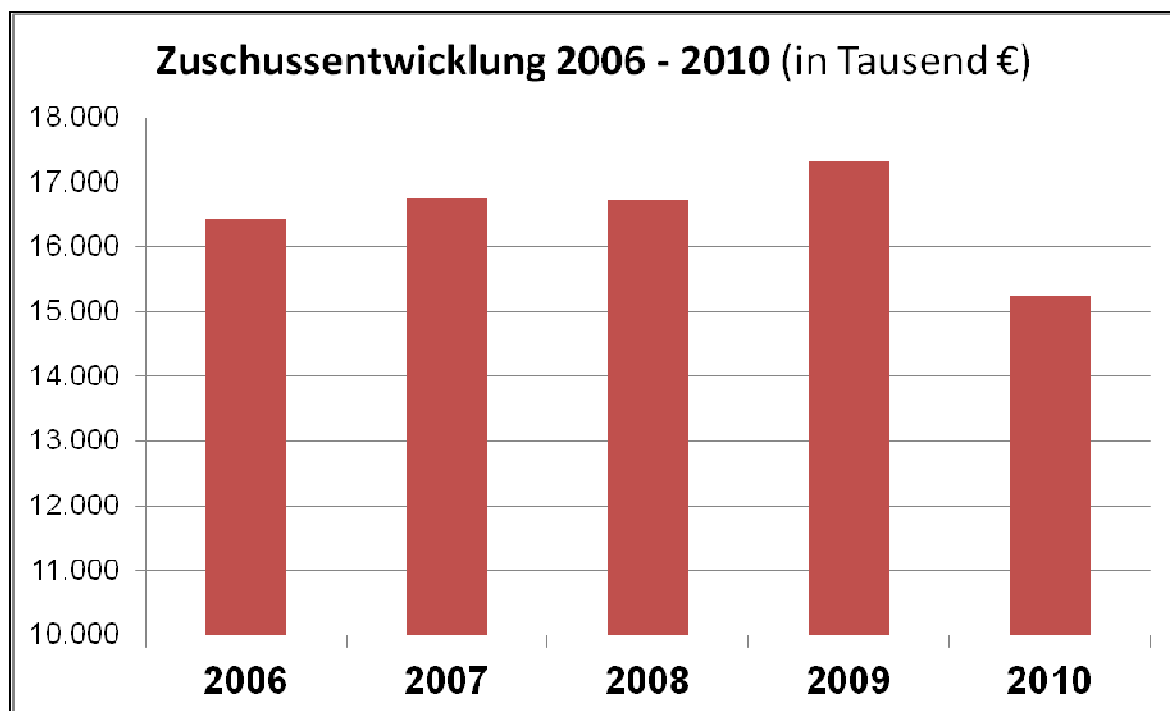
Die im auslaufenden NVP prognostizierte Senkung des Zuschusses nach den abgeschlossenen Restrukturierungsmaßnahmen ab dem Jahr 2006 um ca. 2 Mio. EUR ist eingetreten und konnte im Wesentlichen auch in den Folgejahren erreicht werden.

Die zum Zeitpunkt nicht planbaren jährlichen Aufwandserhöhungen, insbesondere für Kraftstoffe, wurden durch kontinuierliche innerbetriebliche Ablaufoptimierungen ausgeglichen.

**Abbildung 6:** Zuschussentwicklung (Tabelle)

Zuschussentwicklung	2006	2007	2008	2009	2010
(in Tausend €)	16.449	16.748	16.733	17.327	15.231

**Abbildung 7:** Zuschussentwicklung (Grafik)



## 3.2 Analyse der Leistungsfähigkeit

### 3.2.1 Straßenbahn

Im ÖPNV-Binnenverkehr stellt die Straßenbahn das Hauptverkehrsmittel dar. Sie ist dabei nicht nur das leistungsfähigste Verkehrsmittel, sondern weist auch die höchste Reisegeschwindigkeit auf. Diese Rolle der Straßenbahn zur Bewältigung des innerstädtischen Verkehrs konnte in den letzten Jahren weiter ausgebaut werden.

Die Straßenbahn realisiert dabei:

- die Abwicklung der starken innerstädtischen Direktverbindungen wie sie zwischen den Wohngebieten im Süden und der Innenstadt oder zwischen Babelsberg und der Innenstadt existieren,
- die Zubringerfunktion zum Eisenbahn-Regionalverkehr und zur S-Bahn mit dem Schwerpunkt Hauptbahnhof,
- in Schwachlastzeiten die Verbindung zu gebrochenen Busverkehren wie der Buslinie 605 in Potsdam-West oder den Regionalbussen an der Kirschallee.

Das Potsdamer Straßenbahnnetz entspricht seit dem Sommerfahrplanwechsel 2006 einem Verästelungsnetz mit sieben Linien und einer Linienlänge von 79,6 km. Die Streckenäste werden in der Normalverkehrszeit (NVZ) grundsätzlich im 10-Minuten-Takt bedient. Ausnahmen bilden die Teilstrecken Holzmarktstraße – Glienicker Brücke sowie Campus Fachhochschule – Viereckremise und Campus Fachhochschule – Kirschallee mit einem Angebot im 20-Minuten Takt.

Zum Einsatz kommen seit April 2001 neben den Tatra-Bahnen 17 Niederflurstraßenbahnen des Typs Combino. Im Zusammenspiel mit entsprechend hergerichteten Haltestellenanlagen wurde die barrierefreie Nutzung der Straßenbahn schrittweise ermöglicht. Ein barrierefreies ÖPNV-System ist somit eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ein selbstbestimmtes Leben führen können. Neben Menschen mit Behinderungen profitieren ältere Menschen, kleine Kinder sowie alle Gehhilfen benutzenden Personen von der Barrierefreiheit.

Im Mai 2011 begann die Anlieferung der ersten der insgesamt 18 bestellten Niederflurbahnen des Typs Variobahn, die sukzessive die übrigen Hochflurstraßenbahnen ersetzen sollen. Längerfristig wird damit erreicht, dass es für mobilitätseingeschränkte Personen kaum zu Einschränkungen bei der Benutzung der Straßenbahn kommt.

Um auch die Erreichbarkeit der Straßenbahn weiter zu verbessern, wurde die Haltestelle Dortustraße als überfahrbares Kap umgestaltet. Derzeit erfolgt im Zusammenhang mit der grundhaften Sanierung der Friedrich-Ebert-Str. eine umfangreiche Planung zum behindertengerechten Umbau der Haltestelle Rathaus.

Alle Haltestellen sollen schrittweise entsprechend des Potsdamer Standards behindertengerecht und teilweise als überfahrbares Kap ausgestaltet werden.

Das vorhandene RBL ist Bestandteil des Verkehrsmanagementsystems der LHP und Voraussetzung zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV. Derzeit befahren Bahnen und Busse im vorhandenen Streckennetz 69 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen (LSA), zu denen 18 kombinierte Anlagen für den Straßenbahn/Bus-Verkehr zählen, an denen der ÖPNV bedingt bevorrechtigt wird. Weitere sieben Anlagen mit absoluter Bevorrechtigung dienen ausschließlich dem Straßenbahnbetrieb. Mit der Einführung dieser Verkehrsbeeinflussungsanlagen konnten bei der Straßenbahn neben einer deutlichen Attraktivitätssteigerung auch betriebswirtschaftliche Effekte erzielt werden.

**Abbildung 8: Straßenbahnlinien Dezember 2011**

Linie	Linienführung	Fahrabstand in Minuten					
		HVZ	NVZ	Abend	Spät	Nacht	Sa/So
91	Bhf. Pirschheide – Bhf. Rehbrücke	20	20	20	20	-	20
92	Bornstedt, Kirschallee – Kirchsteigfeld	20	20	20	20	-	20
93	Glienicker Brücke – Bhf. Rehbrücke	20	20	20	-	-	20
94	Schloss Charlottenhof – Babelsberg	20	20	20	-	-	20
96	Viereckremise – Kirchsteigfeld	20	20	20	-	-	20
98	Bhf. Pirschheide - Kirchsteigfeld	20	-	-	-	-	-
99	Babelsberg – Kirchsteigfeld	20	20	20	20*	-	-

**Begriffserklärung:**

**HVZ** Hauptverkehrszeiten Mo - Fr (Berufsverkehr)

**NVZ** Normalverkehrszeiten Mo - Fr (Tagesverkehr)

**Abend** ca. 18.00 - 21.00 Uhr

**Spät** ca. 21.00 - 1.00 Uhr \* = Babelsberg - Hauptbahnhof

**Nacht** ca. 0.30 - 4.30 Uhr

**Sa/So** Sa und So Tagesverkehr

**Abbildung 9: Infrastruktur der Straßenbahn**

<b>Haltestellen Straßenbahn gesamt:</b>	<b>125</b>
davon als Bahnsteig	105
davon ohne Bahnsteig	20
<b>Gleislänge einschließlich Betriebshof gesamt:</b>	<b>73 448 m</b>
<b>Streckengleis</b>	59 614 m
davon unabhängiger Bahnkörper	19 968 m
darunter Rasengleis	4 843 m
davon straßenbündiger Bahnkörper	18 041 m
davon besonderer Bahnkörper	21 605 m
darunter ÖPNV-Spur	6 980 m



**Abbildung 10: Straßenbahnlinien-Netz****Abbildung 11: Verkehrsangebot der Straßenbahn 2011**

<b>Anzahl der Linien</b>		7
<b>Linienlänge</b>	km	79,6
<b>Betriebsleistung/Jahr</b>	T Zugkilometer	2.360

### 3.2.2 Stadtbus

Der Stadtbus stellt in Potsdam das ergänzende ÖPNV-Angebot zum Hauptverkehrsmittel Straßenbahn dar. Er übernimmt folgende Funktionen:

- die Zubringerfunktion zum Regionalbahnverkehr, zur S-Bahn und Straßenbahn,
- die Erschließung dünner besiedelter Gebiete,
- die kleinteilige Erschließung von Wohngebieten,
- die Herstellung von Tangentialverbindungen zwischen den Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken.

Im städtischen Busverkehr werden hauptsächlich Fahrzeuge als Klein-, Standard- und Gelenkbusse mit Rampen eingesetzt (außer Linientaxi). Sie bieten mit den entsprechend ausgerüsteten Haltestellen ein zusammenhängendes, barrierefreies, innerstädtisches ÖPNV-Verkehrsangebot.

Das Potsdamer Busnetz entspricht einem Netz aus Radial- und Tangentiallinien, deren Ausgangspunkt vielfach der Hauptbahnhof ist. Die Linienlänge beträgt derzeit ca. 194 km. Die innerstädtischen Linien werden in der Normalverkehrszeit grundsätzlich im 20-Minuten-Takt bedient.

Ausnahmen bilden folgende Strecken:

- die innerstädtischen Hauptachsen Hauptbahnhof – Babelsberg – Am Stern und Hauptbahnhof – Innenstadt – Golm, die tagsüber im 10-Minuten-Takt bedient werden,
- die Streckenabschnitte nach Groß-Glienicke und Fahrland, die tagsüber alle 30 Minuten befahren werden.

In der Nacht wird ein separates, vom Tagesverkehr abweichendes Busnetz bedient, das veränderten Bedürfnissen Rechnung trägt. Zum Einsatz kommen dabei drei innerstädtische Linien, die alle aufkommensintensiven Stadtteile und Ziele erschließen. Diese verkehren in den Nächten am Wochenende überwiegend halbstündlich und Sonntag bis Donnerstag stündlich. Mit der Buslinie N16 besteht außerdem eine regelmäßige Verbindung mit dem Berliner Nachtnetz.

Die Busse der ViP und HVG sind vollständig in das RBL integriert, das unter anderem eine Beeinflussung der LSA gestattet. Von den im Potsdamer Buslinienverkehr befahrenen Knotenpunkten mit LSA werden die Busse derzeit an 23 LSA, inklusive den 18 kombinierten Anlagen für Bus/Straßenbahn, bedingt bevorrechtigt. Hinzu kommen infrastrukturelle Maßnahmen in Form von Sonderfahrstreifen oder gemeinsam mit der Straßenbahn befahrene Bahnkörper, die eine weitere Beschleunigung des Busverkehrs ermöglichen.

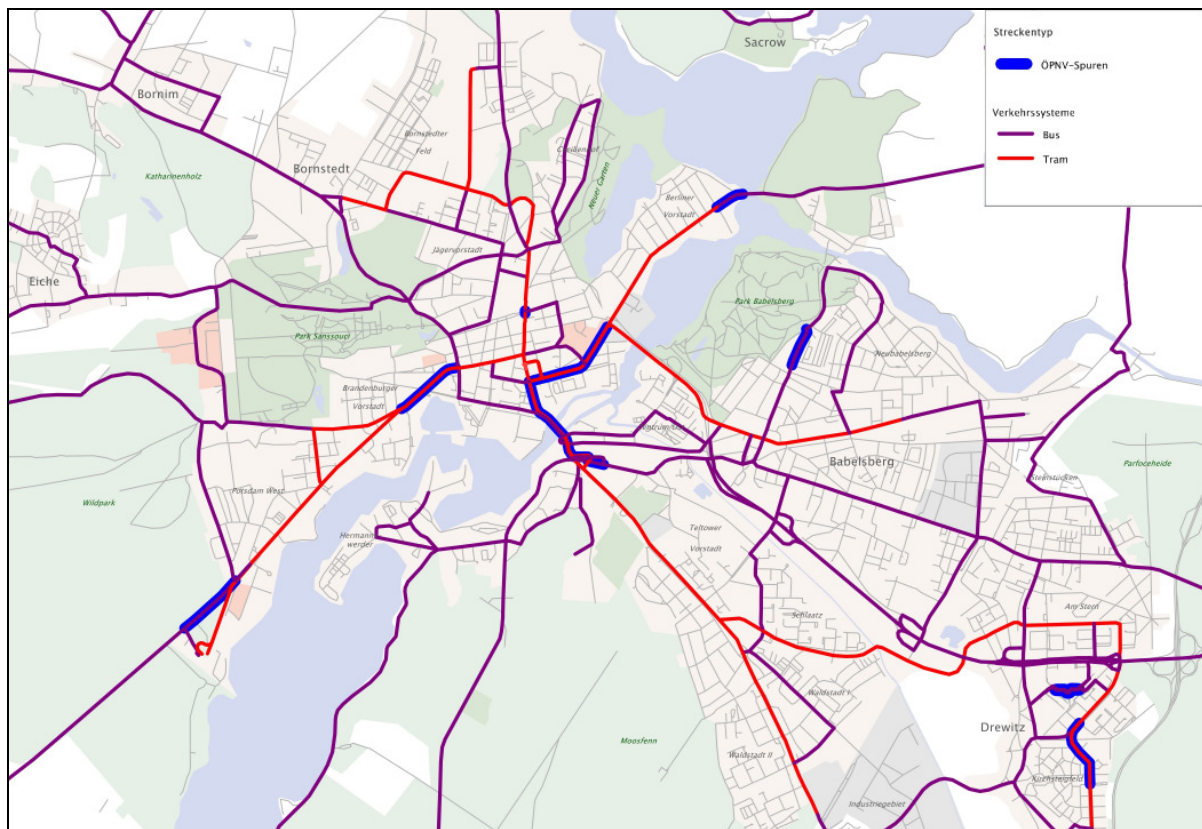
Separierte Bussonderfahrstreifen sind in folgenden Bereichen vorhanden:

- nördliche Fahrbahn der Friedrich-Engels-Straße im Bereich des Hauptbahnhofs,
- Durchfahrt Russische Kolonie,
- Durchfahrt Luisenplatz,
- Wendeschleife Kirschallee,
- Haltestellenbereich am SternCenter,
- Karl-Liebknecht-Str. nördlich vom Stadion.
- in der Zeppelinstraße zwischen Bf. Pirschheide und Forststraße

Befahrbare Bahnkörperbereiche als kombinierte ÖPNV-Spuren sind an folgenden Strecken eingerichtet:

- im Bereich des Hauptbahnhofs von der Heinrich-Mann-Allee über die Lange Brücke, Alter Markt, Friedrich-Ebert-Straße bis zum Knotenpunkt Yorckstr.,
- Am Kanal und in der Berliner Straße,
- im Haltestellenbereich Glienicker Brücke,
- in der Zeppelinstraße zwischen Auf dem Kiewitt und Luisenplatz,
- an der Durchfahrt Nauener Tor,
- zwischen der Robert-Baberske-Str. und Am Hirtengraben,

**Abbildung 12:** ÖPNV- und Busspuren



**Abbildung 13: Stadtbuslinien der ViP Dezember 2011**

Linie	Linienführung	Fahrabstand in Minuten					
		HVZ	NVZ	Abend	Spät	Nacht	Sa/So
<b>118</b>	SternCenter – Am Gehölz – Berlin, Rathaus Zehlendorf	20	20	-	-	-	-
<b>X15</b>	Schloss Sanssouci – S Hauptbahnhof **	-	-	-	-	-	20
<b>X5</b>	Bhf. Golm – S Hauptbahnhof	120	-	-	-	-	-
<b>603</b>	Höhenstraße – Platz der Einheit – (S Hauptbahnhof **)	20	20	20	60	-	20
<b>605</b>	Wissenschaftspark Golm – S Hauptbahnhof	20	20	20	20/40	-	20
<b>606</b>	Alt Golm – S Hauptbahnhof	20	20	20	60	-	20
<b>609</b>	Kirche Kartzow – Fahrland - S Hauptbahnhof	30	60	60	60	-	60
<b>612<sup>1)</sup></b>	(Töplitz-) Grube – S Hauptbahnhof	30	60	60	120	-	120
<b>638<sup>1)</sup></b>	S+U Spandau – S Hauptbahnhof	60	60	60	-	-	60
<b>639<sup>1)</sup></b>	S+U Spandau – Seeburg - S Hauptbahnhof	30	60	60	60	-	60
<b>690</b>	S Hauptbahnhof – J.-Kepler-Pl.	20	20	20	20	-	20
<b>691</b>	S Hauptbahnhof – Telegrafenberg	30	-	-	-	-	-
<b>692</b>	Bornim – Klinikum	20	20	20	60	-	20
<b>693</b>	Hermannswerder – Bhf. Rehbrücke	20	20	20	20	-	20
<b>694</b>	S Hauptbahnhof – Drewitz	20	20	20	20	-	20
<b>695</b>	Bhf. Pirschheide – S Hauptbahnhof	20	20	20	60	-	20
<b>696</b>	S Griebnitzsee – Drewitz	20	20	20	-	-	-
<b>697</b>	Berlin-Kladow – Neu Fahrland	60	60	60	-	-	60
<b>698</b>	Nedlitz - Bornstedt	40	60	60	-	-	60
<b>699</b>	Bhf. Rehbrücke – J.-Kepler-Platz	20	20	20	60	-	-
<b>R694</b>	Babelsberg Nord	-	-	-	20	-	-
<b>N 14*</b>	Wissenschaftspark Golm – Waldstadt – J.-Kepler-Pl.	-	-	-	-	30/60	-
<b>N15</b>	Gr. Glienicke – S Hauptbahnhof	-	-	-	-	60	-
<b>N16*</b>	S Nikolassee – S Hauptbahnhof	-	-	-	60	60	-
<b>N17*</b>	Bornim – S Hauptbahnhof – J.-Kepler - Platz	-	-	-	-	60	-

\* Nachtlinien verkehren täglich \*\* nur Sommersaison <sup>1)</sup> aufgabenträgerübergreifende Linie

In der Tabelle bleiben zeitweise verkürzte Linienführungen, Verstärkerfahrten und der unterschiedliche Betriebsschluss einzelner Linien am Abend, auch vor 21.00 Uhr unberücksichtigt.

Abbildung 14: Stadtbuslinien-Netz der ViP

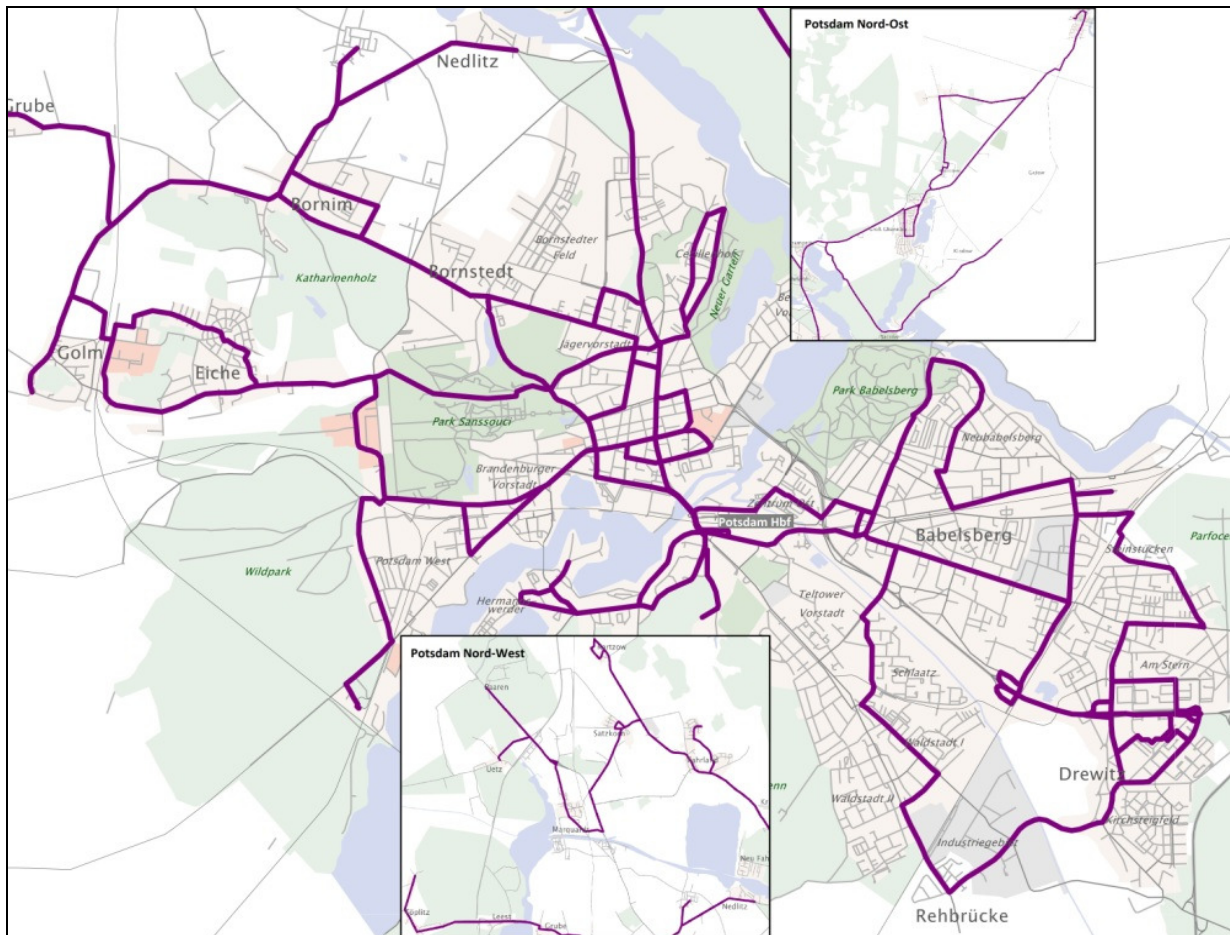


Abbildung 15: Verkehrsangebot des Stadtbus 2011 (ViP)

<b>Anzahl der Linien</b>		20
<b>Linienlänge</b>	km	194
<b>Betriebsleistung/Jahr</b>	T Nutzkilometer	3.619

Anmerkung : ohne Nachtbusverkehr

Abbildung 16: Infrastruktur Bus

<b>Haltestellen Bus gesamt:</b>	496
<b>davon behindertengerecht ausgebaut</b>	148
<b>davon mit Fahrgastunterstand</b>	223

**3.2.3 Fähre**

Im Rahmen des innerstädtischen ÖPNV wird die Fähre (F1) zwischen Hermannswerder auf der Ostseite der Havel und Auf dem Kiewitt auf dem Havel-Westufer betrieben. Sie ermöglicht auf kurzem Weg eine schnelle Verbindung zwischen der Insel Hermannswerder und Potsdam-West.

**Abbildung 17: Fährlinie**

Linie	Linienführung	Fahrabstand in Minuten					
		HVZ	NVZ	Abend	Spät	Nacht	Sa/So
<b>F1</b> <b>Fähre</b>	Auf dem Kiewitt - Hermannswerder	15	15	-	-	-	15

**3.2.4 Regionalbus**

Hauptaufgabe der Regionalbusse ist die qualitativ hochwertige Absicherung der Verkehre zwischen der Stadt Potsdam und ihrem Umland. Auch die Anbindung des Umlandes an wichtige Verknüpfungspunkte mit übergeordneten Verkehrsmitteln auf dem Stadtgebiet wie den SPNV-Bahnhöfen gehört dazu. Dementsprechend ist der Potsdamer Hauptbahnhof der zentrale Anfangs- und Endpunkt des Regionalbusverkehrs. Einzelne Linien verkehren auch zu anderen Regionalbahnhöfen wie beispielsweise Potsdam-Rehbrücke.

Aufgrund ihrer Führung bis zum Hauptbahnhof übernehmen einige Linien auch innerstädtische Funktionen. Zum einen erfolgt dies in Form der Übernahme der städtischen Erschließungsfunktion, zum anderen in Form der Verdichtung des städtischen Angebotes.

Wegen der differenzierten Bedeutung der Regionalbusse für den innerstädtischen Verkehr weisen die Linien auch eine unterschiedliche Haltekonzeption auf. Während Linien, die in das innerstädtische Angebot integriert sind, an allen Haltestellen halten, werden von den übrigen Linien nur ausgewählte Umsteigehaltestellen bedient.

Des Weiteren bestehen erhebliche Unterschiede in der Angebotskonzeption. Regionalbuslinien im engeren Verflechtungsbereich wie beispielsweise die Linie nach Teltow entsprechen vom Angebot her eher Stadtbuslinien. Sie verkehren rund um die Uhr im dichten Takt. Dagegen fahren Regionalbuslinien in ländlicheren, weniger besiedelten Gebieten in einem aufgelockerten Takt und bedienen diese teilweise nur mit Einzelfahrten.

**Abbildung 18:** Regionalbuslinien Dezember 2011

Linie	Linienführung Linie	Fahrabstand in Minuten					
		HVZ	NVZ	Abend	Spät	Nacht	Sa/So
<b>X1</b>	S Hauptbahnhof – S Teltow-Stadt	20	20	20	60	-	60
<b>601</b>	S Hauptbahnhof – Bhf. Teltow	20	20	20	60	-	60
<b>602</b>	S Hauptbahnhof – Teltow	EF		-	-	-	-
<b>604</b>	S Hauptbahnhof – Falkensee	60	120*	60*	-	-	EF
<b>607</b>	S Hauptbahnhof – Ferch	30	60	60	120	-	120
<b>608</b>	S Hauptbahnhof – Dobbrikow	30	60	60	-	-	EF
<b>610</b>	S Hauptbahnhof – Wildpark-West	60	120	EF	EF	-	EF/-
<b>611</b>	S Hauptbahnhof – Saarmund	30	60**	60**	60	-	60**
<b>612</b>	S Hauptbahnhof – Neu-Töplitz	30/60	60	60	60***	-	120***
<b>614</b>	S Hauptbahnhof – Gutenpaaren	60	60	60	60***	-	EF
<b>618</b>	S Hauptbahnhof – Wünsdorf	EF/30	EF	-	-	-	-
<b>619</b>	S Hauptbahnhof – Ludwigsfelde	60	EF	EF	-	-	-
<b>631</b>	S Hauptbahnhof – Werder	20	30	30	60	-	60
<b>643</b>	S Hauptbahnhof – Busendorf	30	60	60	60	-	120
<b>650</b>	S Hauptbahnhof – Nauen	EF	EF	-	-	-	-
<b>580</b>	S Hauptbahnhof – Belzig	60	60	-	-	-	EF
<b>750</b>	S Hauptbahnhof - Luckenwalde	60	EF				EF
<b>N13</b>	S Hauptbahnhof – Saarmund	-	-	-	-	60	-
<b>N31</b>	S Hauptbahnhof – Werder	-	-	-	-	60	-
<b>N43</b>	Beelitz – Potsdam – Teltow	-	-	-	-	60	-
<b>BER2</b>	S Hauptbahnhof – Teltow – Flughafen Berlin-Brandenburg (BER)	60	60	60	-	-	60

\* ab Groß Glienicke

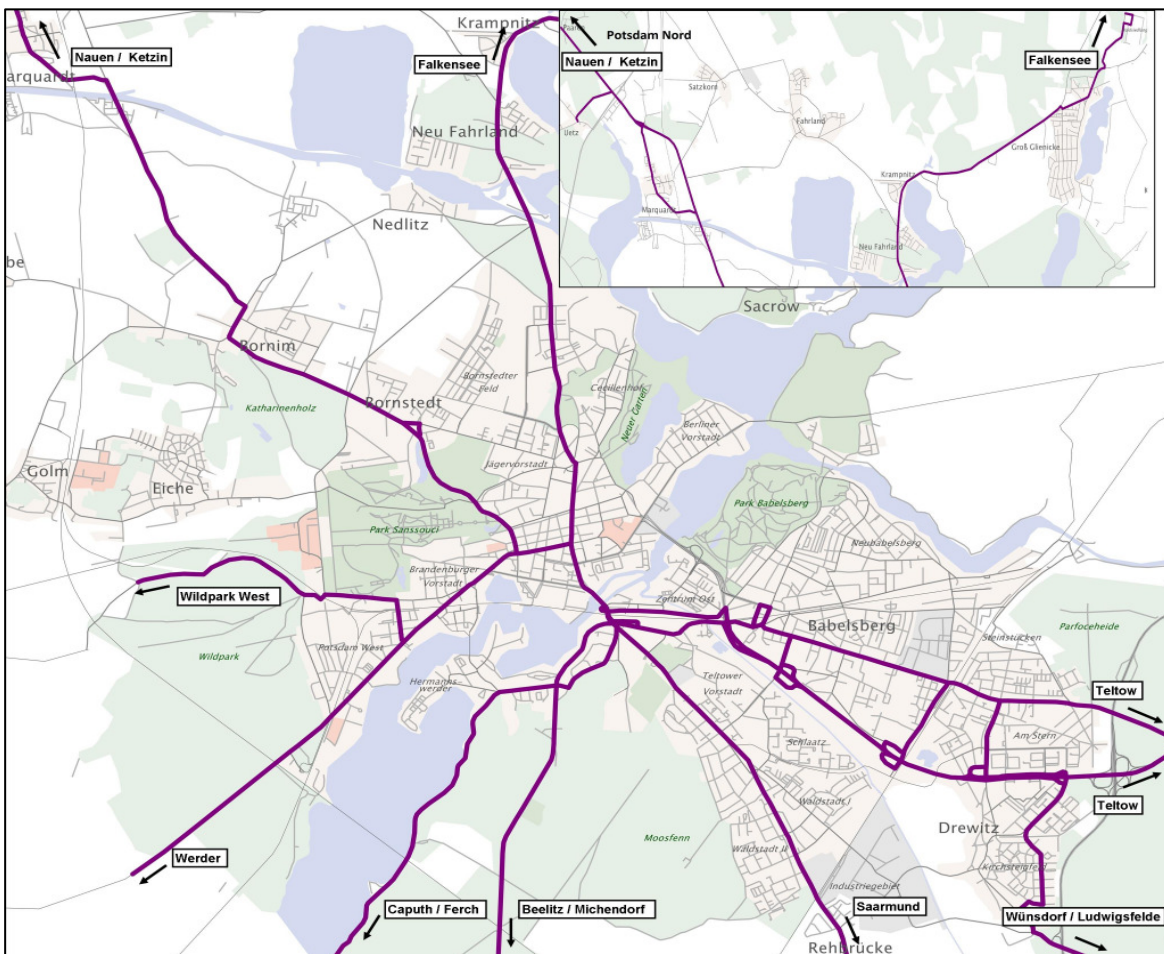
\*\* außer Früh-HVZ an/ab Bhf. Rehbrücke

\*\*\* an/ab Kirschallee

N13 und N31 nur freitags und samstags

Die BL 901 (Pritzwalk) und 927 (Perleberg) bleiben wegen 1-3 EF/Tag unberücksichtigt

Abbildung 19: Regionalbus-Netz



### 3.2.5 S-Bahn

Innerhalb des Potsdamer Stadtgebietes befinden sich mit dem Hauptbahnhof und den Stationen S-Babelsberg sowie S-Griebnitzsee drei Bahnhöfe mit S-Bahn-Anbindung.

Der Hauptbahnhof bildet den Ausgangs- bzw. Endpunkt der S-Bahn-Linie S7, die über die Berliner Stadtbahn (Berlin-Hauptbahnhof) nach Ahrensfelde verkehrt. Gemeinsam mit der Regionalexpresslinie 1 (RE1) stellt sie die wichtigste Nahverkehrsverbindung an das Zentrum und den Hauptbahnhof Berlins dar. Mit der Verknüpfung zur S-Bahn-Linie S1 am Bahnhof Wannsee ergibt sich eine weitere attraktive Verbindung in den Südwesten Berlins.

Die S-Bahn-Linie S7 verkehrt tagsüber in einem 10-Minuten-Takt und abends im 20-Minuten-Takt. In den Nächten am Wochenende wird ein durchgehender Nachtverkehr im 30-Minuten-Takt angeboten.

Für den Potsdamer Binnenverkehr besitzt die S-Bahn eine vergleichsweise geringe Bedeutung.



### 3.2.6 Regionaler Bahnverkehr

Der Eisenbahn-Regionalverkehr wird auf Bestellung des VBB, der im Auftrag des Landes Brandenburg als Aufgabenträger des SPNV handelt, geplant und betrieben. Dabei kommt der Verknüpfung des Regionalverkehrs mit dem Potsdamer ÖPNV größte Bedeutung zu, um in der Beziehung Stadt-Umland ein in seiner Gesamtheit attraktives System öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zum MIV anbieten zu können. Grundprinzip des Potsdamers ÖPNV ist deshalb die Ausrichtung der Straßenbahn und der Busse auf das SPNV-Angebot.

Die Bedeutung des Regionalverkehrs für innerstädtische Nahverkehrsaufgaben ist eher gering. Ausnahme bilden hierbei die Regionalbahnen 21 (RB21) und 22 (RB22), die die Universitätsstandorte Golm, Neues Palais und Griebnitzsee miteinander verbinden, den Wissenschaftsstandort Golm anbinden sowie mit den Haltepunkten Potsdam-Park Sanssouci und Charlottenhof die Brandenburger Vorstadt erschließen. Aufgrund der attraktiven Verbindung nach Berlin stoßen insbesondere die Züge des RE1 und der RB21 in den Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen.

Das Stadtgebiet Potsdams wird in der Fahrplanperiode seit Dezember 2011 durch folgende Linien des Regionalverkehrs bedient:

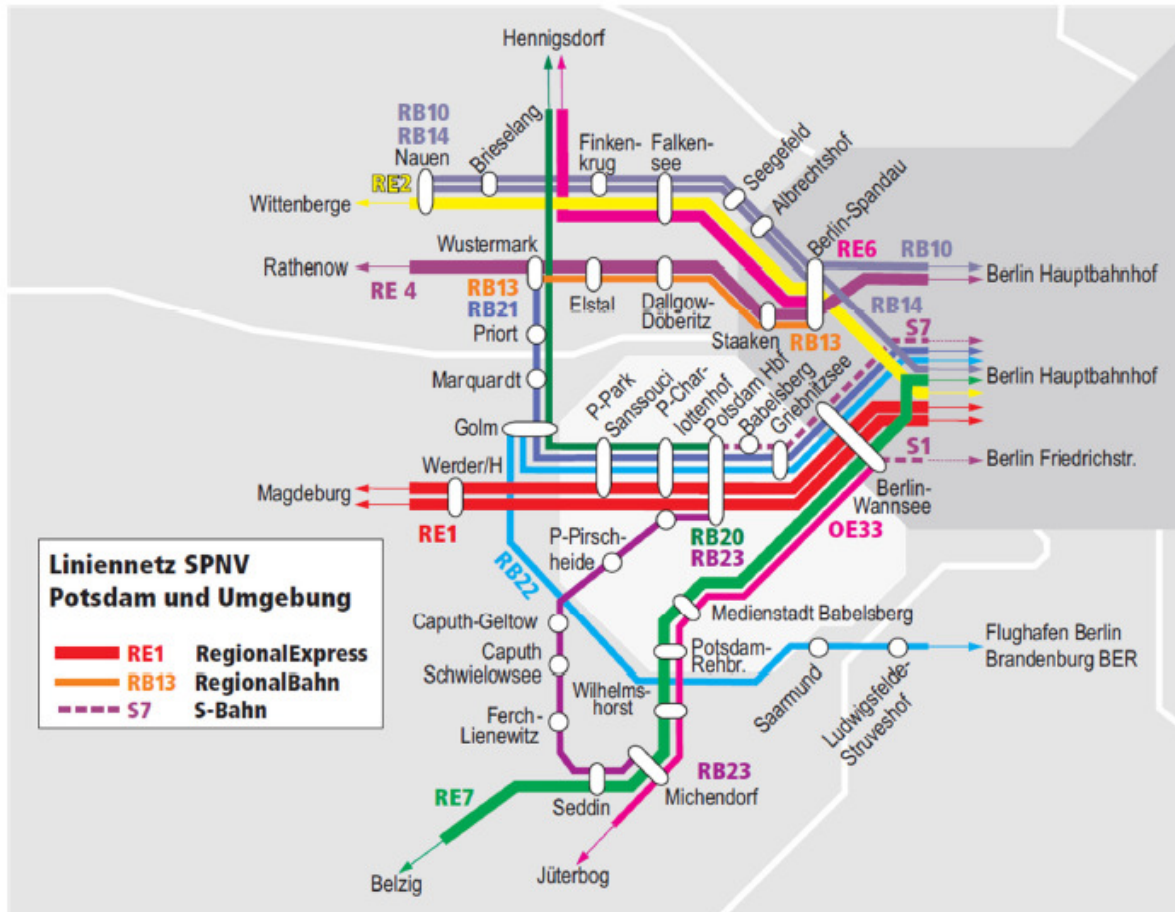
**Abbildung 20:** Regionalbahnverkehr seit Dezember 2011\*

Linie	Linienführung	Fahrabstand
<b>RE1</b>	Magdeburg <sup>1)</sup> ↔ Brandenburg ↔ Potsdam-Hbf.* ↔ Berlin-Wannsee* ↔ Berlin-Hbf. ↔ Fürstenwalde ↔ Frankfurt (O.) / Cottbus <sup>1)</sup>	alle 30 Min <sup>1)</sup> = alle 60 Min
<b>RE7</b>	Dessau ↔ Belzig ↔ Potsdam-Rehbrücke ↔ Berlin-Wannsee* ↔ Berlin-Hbf. ↔ Flughafen Berlin-Brandenburg ↔ Wünsdorf-Waldstadt	alle 60 Min
<b>RB20</b>	Potsdam Hbf. ↔ Golm ↔ Hennigsdorf ↔ Oranienburg	alle 120 Min
<b>RB21</b>	Berlin-Friedrichstr. * ↔ Griebnitzsee ↔ Potsdam Hbf. ↔ Golm ↔ Wustermark	alle 60 Min
<b>RB22</b>	Berlin-Friedrichstr. * ↔ Griebnitzsee ↔ Potsdam Hbf. ↔ Golm ↔ Flughafen Berlin-Brandenburg	alle 60 Min
<b>RB23</b>	Potsdam Hbf. ↔ Michendorf	alle 60 Min
<b>OE33</b>	Jüterbog ↔ Beelitz Stadt ↔ Potsdam-Rehbrücke ↔ Berlin-Wannsee	alle 60 Min

\* 2012 verkehrt wegen Bauarbeiten zwischen Berlin-Wannsee und Berlin-Charlottenburg nur die S-Bahn

Durch einen stabilen Fahrplan-Takt des RE1 (alle 30 Minuten) und des RE7 (alle 60 Minuten) sowie einen dichten S-Bahn-Takt (alle 10 Minuten) besteht mit nur 26 Minuten Fahrtzeit (S-Bahn: 38 Minuten) eine attraktive Anbindung an den Eisenbahnknotenpunkt Berlin-Hauptbahnhof mit seinen umfangreichen Fernverkehrsangeboten.

**Abbildung 21:** SPNV-Liniennetz Potsdam und Umgebung ab Fahrplanjahr 2012\*



\* 2012 verkehrt wegen Bauarbeiten zwischen Berlin-Wannsee und Berlin-Charlottenburg nur die S-Bahn

### 3.3 Prognose der Verkehrsnachfrage bis 2018

#### 3.3.1 Rahmenbedingungen und Strukturdaten

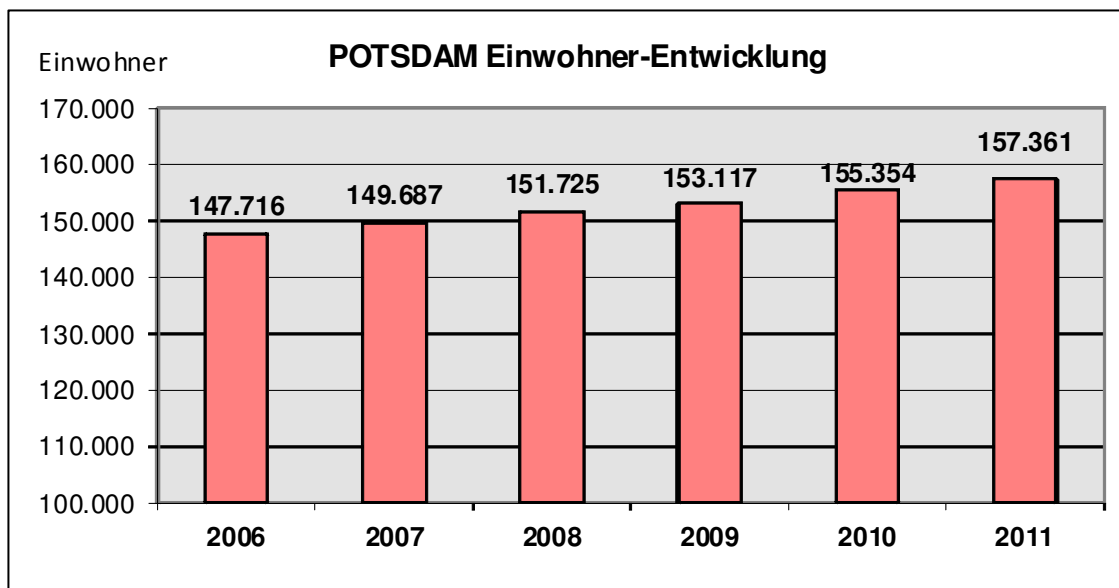
In der Landesentwicklungsplanung wird die Stadt Potsdam in der Metropolenregion Berlin-Brandenburg als regionaler Wachstumskern definiert. Die angrenzenden Gebietskörperschaften sind das Land Berlin (Bezirke Zehlendorf-Steglitz und Spandau) und die Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland des Landes Brandenburg.

Das Stadtgebiet von Potsdam umfasst nach den Eingemeindungen im Jahr 2003 eine Fläche von 187,5 Quadratkilometern mit 157.361 Einwohnern.

**Abbildung 22:** Entwicklung der Einwohner und Erwerbstätigen

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Einwohner</b>	147.716	149.687	151.725	153.117	155.354	157.361
	100%	101%	103%	104%	105%	106%
Entwicklung zum Vorjahr		+1,3%	+1,4%	+0,9%	1,5%	1,3%
<b>Erwerbstätige</b> *)	100.000	103.600	107.600	110.100		

\*) = Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

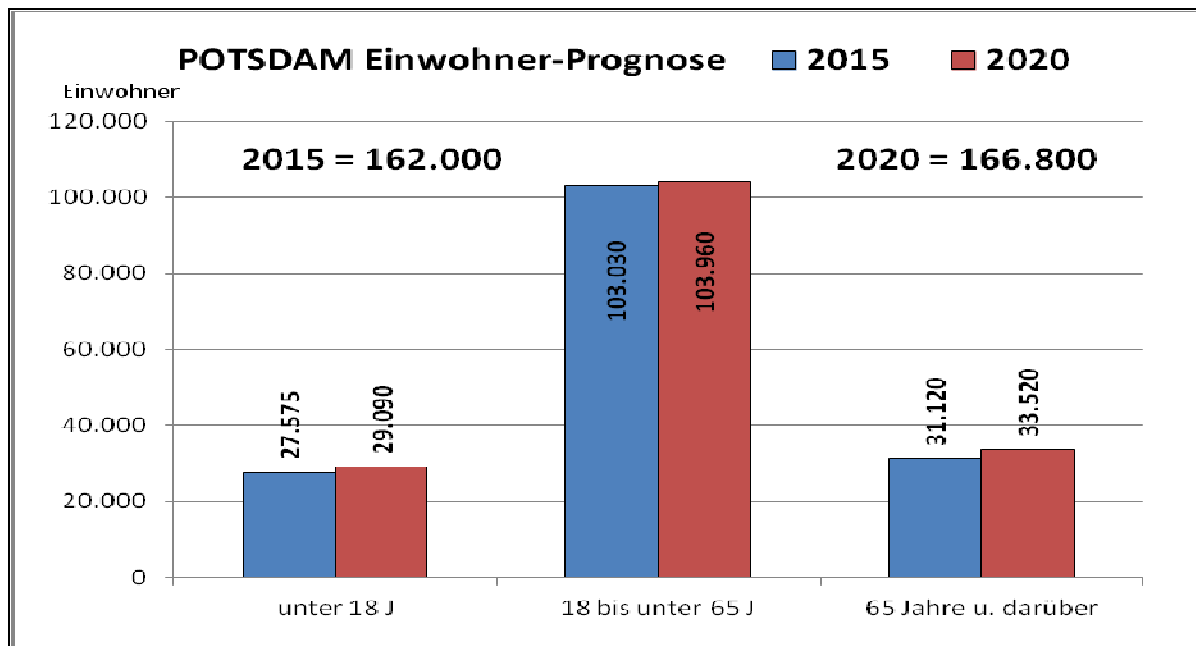
**Abbildung 23:** Einwohner-Entwicklung

Durch einen fortschreitenden Wohnungsneubau, vor allem im Potsdamer Norden (Bornstedter Feld und in den neuen Ortsteilen Golm, Fahrland, Groß Glienicke), im innenstadtnahen Bereich, am Hauptbahnhof und der Speicherstadt sowie durch Zuwanderungen werden weitere Bevölkerungszuwächse prognostiziert.

Das Durchschnittsalter der Bevölkerung wird zwar von 41,6 (2003) auf 44,3 (2020) Jahre steigen, liegt damit aber auch zukünftig unter dem des Landes Brandenburg (48,6 im Jahr 2020). Somit sind bezüglich der veränderten Rahmenbedingungen nicht nur die „Alterung“ der Bevölkerungsstruktur und der damit einhergehende höhere Anteil der über 65-Jährigen, sondern auch die jungen Menschen und Familien mit ihren Mobilitätsansprüchen an den ÖPNV zu berücksichtigen.

Die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt soll sich nach Prognoseberechnungen des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg entsprechend nachfolgender Grafik entwickeln:

Abbildung 24: Einwohner-Prognose



In den angrenzenden Gemeinden des Kreises Potsdam-Mittelmark sind ebenfalls Wanderungsgewinne zu verzeichnen.

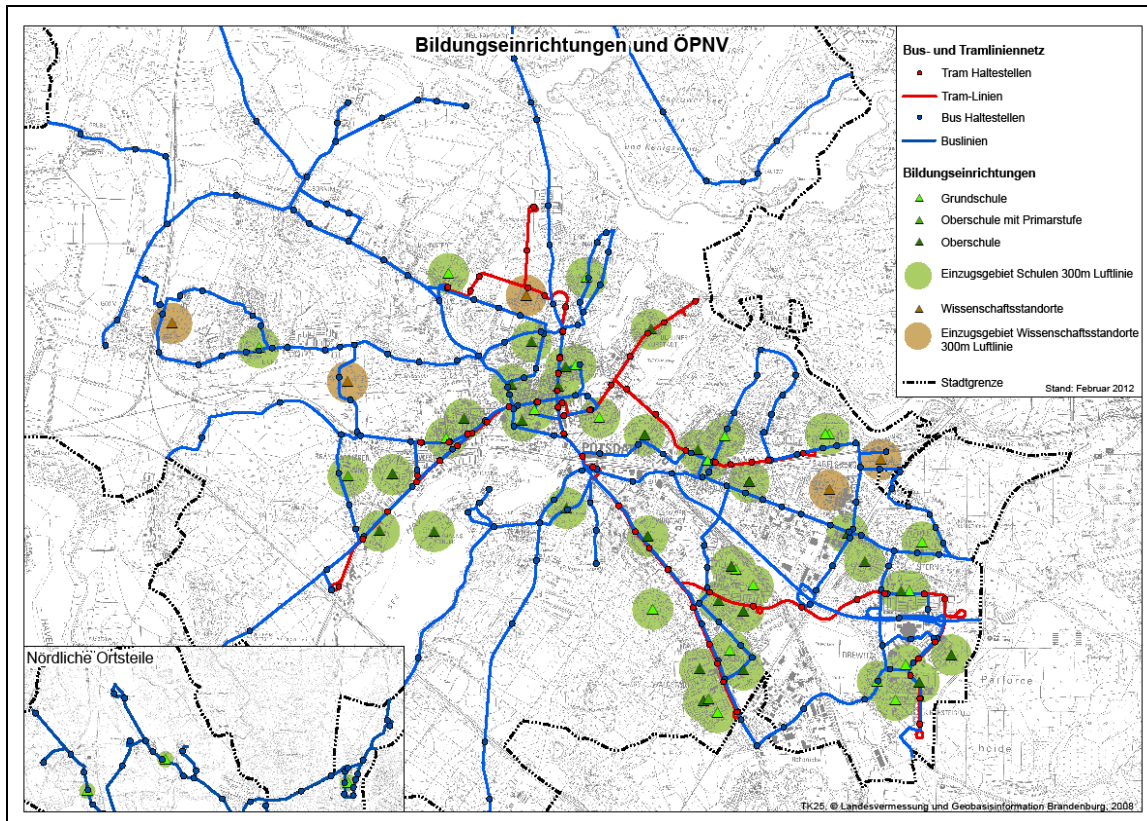
Das Amt für Statistik und Wahlen registrierte Ende 2009 etwa 110.100 Erwerbstätige (vgl. Abb.) und die Bundesagentur für Arbeit informierte Mitte 2010 über rund 75.000 Arbeitsplätze für sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer. Prognostiziert werden für das Jahr 2025 im Potsdamer Stadtgebiet insgesamt 82.000 Arbeitsplätze.

Schwerpunktbereiche der Wirtschafts-, Wissenschaftsstandort- und damit auch der Arbeitsplatzentwicklung sind bzw. werden sein:

- die Medienstadt Babelsberg,
- der Gewerbepark Babelsberg (westlich der Wetzlarer Straße),
- das Gewerbe- und Industriegebiet Potsdam-Süd (zwischen Waldstadt und Drewitz),
- die Handels-, Dienstleistungs- und Behördenstandorte in der Innenstadt und im Stadtteilzentrum Babelsberg,
- der Handels- und Dienstleistungsstandort Stern-Center und Umfeld,
- die Potsdamer Mitte und der Bereich Hauptbahnhof mit Umfeld,
- das Entwicklungsgebiet Speicherstadt und Brauhausberg,
- das Bornstedter Feld,
- das Kirchsteigfeld und Umfeld der Trebbiner Straße,
- die Wissenschaftsstandorte in Golm, am Neuen Palais, am Telegrafenberg und in Babelsberg (Campus Griebnitzsee).

Einen wichtigen Schwerpunkt städtischer Funktion stellt die Ausbildung mit der Universität (20.760 Studierende), der Fachhochschule (3.105), der Hochschule für Film und Fernsehen „Konrad Wolf“ (539) und den allgemeinbildenden Schulen (18.040) dar.

**Abbildung 25: Bildungsstandorte**



Standorte der Universität sind:

- das Neue Palais mit etwa 6.400,
- der Bereich am Bahnhof Griebnitzsee mit ungefähr 7.100,
- der Bereich Golm mit ca. 7.000,
- weitere kleine Standorte mit etwa 300 Studierenden

(Quellen: Universität Potsdam, Fachhochschule, Hochschule für Film und Fernsehen „Konrad Wolf“ )

An der Universität wird sich die Zahl der Studierenden mit derzeit rund 21.000 in den nachfolgenden Semestern weiter erhöhen. Mit einer Zunahme der Zahl der Studienplätze ist auch bei der an der Pappelallee im Bornstedter Feld ansässigen Fachhochschule zu rechnen.

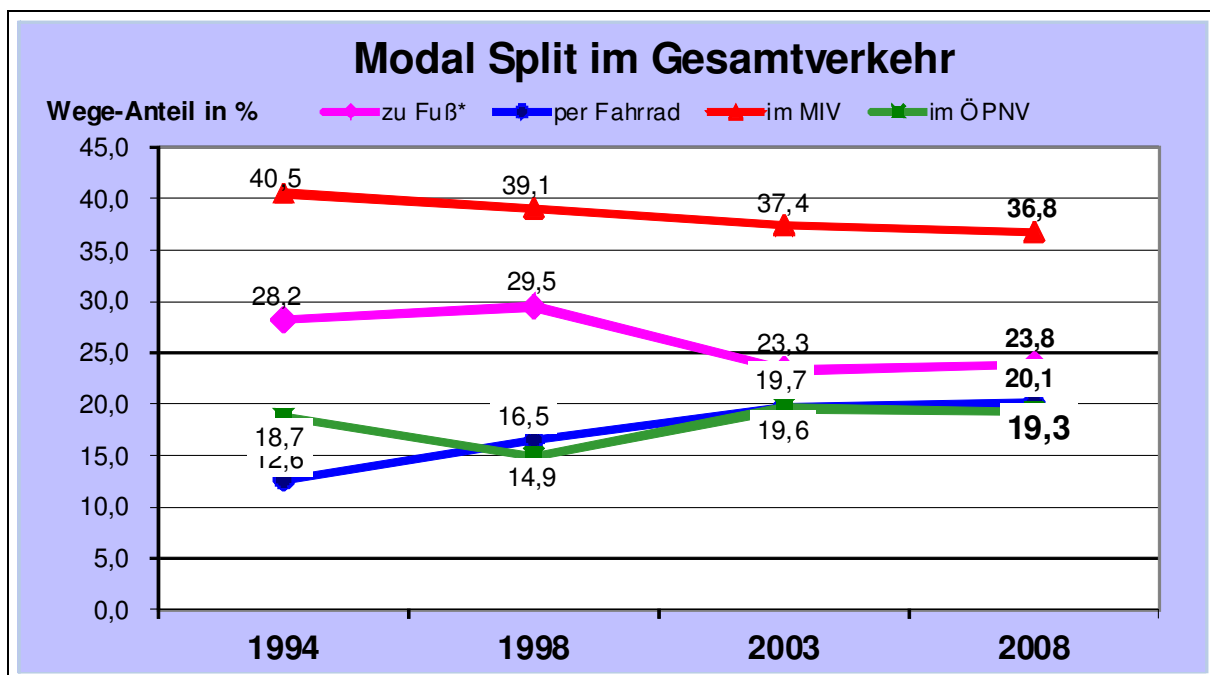
Als Landeshauptstadt ist Potsdam außerdem ein bedeutendes Zentrum der Verwaltung. Die Verwaltungszentren befinden sich in der Innenstadt, der Teltower Vorstadt und im östlichen Babelsberg.

Große Teile der Stadt sind zudem seit 1996 Bestandteil des Weltkulturerbes und haben daher mit weiteren Zielen eine hohe Anziehungskraft im Tourismusbereich, die durch entsprechende ÖPNV-Angebote umweltorientiert zu bewältigen ist. Die Gästeankünfte haben sich seit dem Jahr 2000 von rund 263.000 auf 381.000 im Jahr 2010 (+45%) erhöht. Dieser Trend wird sich fortsetzen.

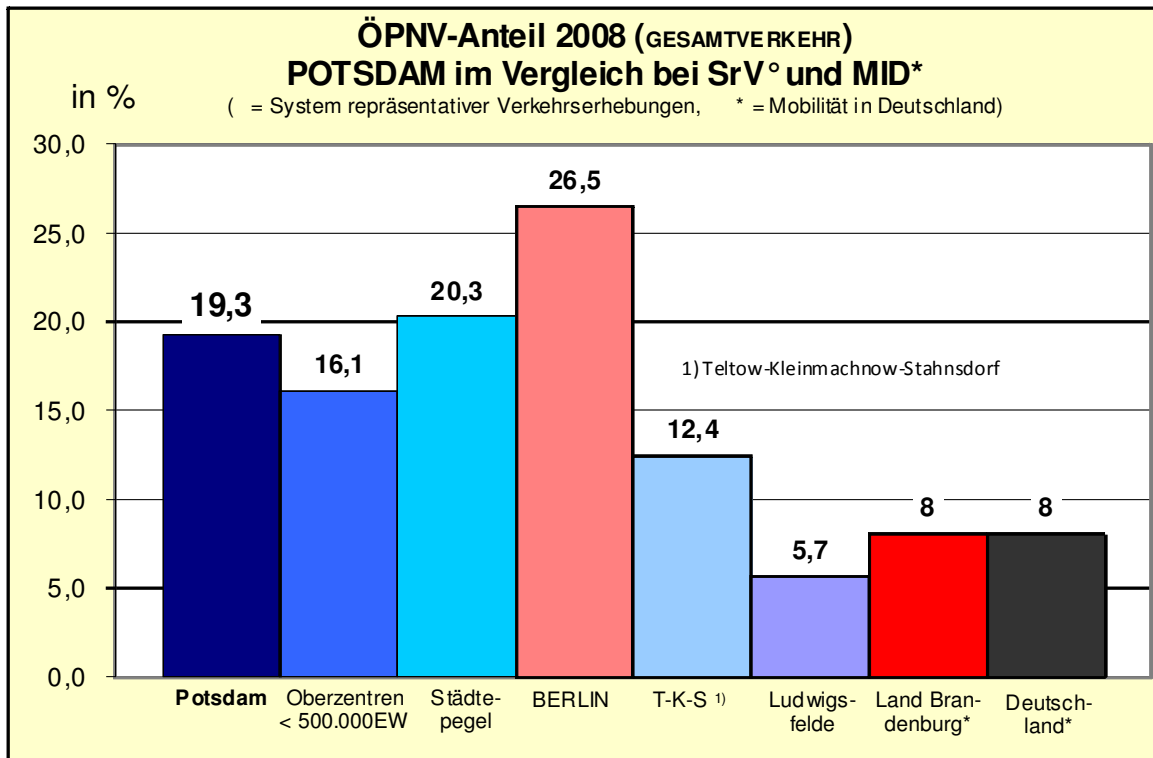
### 3.3.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Mit der dargestellten Stadtentwicklung wird eine Steigerung des Verkehrsaufkommens einhergehen. Durch die bauliche Gestaltung der städtischen Entwicklungsgebiete und deren Erschließung durch den ÖPNV wird angestrebt, diesen Verkehrsanstieg überproportional mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen. Der Anteil der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll als Folge der Stadtentwicklung auf etwa 20% steigen (vgl. Abbildung 26), wenn die Einwohnerzahl 2015, wie vom Amt für Statistik Berlin-Brandenburg prognostiziert, rund 162.000 erreicht.

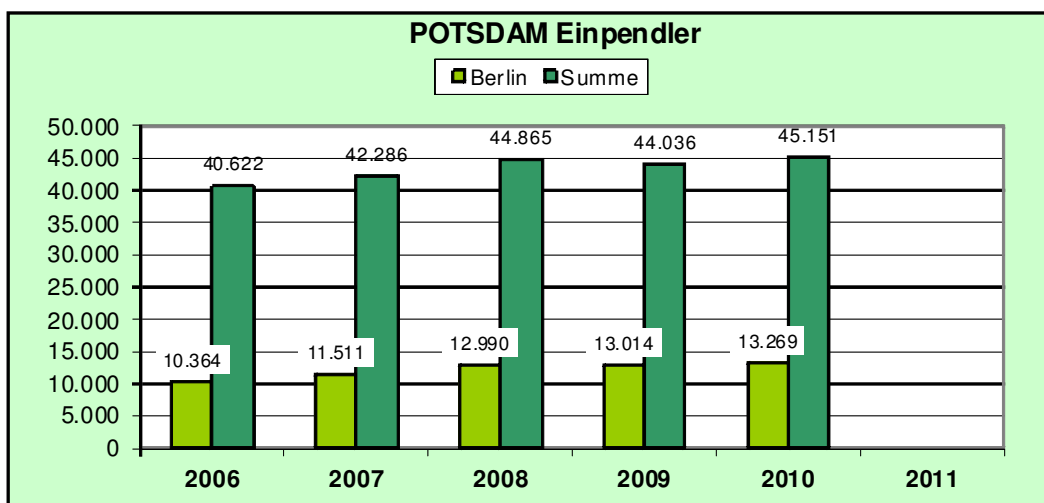
**Abbildung 26:** Entwicklung der Verkehrsmittelwahl (Quelle: SrV 2008)



Aus einem Vergleich mit nach gleichem Muster ermittelten Modal-Split-Werten in anderen Regionen ist erkennbar, dass Potsdam zwar mit Berlin nicht konkurrieren kann, jedoch im Vergleich zum Mittelwert aller an der Erhebung (SrV) teilgenommenen Städte ein sehr gutes Ergebnis erreicht. (vgl. folgende Abb.)

**Abbildung 27:** ÖPNV-Anteile im Vergleich (Quelle: SrV 2008 u. MiD)

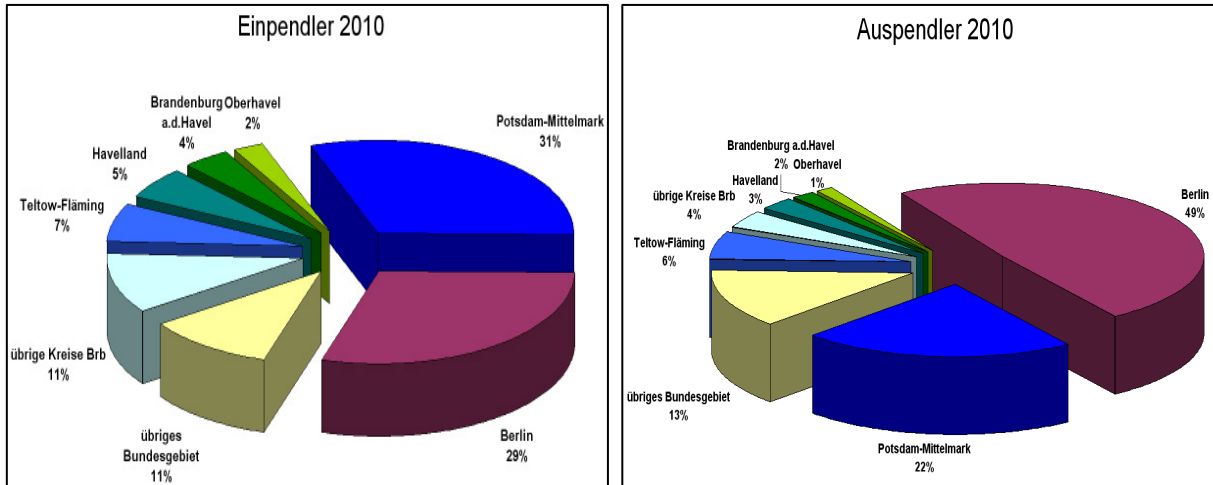
Die Verkehrssteigerung resultiert auch aus einer zunehmenden Zahl der Einpendler (vgl. Abbildung 28) und der Entwicklung der Ausbildungs- und Arbeitsplätze.

**Abbildung 28:** Entwicklung der Einpendlerzahlen

Die Betrachtung der Pendlerzahlen der Bundesagentur für Arbeit eignet sich für die Darstellung der wichtigen Nachfrageachsen. Potsdam hat insgesamt rund 45.000 Einpendler zu verzeichnen, wovon über 40.300 aus Berlin oder Brandenburg kommen. Fast 28.000 Einwohner haben ihren Arbeitsplatz außerhalb von Potsdam, dabei liegen

fast 24.000 in Brandenburg oder Berlin (Zahlen beziehen sich auf die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten).

**Abbildung 29: Ein- und Auspendlerverteilung für Potsdam**



Rund 30.000 der sozialversicherungspflichtigen Potsdamer arbeiten in ihrer Stadt.

Schwerpunkt bilden der Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie das Erreichen touristischer Ziele in Potsdam. Weitere wichtige Pendlerrelationen sind:

- von und nach Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow
- von und nach Michendorf/Beelitz
- von und nach Werder/Brandenburg.

#### 4 Vorgaben für den ÖPNV 2012- 2018

Im Folgenden werden vor allem die Gestaltungsprämissen für den Teil des öffentlichen Verkehrs in der LHP dargestellt, für den die Stadt als Aufgabenträger unmittelbare Verantwortung trägt.

Das im April 2010 eingeführte Fahrplankonzept ist den sich stetig verändernden Rahmenentwicklungen anzupassen und zu einem attraktiven, wirtschaftlichen und leistungsfähigen Nahverkehrssystem weiter zu entwickeln.

Auf die Gestaltung des Regionalbus-Verkehrsangebotes in den an Potsdam angrenzenden Landkreisen kann die LHP entsprechend der im ÖPNV-Gesetz fixierten Aufgabenverantwortung keinen direkten Einfluss nehmen. Jedoch legt sie als Aufgabenträger im Einvernehmen mit der Genehmigungsbehörde und den Aufgabenträgern der Landkreise fest, welche Angebote des ein- und ausfahrenden Regionalbusverkehrs integraler Bestandteil des ÖPNV-Angebotes in der Landeshauptstadt sind.

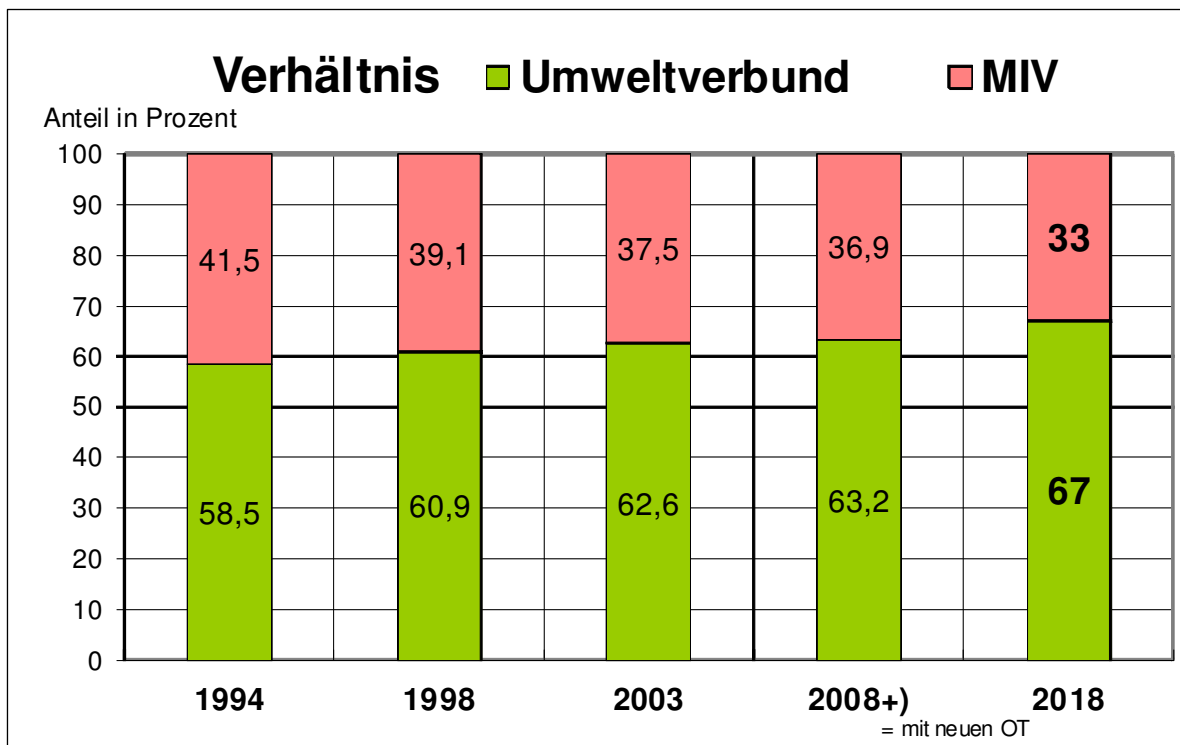


Bei der Angebotsgestaltung des SPNV ist die Einflussnahme der Stadt Potsdam eher begrenzt, da der Aufgabenträger hierfür das Land Brandenburg ist. Der im Rahmen der VBB-Mitgliedschaft gegebene Gestaltungsspielraum ist jedoch maximal auszunutzen.

Die Gestaltung des Fernverkehrsangebotes auf der Schiene hat die Bundesregierung in die alleinige Entscheidung der DBAG gestellt, diese nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten vorzunehmen. Es handelt sich um eine bundesweit wirksame Regelung auf die grundsätzlich kein Einfluss durch eine einzelne Stadt genommen werden kann. Es kann versucht werden, Forderungen nach besseren Fernbahnangeboten auf politischer Ebene zu erheben.

Weiterhin ist eine Veränderung des klassischen Modal Split zu Gunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger) beabsichtigt. Dabei wird ein Verhältnis des Umweltverbundes zum MIV von 67:33 (gegenwärtig 63:37, vgl. Abbildung 30) angestrebt. Strategisch muss darauf geachtet werden, dass sich die Parteien des Umweltverbundes nicht konkurrierend gegenüber stehen.

**Abbildung 30:** Entwicklung des Modal Split (Quelle: SrV)



Die größte Bedeutung bei der Gestaltung des ÖPNV kommt neben den Aspekten der Angebotsgestaltung, wie der des Liniennetzes und des Fahrplanes (Erschließungsstandards, vgl. Punkt 4.1), den Komponenten einer ganzheitlichen Nutzerfreundlichkeit (Qualitätsstandards, vgl. Punkt 4.2) zu.

#### 4.1 Erschließungsstandards

Die Struktur Potsdams ist nach der kommunalen Neugliederung 2003 noch heterogener geworden. Die Stadt weist ländliche Bereiche im Norden und verdichtete Bereiche im Zentrum, im Südosten und im Südwesten auf. Daher erscheint es für Teilaspekte der Erreichbarkeits- und Bedienungsstandards nicht sinnvoll, diese für das gesamte Stadtgebiet von Potsdam einheitlich festzulegen.

Um für die Teilaspekte der Erreichbarkeits- und Bedienungsstandards, die nicht für das gesamte Stadtgebiet einheitlich sind, Festlegungen zu treffen, wurde die Stadt auf der Ebene der Ortsteile betrachtet.

Als Klassifizierungswert wird die Wegedichte (Verhältnis aus Wegen mit Start und/oder Ziel in einem Ortsteil und der bebauten Fläche) berechnet. Sie hat einen direkten verkehrlichen Bezug, lässt sich anhand von Kennwerten aus Strukturdaten der Ortsteile ermitteln und ist durch die Normierung auf die bebaute Fläche von der Größe des Ortsteils unabhängig.

Ortsveränderungen (Wege) werden aus bestimmten Motivationen heraus unternommen. Diese Zwecke lassen sich in folgende wesentliche Zielgruppen zusammenfassen:

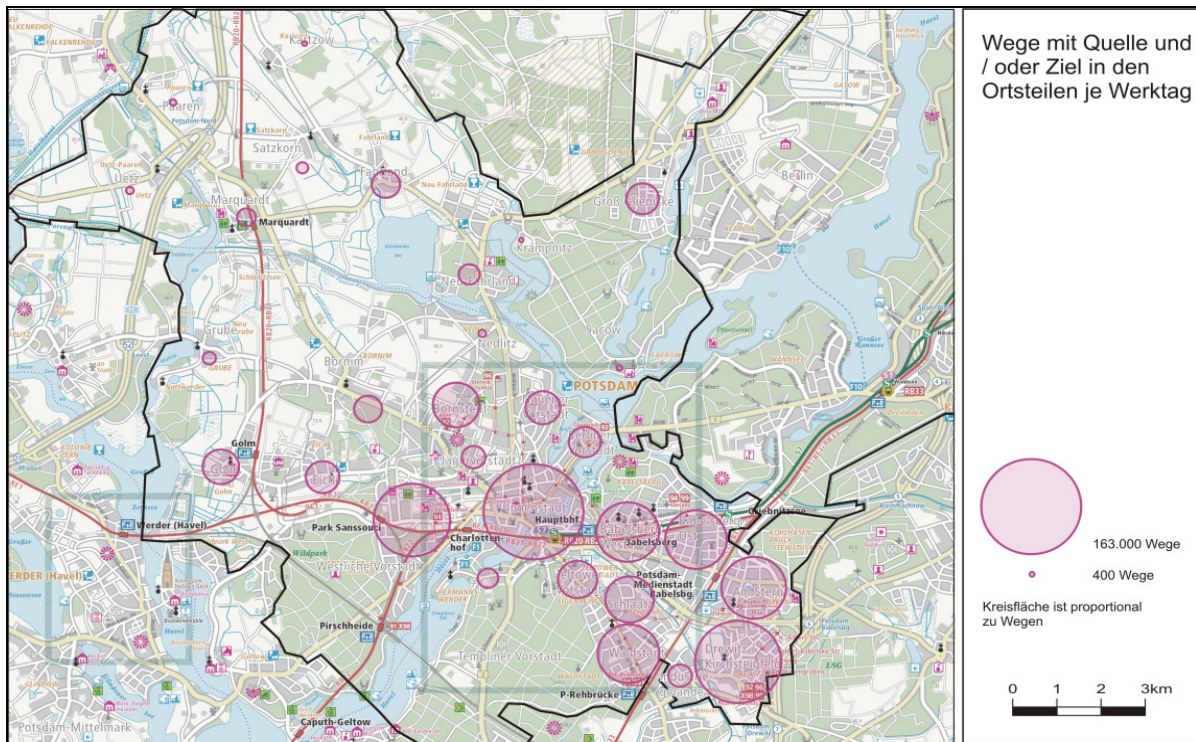
- Arbeit
- Ausbildung
- Freizeit
- Erledigung/Einkauf
- sonstige Gründe.

Die Abgrenzungen sind meist ebenso unscharf wie die Quantifizierung. Der Fahrtzweck „Arbeit“, der regelmäßig wiederkehrende Wegeketten hervorruft, ist jedoch der für die meisten Verkehrsströme Vorherrschende.

Für die Berechnung der Wege werden Analyse- und Erfahrungswerte (SrV 2008 und vergleichbare Untersuchungen im Bundesgebiet) zum Ansatz gebracht:

- 3,0 Wege/Einwohner u. Tag
- 3,0 Wege/Arbeitsplatz u. Tag
- 1,8 Wege/Schulplatz u. Tag
- 1,5 Wege/Studienplatz u. Tag
- 2,0 Wege/m<sup>2</sup> Verkaufsfläche u. Tag

Aus diesen Daten lässt sich unter Berücksichtigung der Quellen und Ziele die Gesamtzahl der Wege an einem durchschnittlichen Werktag für die einzelnen Ortsteile darstellen:

**Abbildung 31:** Wege je Ortsteil und Tag (Quelle: VBB)

Aus dem Verhältnis von Wegen/Tag mit Quelle und/oder Ziel im Ortsteil und bebauter Fläche wurden Wegedichten ermittelt und sinnvolle Klassen gebildet:

Klasse I	>0,03	Wege/m <sup>2</sup> und Tag
Klasse II	0,015 – 0,03	Wege/m <sup>2</sup> und Tag
Klasse III	<0,015	Wege/m <sup>2</sup> und Tag

**Abbildung 32:** Klasseneinteilung nach Ortsteilen (Quelle: VBB)

Klasse I	Klasse II	Klasse III
Innenstadt	Jägervorstadt	Templiner Vorstadt <sup>1</sup>
Westliche Vorstadt	Nauener Vorstadt	Bornim <sup>1</sup>
Teltower Vorstadt	Berliner Vorstadt	Grube
Babelsberg Zentrum	Bornstedt	Satzkorn
Schlaatz	Eiche	Nedlitz
Waldstadt	Golm	Sacrow
Am Stern	Groß Glienicke	Uetz
Drewitz/Kirchsteigfeld	Fahrland	Paaren

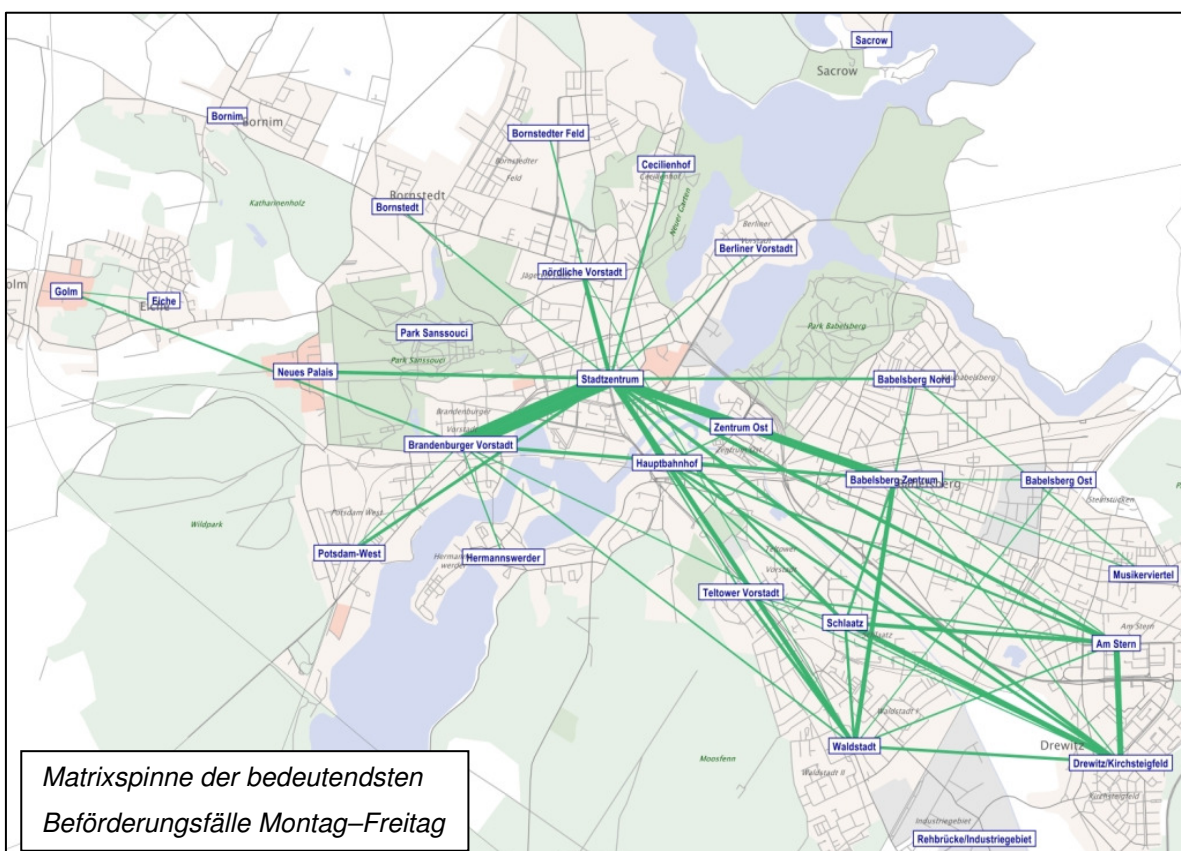
Klasse I	Klasse II	Klasse III
	Neu Fahrland	Krampnitz
	Marquardt	Kartzow
	Babelsberg Nord/Süd	
	Industriegelände	

<sup>1</sup> in Klasse II einzuordnen, um dem derzeitigen Angebot genauer zu entsprechen

#### 4.1.1 Quelle-Ziel-Beziehungen in der Stadt

Die im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr ermittelten Ergebnisse aus Berechnungen des Potsdamer Verkehrsmodells sind in diesem Nahverkehrsplan berücksichtigt worden. Darin sind auch die Auswertungen von Verkehrserhebungen, Befragungen von Fahrgästen sowie der stichprobensicheren Untersuchung zum Verkehrsverhalten der Potsdamer (SrV 2008) eingeflossen.

**Abbildung 33:** Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehr (Quelle: ViP)



Hieraus ergibt sich übereinstimmend:

- Die Quellen für die Verkehrsbeziehungen Wohnen - Arbeiten werden sich aufgrund der Stadtentwicklung und der mit dem demografischen Wandel verbundenen veränderten Mobilitätsstruktur künftig stärker von den Wohngebieten im Südosten der Stadt in den Norden (z.B. Bornstedter Feld) verlagern. Bei den Arbeitsstätten als Verkehrsziele (Innenstadt, Verwaltungszentren, Gewerbe- und Wissenschaftsstandorte) ist kaum von einer Bedeutungsänderung auszugehen.
- Die Verkehrsbeziehungen Wohnen - Ausbildung zielen auf die Standorte der Universität und der Hochschulen sowie zu den Standorten der weiterführenden Schulen.
- Für den allgemeinen Tagesverkehr (Einkauf/Erledigung) liegen die Ziele vorwiegend in der Innenstadt, dem Hauptbahnhof, dem Stadtteilzentrum Babelsberg, dem SternCenter sowie einigen Stadtteilzentren (z.B. Waldstadt).
- Für den Verkehr am Wochenende ist die Sicherung der Erreichbarkeit der Einkaufsstandorte (am Sonnabend) und der Innenstadt, der Einrichtungen der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten (UNESCO-Weltkulturerbe) sowie kultureller und sportlicher Schwerpunkte erforderlich.

In Erfüllung der Funktion als Landeshauptstadt ergeben sich folgende Anforderungen:

- Mit der Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) ist eine deutliche Zunahme der Verkehrsströme aus Potsdam (einschl. Umland) in Richtung Berlin-Schönefeld zu erwarten. Zur Bewältigung dieser Pendlerbeziehung, die neben dem Reiseverkehr auch für den wachsenden Berufsverkehr (neue Arbeitsplätze) bedeutend sein wird, ist mit dem Aufgabenträger für den SPNV die direkte Schienenverbindung über den Wissenschaftsstandort Golm zu sichern.
- Eine Verbindung zwischen den Oberzentren des Landes Brandenburg und ihrer Landeshauptstadt sollte im Schienenverkehr umsteigefrei, mindestens im Stundentakt, erfolgen.
- Die Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam mit der Bundeshauptstadt Berlin ist im Schienenverkehr bedarfsorientiert weiter aufzuwerten.
- Zur besseren Vernetzung des Oberzentrums Potsdam mit seinem Umland sind attraktive Schienenverkehrsverbindungen, wie z.B. eine Streckenverlängerung über Stahnsdorf nach Teltow, in weiteren Planungen zu berücksichtigen und die dafür vorgesehenen ÖPNV-Trassen freizuhalten. Mit dem benachbarten Aufgabenträger sind unter Berücksichtigung des Regionalbusverkehrs Konzepte für eine sinnvolle und attraktive ÖPNV-Anbindung an diesen Raum zeitnah weiter zu entwickeln.

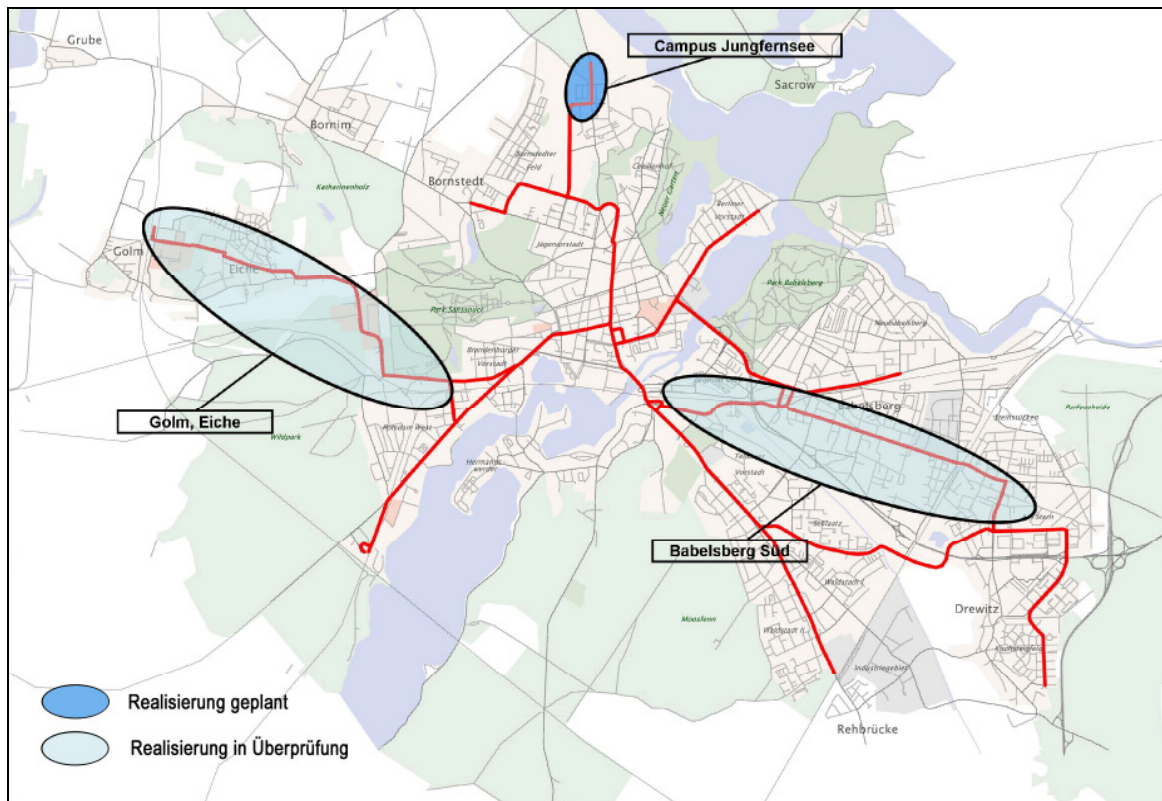
#### 4.1.2 Anforderungen zur Netzentwicklung

Das Liniennetz ist den unter 4.1.1. genannten Quelle-Ziel-Beziehungen und den unter 3.3.1 formulierten Wachstumspotentialen stetig anzupassen.

Die wichtigen und nachfragestarken Verkehrsbeziehungen sind vorrangig durch die Straßenbahn zu bedienen. Das Straßenbahnnetz ist deshalb weiter zu entwickeln. Eine Ergänzung des Netzes in Richtung Campus am Jungfersee ist in Abhängigkeit der städtebaulichen Entwicklung und Rahmenbedingungen zu realisieren.

Für weitere Untersuchungen zu Straßenbahntrassen (Eiche – Altes Rad – Golm, Großbeerenstr. – Friedrich-Engels-Str.) sind im Rahmen einer Entscheidungsfindung vor allem Belange für die gesamtstädtische Entwicklung hinsichtlich städtebaulicher, ökologischer, verkehrlicher und ökonomischer Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. So lassen die bisherigen Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie der Tramtrasse nach Golm sowie des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr noch keine gesicherte Entscheidung für oder gegen eine Streckenverlängerung zu. Daher sind vertiefende Untersuchungen und Kosten-Nutzen-Berechnungen durchzuführen, um eine gesicherte Entscheidungsbasis zu haben (vgl. Abbildung 34).

**Abbildung 34:** Planungsgebiete zur Straßenbahnnetzerweiterung (Quelle: StEK-V)



Für den Einsatz neu zu beschaffender, eventuell breiterer Straßenbahnfahrzeuge ist die Aufweitung des Achsabstandes im Netz zu untersuchen und bei Neubauvorhaben zu berücksichtigen.

Grundsätzlich ist bei der Neu- oder Umplanung von Verkehrsanlagen, von der auch Straßenbahngleise betroffen sind, eine planerische Abwägung zwischen den unterschiedlichen verkehrlichen Ansprüchen und städtebaulichen Rahmenbedingungen durchzuführen und daraufhin eine Entscheidung in Abstimmung mit den verschiedenen Bereichen der Stadtverwaltung zu fällen. In Abstimmung mit der ViP und den aufgeführten Prämissen gilt, dass der Gleisachsabstand für eine Wagenkastenbreite von 2,65 m auszulegen ist, andernfalls ist eine Wagenkastenbreite von 2,40 m anzusetzen. Dies bedeutet, dass eine Wagenkastenbreite von 2,65 m nicht automatisch Bemessungsgrundlage ist.

Das Busnetz sowie alternative Erschließungssysteme in der Fläche sind in den verschiedenen Ortsteilen zu evaluieren und bei Realisierung auf die jeweils übergeordneten Verkehrsmittel zu orientieren.

#### **4.1.3 Haltestellenerreichbarkeit**

Für eine ausreichende Erschließung des bebauten Stadtgebietes durch den ÖPNV sind entsprechend der Wegekassen folgende Haltestelleneinzugsbereiche (jeweils Luftlinie) wie bisher einzuhalten:

**Abbildung 35:** Haltestelleneinzugsbereiche nach Klassen

Verkehrsmittel	Einzugsbereich		
	Klasse I	Klasse II	Klasse III
Straßenbahn	350m	450m	-
Bus	300m	400m	500m

Einzugsbereiche in Randgebieten werden größer als in der Innenstadt festgelegt. Dies lässt sich damit begründen, dass in dünner besiedelten Gebieten eine Haltestelle einen größeren Einzugsradius besitzen muss, um die gleiche Anzahl an Einwohnern zu erschließen.

Außerordentlich wichtige Quellen bzw. Ziele sind dabei jeweils auf kürzestem Weg durch die städtischen Verkehrsmittel zu erschließen. Zu derartigen Quellen/Zielen gehören beispielsweise:

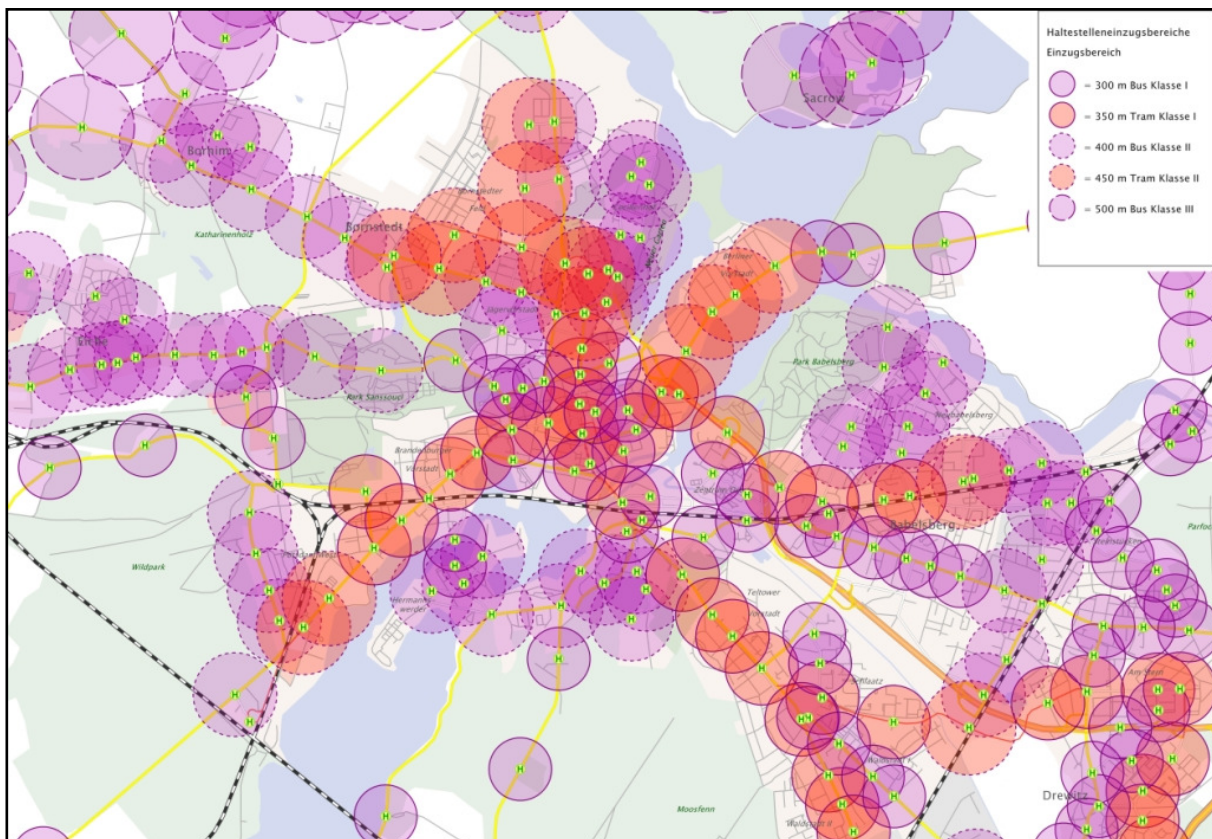
- Bahnhöfe des SPNV,

- öffentliche Einrichtungen mit übergeordneter Bedeutung,
- Arbeitsstätten und Ausbildungseinrichtungen mit einer hohen Anzahl Beschäftigter und Auszubildender,
- Sehenswürdigkeiten von besonderer touristischer Bedeutung,
- Gebiete mit einer Konzentration von Einkaufsmöglichkeiten.

Zur Verbesserung der Erschließung nach o.g. Vorgaben sollten zusätzlich erforderliche Haltestellen im Rahmen von Straßenrekonstruktionen Berücksichtigung finden.

In weniger dicht besiedelten Stadtteilen und in Zeiten geringerer Inanspruchnahme sind alternative Bedienungsformen (Linientaxi, RufBus, Anrufsammel-Taxi) zu prüfen.

**Abbildung 36:** Flächenerschließung durch Haltestellen



#### 4.1.4 Beförderungszeit und Zielerreichbarkeit

Die gegenwärtig durchschnittliche Zeitdauer von 28,1 Minuten (Quelle: SrV 2008, zusammengesetzt aus reiner Fahrzeit, Wegezeiten von und zur Haltestelle, Wartezeiten und Zeiten für Umsteigevorgänge) für einen Weg im Binnenverkehr mit dem städtischen ÖPNV ist mit folgendem Maßnahmebündel zu verringern:

- Verbesserung der Haltestellenerreichbarkeit,
- Verbesserung der Umsteigebedingungen und –zeiten,



- Beschleunigungsmaßnahmen.

In der Regel sollen die Innenstadt und der Hauptbahnhof als die zentralen Ziele bzw. Umsteigepunkte innerhalb von 30 Minuten, in Ausnahmefällen (weniger dicht besiedelte Gebiete) innerhalb von maximal 60 Minuten, entsprechend der Klassifizierung der Ortsteile erreicht werden.

Die Ortsteile der Klassen I sind ganztags umsteigefrei an die Innenstadt und den Hauptbahnhof anzubinden. Ortsteile der Klasse II sollen tagsüber umsteigefrei und abends mit maximal einmaligem Umsteigen an Innenstadt und Hauptbahnhof angebunden sein, wobei der Hauptbahnhof als wichtigster innerstädtischer Verkehrsknoten Priorität genießt. Ortsteile der Klasse III können ganztags mit einmaligem Umsteigen an die Innenstadt und den Hauptbahnhof angebunden werden.

**Abbildung 37:** Maximale Umsteigehäufigkeiten nach Klassen

	Klasse I	Klasse II	Klasse III
Tag	0	0	1
Nacht/Abend	0	1	1

Für die wichtigsten Verkehrsströme sind Direktverbindungen anzubieten. Dazu zählen insbesondere folgende Relationen:

- Innenstadt <> Hauptbahnhof <> Wohngebiete Schlaatz, Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld,
- Innenstadt <> Hauptbahnhof <> Wohngebiet Waldstadt ,
- Innenstadt <> Babelsberg,
- Hauptbahnhof <> Innenstadt <> Rathaus <> Fachhochschule,
- Hauptbahnhof <> Innenstadt <> Groß Glienicke,
- Hauptbahnhof <> Innenstadt <> Potsdam-West <> Eiche <> Golm,
- Hauptbahnhof <> Park Sanssouci,
- Hauptbahnhof <> Babelsberg <> Großbeerenstr. <> Stern,
- Babelsberg/S Griebnitzsee <> Medienstadt <> Stern, Drewitz.

Das Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV sollte auf wichtigen Relationen bei mindestens 1,5 oder darunter liegen. Das heißt, dass ein ÖPNV-Nutzer nicht mehr als die ein- einhalbfache Reisezeit eines Autofahrers benötigen sollte. Basis zur Ermittlung dieses Wertes ist die schnellste Verbindung von Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit zwischen 7.00 und 8.00 Uhr.

## 4.2 Bedienungsstandards

Die Fahrpläne von Straßenbahn und Bus sind grundsätzlich am Fahrplan der S-Bahn und des regionalen Eisenbahnverkehrs auszurichten.

Unter Berücksichtigung der Klassen (vgl. Punkt 4.1) sind Vorgaben zum Fahrtenangebot (Bedienungsstandards) sinnvoll, um der Bevölkerung eine verlässliche Bedienung anzubieten.

**Abbildung 38:** Taktzeiten nach Klassen

Verkehrszeit	Klasse I	Klasse II	Klasse III
HVZ	5-10 min	20-30 min	60 min
NVZ	10 min	20-30 min	60-120 min
SVZ	20 min	60 min	60-120 min
Nacht	60 min (30 min am WE)	60 min am WE	-

Die Straßenbahn ist im innerstädtischen Verkehr das bedeutendste öffentliche Verkehrsmittel von Potsdam, deren tragende Stellung beizubehalten und auszubauen ist. Nachfolgende Bedienungsstandards sind einzuhalten, sofern die Rahmenbedingungen keine abweichende Handhabung erfordern:

- Alle Straßenbahnstreckenäste sind in der Normalverkehrszeit (Tagesverkehr Montag bis Freitag) in einem 20-Minuten-Takt zu bedienen. In Abhängigkeit der Nachfrage sind strecken- und/oder zeitweise Takt-Verdichtungen vorzunehmen.
- Das Verkehrsangebot an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen hat sich tagsüber an der Normalverkehrszeit zu orientieren. Die touristischen Ziele sind hierbei zu berücksichtigen.
- Die saisonal bedingten Schwankungen der Verkehrsnachfrage zwischen Sommer und Winter sowie zwischen Schul- und Ferienzeit sind im Angebot der Verkehrsleistungen zu berücksichtigen.
- In der Schwachlastzeit (täglich Abend-, Spät- und Nachtverkehr sowie am Wochenende früh) ist eine Reduzierung des Fahrtenangebotes gegenüber der Normalverkehrszeit oder eine Unterbrechung des Betriebes entsprechend der verminderten Nachfrage möglich.

Das Busnetz ist an die Stadtentwicklung und die geplante Erweiterung des Straßenbahnnetzes anzupassen. Entsprechend der definierten Rolle der Potsdamer

Straßenbahn hat der innerstädtische Busverkehr in Potsdam folgende Funktionen zu übernehmen:

- den Zubringerverkehr zur Straßenbahn, S-Bahn und dem Regionalverkehr der Eisenbahn,
- die Sicherstellung eines Angebotes auf nachfragestarken Relationen, die nicht straßenbahnseitig erschlossen sind,
- die Erschließung weniger dicht besiedelter Stadtgebiete unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage.

Die einzelnen Kategorien sind nicht losgelöst voneinander zu sehen. Die Gestaltung des künftigen Busverkehrsangebotes sollte einem hierarchisch aufgebauten Systemangebot entsprechen.

Basierend auf den geplanten Veränderungen im Straßenbahnbereich (Ausbau des Streckennetzes, Erneuerung des Fahrzeugparks und Anhebung der mittleren Beförderungsgeschwindigkeit) wird die künftige Angebotsgestaltung im Busbereich definiert.

Hierfür gelten folgende Bedienungsstandards, die einzuhalten sind, sofern Rahmenbedingungen keine abweichende Handhabung erfordern:

- Der überwiegende Teil der Strecken ist in der Normalverkehrszeit (Tagesverkehr Montag bis Freitag) in einem 20-Minuten-Takt zu bedienen. In Abhängigkeit der Nachfrage und für einen wirtschaftlich orientierten Betrieb sind strecken- und/oder zeitweise Takt-Verdichtungen oder -Ausdünnungen vorzunehmen.
- Das Verkehrsangebot an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen hat sich tagsüber an der Normalverkehrszeit zu orientieren. Die touristischen Ziele sind hierbei zu berücksichtigen.
- Die saisonal bedingten Schwankungen der Verkehrsnachfrage zwischen Sommer und Winter sowie zwischen Schul- und Ferienzeit sind im Angebot der Verkehrsleistungen zu berücksichtigen.
- In der Schwachlastzeit (täglich Abend-, Spät- und Nachtverkehr sowie am Wochenende früh) ist eine Reduzierung des Fahrtenangebotes gegenüber der Normalverkehrszeit oder eine Unterbrechung des Betriebes entsprechend der verminderten Nachfrage möglich.
- In Übereinstimmung mit den Landkreisen Potsdam-Mittelmark und Havelland als Aufgabenträger des Busverkehrs im Potsdamer Umland ist zur Absicherung der Daseinsvorsorge in dünner besiedelten Potsdamer Ortsteilen die Integration der in die Stadt Potsdam hineinführenden Linien des Regionalbusverkehrs in das

innerstädtische Busverkehrsangebot zu qualifizieren. Dabei ist ein dem Potsdamer Fahrplanschema entsprechendes Taktsystem weiter zu vervollkommen.

- Die Durchbindung von Buslinien in die Innenstadt ist zu realisieren, wenn kurz vor dem Erreichen ein Umsteigen nicht mehr sinnvoll ist.

Aufgrund der überwiegenden Führung der Regionalbuslinien bis zum Potsdamer Hauptbahnhof können die Funktionen der Regionalbusse für den innerstädtischen ÖPNV in drei Kategorien eingeordnet werden. Diese ergeben sich im Wesentlichen aus der Verkehrsnachfrage, den Verkehrsbeziehungen, der vorhandenen Infrastruktur sowie dem vorhandenen Stadtbus-Angebot. (vgl. Abbildung 41)

### 1. Übernahme der städtischen Erschließungsfunktion (Daseinsvorsorge)

Aufgrund der sich mit dem Umland deckenden Verkehrsbeziehung, der selbst geringen Nachfrage und freier Kapazitäten im Regionalbus übernimmt dieser die innerstädtische Erschließungsfunktion (z.B. *Erschließung von Marquardt*). Eine separate Erschließung durch den Stadtbus wäre in diesem Fall verkehrlich nicht sinnvoll und wirtschaftlich nicht vertretbar. Für den Regionalbus gelten in diesem Fall die Qualitätsmaßstäbe eines Stadtbusses hinsichtlich der Bedienung aller Haltestellen, dem Taktverkehr, der Fahrplantreue usw.

**Abbildung 39:** Regionalbuslinien mit städtischer Erschließungsfunktion

Linie	Streckenverlauf		erforderliches Angebot: Takt in Min.						
			Mo-Fr				Sa+So		
	von	bis	HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
607	Forsthaus Templin	S Hauptbahnhof	60	60	120	-	60 <sup>s</sup> /120 <sup>w</sup>	120	-
608/643	Nesselgrund	S Hauptbahnhof	60	120	120	-	120	120	-
610	Kuhfort	Bhf. Park Sanssouci	60	120	120	-	120	120	-
614	Paaren	Marquardt	120	120	120	-	120	120	-
614	Marquardt	S Hauptbahnhof	60	120	120	-	120	120	-
650	Paaren	Marquardt	120	120	120	-			-
650	Marquardt	S Hauptbahnhof	60	120	120	-			-
631	Bayrisches Haus	Luftschiffhafen	120	120	120	-	120	120	-
N13	S Hauptbahnhof	E.-Claudius-Str.	-	-	-	-	-	-	60
N43	S Hauptbahnhof	J.-Kepler-Platz	-	-	-	-	-	-	60

Anmerkung: s = Sommer, w= Winter

### 2. Verdichtung des städtischen Angebotes

Übereinstimmend mit den umwelt- und verkehrspolitischen Zielstellungen der LHP hinsichtlich der Pendlerströme sowie aufgrund einer im Gegensatz zu Punkt 1 hohen Nachfrage ergänzt der Regionalbus das bestehende Angebot des Stadtverkehrs (z.B. *Bedienung der Relation Potsdam Hbf. – S-Bhf. Babelsberg – Großbeerenstr. – Bhf. Medienstadt Babelsberg – J.-Kepler-Platz. Der gemeinsame und abgestimmte*

Betrieb der Stadtbuslinie 690 mit der Regionalbuslinie 601 führt hier zu einem 10-Minuten-Takt von Montag bis Freitag.). Für beide Verkehrsarten gelten identische Qualitätsstandards hinsichtlich ähnlicher Bedienung der Haltestellen, des Taktverkehrs, der Fahrplandreue und der Fahrzeiten, so dass das Angebot vom Fahrgast als einheitlich wahrgenommen wird.

**Abbildung 40:** Regionalbuslinien mit Verdichtung des städtischen Angebotes

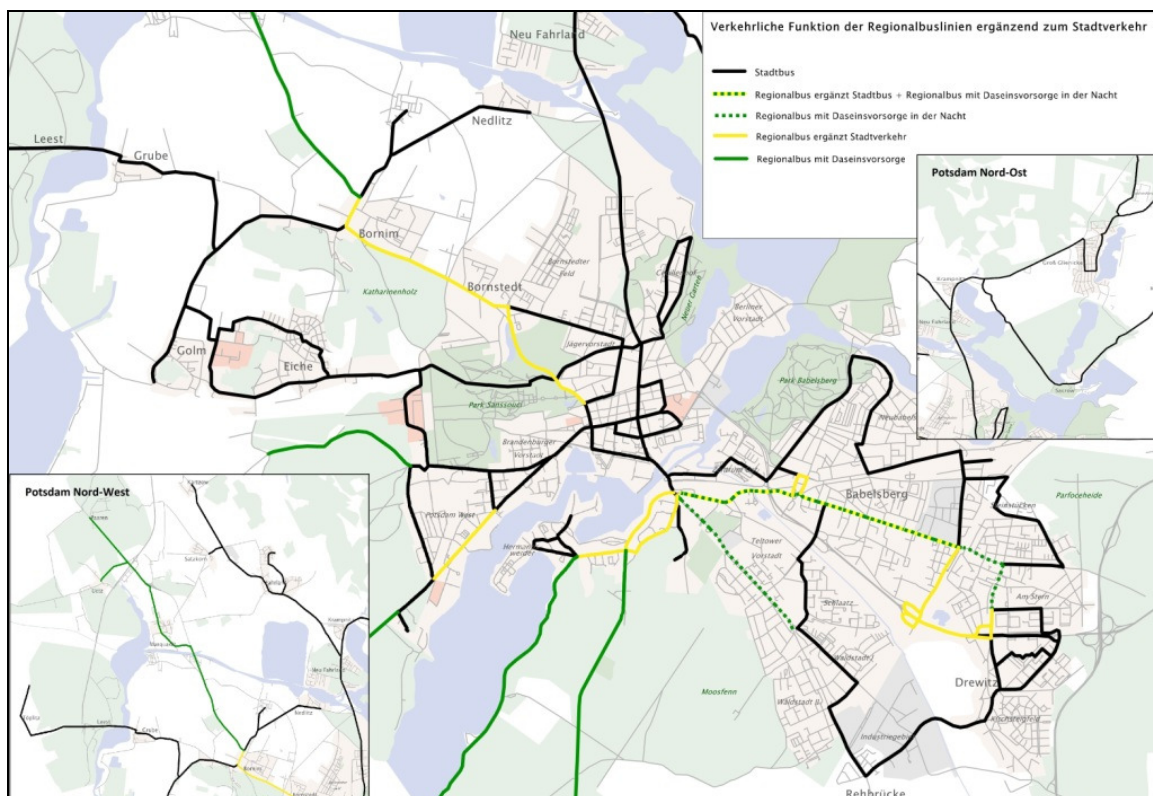
Linie	Streckenverlauf		erforderliches Angebot: Takt in Min.						
			Mo-Fr				Sa+So		
	von	bis	HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
601	S Hauptbahnhof	Jagdhausstr.	20	20	120	-	60	120	-
631	S Hauptbahnhof	Luftschiffhafen	20	30	60	-	60	60	-

### 3. keine Bedeutung für die städtische Erschließung (Daseinsvorsorge)

Aufgrund eines parallel bestehenden städtischen Angebotes mit der Straßenbahn oder dem Stadtbus, das teilweise aus einer vom Umlandverkehr abweichenden Verkehrsbeziehung resultiert, ist für die innerstädtische Erschließung eine Bedienung durch den Regionalbus entbehrlich, da diese durch den Stadtverkehr sichergestellt wird.

<b>Linien im gesamten Streckenverlauf</b>	X1	580	602	604	611	618	619	750	901	927	N31	BER2
<b>Linien auf Teilabschnitten</b>	610	N13	N43									

**Abbildung 41:** Funktion der Regionalbuslinien

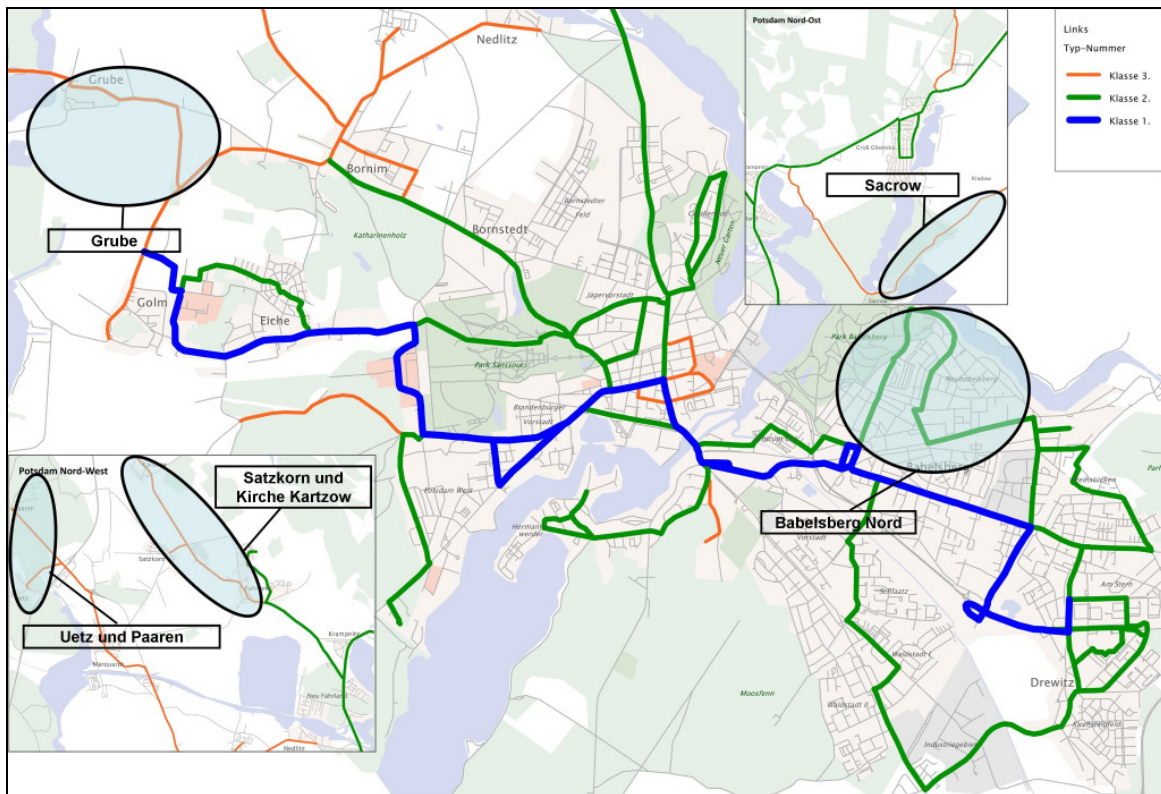


Im Interesse der Klimaschutzziele der LHP sowie eines möglichst hohen ÖPNV-Anteils ist bei Berücksichtigung der Gesamtwegekette ein Brechen des Regionalverkehrs möglichst zu vermeiden. Zur Minimierung verkehrlich nicht sinnvoller Parallelverkehre ist jedoch ein eventuelles Brechen der Regionalbuslinien abzuwägen. Dabei sind Faktoren wie die Tageszeit, die Zahl der Fahrgäste, die Örtlichkeit (Aufenthaltsqualität) und die verkehrliche Qualität (Taktfolge, Pünktlichkeit) der Verkehrsmittel entsprechend einzubeziehen. Grundsätzlich sollte hierbei wegen der dichteren Taktfolge und der höheren Fahrplanstabilität ein Umsteigen vom Regionalbus auf ein Schienenverkehrsmittel bzw. umgekehrt favorisiert werden.

Die Realisierung alternativer Bedienformen wie Linientaxi, RufBus, Anrufsammel-Taxi obliegt unter Beachtung der Nichteinschränkung des Angebotes für mobilitäts-ingeschränkte Personen dem unternehmerischen Handeln der Verkehrsunternehmen.

Alternative Bedienformen stellen ein etabliertes Werkzeug zur ÖPNV-Erschließung in ländlichen aber auch städtischen Gebieten mit geringer Nachfrage dar. Für diese Bedienformen sind Gebiete mit geringer Besiedlungsdichte sinnvoll. Zur Fahrt in die Innenstadt muss dann umgestiegen werden, sodass ein Anschluss von oder zu einem weiterführenden Verkehrsmittel herzustellen ist. Daher empfehlen sich fahrplangebundene und räumlich flexible Rufbusse. Die räumliche Flexibilität sollte sich auf einzelne Stichfahrten bei Bedarf und die Flächenbedienung zum Aussteigen beschränken.

Der bereits im Spätverkehr eingerichtete fahrplangebundene RufBus im Babelsberger Norden zeichnet sich dadurch aus, dass sich Fahrgäste vor der Fahrt anmelden. Damit hat der Verkehrsbetrieb die Möglichkeit, Fahrten oder Fahrtabschnitte nur bei Bedarf zu bedienen. Aufgrund der heterogenen Siedlungsstruktur wurden weitere Möglichkeiten, alternative Bedienformen in geeigneten Siedlungsbereichen Potsdams einzuführen, durch den VBB bereits untersucht. Entsprechend der Struktur der untersuchten möglichen Bediengebiete und der Verkehrsnachfrage sowie der Erkenntnisse aus dem Bereich Babelsberg-Nord ist im Sinne dieser Untersuchung die Einführung in weiteren Ortsteilen vorzusehen, um den Verkehrsbedürfnissen mit alternativen Bedienformen effektiver zu entsprechen.

**Abbildung 42:** Ortsteile für alternative Bedienformen und Stadtbusnetz

Neben den bereits aufgeführten starken Verkehrsbeziehungen in die benachbarten Landkreise bestehen auch aufgrund der unmittelbaren Nähe zwischen der LHP und Berlin enge Verflechtungen. Während die starken Verkehrsströme in Richtung Berliner Zentrum über den SPNV abgewickelt werden, existieren darüber hinaus eine Reihe von Verkehrsbeziehungen zu benachbarten Stadtbezirken. Diese bestehen zwischen Wannsee und dem östlichen Babelsberg, Kladow und Sacrow und entlang von tangentialen Verbindungen wie nördliche Innenstadt – Groß Glienicke – Spandau. Sie resultieren überwiegend aus der schnelleren oder bequemerem Erreichbarkeit von Bahnhöfen, Arbeitsstätten, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten auf dem jeweils anderen Stadtgebiet. Dementsprechend sind nachfolgend aufgeführte Verknüpfungen zwischen dem Berliner und Potsdamer Nahverkehrsnetz sicherzustellen:

- Am Stern – Steinstücken – Wannsee
- Glienicker Brücke – Wannsee
- Groß Glienicke – Spandau
- Sacrow – Kladow

Die Realisierung der Verbindungen erfolgt mit durchgebundenen Buslinien, vorzugsweise mit der Anbindung an ein Schienenverkehrsmittel auf beiden Stadtgebieten. Takt- und Einsatzzeiten haben sich an der Nachfrage und den Qualitätseigenschaften des übrigen Netzes zu orientieren. Trotz des gebietskörperübergreifenden Einsatzes von Fahrzeugen

und Personal ist die Umsetzung einheitlicher Qualitätsmaßstäbe anzustreben. Anschlüsse an die übergeordneten Verkehrsmittel (z.B. von und zur Tram an der Glienicker Brücke) sind herzustellen.

Im Spät- und Nachtverkehr sind das Liniennetz und das Fahrplanangebot entsprechend der geringeren und veränderten Nachfrage zu gestalten. In der Landeshauptstadt Potsdam gelten folgende tägliche Bedienungsstandards, die sich durch zwei Zeiträume unterscheiden:

- Spätverkehr – ca. 21.00 Uhr bis 1.00 Uhr (Tram und Bus),
- Nachtverkehr – ca. 1.00 Uhr bis 4.30 Uhr (nur Bus).

Der *Spätverkehr* besteht aus der Fortführung eines Teils der Linien des Tagesverkehrs. Dabei entfallen teilweise ganze Linien, einzelne Linien werden nicht mehr im gesamten Abschnitt befahren und es finden Taktausdünnungen statt.

Da ein Teil der Regionalbuslinien bis gegen Mitternacht auch längere Strecken auf dem Gebiet der Stadt Potsdam zurücklegt, ergänzen diese Linien das Stadtbusspätverkehrsnetz und tragen zu einer weiteren Erschließung des Stadtgebietes bei.

Die Buslinien im *Nachtverkehr* setzen sich aus Abschnitten mehrerer Tageslinien zusammen, um eine möglichst hohe Erschließung zu erreichen. Diese innerstädtischen Linien werden durch weitere Linien nach Berlin und ins Umland ergänzt.

In den Nächten am Wochenende ist eine höhere Nachfrage an Beförderungsleistungen als in den restlichen Nächten zu verzeichnen. Die Kulturstätten in Berlin und Potsdam sowie Lokale und Diskotheken werden an Wochenendnächten erheblich stärker besucht als wochentags. Dem entsprechend ist:

- der Nachtverkehr in Potsdam mit dem Berliner Nachtverkehr zu koordinieren,
- für die Wohngebiete im Südosten, den Hauptbahnhof, die Innenstadt, Potsdam-West sowie bedeutende Standorte des kulturellen und studentischen Lebens Montag bis Freitag eine Erschließung im 60-Minuten-Takt und am Wochenende im 30-Minuten-Takt vorzusehen.

Die Kombination aus den Teilstrecken mehrerer Tagesbuslinien, die stark abweichende Linienführung zu den bekannten Tramlinien des Tages und die komplett abweichende Linienbezeichnung erschweren allerdings die Orientierung im Nachtangebot. Demzufolge ist die Kommunikation der Nachtangebote besonders intensiv zu betreiben.



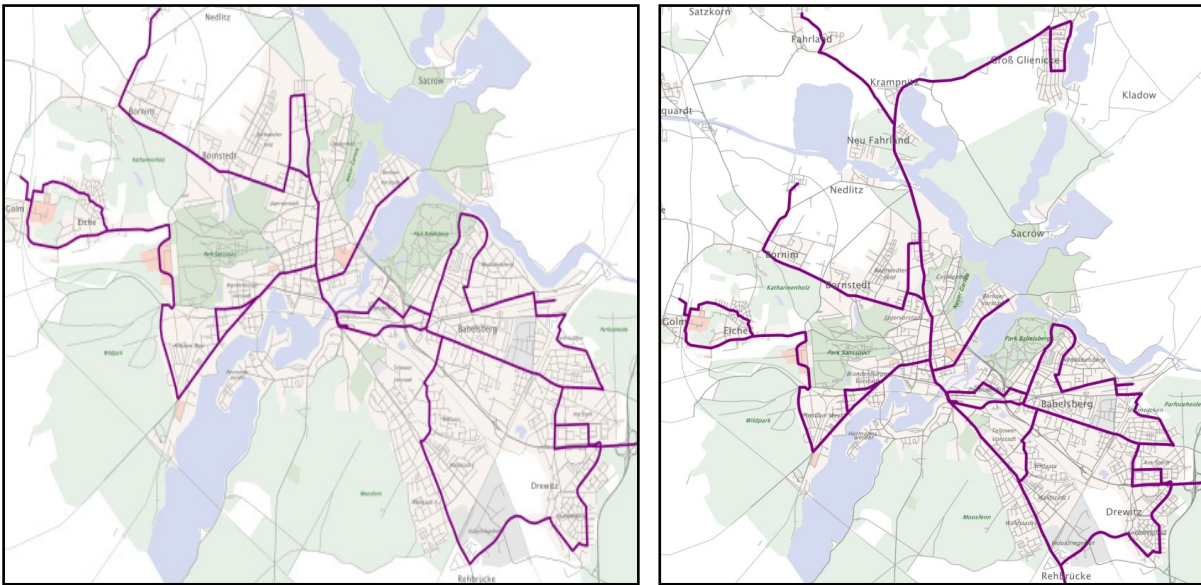
**Abbildung 43:** Nachtbusliniennetz So-Do (links) sowie Fr und Sa (rechts)**Abbildung 44:** Nachtverkehr

Foto: SV Potsdam, B. Plate

Die Fährverbindung Hermannswerder – Auf dem Kiewitt ist bei gleich bleibenden Rahmenbedingungen Bestandteil des innerstädtischen ÖPNV.

Für den Schienenpersonennahverkehr (Regionalverkehr und S-Bahn außerhalb Berlins) ist das Land Brandenburg Aufgabenträger.

Die S-Bahn verkehrt in der Normalverkehrszeit im 10-Minuten-Takt, in der Schwachlastzeit im 20-Minuten-Takt sowie in den Nächten zu Samstag und Sonntag im 30-Minuten-Takt. Diese Zugfolge ist als attraktives Angebot vor allem für das Stadtteilzentrum Babelsberg weiterhin zu bewahren, weil der Regionalverkehr hier nicht halten kann. Zur Sicherung der Attraktivität und der Bedienqualität sind die Taktdichte und ein volles Platzangebot zwischen Potsdam und Berlin zu stabilisieren und mindestens in den Zustand vor der „S-Bahn-Krise“ zu versetzen. Dies ist vor allem 2012, im Jahr der Sanierung der Fernbahngleise zwischen Berlin-Wannsee und Berlin-Grunewald von höchster Priorität, da die S-Bahn den größten Teil des Ersatzverkehrs für den auf diesem Abschnitt entfallenden Regionalexpress leisten muss.

Im Regionalbahnverkehr bildet neben der Regionalexpressverbindung des RE1 nach Berlin und Brandenburg die Relation Golm - Hauptbahnhof – Griebnitzsee zur Verknüpfung der Universitäts- und Wissenschaftsstandorte einen weiteren Schwerpunkt. Deren Angebot wurde durch die Koppelung der RB21 mit der neuen Linie der RB22 im Tagesverkehr von Montag bis Freitag auf einen durchgängigen 30-Minuten-Takt verdichtet. Mit der Fertigstellung der Bauarbeiten an der Regionalbahntrasse zwischen Berlin-Wannsee und Berlin-Grunewald zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 wird das Angebot des RE1 weiter verdichtet. Die Linien RB21 und RB22 fahren im Berufsverkehr bis nach Berlin-Friedrichstr. und ergänzen das Angebot auf einen attraktiven 15-Minuten-Takt. Außerdem wird der Bahnhof Griebnitzsee durch den Halt der beiden Regionalbahnlinien aufgewertet und auch für Berlin-Pendler interessant.

Mit der Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Brandenburg steigt die Bedeutung und Notwendigkeit einer attraktiven Anbindung der Landeshauptstadt mit seinen Wissenschaftsstandorten. Die Stadt Potsdam hatte sich daher für eine direkte Verbindung zum neuen Flughafen Berlin-Brandenburg mit reduzierten Reisezeiten und mit einem geänderten Schwerpunkt der Erschließung eingesetzt, die nun mit der neuen RB 22 realisiert wird.

Eine stabile Bedienung der Stationen innerhalb der Stadt Potsdam (vgl. Abbildung 45) ist angestrebtes Ziel.

Abbildung 45: Regionalbahnhöfe in Potsdam

Station	wird bedient von
Potsdam Hbf	RE1, RB20, RB21, RB22, RB23, S-Bahn
Charlottenhof	RE1, RB20, RB21, RB22, RB23
Golm	RB20, RB21, RB22
Griebnitzsee	RB21, RB22, S-Bahn
Marquardt	RB20, RB21
Medienstadt Babelsberg	RE7, OE33
Park Sanssouci	RE1, RB20, RB21, RB22
Pirschheide	RB23
(Potsdam Rehbrücke)	RE7, OE33

Die Einflussnahme auf beide Verkehrsträger erfolgt über die Gremien des VBB sowie das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft.

Mit deren Unterstützung wird auch erreicht, dass ein zweiter Regionalbahnsteig am Bhf. Griebnitzsee gebaut und die Wiederinbetriebnahme des Bhf. Pirschheide (obere Bahnsteige) in den kommenden Landesnahverkehrsplan aufgenommen wird.

Für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Deutschland besitzt der Bund eine im Grundgesetz verankerte Verantwortung. Die Angebotsplanung liegt allein bei den im Fernverkehr tätigen Unternehmen. Diese richten ihre Entscheidungen nach wirtschaftlichen Kriterien aus. Daher können die Kommunen auf das Fernverkehrsangebot nur auf politischer Ebene Einfluss nehmen.

Die Bedienung Potsdams im Fernverkehr wurde in den letzten Jahren kontinuierlich bis auf ein IC-Paar reduziert. Ausschlaggebend hierfür war vor allem die Verlagerung sämtlicher Fernzüge in Richtung Westen und Südwesten auf die Schnellfahrstrecke Berlin – Hannover, die nördlich an Potsdam vorbeiführt.

Mit den Zügen des Regionalverkehrs können die wichtigen Fernverkehrsknoten Berlin Hbf. und Magdeburg Hbf. im Taktverkehr erreicht werden. Der alternative Fernbahnhof Berlin-Spandau ist aus Potsdam im SPNV nur mit Umsteigen oder mit dem Bus zu erreichen. Für eine direkte Schienenanbindung über Golm hatte sich die Stadt beim Land eingesetzt. Eine Aufnahme in den zukünftigen Landesnahverkehrsplan konnte nicht erreicht werden. Die Stadt wird sich langfristig weiterhin darum bemühen.

Um eine Verbesserung der Anbindung Potsdams an den Fernverkehr zu erreichen und damit der Funktion Potsdams als Landeshauptstadt nachzukommen, konnte die Stadt erreichen, dass ab 2012 in der HVZ mit der Durchbindung der RB21 und der RB22 von

und nach Berlin-Friedrichstr. das Fahrtenangebot zum Regionalexpress RE1 erweitert wird.

### 4.3 Qualitätsstandards

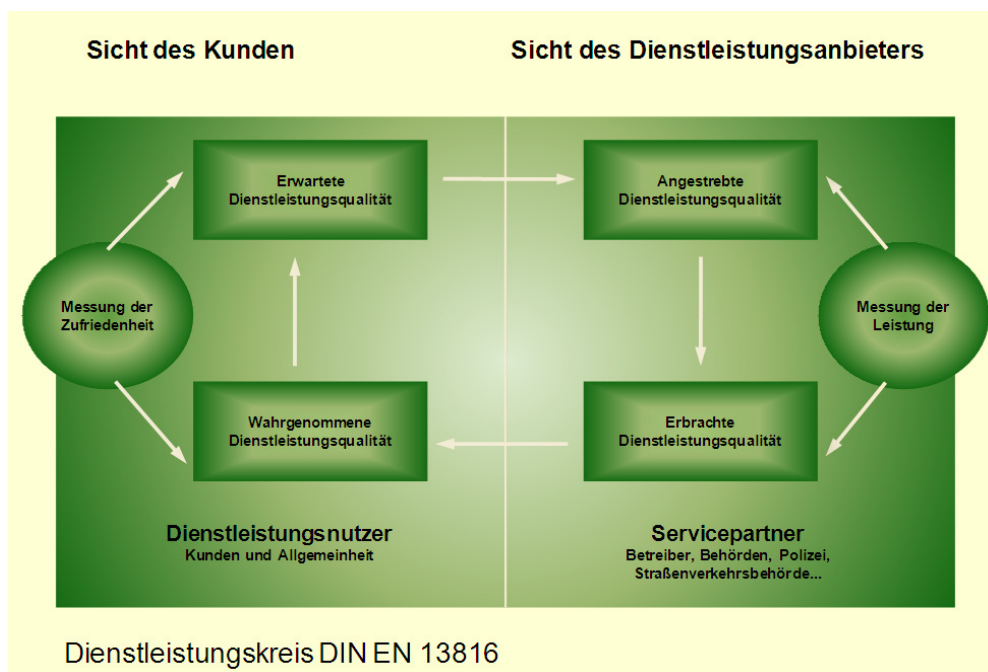
Die im jeweils aktuellen Qualitätskatalog des VBB enthaltenen Empfehlungen sind Grundlage der Anforderungen für den Stadtverkehr der Landeshauptstadt Potsdam.

Konkretisiert werden diese mittels Qualitätsvereinbarung im Rahmen eines Verkehrsvertrages des Aufgabenträgers LHP mit der ViP als Dienstleister für den ÖPNV. Zwischen den einfahrenden Regionalverkehrsunternehmen erfolgt diese Konkretisierung mittels Vereinbarungen der Aufgabenträger untereinander.

In der Qualitätsvereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ist die Umsetzung für den Fahrgast besonders wesentlicher Qualitätsmerkmale festzuschreiben.

Die Europäische Union hat mit der Norm DIN EN 13816 Leistungsziele des Öffentlichen Personenverkehrs sowie deren Messung definiert und zur Anwendung empfohlen. Damit wird eine genaue Betrachtung der Qualität sowohl auf Seiten der Dienstleistungsanbieter (Besteller, Ersteller) als auch seitens der Kunden ermöglicht.

**Abbildung 46:** Dienstleistungskreis



Ein wesentlicher Baustein für die Umsetzung dieser Ansprüche ist die Zertifizierung der ViP nach DIN EN ISO 9001:2008 als umfassende Norm zur Qualität des Managements (Planmäßigkeit, Transparenz, Entwicklung). Auch die kontinuierliche Verbesserung der vereinbarten Qualitätsparameter entsprechend der Kriterien der DIN EN 13816 stellt einen wichtigen Baustein dar.

Das betrifft u.a.:

- die Pünktlichkeit und Anschlusssicherung,
- die Fahrgastinformation,
- die Kompetenz und Kundenorientierung des Fahrpersonals,
- die Sicherheit, Ordnung und Sauberkeit,
- Fahrzeugstandards.

Die von der LHP geforderten Qualitätsparameter werden in einem Kennzahlensystem der ViP erfasst. Die Erfüllung der Anforderungen wird pro Quartal in einem Qualitätsbericht nachgewiesen.

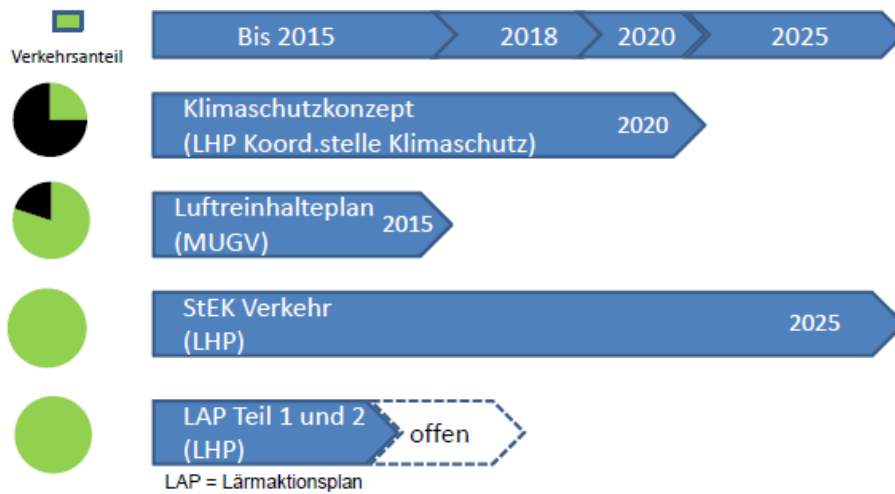
#### **4.3.1 Umwelt**

Die Landeshauptstadt Potsdam ist seit 1995 Mitglied des Klimaschutzbündnisses und hat sich damit die Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zum Ziel gesetzt (Halbierung der Pro-Kopf-Emissionen bis spätestens 2030). Durch eine verkehrsvermeidende Wohnungsbauentwicklung kann ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden, wobei eine gute Infrastrukturausstattung gleichermaßen auch im Interesse von Investoren und Nutzern ist (Stadt der kurzen Wege). Nachfolgend aufgeführte Erschließungsqualitäten zeigen auf, dass nur ein sehr geringer Anteil über keinerlei ÖPNV-Anbindung verfügt (3% der Wohnungen):

- Über einen Tramanschluss verfügen 36% und über einen Busanschluss 30% der Wohnungsbauflächen. Darüber hinaus verfügen 31% der Flächen für Wohnungen über einen ÖPNV-Anschluss an einen S- oder Regionalbahnhof. (Quelle: StEK Wohnen, 2009)

Es ist das Ziel der LHP, den Anteil des Umweltverbundes im Verhältnis zum MIV von 63% auf 67% zu steigern. Ein Baustein dazu ist die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV durch moderne, komfortable Fahrzeug-Technik (Niederflurfahrzeuge, Klimaanlage in den Fahrzeugen).

Dabei sollte die Umsetzung den Anforderungen des Luftreinhalte- und Aktionsplanes nach § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BimSchG) entsprechen. So sollten u.a. die Maßnahmen des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr der Stadt Potsdam zur nachhaltigen Dämpfung des Kfz-Verkehrs berücksichtigt werden. Ebenso sind die Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, wie beispielsweise die Optimierung und Anpassung des Verkehrsangebotes und die Weiterführung der Anschlusssicherung einschließlich der Beschleunigung des ÖPNV, weiterzuführen.

**Abbildung 47:** Städtische Planungen zur Umweltproblematik

Beim Neuerwerb von Bussen werden ausschließlich Fahrzeuge nach höchstem Umweltstandard beschafft. Das Bestreben zum Einsparen von Dieselmotorkraftstoff und Elektroenergie (Fahrerschulung, Getriebemodifikationen, Erprobung kraftstoffsparender Software in den Bussen) führt aufgrund der Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ebenfalls zur Verbesserung der Luftqualität.

Durch die Installation von Fotovoltaikanlagen auf den Dächern der ViP werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Landeshauptstadt insgesamt gesenkt.

An der Erfüllung der Anforderungen des 2011 aktualisierten Potsdamer Lärmaktionsplanes beteiligt sich der ÖPNV mit Sanierungsmaßnahmen des Gleiskörpers (Einbau von Flüsterschienen) und einer ständigen Qualitätsüberwachung an den Radreifen der Straßenbahnen.

Außerdem haben alle im Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen ein Umweltmanagementsystem eingeführt. Zur Erhöhung der Transparenz der Umweltleistung veröffentlicht die ViP seit 2008 jährlich eine von unabhängigen Umweltgutachtern validierte Umwelterklärung gemäß der EMAS-III-Verordnung (Eco-Management and Audit Scheme).

#### 4.3.2 Anforderungen an den Fahrzeugpark

Die im Betrieb befindlichen Fahrzeuge entsprechen den geltenden deutschen Standards, sind zur Personenbeförderung zugelassen und werden entsprechend den geltenden Bestimmungen nachweisbar gewartet. Der Stand der Technik zum Zeitpunkt der Zulassung ist mit einem Bestandsschutz garantiert. Die Fahrzeuge sollen umweltfreundlich und geräuscharm sein, einen sparsamen Energieverbrauch haben und

ein ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen ermöglichen. Alle eingesetzten Fahrzeuge sind Nichtraucher-Fahrzeuge.

Der zum Einsatz kommende Fahrzeugpark soll

- mit allen technischen Komponenten ausgerüstet sein, die eine volle Integration in das Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsprogramm des ÖPNV der Landeshauptstadt Potsdam ermöglichen,
- mit den RBL-Komponenten einer optischen und akustischen Haltestelleninformation ausgerüstet sein,
- mit Fahrkartenautomaten (ausgenommen Regionalverkehr) ausgestattet sein, an denen alle VBB-Fahrausweise des Bartarifes erworben werden können,
- über eine ausreichende Anzahl an Haltestellenwunschtasten sowie Haltestangen und Haltegriffen für alle Körpergrößen der Fahrgäste verfügen.

Eine angemessene Anzahl von Fahrzeugen ist mit automatischen Zählsystemen auszustatten, die eine kontinuierliche und statistisch gesicherte Fahrgastzählung ermöglichen. Die Daten sind dem Aufgabenträger in der vorgegebenen Qualität (Datenstruktur) zu übergeben.

Neben der Ausstattung der Fahrzeuge ist deren innere und äußere Sauberkeit als ein wesentliches Qualitätsmerkmal zum gepflegten Gesamteindruck sicher zu stellen. Werbung in/an den Fahrzeugen soll auf Kunden zudem nicht belästigend wirken.

### **Straßenbahn**

Mit der Beschaffung von 18 Niederflurbahnen im Zeitraum von 2011 bis 2014 werden die gegenwärtig noch im Einsatz befindlichen KT4D Hochflurfahrzeuge im Wesentlichen abgelöst. Diese dienen dann ausschließlich zur Reservebildung bzw. zur Abdeckung derzeitig noch nicht planbarer erhöhter Beförderungsbedarfe zu bestimmten Anlässen und Zeiten, die aufgrund eines weiteren Bevölkerungszuwachses sowie einem stärker ausgeprägten Umweltbewusstsein zu erwarten sind.

Mit Abschluss des Beschaffungsprogrammes der Straßenbahn wird die Nutzung des Potsdamer ÖPNV für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen fast uneingeschränkt möglich sein. Gesonderte Fahrpläne für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind dann verzichtbar. Jedoch werden noch nicht alle Haltestellen so ausgebaut sein, dass sie barrierefrei nutzbar sind.

### **Bus**

Im städtischen Busverkehr sind weiterhin 100% niederflurige und mit technischen Einstiegshilfen für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen ausgerüstete Fahrzeuge

einzusetzen. Bei Neubeschaffungen ist der jeweils neueste Stand der Technik zu berücksichtigen.

### **4.3.3 Haltestellenausstattung**

Die Haltestelle ist eine Visitenkarte des ÖPNV. Der Leitfaden für Qualitätsstandards des VBB legt fest, welche Ausstattungsmerkmale Haltestellen verschiedener Verkehrsmittel aufweisen müssen. Da die Ausstattungsliste sehr konkret ist, kann diese unverändert für Potsdam übernommen werden.

Haltestellen müssen funktionstüchtig sein und je nach Kategorisierung über Grund- und Zusatzausstattungen verfügen. Sie werden für Potsdam wie folgt kategorisiert:

- A Verknüpfungshaltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen
  - Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
  - Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag
- B Umsteigehaltestelle mit regionaler Bedeutung
  - SPNV-Zugangsstelle mit einem Aufkommen zwischen 250 und 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
- C1 Standardhaltestelle mit lokaler Umsteigefunktion oder besonderer Angebotsqualität
  - Haltestellen mit mindestens 60 Minuten-Takt und mindestens 50 Ein- und Aussteigern pro Tag
  - nach Fahrplan definierte Umsteigehaltestellen zwischen Tram/ Bus oder Bus/ Bus
- C2 Standardhaltestelle ohne Umsteigefunktion mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität
  - Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag
- C3 Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umsteigefunktion mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität
  - Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

Haltestellen sind entsprechend des Qualitätskataloges des VBB im Hinblick auf den übrigen Verkehr verkehrssicher anzuordnen. Bereits bei der Planung sind sicherheitsrelevante Aspekte für die Fahrgäste mit Blick auf den übrigen Verkehr zu berücksichtigen. Kurze Umsteigewege und –zeiten sowie eine stufenfreie Zugänglichkeit sind anzustreben.

Die funktionale und übersichtliche Gestaltung der Haltestellen hat dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste (Sehen und Gesehen werden) zu entsprechen.



Die Haltestellen sind entsprechend ihrer Zuordnung mit einem Aufenthaltskomfort und einer Fahrgastinformation auszustatten. Konkret betrifft das:

- einen Witterungsschutz mit Sitzplätzen entsprechend des Fahrgastaufkommens,
- einen barrierefreien Zugang,
- eine angemessene Bordhöhe für Niederflurfahrzeuge,
- die Fahrplan- und Tarifinformationen, einschließlich dynamischer und akustischer Fahrgastinformation an bedeutenden Haltestellen,
- eine ausreichende Haltestellenbreite unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten,
- die Berücksichtigung sicherheitsrelevanter Aspekte auf den übrigen Verkehr (Warteflächen, Verkehrsinseln, gesicherte Querungsanlagen),
- eine dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste entsprechende Ausstattung (Beleuchtung, Transparenz),
- die Gewährleistung von Sauberkeit und Sicherheit auch unter winterlichen Bedingungen.

Diese Standards sind im Rahmen des Finanzierungskonzeptes entsprechend anliegender Prioritäten (vgl. Anlage 1) zu erreichen. Die Prioritätenliste ist dabei jährlich zu aktualisieren.

#### **4.3.4 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung**

Die alle zwei Jahre durchzuführenden Kundenzufriedenheitsanalysen bestätigen die herausragende Bedeutung der beiden Qualitätskriterien Pünktlichkeit und Anschlusssicherung.

Ein Fahrzeug gilt als pünktlich, wenn die Verspätung an einer Haltestelle maximal drei Minuten beträgt und nicht zu früh abgefahren wird.

Ziel ist es, eine durchschnittliche Pünktlichkeit von 88 % zu sichern. Bei der Berechnung des Pünktlichkeitsgrades werden alle unpünktlichen Fahrten, d.h. sowohl die durch das Verkehrsunternehmen zu vertretenden als auch die nicht zu vertretenden unpünktlichen Fahrten (z.B. höhere Gewalt), berücksichtigt.

Die Auswertung der Pünktlichkeit erfolgt im Rahmen der vierteljährlichen Abrechnung der Qualitätsvereinbarung des Verkehrsvertrages mit der ViP, um unterjährige Schlussfolgerungen bei nicht Erreichen der Zielstellung ziehen zu können.

Die optimale Verknüpfung der einzelnen Angebote gilt als ein wesentliches Qualitätskriterium des ÖPNV. Anschlüsse sind deshalb zeit- und relationsorientiert zu

definieren und zu priorisieren. Dabei sind das übrige Verkehrsangebot, die Verkehrsnachfrage und die betrieblichen Konsequenzen exakt zu berücksichtigen.

Verknüpfungen müssen hierarchisch bewertet und gestaltet werden. Nicht jede Näherung oder Kreuzung von Linien der Verkehrsmittel der einzelnen Verkehrsarten besitzt im Hinblick auf das tatsächliche Fahrgastverhalten der Mehrheit der Nutzer die Wertigkeit, als Verknüpfungspunkt definiert zu werden. Bei der Priorisierung sind demzufolge insbesondere folgende Aspekte einzubeziehen:

- die tatsächliche Inanspruchnahme,
- die Orientierung der Anschlusssicherung auf das höherwertige bzw. überregionale Verkehrsmittel,
- der vorhandene Takt und die Tageszeit.

Die Anschlusssicherung darf dabei nicht zum Nachteil der Reisezeit und einer größeren Fahrgastgruppe (durchfahrende Fahrgäste) führen. Ein Anschluss ist gewährleistet, wenn der vorgesehene Übergang möglich ist. Insgesamt sind mindestens 88% der vereinbarten Anschlüsse zu sichern, wobei Übergangszeiten von über zehn Minuten zu vermeiden sind. Zur unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung sind verstärkt die Möglichkeiten der Kopplung der RBL-Systeme verschiedener Unternehmen zu nutzen.

Grundlage der Anschlusssicherung sind:

- abgestimmte Fahrpläne,
- optimierte Umsteigewege.

Insofern entscheiden neben den linien- und fahrplanmäßigen Verknüpfungen besonders auch die örtlichen und/oder baulichen Bedingungen an den Verknüpfungspunkten über die tatsächlich erreichte Nutzerqualität. Dabei sind die Bedürfnisse der in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste, wie barrierefreie Zugänge und angepasste Umsteigezeiten, zu berücksichtigen.

Geplante „vorgesehene“ Anschlüsse sollen innerhalb einer vorgeschriebenen Pufferzeit zwischen Zu- und Abbringer liegen. Die Pufferzeit ist als eventuell vorhandene Wegezeit zwischen den beiden Haltepunkten zuzüglich einer Wartezeit an der Haltestelle zur Abfederung von möglichen Verspätungen zu definieren.

**Abbildung 48:** Bewertung der Anschlussqualität

Takt Anschluss- fahrzeug [min]	Pufferzeit [min] zum Anschlussfahrzeug		
	bis 05	06 bis 10	ab 11
0 - 20	Anschluss	kein Anschluss	kein Anschluss
30 / 40	Anschluss	Anschluss	kein Anschluss
60	Anschluss	Anschluss	kein Anschluss
über 60	Anschluss	Anschluss	kein Anschluss

Anschlussicherungen sind in der Regel bei Linien wirksam, die nicht häufiger als zweimal in der Stunde verkehren.

Die Anschlussicherung kann limitiert oder garantiert erfolgen. Im Falle einer limitierten Anschlussicherung wartet das Anschlussfahrzeug bis zu einer vorher definierten Zeit, so dass keine oder nur geringe Nachteile für die durchfahrenden Fahrgäste durch die Verzögerung entstehen.

Eine garantierte Anschlussicherung gewährleistet – unabhängig vom Umfang einer möglichen Verspätung des Zuführungsfahrzeugs – die weitere Beförderung mit der Linie. Da die Implementierung der höchsten Anschlussqualität mit Folgewirkungen einhergeht, ist der Einsatz von garantierten Anschlussicherungen im Einzelfall zu prüfen..

Bei der Anschlussicherung sind im bestehenden Netz folgende wesentliche Verknüpfungspunkte zu berücksichtigen (vgl. Abb. 49):

**Abbildung 49:** Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkt	Straßen- bahn	Stadt- bus	Regional- bus	S- Bahn	Regional- bahn
Hauptbahnhof / ZOB	X	X	X	X	X
Platz der Einheit	X	X	X		
Johannes-Kepler-Platz	X	X	X		
S-Bhf. Babelsberg	X	X	X	X	
S-Bhf. Griebnitzsee		X		X	X
Waldstraße	X				
Magnus-Zeller-Platz	X	X			
Bhf. Potsdam-Rehbrücke	X	X	X		X
Bhf. Medienstadt Babelsberg		X	X		X

Verknüpfungspunkt	Straßenbahn	Stadtbus	Regionalbus	S-Bahn	Regionalbahn
Bhf. Park Sanssouci		X	X		X
Holzmarktstraße	X				
Kirschallee	X	X	X		
Bhf. Charlottenhof	X	X	X		X
Luisenplatz	X	X	X		
Heinrich-Heine-Weg		X	X		
Glienicker Brücke	X	X			
Horstweg/Großbeerenstraße		X	X		
Bhf. Golm		X			X
Bhf. Marquardt		X	X		X
Bhf. Pirschheide	X	X	X		X

#### 4.3.5 Kundenservice und Fahrgastinformation

Der Begriff Kundenservice umfasst alle Aktivitäten der Verkehrsunternehmen zur Betreuung und Information des Fahrgastes im Zusammenhang mit der angebotenen Beförderungsleistung.

Dazu gehören mindestens:

- die zielgerichtete Information über das ÖPNV-Regelangebot,
- die optische und/oder akustische Fahrgastinformation an den Haltestellen und in/an den Fahrzeugen,
- die rechtzeitige Information über geplante Abweichungen und außerplanmäßige Änderungen des Regelangebots,
- die unkomplizierte Möglichkeit des Ticketerwerbs,
- die Bearbeitung von Fahrgastanliegen.

Der Kundenservice ist darauf gerichtet, das ÖPNV-Angebot für den Fahrgast attraktiv, bequem und einfach zu gestalten und neue Fahrgäste zu gewinnen. Die Verkehrsunternehmen entwickeln dafür zusätzliche Serviceangebote und Dienstleistungen.

Neben Kundenberatungszentren an den wichtigen Konzentrationspunkten des Fahrgastaufkommens sind verkehrsangepasste Informationen an allen Einstiegshaltestellen zu geben. In den Kundenberatungszentren sind Informationen zu den übrigen ÖPNV-Angeboten einzubeziehen.

Darüber hinaus sind die im Rahmen des VBB angebotenen Informationen über Internet aktuell zu halten und den Fahrgästen zu übermitteln.

Informationen zum Regelangebot und zu geplanten Abweichungen vom Regelangebot sind den Kunden rechtzeitig – nach Möglichkeit 7 Tage vor Inkrafttreten - und umfassend mittels der traditionellen Printmedien (wie Fahrplanheft, Zeitung, Haltestellenaushang) und der neuen Medien (wie Internet, DFI-Anzeigen) bekannt zu geben.

Als Vermittler zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgästen kommt dem Personal mit direktem Kontakt, insbesondere dem Fahrpersonal, eine wesentliche Bedeutung zu. Dieses hat folgende Anforderungen zu erfüllen:

- fachliche Eignung,
- fahrgastorientierte, besonnene Handlungsweise (auch in Konfliktsituationen),
- gepflegtes, einheitliches Erscheinungsbild,
- fließende Deutschkenntnisse und Kenntnisse für Auskünfte in Englisch,
- verkehrsgeografische Kenntnisse des Stadtgebietes Potsdam
- Vertrautheit mit dem Fahrplanangebot, den Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen.

Da der Tourismus in Potsdam im Vergleich zu anderen Städten in Brandenburg eine sehr bedeutende Rolle spielt, sollten auch Informationsmedien in Englisch und eventuell weiteren Sprachen zur Verfügung stehen. Weiterhin sind mehrsprachige Aushänge zumindest an den touristisch herausragenden Haltestellen vorzuhalten.

Durch die Verkehrsunternehmen ist für Ausnahmesituationen, wie beispielsweise Betriebsstörungen, das Störungsmanagement kontinuierlich weiter zu entwickeln. Dabei sind bei Verspätungen und Ausfällen des Regelangebotes - in Abhängigkeit von Verkehrszeit und alternativen Fahrtmöglichkeiten - Ersatzlösungen anzubieten. Die Fahrgäste sind in den Fahrzeugen und – soweit technisch möglich – an den Haltestellen umgehend über kundenrelevante Störungen und deren Ursache, die voraussichtliche Dauer der Störung sowie über alternative Reisemöglichkeiten zu informieren.

Die Verkehrsunternehmen haben sich außerdem um die Sicherheit ihrer Fahrgäste zu bemühen. Mittels geeigneter Maßnahmen ist dafür Sorge zu tragen, dass grundsätzlich kein Gefühl der Hilflosigkeit und/oder der Handlungsunfähigkeit aufkommt.

Bei der Erarbeitung und Umsetzung der eigenen Sicherheitskonzeption ist der im Ergebnis des vom VBB im Jahr 2011 abgeschlossenen Forschungsprojekts SuSiTeam (Subjektive Sicherheit im ÖPNV-Test und Evaluation ausgewählter Maßnahmen)

entstandene Leitfaden zur fahrgastorientierten Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen von den Sicherheitsbeauftragten der Unternehmen zu berücksichtigen.

Zur Identifikation des ÖPNV der Landeshauptstadt Potsdam ist ein einheitliches Erscheinungsbild (corporate design) zu pflegen. Darin einzubeziehen sind die Fahrzeuge, Haltestelleneinrichtungen und die Fahrgastinformation.

## **5 Weiterentwicklung Tarif und Vertrieb**

### **5.1 Tarif**

Seit dem 1. April 1999 gilt in der Landeshauptstadt Potsdam der gemeinsame Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif).

Dieser ist ein Verkehrsträger übergreifender Flächenzonentarif, der sich aus Tarifwaben und Tarifbereichen zusammensetzt. Der lokale Potsdamer Tarif mit seinen Tarifbereichen Potsdam AB, BC und ABC ist Bestandteil des VBB-Tarifs.

Grundsätzliches Ziel der Tarifgestaltung und des Tarifes ist es, dem Fahrgast den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern und sogenannte Zugangsbarrieren zu senken, sodass zunehmend mehr Fahrgäste den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Letztendlich soll durch den Gewinn von neuen Fahrgästen, die Bindung von Stammkunden und Gelegenheitsnutzern sowie die Einführung innovativer Vertriebstechiken ein Wanderungsverhalten der Potsdamer vom Individualverkehr hin zum ÖPNV erreicht werden. Dies soll im Ergebnis zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Sicherung der natürlichen Ressourcen in der Landeshauptstadt führen.

Neben einem fahrgastgerechten Verkehrs- und Dienstleistungsangebot stellt die Preisgestaltung ein wichtiges Kriterium zur Sicherung der Zugänglichkeit zum öffentlichen Nahverkehr dar. Dabei sind die divergierenden Ziele im Rahmen der Tarifpolitik zu berücksichtigen.

Im öffentlichen Interesse und dabei aus sozialen Erwägungen im Sinne der Daseinsvorsorge und zur Erreichung der Modal-Split-Ziele sollen die Höhe und die Struktur der Tarifangebote eine möglichst häufige und stetige Nutzung des ÖPNV erzielen. Auch die Entlastung des Straßennetzes und das Ermöglichen der ÖPNV-Nutzung für alle Potsdamer Einwohner liegt im öffentlichen Interesse.

Dem gegenüber stehen jedoch die Forderungen, wirtschaftliche und haushaltspolitische Gesichtspunkte nicht zu vernachlässigen. Daher besteht die Notwendigkeit, die Nutzer des ÖPNV maßgeblich an der Finanzierung eines hochwertigen Angebotes zu beteiligen.

Dies liegt in der Tatsache begründet, dass allein aus öffentlichen Mitteln ein dem öffentlichen Interesse entsprechendes Angebot nicht realisierbar ist.

Die Entwicklung der Tarife ist so zu gestalten, dass ein möglichst hoher spezifischer Ertrag pro Fahrgast bzw. Personenkilometer erlöst und somit eine Steigerung der Tarifiergiebigkeit realisiert wird. Dies soll im Umkehrschluss jedoch nicht zu Fahrgastverlusten führen.

Folgende Vorgaben werden festgeschrieben, um die zum Teil widerstrebenden Interessen von verschiedenen Nutzergruppen, den Verkehrsunternehmen sowie des Aufgabenträgers in einem ausgeglichenen Verhältnis münden zu lassen:

- Realisierung von angemessenen Fahrpreisen für alle,
- Sicherstellung von ausreichenden Einnahmen und hoher Tarifiergiebigkeit,
- einfache Zugänglichkeit des ÖPNV, Tarifgerechtigkeit, Verkehrsverlagerung und damit Entlastung des Straßennetzes,
- Einfachheit und Übersichtlichkeit des Tarifs,
- Entwicklung und ggf. Beibehaltung von für einzelne Nutzergruppen spezifischen Tarifangeboten.

Um diese Vorgaben zu erreichen, sind regelmäßig Tarifanpassungen vorzunehmen. Die Entwicklung des Tarifniveaus soll in einem Tarifindex manifestiert werden, der neben dem Verbraucherpreisindex für Berlin und Brandenburg die tatsächlichen Kostenentwicklungen bei Rohstoffpreisen (z. B. Diesel und Strom) sowie bei den Personalkosten der Verkehrsunternehmen berücksichtigt. Somit ist eine transparente Tarifgestaltung möglich.

## **5.2 Vertrieb**

Die Vertriebswege und der daraus resultierende Vertriebswegemix unterliegen der Verantwortung der Verkehrsunternehmen. Neben den allgemeinen Produkten entsprechend des VBB-Tarifs können zusätzliche Produkte angeboten werden. Die Angebote sind in enger Abstimmung mit dem VBB zu entwickeln.

Der Vertrieb soll dazu führen, dass sowohl derzeitige Fahrgäste im ÖPNV gehalten, aber auch neue gewonnen werden. Dabei spielt eine an den Fahrgastwünschen orientierte Gestaltung von Bedienoberflächen ebenso eine große Rolle wie die ausgewogene Aufteilung der personalbesetzten Vertriebsstellen. Die Vertriebskonzepte und -ansätze sind den Fahrgästen mit Unterstützung von Kommunikationsmaßnahmen zu vermitteln.

Zusammenfassend ist eine optimale Vertriebsinfrastruktur nach Abwägung von Kundenanforderungen, Daseinsvorsorge und Wirtschaftlichkeit zur Verfügung zu stellen.

Mit Blick auf die Daseinsvorsorge ist folgendes sicher zu stellen:

- Am Hauptbahnhof sowie im Stadtzentrum sind mindestens je eine ViP-eigene personalbediente Verkaufsstelle vorzuhalten. Dort sind dem Kunden neben dem kompletten Angebot des VBB-Tarifs ein umfassendes Serviceangebot, umfangreiche Informationen zu sonstigen Angeboten der Verkehrsunternehmen und Fahrplanauskünfte anzubieten.
- In jedem Ortsteilzentrum soll möglichst mindestens eine Verkaufsstelle präsent sein, die als Agentur für das Verkehrsunternehmen fungiert und ein umfassendes Fahrausweisangebot anbietet.
- In den Fahrzeugen (Tram, Bus) sind alle Fahrausweise des Bar- und Zeitkartentarifs entsprechend des VBB-Tarifs, Teil B, mittels mobiler Fahrausweisautomaten anzubieten. Ausgenommen sind Jahreskarten und Abonnements. Neben Münzen sind ebenfalls Geldscheine sowie EC- und Geldkarten als Zahlungsmittel zu akzeptieren.

Die Entwicklung neuer Vertriebswege oder die Umstellung konventioneller auf innovative Vertriebsformen ist unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Betrachtung der entstehenden Kundennutzen und -vorteile voranzutreiben.

Im Zeitkartenbereich ist die Ausgabe von elektronischen Chipkarten neben der „Umweltkarte“ für Abonnementkunden auf weitere Tarifsegmente (Azubi/Schüler, Firmentickets) auszuweiten. Die entsprechende Kontrollinfrastruktur ist vorzuhalten.

Für Kunden des Bartarifs (Einzelfahrausweise, Tageskarten, etc.) ist ein geeignetes Verfahren anzubieten, welches mittels eines Handys den Fahrausweiskauf ermöglicht. Dabei ist das bereits in Potsdam erprobte Verfahren „Touch & Travel“ weiter zu entwickeln und für alle Kunden zugänglich zu machen. Perspektivisch ist das Ziel zu verfolgen, die Möglichkeiten für die Zusammenführung der einzelnen E-Ticketing-Verfahren zu prüfen, um dem Fahrgast im Ergebnis den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern.

**Abbildung 50:** *Touch & Travel*





## 6 Finanzierungskonzept

### 6.1 Investitionsbedarf

Abbildung 51: Investitionen bis 2016

Vorhaben	Investitionen in TEUR					
	gesamt	2012	2013	2014	2015	2016
Ausbau der Straßenbahnstrecke an der L40, R.-Breitscheid-Str.	370	370	0	0	0	0
Ausbau Stromversorgung (Um- und Neubau Unterwerke)	1.100	1.100	0	0	0	0
<i>Straßenbahnstrecken-erweiterung Bornstedter Feld*</i>	<i>6.000</i>					
Rekonstruktion Friedrich-Ebert-Straße	7.000	250	2.250	2.500	2.000	0
<i>Rekonstruktion Heinrich-Mann-Allee**</i>	<i>15.000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>4.500</i>
Verkehrssystemmanagement	1.592	392	300	300	300	300
behindertengerechter Ausbau von Haltestellen	1.500	300	300	300	300	300
<i>Rekonstruktion Kastanienallee**</i>	<i>3.200</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>3.200</i>
Fahrgastinformationsanlagen	550	150	100	100	100	100
Straßenbahnbeschaffung	20.308	10.556	6.452	3.300		
Busbeschaffung	6.240	0	2.700	3.540		
<i>Umbau Leipziger Dreieck**</i>	<i>11.000</i>					
<i>Rekonstruktion Endstelle Rehbrücke**</i>	<i>3.100</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>3.100</i>
ÖPNV-Spur Gartenstadt Drewitz	1.800		1.800	0	0	0
Mobilitätsagentur	500			300	200	
<b>Summe</b>	<b>79.260</b>	<b>13.118</b>	<b>13.902</b>	<b>10.340</b>	<b>2.900</b>	<b>11.500</b>
<b>Finanziell gesichert</b>	<b>40.960</b>					

\* Der gegenwärtige Entwicklungsstand des Gebietes lässt diese Investition unabhängig von der noch nicht gesicherten Finanzierung zurzeit terminlich noch nicht festschreiben.

\*\* unter Vorbehalt – Investitionen sind finanziell noch nicht gesichert.

## **6.2 Finanzierung der Leistungserbringung**

Die Landeshauptstadt Potsdam bedient sich im Rahmen ihrer Daseinsvorsorgepflicht zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle für den ÖPNV der ViP als Inhaber der Liniengenehmigungen des Linienbündels Stadtverkehr sowie der HVG für ausgewählte in den Stadtverkehr integrierte Regionalbuslinien.

Die Unternehmen finanzieren ihre Leistungen über:

- Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrausweisen,
- gesetzliche Ausgleichszahlungen für den Schwerbehindertenverkehr,
- sonstige eigene Erträge,
- Zuschüsse der Aufgabenträger.

Die seit dem 03.12.2009 geltenden neuen europarechtlichen Rahmenbedingungen der Finanzierung des ÖPNV haben Konsequenzen auf die bisherige Finanzierungspraktik in der Landeshauptstadt Potsdam. In einer Übergangsfrist bis 2019 ist die vollständige Umsetzung der Regelungen der EU VO 1370/2007 zu organisieren.

Mit Unterstützung des Landes Brandenburg wird die LHP ihrer diesbezüglichen Verantwortung weiterhin gerecht werden. Mit der 2005 begonnenen und in den Folgejahren fortgeführten Finanzierungsreform kann der Aufgabenträger seiner Aufgaben- und Ausgabenverantwortung immer besser gerecht werden. So konnte der im Jahr 2005 geschlossene fünfjährige Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag mit der ViP bis 2019 verlängert werden. Bis 2014 sind darin die konkreten Leistungen und deren Finanzierung vereinbart. Im ersten Quartal 2014 sind diese für die Jahre 2015 bis 2019 zu verhandeln.

Die bisherige Finanzierung von Regionalverkehrsleistungen gegenüber dem jeweiligen Unternehmen lässt die EU VO 1370/2007 nicht mehr zu. Diese ist nunmehr über Verwaltungsvereinbarungen den Aufgabenträgern erfolgt.

**6.3 Finanzierung der Investitionen 2012****Abbildung 52: Investitionen 2012**

<b>Vorhaben</b>	<b>Investitions- summe gesamt</b>	<b>Förderung nach GVFG</b>	<b>Förderung nach §10 ÖPNVG</b>	<b>LHP</b>	<b>ViP</b>
Rekonstruktion Friedrich-Ebert-Str	250	0	0	0	250
Verkehrssystemmanagement	392	0	392	0	0
behindertengerechter Ausbau von Haltestellen	300	0	300	0	0
Fahrgastinformationsanlagen	150	0	150	0	0
Ausbau des Stromversorgungsnetzes Um- und Neubau von Unterwerken	1.100	570	0	0	530
Straßenbahnbeschaffung	10.556	0	2.500		8.056
<b>Summe</b>	<b>12.748</b>	<b>570</b>	<b>3.342</b>	<b>0</b>	<b>8.836</b>

Angaben in Tausend EUR

## Entwurf des Nahverkehrsplanes 2012 – 2018 der Landeshauptstadt Potsdam

01.08.2012

### Abwägung der Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung

zum Entwurf des Nahverkehrsplanes 2012 – 2018 (Stand: Mai 2012)

#### Beteiligung in Zahlen:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung konnten Stellungnahmen abgegeben werden.

In der Zeit vom **1.06. bis 30.06.2012** wurde die Auslegung zur öffentlichen Beteiligung durchgeführt.

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit wurden **5 Stellungnahmen** abgegeben.

#### Aufbau der Abwägungstabelle:

Die Inhalte der abgegebenen Stellungnahmen sind nach Themen gegliedert in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

#### **Die Stellungnahmen sind mit ihrer lfd. Nr. gekennzeichnet.**

Die Stellungnahmen sind in der Tabelle **sinngemäß** wiedergegeben.

Die Ergebnisse der Abwägung sind in den rechten Spalten der Tabelle durch Ankreuzen gekennzeichnet.

Die Abwägung bezieht sich auf die Vorschläge, die in den jeweiligen Stellungnahmen eingebracht wurden.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	nicht NVP-relevant	zur Kenntnis genommen	berücksichtigt	nicht berücksichtigt
1.	<p><u>zu Pkt. 2. (S. 12)</u>                      Die Handlungsfelder der Weiterentwicklung des ÖPNV sind zutreffend festgestellt. Im Kontext fehlt etwas die Klarstellung, dass außer der Weiterentwicklung des ÖPNV auch ein vernünftiges Maß an weitestgehend staufreiem KFZ-Verkehr zumindest auf den Hauptrouten in der Stadt Potsdam sicherzustellen ist.  <u>Erläuterung der Abwägung:</u>                      Die Stellungnahme ist nicht NVP-relevant und wird nicht berücksichtigt.                      Die Sicherstellung eines möglichst staufreien KFZ-Verkehrs ist nicht Gegenstand des NVP.</p>	X			X
	<p><u>zu Pkt. 4.1. und 4.1.4. (S.37, 43)</u>                      Gegenstand der Kritik von Fahrgästen ist, dass der Bus 605 in der Schwachlastzeit nicht gebrochen werden sondern bis zum Hbf. durchfahren soll. Die Umsteigebeziehungen wurden als nicht attraktiv bewertet.  <u>Erläuterung der Abwägung:</u>                      Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.                      Die Entscheidung zur Brechung in der Schwachlastzeit entspricht der Gebietseinteilung (Klasse II), bei der diese Ortsteile abends mit maximal einem Umstieg an den Hauptbahnhof angebunden werden können (vgl. S 37, 43). Bei Realisierung des Vorschlages stünden Aufwand und Nutzen in einem sehr ungünstigen Verhältnis.</p>				X
	<p><u>zu Pkt. 3.2.3. (S.24)</u>                      Es wird kein Betrieb der Fähre in den Abendstunden im Sommerhalbjahr gesichert. Wer es ernst meint mit der Absicht, den ÖPNV zu verbessern, sollte sich dieser Situation nicht weiter beharrlich entgegenstemmen und den Abendbetrieb der Fähre umsetzen.  <u>Erläuterung der Abwägung:</u>                      Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.                      Die Einstellung des Fährbetriebes in der Schwachlastzeit entspricht den Vorgaben für einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb (Auslastung).</p>				X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	nicht NVP-relevant	zur Kenntnis genommen	berücksichtigt	nicht berücksichtigt
	<p><u>zu Pkt. 3.2.6. (S.27)</u>                      Die Regionalbahnverbindungen nach Berlin – Mitte und nach Werder müssen verdichtet werden. Insbesondere von den wichtigen Bahnhöfen Charlottenhof und Park Sanssouci sind dichtere und bessere Taktanbindungen notwendig als bisher. Auch die Fortführung eines Direktverkehrs von Golm nach Berlin sollte als zusätzliches sinnvolles Angebot geprüft werden. Dabei gehören nicht nur die Angebote in den Plan, die das Land bereits zugesagt hat, sondern auch solche Angebote als Aufgabenstellung, die noch nicht zugesagt worden sind!</p> <p><u>Erläuterung der Abwägung:</u>  <i>Die Stellungnahme ist nicht NVP-relevant und kann nicht berücksichtigt werden.</i>                      Es liegt kein konkreter Vorschlag zur Aufnahme in den NVP vor. Die Bestellung des Schienengebundenen Nahverkehrs obliegt dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft und basiert auf dem jeweils gültigen Landesnahverkehrsplan (LNVP). Die LHP kann nur mit konkreten Forderungen an der Fortschreibung des LNVP 2013-2017 teilnehmen. Im NVP erfolgt die Übernahme der Festlegungen des gültigen LNVP. (vgl. S. 27, erster Absatz).</p>	X			X
	<p><u>zu Pkt. 4.1.2. (S.40)</u>                      Eine Straßenbahntrasse durch Eiche lässt sich nicht mehr schadfrei realisieren und wird von der Bevölkerung mit großer Mehrheit abgelehnt. Dies muss man nicht vertieft untersuchen! Man kann jedoch untersuchen, ob und wie eine Heranführung einer Straßenbahn an den Ortsrand Eiche möglich und sinnvoll ist oder ob und wie eine Verlängerung des Astes in Bornstedt sinnvoll ist.</p> <p><u>Erläuterung der Abwägung:</u>  <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i>                      Im NVP ist die Straßenbahn in Potsdam als Grundverkehrsmittel definiert. Zur quantitativen Verbesserung des ÖPNV sind die Haupttrassen des Verkehrsaufkommens vorrangig mit der Straßenbahn zu erschließen (vgl. Pkt. 4.1.2., S.40). Im Text auf Seite 40 wird eindeutig darauf hingewiesen, dass noch keine Entscheidung zur genannten Straßenbahntrasse gefällt wurde, sondern im NVP-Zeitraum eine Kosten-Nutzen-Berechnung im gesamtstädtischen Kontext durchzuführen ist, die die genannten Vorschläge beinhalten kann.</p>		X		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	nicht NVP-relevant	zur Kenntnis genommen	berücksichtigt	nicht berücksichtigt
	<p><u>zu Pkt. 4.1.2. (S.41)</u>                      Eine Beschaffung breiterer Straßenbahnfahrzeuge ist unnötig teuer und vermeidbar, wenn man sich an der Breitenaufteilung in den vorhandenen Tatra-Straßenbahnen orientiert, die ausreichend breit und sinnvoll bestuhlt sind!  <u>Erläuterung der Abwägung:</u>                      Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.                      Mit dem Kauf und der weiteren vertraglich vereinbarten Lieferung niederfluriger Straßenbahnen vom Typ Variobahn sind diesbezüglich keine Änderungen im NVP-Zeitraum vorgesehen. Zur Vermeidung von bestehenden Netzengpässen (z.B. Begegnungsverbote) und für zukünftige Fahrzeugbestellungen sind jedoch die Voraussetzungen für eine zuverlässige und zukunftsfähige Infrastruktur zu schaffen.</p>				X
	<p><u>zu Pkt. 4.2. (S.53)</u>                      Der Absatz zur Bedienung Potsdams im Fernverkehr ist nicht tolerierbar und es müssen unverzüglich Verbesserungen eingefordert werden, die in der Wiedereinrichtung von mindestens drei ICE-Fernverbindungen von Potsdam-Hbf. nach Westen bestehen sollten! Der Regionalverkehr kann dies ergänzen aber nicht ersetzen!  <u>Erläuterung der Abwägung:</u>                      Die Stellungnahme ist nicht NVP-relevant und kann nicht berücksichtigt werden.                      Die Gestaltung des Schienengebundenen Fernverkehrs obliegt der Deutschen Bahn AG. Die Landeshauptstadt kann hier - wie andere betroffene Kommunen und Fahrgast-Verbände - lediglich Forderungen äußern, was entsprechend eines SVV-Beschlusses auch über verschiedenste Gremien (Deutscher Städtetag, Deutscher Bahnkundenverband) praktiziert wurde und wird.</p>	X			X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	nicht NVP-relevant	zur Kenntnis genommen	berücksichtigt	nicht berücksichtigt
2.	<p><u>zu Pkt. 4.3. 5. (S.62)</u>                      Die Bahnhöfe Golm, Marquardt und Griebnitzsee sollen mit der zusätzlichen Bezeichnung Potsdam versehen werden.  <u>Erläuterung der Abwägung:</u>                      Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.                      Die Namensgebung der Bahnhöfe des Schienengebundenen Fern-und Nahverkehrs obliegt der Deutschen Bahn AG. Vorschläge dieser Art sind durch die Kommunen mit hohem Aufwand selbst zu finanzieren (nicht nur Änderung der Namensschilder sondern auch Fahrplanauskünfte in jeglicher Form).</p>		X		
3.	<p><u>zu Pkt. 4.1.2. (S.40)</u>                      Eine Straßenbahn-Anbindung über Eiche nach Golm halte ich für äußerst fragwürdig. In der Kaiser-Friedrich-Str. gibt es zahlenmäßig sehr wenig Kunden für den ÖPNV. Eiche (ab Höhe Am Mörtelwerk) und Golm weisen dörfliche Strukturen auf. Hier ist keine Zunahme der Bevölkerungszahl anzunehmen.                      Das Ziel, die Wissenschaftsstandorte der Universität und der in Golm angesiedelten Institute zu verbessern, lässt sich durch die Intensivierung der Regionalbahnstrecken von Berlin nach Golm erreichen. Die Busse verkehren im ausreichenden 20-min-Takt. Sie sind nie richtig ausgelastet. Der Bau einer Straßenbahn-Trasse durch Eiche ist weder ökonomisch, noch ökologisch sinnvoll und würde nur Strukturen zerstören.                      Streichen Sie die Überlegungen zu weiteren Untersuchungen zur Machbarkeit einer Straßenbahn-Anbindung durch Eiche und Golm aus dem Plan.  <u>Erläuterung der Abwägung:</u>                      Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.                      Wie bereits unter lfd. Nr. 1 vermerkt, ist im NVP die Straßenbahn in Potsdam als Grundverkehrsmittel definiert. Zur quantitativen Verbesserung des ÖPNV sind die Haupttrassen des Verkehrsaufkommens vorrangig mit der Straßenbahn zu erschließen (vgl. Pkt. 4.1.2., S.40). Im Text auf Seite 40 wird außerdem eindeutig darauf hingewiesen, dass noch keine Entscheidung zur</p>		X		



Lfd. Nr.	Stellungnahme	nicht NVP-relevant	zur Kenntnis genommen	berücksichtigt	nicht berücksichtigt
	genannten Straßenbahntrasse gefällt wurde, sondern im NVP-Zeitraum eine Kosten-Nutzen-Berechnung im gesamtstädtischen Kontext durchzuführen ist, um zu einer objektiven ökonomischen und ökologischen Beurteilung der Maßnahme zu gelangen.				
4.	<p><u>zu Pkt. 4.1.2. (S.40)</u>            Den im Nahverkehrsplan als erforderlich erachteten Ausbau der Großbeerenstr./Friedrich-Engels-Str./Daimlerstr. mit einer weiteren Straßenbahntrasse halte ich für nicht erforderlich, ja sogar für den fließenden Verkehr in Potsdam sogar hinderlich. Auf der Route Potsdam Hauptbahnhof-Stern bzw. Steinstr. via Großbeerenstr. besteht bereits ein großes Angebot an öffentlichen Nahverkehrsverbindungen, die zu einem nicht unbedeutenden Teil vom ÖPNV des Nachbarkreises, der Havelbus-Gesellschaft, erbracht wird. Die „Havelbusse verbinden stadtauswärtige Ziele. Dies bedeutet, dass diese Busse auch bei Existenz einer Bahntrasse weiterhin die Großbeerenstr. befahren müssen, weil nur so die außerstädtischen Ziele erreicht werden können. Der Trassenneubau wird zu einer Verkehrsverdichtung und für zusätzlichen Verkehrslärm sorgen, aber keine Entlastung schaffen. Im Plan erfolgt keine konkrete Kostenschätzung sowie genaue Benennung der ökologischen und städtebaulichen Vorteile, um genauer abschätzen zu können, welcher städtebaulicher, ökologischer, verkehrlicher und ökonomischer Mehrwert ein Trassenneubau tatsächlich bringt. Auch eine Prüfung von Alternativen, wie den O-Bus - den es in Babelsberg ja schon einmal gab - sollten viel umfangreicher vollzogen werden.</p> <p><u>Erläuterung der Abwägung:</u>  <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i>            Wie bereits unter lfd. Nr. 1 vermerkt, ist im NVP die Straßenbahn in Potsdam als Grundverkehrsmittel definiert. Zur quantitativen Verbesserung des ÖPNV sind die Haupttrassen des Verkehrsaufkommens vorrangig mit der Straßenbahn zu erschließen (vgl. Pkt. 4.1.2., S.40). Im Text auf Seite 40 wird außerdem eindeutig darauf hingewiesen, dass noch keine Entscheidung zur genannten Straßenbahntrasse gefällt wurde, sondern im NVP-Zeitraum eine Kosten-Nutzen-Berechnung im gesamtstädtischen Kontext durchzuführen ist, um zu einer objektiven</p>		X		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	nicht NVP-relevant	zur Kenntnis genommen	berücksichtigt	nicht berücksichtigt
	ökonomischen und ökologischen Beurteilung der Maßnahme zu gelangen. Der genannte Vorschlag könnte darin enthalten sein.				
	<p><u>zu Pkt. 1.3. (S.7)</u>                      Die Leistungen der Havelbus-Gesellschaft wurden in Bezug auf die angesprochene Großbeerenstr. nicht ausreichend berücksichtigt und bewertet. Wenn auf Seite 7 von einem 10/90%-Verhältnis bei der Bemessung der Daseinsvorsorgekilometer die Rede ist, wird verkannt, auf welcher zentraler Route die Leistung von Havelbus erbracht wird. Havelbus erbringt seine Leistung auf den zentralen Verkehrsachsen der Stadt und muss daher nicht von proprietären (<i>eigentümlichen</i>) Bahnsystemen zusätzlich behindert werden.</p> <p><u>Erläuterung der Abwägung:</u>                      Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.                      Die angegebene Zahl auf Seite 7 bezieht sich auf die erforderlichen Gesamtleistungen zur Daseinsvorsorge in der Stadt. Die „Anerkennung“ der Leistungen der HVG steht außer Frage. Die Regionalbuslinien sind Teil des Gesamtsystems ÖPNV in Potsdam.</p>		X		
	<p><u>zu Pkt. 3.1.2. (S.15)</u>                      Die unzureichende Berücksichtigung und damit verfälschende Darstellung der Havelbusleistungen verdeutlicht die Abbildung auf Seite 15 „Beförderte Personen ViP“. Erfasst doch diese Zeichnung auf der Großbeerenstr. nur die ViP-Kunden und stellt die Beförderungsleistungen von Havelbus nicht mit dar.</p> <p><u>Erläuterung der Abwägung:</u>                      Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt.                      Die Darstellung auf Seite 15 beinhaltet die Gesamtleistungen aller Verkehrsträger in der Stadt (außer SPNV). Dies ist an den über die Stadtgrenzen hinausführenden Streckenabschnitten zu erkennen (Teltow, Werder), d.h. die Leistungen der HVG sind enthalten. Die Tabellenüberschrift wird verändert.</p>		X	X	

Lfd. Nr.	Stellungnahme	nicht NVP-relevant	zur Kenntnis genommen	berücksichtigt	nicht berücksichtigt
5.	<p><u>zu Pkt. 3.1.1. (S.13)</u>                      Der NVP 2012-2018 analysiert umfassend den Istzustand des ÖPNV in der LHP. Die zu 3.1.1 erreichten Maßnahmen sind bemerkenswert. Ziele und Handlungsfelder beschreiben geplante durchzuführende Maßnahmen. Separierte Bussonderfahrstreifen sollten weiter ausgebaut werden: Platz der Einheit-West, um die Tramhaltestelle zur besseren Verknüpfung zu nutzen.  <u>Erläuterung der Abwägung:</u>                      Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.                      Der genannte Busfahrstreifen ist bereits in Abbildung auf 21 enthalten. Die Maßnahme wird im Rahmen der innerstädtischen Sanierung umgesetzt.</p>		X		
	<p><u>zu Pkt. 4.2. (S.44f)</u>                      Das Busliniennetz sollte aktualisiert werden. Insbesondere ab Hauptbahnhof in östlicher Richtung sind Veränderungen im künftigen Fahrplan nötig. Ihre Auffassung zu den Vorschlägen Bürgerhaushalt ist überdenkenswert, weil nicht annähernd auf Hinweise eingegangen wurde. Überangebote sind wegen ungleicher Wertung der Fahrgäste zu vermeiden. Im Park Babelsberg gibt es schon längere Zeit keinen Universitätsstandort mehr – nur am S-Bhf. Griebnitzsee (NVP, Seite 31). Zur Buslinie 693, Platz 9 im Bürgerhaushalt 2012 wurde am 02.05.2012 durch die StVV beschlossen, den Vorschlag einer Prüfung zu unterziehen.  <u>Erläuterung der Abwägung:</u>                      Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt.                      Die Fahrpläne der Buslinien werden entsprechend der Vorgaben des NVP (Taktgefüge) ausgestaltet. Linienführungen sind nicht Bestandteil des NVP. Der Universitätsstandort Park Babelsberg wird im Text auf S. 31 gestrichen.</p>		X	X	

Unter Punkt 6.2. Finanzierung der Leistungserbringung werden die Finanzierungsquellen dargestellt.

Für den Zuschuss des Aufgabenträgers sind folgende Produktkonten relevant:

5470001 4141000 Zuweisung für laufende Zwecke vom Land  
 5470002 4141000 Zuweisung für laufende Zwecke vom Land  
 5470001 5316000 Zuschüsse für laufende Zwecke an öffentliche Sonderrechnungen  
 5470002 5315000 Zuschüsse für laufende Zwecke an verbundene Unternehmen  
 5470003 5315000 Zuschüsse für laufende Zwecke an verbundene Unternehmen

Die Gesamtkosten liegen im Jahr 2012 bei 11,3 Mio. EUR, davon werden 6,8 Mio. EUR über die Zuweisung des Landes nach § 10 ÖPNVG gesichert. Der städtische Anteil beläuft sich auf 4,5 Mio. EUR.

Der Punkt 6.3. Finanzierung der Investitionen 2012 beinhaltet die notwendigen Auszahlungen und stellt die Finanzierungsverantwortung dar.

Im Haushalt der Landeshauptstadt sind die Einzahlungen in der Produktgruppe 547 –ÖPNV– veranschlagt.

<u>Investnummer</u>	<u>Produkt</u>	<u>Maßnahme</u>
0747003140003/4/5	541000 543000 544000	Verkehrssystemmanagement/ RBL
0747003140001 Haltestellenausbau	541000	behindertengerechter
11000003 (fahrgastrelevante	547000	Investitionszuschuss an ViP
0711003110102 (Trambeschaffung)	547000	Einzelprojekte) Investitionszuschuss an ViP

Die übrigen Maßnahmen erfolgen direkt über die ViP und sind nicht Bestandteil des städtischen Haushaltes.

Punkt 6.1 Investitionsbedarf

beinhaltet den Investitionsbedarf bis 2016, einschließlich der Darstellung, welche Maßnahmen davon finanziell noch nicht gesichert sind. Die finanziell gesicherten Maßnahmen werden durch die ViP selbst bzw. über die Zuweisungen des Landes Brandenburg nach § 10 ÖPNVG realisiert.

Haushaltsvorbehalt:

Die zu realisierenden Maßnahmen stehen mit den notwendigen Auszahlungen unter dem Vorbehalt des jeweils beschlossenen Haushalts und genehmigten Haushaltssicherungskonzepts für die entsprechenden Haushaltsjahre.

**Berechnungstabelle Demografieprüfung:**

Wirtschaftswachstum fördern, Arbeitsplatzangebot erhalten bzw. ausbauen Gewichtung: 30	Ein Klima von Toleranz und Offenheit in der Stadt fördern Gewichtung: 10	Gute Wohnbedingungen für junge Menschen und Familien ermöglichen Gewichtung: 20	Bedarfsgerechtes und qualitativ hochwertiges Betreuungs- und Bildungsangebot für Kinder u. Jugendl. anbieten Gewichtung: 20	Selbstbestimmtes Wohnen und Leben bis ins hohe Alter ermöglichen Gewichtung: 20	<b>Wirkungsindex Demografie</b>	<b>Bewertung Demografierelevanz</b>
2	0	2	0	2	<b>140</b>	<b>große</b>



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

## Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**12/SVV/0824**

**Betreff:**

öffentlich

**Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center", Teilbereich Bahnhofspassagen, Satzungsbeschluss zur 1. Änderung**

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Erstellungsdatum 19.11.2012

Eingang 902: 19.11.2012

4/46/462

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
05.12.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center", Teilbereich Bahnhofspassagen, 1. Änderung, wird gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen, die dazugehörige Begründung wird gebilligt (s. Anlagen 1 und 2).

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

### Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?** Ja Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

Bei Inkraftsetzung der Planung werden keine Kosten für die Umsetzung der Planung anfallen

ggf. Folgeblätter beifügen

  
Oberbürgermeister  
Geschäftsbereich 1  
Geschäftsbereich 2  
Geschäftsbereich 3  
Geschäftsbereich 4

**Berechnungstabelle Demografieprüfung:**

Wirtschaftswachstum fördern, Arbeitsplatzangebot erhalten bzw. ausbauen Gewichtung: 30	Ein Klima von Toleranz und Offenheit in der Stadt fördern Gewichtung: 10	Gute Wohnbedingungen für junge Menschen und Familien ermöglichen Gewichtung: 20	Bedarfsgerechtes und qualitativ hochwertiges Betreuungs- und Bildungsangebot für Kinder u. Jugendl. anbieten Gewichtung: 20	Selbstbestimmtes Wohnen und Leben bis ins hohe Alter ermöglichen Gewichtung: 20	<b>Wirkungsindex Demografie</b>	<b>Bewertung Demografie-relevanz</b>
1					<b>30</b>	<b>geringe</b>

**Kurzeinführung****Hinweis zur Gliederung der Beschlussvorlage**

In den Unterlagen, die in der Originalvorlage den beteiligten Fachausschüssen vorliegen, sind folgende Anlagen enthalten:

Anlage 1: Bebauungsplan (1 Plan)  
Anlage 2: Begründung (45 Seiten)

Anlass für die vorliegende Beschlussvorlage

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 06.06.2012 den Auslegungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr.37 A "Potsdam-Center", Teilbereich Bahnhofspassagen, 1. Änderung, gefasst (12/SVV/0315). Gegenstand der Planung ist die Prüfung, in welcher Weise eine Veränderung des zulässigen Sortimentsrahmens im Teilbereich Bahnhofspassagen dazu beitragen könnte, einen Teil des ermittelten Zusatzbedarfs der sog. „Innenstadtssortimente“ bis 2015 an diesem Standort zu decken. Dazu ist das Gutachten „Innenstadtverträglichkeit der Ansiedlung neuer Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Waren in den Bahnhofspassagen des Hauptbahnhofs der Landeshauptstadt Potsdam“ erstellt worden. Insbesondere die Sortimente Textilien, Schuhe, Uhren / Schmuck, Drogerie- und Parfümeriewaren, Geschenkartikel / Papier- / Schreibwaren, Haushaltswaren sowie Sportartikel, die zukünftig zusätzlich zulässig sein sollen, sind bezüglich der Umverteilungsquote des Umsatzes gegenüber der Einkaufsinnenstadt untersucht worden, um deren Verträglichkeit für die bestehende Einzelhandelssituation in Potsdam zu ermitteln. Die Erkenntnisse sind in die textlichen Festsetzungen eingearbeitet worden.

Für jedes genannte Sortiment ist die Dimensionierung der maximalen, innenstadtverträglichen Verkaufsfläche (VK) ermittelt worden. Damit einerseits eine Flexibilität zur Belegung von Verkaufsflächen gemäß den bisherigen und den zukünftigen Regelungen zur Zulässigkeit von Sortimenten für das Bahnhofspassagenmanagement erreicht wird und andererseits der Status des Sonderstandorts der Bahnhofspassagen gewahrt wird, wird eine Obergrenze der Verkaufsfläche für die genannten Sortimente insgesamt festgesetzt. Damit sollen die Auswirkungen der vorgeschlagenen Regelungen zu den genannten Sortimenten auf ein für die Innenstadt und die umgebenden zentrenähnlichen Standorte geprüftes, verträgliches Maß beschränkt werden.

**Darstellung der Ergebnisse aus den bisherigen Verfahrensschritten und Empfehlung der Verwaltung**Zusammenfassung der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgte im Zeitraum vom 22.04.2012 bis zum 01.06.2012. An der Planung wurden insgesamt 9 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie zwei eingetragene Vereine, die sich mit dem Thema Einzelhandel befassen und nicht den sonstigen Trägern öffentlicher Belange zugerechnet werden, beteiligt.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit wurde im Zeitraum vom 30.07.2012 bis zum 31.08.2012 durchgeführt.

Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sind keine Stellungnahmen der Öffentlichkeit eingegangen.



### Stellungnahmen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gingen insgesamt 7 Stellungnahmen zur Planung ein. Bei denjenigen, die sich nicht zur Planung geäußert haben, wird davon ausgegangen, dass sie der Planung zustimmen. In 7 der Stellungnahmen wurde der Planung zugestimmt oder darauf verwiesen, dass keine Berührung/Betroffenheit durch die Planung vorliegt.

### Stellungnahme der Verwaltung zu den während der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingegangenen Stellungnahmen

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung hat mit Schreiben vom 16.05.2012 mitgeteilt, dass die dargelegte Planungsabsicht keinen Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung erkennen ließe. Die Auseinandersetzung mit den Grundzügen der Raumordnung sei in der Begründung des Bebauungsplans zu dokumentieren.

Die an der Planung beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie eine Arbeitsgruppe und eine Aktionsgemeinschaft, die sich mit Themen des Einzelhandels beschäftigen, sind frühzeitig in das Planänderungsverfahren einbezogen worden. Die Planungsabsichten sind im „Arbeitskreis Einzelhandel“ vorgestellt und diskutiert worden. Die vorgenommenen Änderungen der textlichen Festsetzungen TF B.2, TF B.4, TF B.7 und TF B.14 sind Ergebnis der Umsetzung der Erkenntnisse aus dem eingangs genannten Gutachten und dem vorgenommenen Abwägungsprozess.

Gegenüber dem vorhergehenden Verfahrensstand, der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB, ist die Planung nicht verändert worden; redaktionelle Präzisierungen im Text der Begründung und in der Textlichen Festsetzung TF B.14 sind zur Klarstellung vorgenommen worden. Die Kapitel D „Verfahren“ und E „Abwägung – Konfliktbewältigung“ sind in der Begründung ergänzt worden. In Kapitel E wird die Auseinandersetzung mit den von der Planänderung betroffenen Belangen, insbesondere mit den städtebaulichen und ökonomischen Belangen, dokumentiert.

### Empfehlung der Verwaltung

Sofern dem Abwägungsvorschlag der Verwaltung gefolgt wird, kann der Satzungsbeschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Bahnhofspassagen, gefasst und die Begründung zum Bebauungsplan gebilligt werden.

### Anlagen

Anlage 1:	Bebauungsplan	(1 Plan)
Anlage 2:	Begründung	(45 Seiten)

**Textliche Festsetzungen**

Der Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“, festgesetzt durch Satzung vom 06.03.2002 (Amtsblatt der Landeshauptstadt Potsdam 6/2005 vom 13.05.2005), wird wie folgt geändert:

Diese Änderungen sind in schwarzem Fettdruck dargestellt.

Hinweise (kursiv dargestellt) sind nicht Gegenstand der Festsetzungen.

**A**  
Die textlichen Festsetzungen TF B.3, TF B.9, TF B.10, TF B.11 und TF B.12 werden gestrichen.

**B**  
Die textlichen Festsetzungen TF B.2, TF B.4, TF B.7 und TF B.14 werden wie folgt geändert / neu gefasst:

**TF B.2**

Im SO 2 sind im in der Textlichen Festsetzung B.1 bestimmten Bereich und im SO 3 ausschließlich die im folgenden bestimmten Einzelhandelsbetriebe zulässig:

- Kaufhäuser, Fachmärkte und Einzelhandelsläden für elektrotechnische und elektronische Geräte und deren Zubehör, für Tonträger und für elektronische Medien. Zusätzlich sind im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe fotografische und optische Geräte und deren Zubehör und drucktechnische Erzeugnisse zulässig.
- Kaufhäuser, Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Möbel, Wohnungsausstattung und Wohn Dekoration – wie z.B. Beleuchtungskörper, Vorhänge, Gardinen, Boden- und Wandbeläge. Zusätzlich sind im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe Einrichtungsaccessoires – wie z.B. Bilder, Bilderrahmen, Kissen, Korbbwaren – zulässig.
- Fachmärkte für Matratzen und Bettwaren. Zusätzlich ist im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe Bettwäsche zulässig.
- Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Spielwaren. Zusätzlich sind im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe babybezogene Waren wie z.B. Kinderwagen und **Babybekleidung** zulässig.
- Fachmärkte für Fahrräder. Zusätzlich ist im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe Fahrradzubehör zulässig.
- Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Gartenbedarf, Blumen und zoologische Artikel.
- Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Musikinstrumente und Musikalien.
- **Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Drogerie- und Parfümerieartikel** mit einer Verkaufsfläche von maximal 800 qm insgesamt.
- Ausstellungs- und Verkaufsräume für Kraftfahrzeuge.
- **Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Reisebedarf im Sinne des § 2 Ladenschlussgesetz in der am 01.01.2000 geltenden Fassung.**
- Apotheken
- **Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Brillen und optische Erzeugnisse.**
- Ein **SB-Markt im SO 3 für das Sortiment Nahrungs- und Genussmittel** bis zu einer Verkaufsfläche von 600 qm.

**TF B.4**

Zusätzlich zu den in der TF B.2 bestimmten Einzelhandelsbetrieben sind im SO 2 und im SO 3 ausnahmsweise Einzelhandelsbetriebe zulässig, wenn zu ihren Sortimenten die folgenden Warengruppen – letztere auch nur in Teilen – gehören und die Obergrenzen der festgesetzten Verkaufsflächenangaben eingehalten werden:

- **Mode, Bekleidung, Leibwäsche;** Einzelhandelsbetriebe zulässig bis zu einer Verkaufsfläche (VK) von insgesamt maximal 3.000 qm, innerhalb dieser 3.000 qm VK ist ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb für das Sortiment Textilien mit maximal 1.200 qm VK zulässig; weitere Betriebe dürfen eine Größe von 800 qm je Betrieb nicht überschreiten. TOP 3.4
- **Sportartikel;** Einzelhandelsläden zulässig bis zu einer VK von insgesamt 300 qm, auch als Bestandteil des Randsortiments in Fachmärkten für Fahrräder;
- **Schuhe;** Fachmärkte und Einzelhandelsläden zulässig bis zu einer VK von insgesamt maximal 600 qm.
- **Geschenkartikel, Papierwaren, Bürobedarf, Schreibwaren;** Einzelhandelsläden zulässig bis zu einer Verkaufsfläche von insgesamt maximal 300 qm VK.
- **Haushaltswaren;** Einzelhandelsläden zulässig bis zu einer Verkaufsfläche von insgesamt maximal 300 qm VK.
- **Uhren, Schmuck;** Einzelhandelsläden zulässig bis zu einer VK von maximal 100 qm.

Auf die hier festgesetzte maximale Verkaufsflächendimensionierung je Sortimentsgruppe sind auch solche Angebote anzurechnen, die als Randsortiment in nach der TF B.2 zulässigen Einzelhandelsbetrieben angeboten werden.

Voraussetzung für die ausnahmsweise Zulässigkeit ist weiterhin, dass die Obergrenze von maximal 5.000 qm VK für die zentrenrelevanten Sortimente Textilien, Schuhe, Drogerie- und Parfümeriewaren, Geschenkartikel, Papierwaren, Bürobedarf, Schreibwaren, Haushaltswaren, Uhren / Schmuck sowie für das Sortiment Sportartikel insgesamt in den Sondergebieten SO 2 und SO 3 in Summe nicht überschritten werden darf.

Folgende Warengruppen sind als Randsortimente mit maximal 10 % der Verkaufsfläche des jeweiligen Einzelhandelsbetriebs – maximal jedoch 100 qm VK zulässig:

- Lederwaren, zulässig bis zu einer VK von maximal 50 qm
- Haushaltswaren, Glas, Porzellan, Keramik, Silberwaren
- Bekleidungsstoffe, Kurzwaren, Wolle, Handarbeit
- Kunstgewerbe, Antiquitäten.

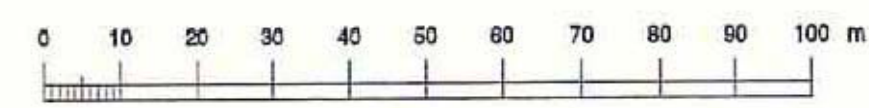
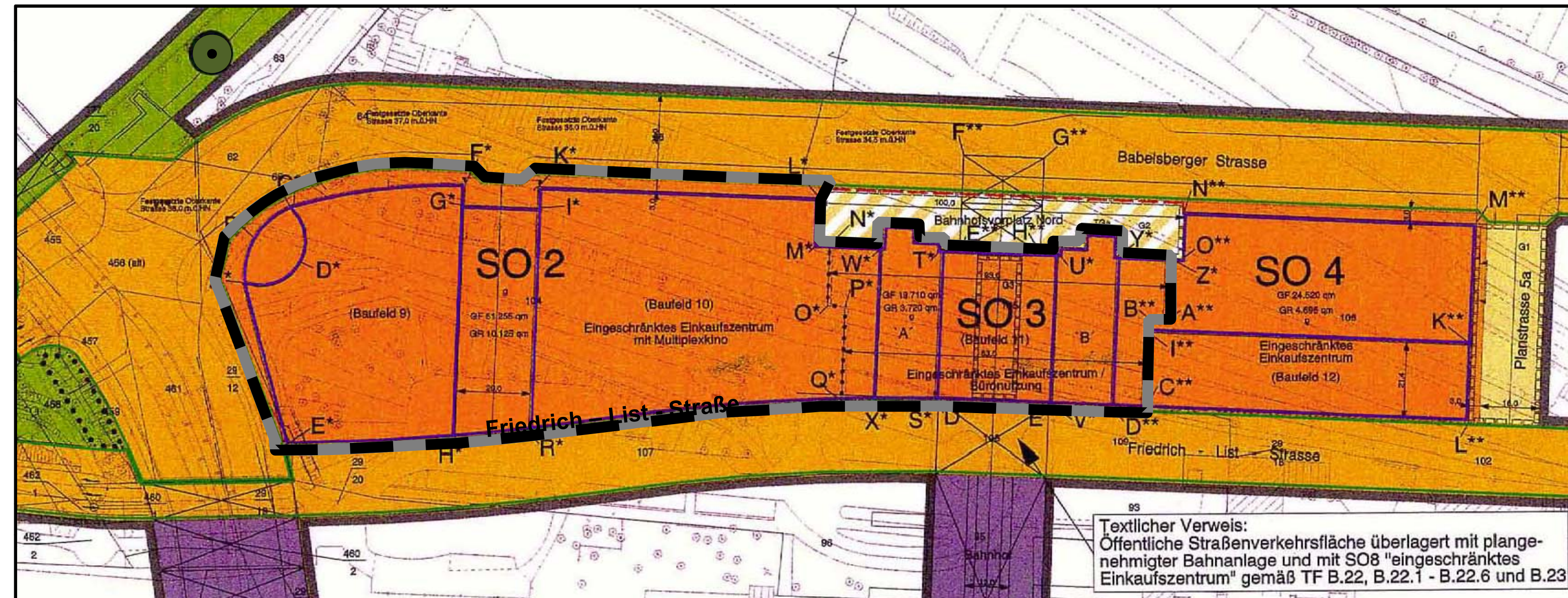
**TF B.7**

Restaurants und Imbissbetriebe sind im SO 2 regelmäßig zulässig. Dies gilt auch für Restaurants und Imbissbetriebe, die regelmäßig Erzeugnisse außer Haus verkaufen.

**TF B.14**

Soweit in den in der Textlichen Festsetzung B.13 bestimmten Betrieben zusätzlich auch Einzelhandel betrieben wird, richtet sich die Zulässigkeit der dort angebotenen Sortimente und Warengruppen ausschließlich nach den Regelungen der Textlichen Festsetzungen TF B.2, TF B.4 und TF B.5.

§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 5 BauNVO und § 11 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO.



1. KATASTERVERMERK

Die verwendete Planunterlage enthält den Inhalt des Liegenschaftskatasters mit Stand vom ..... und weist die planungsrelevanten baulichen Anlagen sowie Straßen, Wege und Plätze vollständig nach. Sie ist hinsichtlich der planungsrelevanten Bestandteile geometrisch einwandfrei. Die Übertragbarkeit der neu zu bildenden Grenzen in die Örtlichkeit ist einwandfrei möglich.

Potsdam, den.....  
Hersteller der Planunterlage

2. AUSFERTIGUNG

Die Stadtverordnetenversammlung hat auf ihrer Sitzung am ..... die Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange geprüft und den Bebauungsplan gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen und die Begründung gebilligt. Der Bebauungsplan wird hiermit ausgefertigt.

Potsdam, den.....  
Oberbürgermeister

3. BEKANNTMACHUNG

Der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan sowie die Stelle, bei der der Bebauungsplan auf Dauer während der Dienststunden von jedermann eingesehen werden kann und über dessen Inhalt Auskunft zu erhalten ist, sind am ..... im Amtsblatt für die Landeshauptstadt Potsdam Nr. .... ortsüblich bekannt gemacht worden.

In der Bekanntmachung ist auf die Geltendmachung der Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften und von Mängeln der Abwägung sowie auf die Rechtsfolgen (§ 215 Abs.2 BauGB) und weiter auf Fälligkeit und Erlöschen von Entschädigungsansprüchen (§ 44 BauGB) hingewiesen worden. Der Bebauungsplan ist mit der Bekanntmachung in Kraft getreten.

Potsdam, den.....  
Oberbürgermeister



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

**Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“  
Teilbereich Bahnhofspassagen, 1. Änderung**

Satzung gemäß §10 BauGB

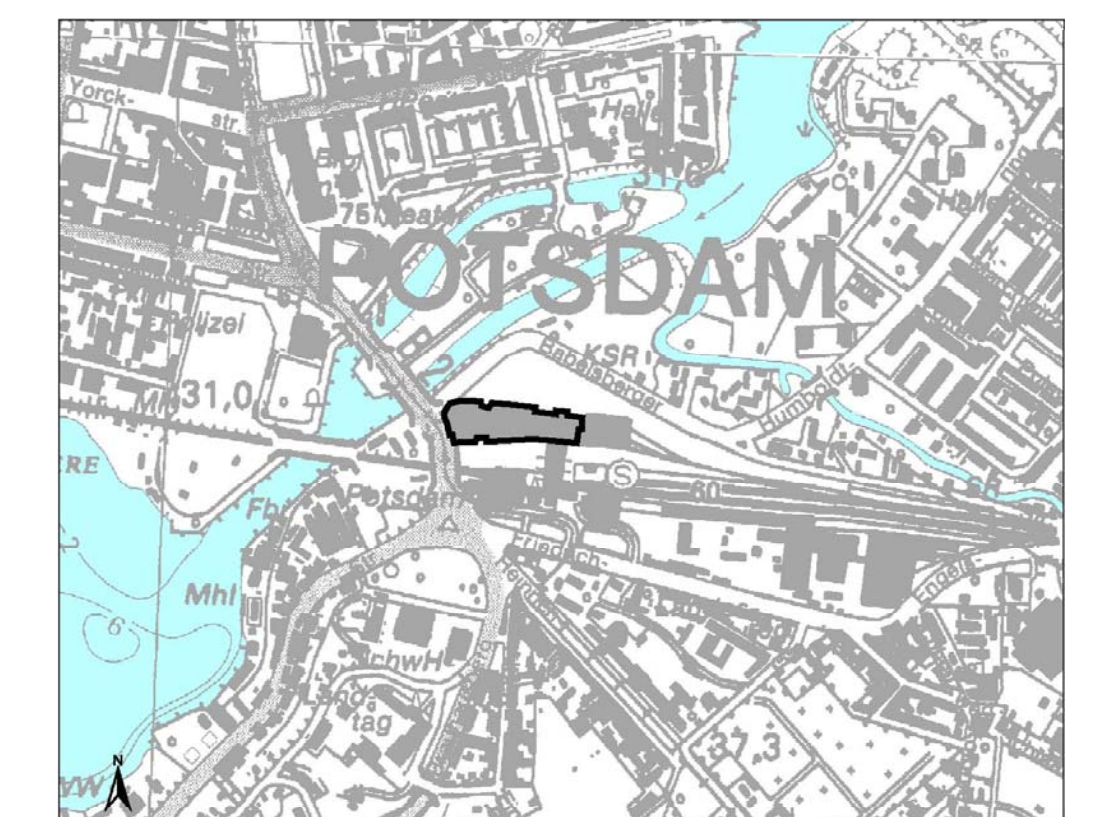
Planzeichenerklärung

— Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam Center“, Teilbereich Bahnhofspassagen, 1. Änderung

Anmerkung:

Die textlichen Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“ werden bezüglich der Regelungen zum Einzelhandel im 1. Änderungsverfahren für den Teilbereich Bahnhofspassagen teilweise geändert und ergänzt. Die erforderlichen Änderungen beziehen sich auf den Teil der textlichen Festsetzungen, der sich mit dem Thema des Einzelhandels beschäftigt (TF Teil B). Die bisherigen textlichen Festsetzungen TF B.3, TF B.9, TF B.10, TF B.11, und TF B.12 sollen gestrichen werden; die textlichen Festsetzungen TF B.2, TF B.4, TF B.7 und TF B.14 sollen geändert oder neu gefasst werden. Alle textlichen Festsetzungen, die nicht geändert werden, gelten unverändert fort.

Im Laufe des Verfahrens hat sich gezeigt, dass die zeichnerischen Festsetzungen und damit die Planzeichnung des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“ für den Teilbereich Bahnhofspassagen nicht geändert werden müssen. In der Planzeichnung wird lediglich die Lage des Teilbereichs Bahnhofspassagen mit den Sondergebieten SO 2 und SO 3 gekennzeichnet, für den das Planänderungsverfahren durchgeführt wird.



Übersichtskarte (ohne Maßstab)

Landeshauptstadt Potsdam  
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung  
Bereich Verbindliche Bauleitplanung

Maßstab 1:1000

Stand: Oktober 2012



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

**Bebauungsplan Nr. 37 A  
„Potsdam-Center“  
Teilbereich Bahnhofspassagen  
1. Änderung**

**Begründung**

Datum: 29.10.2012

Planungsstand: Satzung gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) i.V.m. § 13 a Abs. 1  
Nr. 1 BauGB

Art des Verfahrens: Verfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB)

Impressum:

Landeshauptstadt Potsdam  
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung  
Bereich Verbindliche Bauleitplanung  
Hegelallee 6 – 10  
14461 Potsdam

**INHALTSVERZEICHNIS**

<b><u>A. Planungsgegenstand.....</u></b>	<b><u>5</u></b>
1. <b>Anlass und Erforderlichkeit.....</b>	<b>5</b>
2. <b>Beschreibung des Plangebiets.....</b>	<b>6</b>
2.1 Räumliche Lage.....	6
2.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse .....	6
2.3 Gebiets- / Bestandssituation .....	6
2.4 Planungsrechtliche Ausgangssituation.....	7
2.5 Erschließung.....	8
3. <b>Planerische Ausgangssituation (und weitere rechtliche Rahmenbedingungen).....</b>	<b>8</b>
3.1 Regionalplanung / Ziele und Grundsätze der Raumordnung.....	8
3.2 Überörtliche Fachplanung.....	9
3.3 Flächennutzungsplan.....	9
3.4 Einzelhandelskonzepte .....	10
3.5 Benachbarte Bebauungspläne.....	12
<b><u>B. Planinhalte und Planfestsetzungen.....</u></b>	<b><u>14</u></b>
1. <b>Ziele und Zwecke der Planung .....</b>	<b>14</b>
2. <b>Entwicklung der Planungsüberlegungen.....</b>	<b>14</b>
2.1 Planungsalternativen .....	16
2.2 Ergebnisse der Wirkungsanalyse der geplanten Neuansiedlung von Einzelhandel in den Bahnhofspassagen .....	20
3. <b>Begründung der Festsetzungen.....</b>	<b>23</b>
Art der baulichen Nutzung.....	24
4. <b>Flächenbilanz.....</b>	<b>28</b>
<b><u>C. Auswirkungen des Bebauungsplans .....</u></b>	<b><u>31</u></b>
1. <b>Auswirkungen auf die Stadtstruktur .....</b>	<b>31</b>
2. <b>Auswirkungen auf die Umwelt.....</b>	<b>31</b>
3. <b>Finanzielle Auswirkungen.....</b>	<b>31</b>
<b><u>D. Verfahren .....</u></b>	<b><u>32</u></b>
1. <b>Übersicht über den Verfahrensablauf .....</b>	<b>32</b>
2. <b>Überblick über die Beteiligungsverfahren .....</b>	<b>34</b>
2.1 Beteiligung von Öffentlichkeit, Behörden und Nachbargemeinden .....	34
2.2 Thematische Zusammenfassung der abwägungsrelevanten Stellungnahmen .....	34
<b><u>E. Abwägung – Konfliktbewältigung.....</u></b>	<b><u>35</u></b>
1. <b>Abwägung der geprüften Planungsalternativen.....</b>	<b>35</b>
2. <b>Abwägung der betroffenen Belange .....</b>	<b>36</b>
2.1 Abwägung städtebaulicher Belange.....	36

---

2.2	Abwägung ökonomischer Belange .....	37
2.3	Abwägung weiterer Belange .....	37
<b>F.</b>	<b><u>Rechtsgrundlagen</u></b> .....	<b>38</b>
<b>G.</b>	<b><u>Anlagen</u></b> .....	<b>39</b>

## A. Planungsgegenstand

### 1. Anlass und Erforderlichkeit

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 06.03.2002 den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“ gefasst und die Abwägung zu den vorgebrachten privaten und öffentlichen Belangen gebilligt (DS 02/SVV/0073). Der Bebauungsplan ist seit der Bekanntmachung im Amtsblatt für die Landeshauptstadt Potsdam (Nr. 4/2002 und 6/2005) rechtsverbindlich.

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 06.10.2010 den Aufstellungsbeschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Bahnhofspassagen gefasst (DS 10/SVV/0590) und beschlossen, dass das Bauleitplanverfahren gemäß § 1 Abs. 8 i.V.m. § 13a BauGB durchgeführt werden soll.

Anlass für die Planung zur 1. Änderung des Bebauungsplans sind die Aktivitäten der Verwaltung zur Umsetzung des Einzelhandelskonzepts für die Landeshauptstadt Potsdam (Oktober 2008)<sup>1</sup>, über die die Verwaltung in der Mitteilungsvorlage „Zwischenbilanz Einzelhandelskonzept“ berichtet hat (DS 10/SVV/0613). Des Weiteren wird auf den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 02.07.2008 (DS 07/SVV/1115 Lockerung Sortimentsbeschränkungen Bahnhofspassagen) Bezug genommen.

Nach dem aktuellen Stand der Bewertung und Einschätzung der entwickelbaren Potenzialflächen in der Einkaufsinnenstadt und im Stadtteilzentrum Babelsberg reichen die dort möglichen zusätzlichen größeren Flächen nicht aus, den in den Jahren bis 2015 entstehenden Zusatzbedarf an Angeboten im Bereich der maßgeblichen „Innenstadtsortimente“, beispielsweise im Bereich von Bekleidung, Schuhen, Spielwaren u.ä. zu decken.

Im Rückgriff auf die mit dem Einzelhandelskonzept beschlossenen Leitsätze ergibt sich daraus folgende Konsequenz (Leitsatz 3)<sup>2</sup>:

„Der prognostizierte Verkaufsflächenzusatzbedarf, der nicht in der Einkaufsinnenstadt und / oder im Stadtteilzentrum Babelsberg realisiert werden kann, wird so platziert, dass er eine Zentralitätsstärkung für Potsdam bewirkt. Die Ergänzung bestehender Einkaufslagen oder –zentren (insbesondere Bahnhofspassagen / Sterncenter) hat dabei Vorrang vor der Schaffung neuer Standorte“ (Einzelhandelskonzept).“<sup>3</sup>

Mit einer Lockerung der Sortimentsbeschränkung in den Bahnhofspassagen wird zugleich erwartet, dass dies nicht nur unmittelbar zu einer Reduzierung des Leerstandes beiträgt, sondern zugleich mittelbare Anreize für die Ansiedlung von Nutzungen innerhalb des bisherigen Zulässigkeitsrahmens liefert. Damit müssten nicht sämtliche Leerstandsflächen für „Innenstadtsortimente“ freiwerden, vielmehr könnte schon eine geringere Veränderung zu einer wesentlichen Attraktivierung der Passagen beitragen, die durch ihre Lage im Hauptbahnhof maßgeblich dessen Bild als Stadteingang prägen.

---

<sup>1</sup> Büro GMA Gesellschaft für Markt und Absatzforschung mbH, Ludwigsburg: „Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam“, im Auftrag der Landeshauptstadt Potsdam, Oktober 2008, (GMA, Einzelhandelskonzept 2008)

<sup>2</sup> GMA, Einzelhandelskonzept 2008, ebenda

<sup>3</sup> GMA, Einzelhandelskonzept 2008, ebenda S. 154

---

Für den Bereich der Bahnhofspassagen setzt die Erweiterung des Angebotes um die genannten „Innenstadtsortimente“ oder Teile davon eine Änderung der festgesetzten Sortimentsbeschränkungen voraus. Das genaue Maß bzw. die Struktur der möglichen Veränderungen des Sortimentsrahmens ist im Rahmen der Abwägung festzulegen. Diese Entscheidung muss sorgfältig vor dem Hintergrund der getroffenen Abwägungsentscheidung der Stadtverordnetenversammlung vom 06.03.2002 betrachtet und geprüft werden, zumal diese Abwägung in einer detaillierten gerichtlichen Überprüfung im Rahmen eines Normenkontrollverfahrens gegen den Bebauungsplan Nr. 37 A ausdrücklich bestätigt worden ist und damit die Maßstäbe für die Bewertung der Auswirkungen auf die bestehenden zentralen Versorgungsbereiche deutlich vorgegeben sind.

Zur städtebaulichen Ordnung und zur Sicherung der Flächen für die Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzung sowie zur Gewährleistung der städtebaulichen Verträglichkeit der konkreten Planung ist ein Bebauungsplanverfahren erforderlich.

## **2. Beschreibung des Plangebiets**

### **2.1 Räumliche Lage**

Das Plangebiet liegt innerhalb des bestehenden Baukörpers der Bahnhofspassagen des Potsdamer Hauptbahnhofs zwischen der Babelsberger Straße im Norden und der Friedrich-List-Straße im Süden sowie südöstlich der Havel. Die Bahnhofspassagen sind zeitlich gemeinsam mit dem Potsdamer Hauptbahnhof errichtet worden. Sie liegen verkehrsgünstig nahe dem Verkehrsknoten des öffentlichen Personennahverkehrs mit dem zentralen Omnibus-Bahnhof und den Haltestellen der Straßenbahn, der sich direkt südlich des Hauptbahnhofs befindet.

### **2.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse**

Der räumliche Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Bahnhofspassagen, umfasst das Gebiet in den folgenden Grenzen:

im Norden: nördliche Baugrenze der Sondergebiete SO 2 und SO 3 (Baufelder 9 bis 11) der Bahnhofspassagen des Potsdamer Hauptbahnhofs

im Osten: östliche Baugrenze des Sondergebiets SO 3 (Baufeld 11) der Bahnhofspassagen

im Süden: südliche Baugrenze der Sondergebiete SO 2 und SO 3 der Bahnhofspassagen

im Westen: westliche Baugrenze des Sondergebiets SO 2 (Baufeld 9) der Bahnhofspassagen

Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 1,5 ha.

Die Bahnhofspassagen gehören zu einer Immobilienfonds-Gesellschaft.

### **2.3 Gebiets- / Bestandssituation**

Das Plangebiet liegt innerhalb des Gebäudebestands der Bahnhofspassagen des Potsdamer Hauptbahnhofs. Der Sonderstandort für Dienstleistungen und Einzelhandel befindet sich unmittelbar angrenzend an die zentralen innerstädtischen Dienstleis-



tungs- und Einkaufsquartiere; er ist als Ergänzungs- und Entlastungsstandort für die historische Innenstadt geplant worden. Im Rahmen der Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“ sind für die Bahnhofspassagen bezüglich des Einzelhandels bisher nur bestimmte Sortimente zugelassen. Nicht alle erstellten Verkaufsflächen in den Bahnhofspassagen in den Ebenen +1 und +2 im Sondergebiet SO 2 und in den Ebenen 0 und +1 im Sondergebiet SO 3 sind mit Läden belegt oder von Dienstleistungsbetrieben genutzt<sup>4</sup>.

Östlich an das Planungsgebiet, den Teilbereich Bahnhofspassagen, schließt sich innerhalb der Bahnhofspassagen das im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“ festgesetzte Sondergebiet SO 4 (Baufeld 12) an, das in der Ebene +1 und +2 von einem SB-Warenhaus (Selbstbedienungswarenhaus) genutzt wird.

## 2.4 Planungsrechtliche Ausgangssituation

Der Teilbereich Bahnhofspassagen befindet sich innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, in dem das Spektrum der zulässigen Sortimente bezüglich der Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen durch Textliche Festsetzungen geregelt wird.

Diese Regelungen basieren auf den Erkenntnissen eines Einzelhandelsgutachtens für das Potsdam-Center<sup>5</sup>, das das Büro Junker und Kruse im Jahr 1999 für die Landeshauptstadt Potsdam erstellt hat. Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung vom 05.04.2000 den Beschluss zum Zulässigkeitsrahmen für Einzelhandel und Dienstleistungen im Bebauungsplan Nr. 37 „Potsdam-Center“ gefasst (DS 00/0127/1): „Die Überarbeitung der Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung ist in Erfüllung des Auftrages der Stadtverordnetenversammlung vom 09.09.1998 (Vorlage 98/0760) sowie vom 07.07.1999 (Vorlage 99/0556) so vorzunehmen, dass der anliegende Zulässigkeitsrahmen im Rahmen der Festsetzung eines Sondergebietes gemäß § 11 BauNVO in textliche Festsetzungen umgesetzt wird“. Mit dem Zulässigkeitsrahmen ist die innenstadtverträgliche Entwicklung der Bahnhofspassagen vorbereitet worden.

Die Verwaltung hat das Bebauungsplanverfahren Nr. 37 A „Potsdam-Center“ mit dem „Zulässigkeitsrahmen eingeschränktes Einkaufszentrum“ für die Sondergebiete SO 2 bis SO 6 und SO 8 sowie für die „Bahnhofsspanne“ und den Südkopf des Hauptbahnhofs durchgeführt und zur Rechtskraft gebracht.

Bei einer möglichen Änderung des zulässigen Sortimentsrahmens geht es nach gegenwärtiger Einschätzung konkret um die Textlichen Festsetzungen B.2, B.4, B.9 und B.10, die zu den Sondergebieten SO 2 (mit den Baufeldern 9 und 10) mit der Festlegung „Eingeschränktes Einkaufszentrum mit Multiplexkino“ und SO 3 (Baufeld 11) mit der Festlegung „Eingeschränktes Einkaufszentrum / Büronutzung“ getroffen worden sind.

Der Bebauungsplan ist auf sonstige Maßnahmen der Innenentwicklung (§ 13a BauGB) ausgerichtet. Die Bebauungsplanänderung soll im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB durchgeführt werden. Da sich der Teilbereich Bahnhofspassagen bereits in Gänze im baulichen Bestand befindet, wird durch die

<sup>4</sup> Bestimmung der Ebenen: SO 2, Baufeld 9: Die Ebene +1 ist diejenige Ebene, die von der Ecke Heinrich-Mann-Allee / Babelsberger Straße ebenerdig fußläufig erreicht werden kann. Die Ebene +2 ist diejenige Ebene, die ausschließlich von den in der Ebene +1 befindlichen Verkaufsflächen aus durch Treppen, Rolltreppen bzw. ggf. Fahrstühle fußläufig erreicht werden kann.  
SO 2, Baufeld 10: Die Ebene +1 ist diejenige Ebene, die ebenerdig fußläufig von der Ecke Heinrich-Mann-Allee / Babelsberger Straße – nach Durchquerung des Baufeldes 9 – zu erreichen ist.

SO 3: Die Ebene 0 ist diejenige Ebene, die über den Bahnhofsvorplatz an der Babelsberger Straße ebenerdig fußläufig erreicht werden kann. Die Ebene +1 ist diejenige Ebene, die über den Bahnhofsvorplatz an der Babelsberger Straße fußläufig nur durch Benutzung einer Treppe, einer Rolltreppe bzw. ggf. Fahrstühle erreicht werden kann.

<sup>5</sup> Junker und Kruse Stadtforschung Stadtplanung: „Städtebauliche und absatzwirtschaftliche Bewertung des Potsdam-Centers / Strategien zur Innenstadtentwicklung“, Dortmund, Juni 1999 (Junker und Kruse Bewertung 1999)

Planung keine weitere Grundfläche versiegelt. Die festgesetzte Grundfläche für die Sondergebiete SO 2 und SO 3 beträgt zusammen 13.845 m<sup>2</sup>. Es sind weniger als 20.000 m<sup>2</sup> Grundfläche festgesetzt worden.

Mit der Änderung der textlichen Festsetzungen soll erreicht werden, dass die Funktion der Bahnhofspassagen als Ergänzungs- und Entlastungsstandort für die historische Einkaufsinnenstadt bezüglich des Einzelhandels auch zukünftig gegeben ist. Das Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam (Oktober 2008) soll (u.a.) durch dieses Verfahren umgesetzt werden.

## 2.5 Erschließung

Der Teilbereich Bahnhofspassagen ist durch die nördlich angrenzende Babelsberger Straße und die südlich angrenzende Friedrich-List-Straße für den motorisierten Individualverkehr erschlossen. Die Läden innerhalb der Bahnhofspassagen sind über eine mittig im Gebäude gelegene Passage, die im Westen an die Heinrich-Mann-Allee / Lange Brücke und im Osten an die Bahnhofsspanne über die Ebene +1 sowie im Norden an die Babelsberger Straße über die Ebene 0 anbindet, für die Besucher, Kunden und Pendler fußläufig zu erreichen.

## 3. Planerische Ausgangssituation (und weitere rechtliche Rahmenbedingungen)

### 3.1 Regionalplanung / Ziele und Grundsätze der Raumordnung

#### Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B)

Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B)<sup>6</sup> trifft Aussagen zu raumbedeutsamen Planungen, Vorhaben und sonstigen Maßnahmen, durch die Raum in Anspruch genommen oder räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebiets beeinflusst wird, als Rechtsverordnung der Landesregierungen mit Wirkung für das jeweilige Landesgebiet.

Der LEP B-B konkretisiert als überörtliche und zusammenfassende Planung für den Gesamttraum der beiden Länder die raumordnerischen Grundsätze des am 01.02.2008 in Kraft getretenen Landesentwicklungsprogramms 2007 (LEPro 2007) und setzt damit einen Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion. Die Festlegungen des LEP B-B sind von nachgeordneten Ebenen der räumlichen Planung und von Fachplanungen bei allen raumbedeutsamen Planungen zu beachten (Ziele der Raumordnung) oder zu berücksichtigen (Grundsätze der Raumordnung).

Im System Zentrale Orte wird der Landeshauptstadt Potsdam die Funktion eines Oberzentrums zugeordnet (Festlegungskarte 1). Auf Potsdam als Oberzentrum sollen die hochwertigen Raumfunktionen der Daseinsvorsorge wie Wirtschaft und Siedlung, Einzelhandel, Kultur und Freizeit, Verwaltung, Bildung, Wissenschaft, Gesundheit, soziale Versorgung sowie großräumige Verkehrsknoten konzentriert werden. Dazu sollen die vielfältigen Angebote an Gütern und Dienstleistungen des spezialisierten höheren Bedarfs dem Nachfragepotenzial entsprechend gesichert bzw. qualifiziert werden.

Der Sonderstandort für Dienstleistungen und Einzelhandel mit den Bahnhofspassagen befindet sich unmittelbar angrenzend an die zentralen innerstädtischen Dienstleis-

<sup>6</sup> Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 31.03.2009, Land Brandenburg, GVBl. Nr. 13 vom 14.05.2009

---

tungs- und Einkaufsquartiere; er ist als Ergänzungs- und Entlastungsstandort für die historische Innenstadt geplant worden. Die Bahnhofspassagen können dem städtischen Kernbereich, der im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) festgelegt worden ist, zugerechnet werden.

### **3.2 Überörtliche Fachplanung**

#### **Einzelhandelserlass des Landes Brandenburg**

Der Einzelhandelserlass des Landes Brandenburg gibt eine Orientierung zum Umgang mit der Thematik der Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben in der Planungspraxis vor<sup>7</sup>. Im Erlass heißt es:

„Die Innenstädte und Ortszentren sind traditionell Standorte des Einzelhandels, der Kultur und der lokalen Identität. Sie dienen der örtlichen und überörtlichen Versorgung. Um dieses zu sichern und weiter zu entwickeln, hängt es wesentlich davon ab, dass sich die Standortentscheidungen im Einzelhandel auch zukünftig an der Innenstadtentwicklung und der Stärkung historisch gewachsener Zentren orientieren. Die Erhaltung und die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche in den Städten und Gemeinden ist von hoher städtebaulicher Bedeutung, sie dient der Stärkung der Innenentwicklung und der Urbanität der Städte sowie besonders der Sicherstellung einer wohnortnahen Versorgung. Dies bedarf angesichts der demografischen Entwicklung eines besonderen Schutzes, auch wegen der geringeren Mobilität älterer Menschen.“

### **3.3 Flächennutzungsplan**

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Landeshauptstadt Potsdam vom 04.10.2001 (20. Änderung amtlich bekanntgemacht am 27.06.2002) ist das Gebiet als Sonderbaufläche Bahnhof dargestellt.

Die vorliegende Planung entspricht diesen Vorgaben des FNP.

Der Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Bahnhofspassagen, 1. Änderung, ist mit seinen Festsetzungen aus dem wirksamen FNP gemäß § 8 Abs. 2 BauGB entwickelt.

Mit der Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung am 05.03.2008 über den Entwurf des Flächennutzungsplans und dessen Auslegung gilt dieser Entwurf als Grundlage für die vorliegende Planung. Der Entwurf sieht eine Darstellung der Fläche als Sonderbaufläche Bahnhof vor. Der Bebauungsplan entspricht in seinen Zielen und Zwecken auch dem Entwurf des neuen FNP mit Stand vom 9.2.2011. Es ist nach dem Stand der Planungsarbeiten anzunehmen, dass der Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Bahnhofspassagen, 1. Änderung, aus den künftigen Darstellungen des FNP entwickelt sein wird.

Die Beschlussvorlage zum Satzungsbeschluss für den FNP soll voraussichtlich in eine Stadtverordnetenversammlung Ende 2012 eingebracht werden.

---

<sup>7</sup> Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung: Runderlass Nr. 23/1/2007 vom 10.04.2007

### 3.4 Einzelhandelskonzepte

#### 3.4.1 Städtebauliche absatzwirtschaftliche Bewertung des Potsdam-Centers (insbesondere Baufelder 9 – 11) – Strategien zur Innenstadtentwicklung

Im Mai 1999 hat das Büro Junker und Kruse die von der Landeshauptstadt Potsdam beauftragte Untersuchung vorgelegt, in der ermittelt worden ist, ob „hinreichende Gewissheit über die etwaigen negativen Auswirkungen bei der Realisierung der (...) vorgesehenen Festsetzungen“ vorliegt<sup>8</sup>. Der Beauftragung ist der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 09.09.1998 vorausgegangen, wonach bei der Fortschreibung des Bebauungsplans Nr. 37 „Potsdam-Center“ „an der bisherigen Zielsetzung des Schutzes und einer vorrangigen Entwicklung des Einzelhandels in der Innenstadt“ festgehalten werden soll (DS 98/0760). Zur Zeit der Begutachtung befanden sich die Bahnhofspassagen bereits im Bau; die Eigentümer favorisierten die Errichtung eines klassischen Einkaufszentrums. Im Gutachten ist ein „intelligentes Fachmarkkonzept“ zur Umsetzung empfohlen worden, das auf eine klare Arbeitsteilung zwischen der historischen Innenstadt und den Bahnhofspassagen zielt: die historische Innenstadt behält ihre Funktionszuweisung als Hauptgeschäftszentrum mit oberzentraler Versorgungsfunktion und wird entsprechend der Maßgabe weiter entwickelt, während das Potsdam-Center zu einem spezialisierten Sonderstandort des Einzelhandels entwickelt wird, der Ergänzungsfunktionen zum Angebot der Innenstadt übernimmt. Die Spezialisierung erfolgte über die textlichen Festsetzungen für ein bis zwei Hauptbranchengruppen, hier für die Branchengruppen Elektronik / Medien / Kommunikation sowie Möbel- / Wohnungseinrichtungen.

#### 3.4.2 Gesamtstädtische Steuerungsleitlinien zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung der Landeshauptstadt Potsdam (2001)

Die von der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 04.07.2011 beschlossenen gesamtstädtischen Steuerungsleitlinien zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung (DS 01/0429)<sup>9</sup> haben die Zentren und zentrenähnlichen Standorte festgelegt, in denen großflächiger Einzelhandel zulässig ist und zentrenrelevante Sortimente angeboten werden dürfen. Die Bahnhofspassagen sind als eingeschränktes Einkaufszentrum mit Sortimentsbeschränkungen beschrieben und bestätigt worden, dem eine überörtliche Versorgungsfunktion zukommt. Aufgrund des Standortes am Hauptbahnhof wird der weiteren Entwicklung des Bahnhofsumfeldes eine stadtpolitische Bedeutung zugeschrieben. Synergien haben sich zwischen dem Hauptbahnhof mit seinen Pendlerströmen, dem Großkino mit seinen Besuchern und den Nachfragern nach Angeboten des Reisebedarfs und des Einzelhandels sowie der angebotenen Dienstleistungen in den Bahnhofspassagen ergeben.

#### 3.4.3 Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam (2008)

Im Jahr 2007 hat die Landeshauptstadt Potsdam, die damals ca. 149.700 Einwohner<sup>10</sup> zählte, die Fortschreibung des gesamtstädtischen Einzelhandelsgutachtens beauftragt. Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 10.09.2008 mit ihrem Beschluss die Verwaltung beauftragt, das „Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam“ als Konzept der Einzelhandelsentwicklung für den Zeitraum bis 2015 anzuwenden und insbesondere im Rahmen der Bauleitplanung umzusetzen (DS 08/SVV/0415)<sup>11</sup>. Dabei sind die erarbeiteten Entwicklungsleitlinien zu beachten. Neben

<sup>8</sup> Junker und Kruse, Bewertung Mai 1999, a.a.O., S. 6: vgl. OVG NW, Urteil vom 22. Juni 1998, NWVBL 1998,476; OVG NW, Urteil vom 28.04.1999, 7a D 70 / 93.NE, Seite 17 des amtlichen Umdrucks

<sup>9</sup> Junker und Kruse Stadtforschung und Stadtplanung: „Gutachten zu den gesamtstädtischen Steuerungsleitlinien zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung der Landeshauptstadt Potsdam“, Dortmund, April 2001 (J u K Einzelhandelsgutachten 2001)

<sup>10</sup> Quelle: Bereich Statistik und Wahlen der Landeshauptstadt Potsdam, Stand 31.12.2007, Einwohner mit Hauptsitz

<sup>11</sup> GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Ludwigsburg: „Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam“, Oktober 2008 (GMA Einzelhandelsgutachten 2008)

der Sicherung der verbrauchernahen Versorgung wird das Ziel formuliert, die Zentralität vorrangig der Innenstadt und des Babelsberger Zentrums weiter zu stärken, um die Kaufkraft der Einwohner Potsdams und des Umlands zu binden. Die räumliche Verteilung des prognostizierten Verkaufsflächenzusatzbedarfs bis zum Jahr 2015 soll nach den formulierten 10 Leitlinien<sup>12</sup> vorgenommen werden, von denen sieben auszugsweise wiedergegeben werden:

Leitlinie 1:

Die Stärkung der Einkaufsinnenstadt und des Stadtteilzentrums Babelsberg genießen Priorität vor der Stärkung oder Entwicklung anderer Einzelhandelsnutzungen im Stadtgebiet. Ziel ist die dauerhafte Stärkung der Innenstadt und Babelsberg durch Ansiedlung neuer Einzelhandelsbetriebe bzw. Erweiterung bestehender Betriebe bis zum Jahr 2013....Ebenso werden weitere Möglichkeiten einer Einzelhandelsnutzung im Bestand (z.B. Zusammenlegung von Ladenflächen) geprüft und konkretisiert...

Leitsatz 2:

Ende 2008 sind die Erfolgsaussichten beider Entwicklungsansätze hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit zu evaluieren, Konfliktpotenziale für eine Entscheidung aufzubereiten und die Ergebnisse öffentlich zu machen. Sollten Ende 2008 keine oder nur geringe Chancen zur Realisierung der Entwicklungsansätze erkennbar sein, wird umgehend gemäß Leitlinie 3 verfahren.

Leitlinie 3:

Der prognostizierte Verkaufsflächenzusatzbedarf, der nicht in der Einkaufsinnenstadt und / oder im Stadtteilzentrum Babelsberg realisiert werden kann, wird so platziert, dass er eine Zentralitätsstärkung für Potsdam bewirkt. Die Ergänzung bestehender Einkaufslagen oder -zentren (insbesondere Bahnhofspassagen / Stern-Center) hat dabei Vorrang vor der Schaffung neuer Standorte.

Leitlinie 4:

Bei einer möglichen Veränderung der Sortimentsbeschränkungen der Bahnhofspassagen bzw. der Erweiterung des Stern-Centers sind Änderungen der Bebauungspläne notwendig. Dabei ist die städtebauliche Verträglichkeit der konkreten Planung – auch im näheren Umfeld – zu prüfen und das genaue Maß bzw. Struktur der Ausweitungen im Rahmen der Abwägung festzulegen.

Leitlinie 5:

Vor dem Hintergrund einer zeitnahen Entwicklung des Bereichs Alter Markt / südliche Friedrich-Ebert-Straße / Platz der Einheit und dem damit verbundenen Ziel der Realisierung städtebaulich hochwertiger Strukturen ist beabsichtigt, auch zentrenrelevanten Einzelhandel bis zu einer Verkaufsfläche von insgesamt max. 2000 m<sup>2</sup> zuzulassen. Eine Konzentration in den Erdgeschosszonen ist wünschenswert.

Leitlinie 6:

Neben der Identifizierung und Entwicklung weiterer Flächenpotenziale ist auch die weitere Qualifizierung der Einkaufslagen von großer Bedeutung. Diese Qualifizierung muss sich auf die Einzelhandelseinrichtungen selber, aber auch auf den öffentlichen Raum, die Verbesserung des Parkplatzangebotes und andere Maßnahmen beziehen.

Leitlinie 7:

Die „Potsdamer Liste zentrenrelevanter Sortimente“ ist Grundlage der künftigen Steuerung der Einzelhandelsentwicklung. Der Neubau oder die Erweiterung von Einzelhandelseinrichtungen mit zentrenrelevanten Sortimenten im Sinne dieser Liste sind nur in den zentralen Versorgungsbereichen zulässig. Von dieser Leitlinie ausgenommen sind kleine Betriebe und nach 3. die Entwicklung der beiden Sonderstandorte Bahnhofspassagen und Sterncenter. Diese Regelung gilt auch für den Lebensmitteleinzelhandel. Neue SB-Warenhäuser, Verbrauchermärkte, Supermärkte, oder Lebensmitteldiscounter sind damit nur in den definierten zentralen Versorgungsbereichen zulässig.

<sup>12</sup> GMA Einzelhandelsgutachten 2008 S. 153 - 155

In einem Sortimentskonzept sind die Einzelhandelsbranchen festgelegt worden, die wesentlich für die Nutzungsvielfalt und Attraktivität zentraler Versorgungsbereiche verantwortlich sind. Diejenigen Sortimente, die „in Potsdam maßgeblich zu einem aus städtebaulicher Sicht wünschenswerten Einkaufserlebnis beitragen oder die Funktionsfähigkeit zentraler Versorgungsbereiche unterschiedlicher Hierarchiestufen wesentlich bestimmen, (sind) in Form der „Potsdamer Liste der zentrenrelevanten Sortimente“ dargestellt.“<sup>13</sup>

„Potsdamer Liste der zentrenrelevanten Sortimente“

- Nahrungs- und Genussmittel inkl. Lebensmittelhandwerk, Getränke, Reformwaren, Tabak,
- Drogeriewaren, Parfümeriewaren, Kosmetika, Apothekerwaren, Sanitätswaren
- Schnittblumen, zoologischer Bedarf, lebende Tiere
- Papier- und Schreibwaren
- Bücher, Zeitschriften, Zeitungen
- Spielwaren, Bastelartikel
- Bekleidung, Textilien
- Schuhe, Lederwaren, Orthopädiwaren
- Unterhaltungselektronik, elektrische Haushaltsgeräte (kleinteilig), Geräte der Telekommunikation
- Computer, Büroorganisationsmittel, Büro und Kommunikationstechnik
- Musikinstrumente, Ton- und Bildträger
- Heimtextilien, Bettwaren, Gardinen und Zubehör
- Haushaltswaren, Glas, Porzellan, Keramik, Kunstgewerbe, Geschenkartikel, Antiquitäten
- Holz, Kork, Flecht- und Korbwaren
- Beleuchtungsartikel
- Fotogeräte, Fotowaren
- Optische Waren, Hörgeräte
- Uhren, Schmuck, Edelmetalle

Die Bahnhofspassagen werden als zentralitätsbildender Sonderstandort dargestellt, jedoch nicht als zentraler Versorgungsbereich im Sinne des Baugesetzbuchs. Für den Fall einer möglichen Veränderung der Sortimentsbeschränkungen in den Bahnhofspassagen wird die Prüfung der städtebaulichen Verträglichkeit der konkreten Planung sowie die Festlegung des genauen Maßes bzw. der Struktur der Ausweitungen im Rahmen der Abwägung empfohlen.

### 3.5 Benachbarte Bebauungspläne

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 37 „Potsdam-Center“ ist gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 04.10.2000 in die Teilbereiche A, B und C aufgeteilt worden; die Fortführung der Teilbereiche als jeweils eigenständiger Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“ für den Kernbereich mit den Baufeldern 9 bis 12, Bahnhofsspanne und -südkopf, Parkhaus mit Büroüberbauung, Vorplatz Süd, Innerstädtischer Erschließungsstraße (ISES), Erschließungsanlagen und Alter Halle sowie als eigenständiger Bebauungsplan Nr. 37 B „Babelsberger Straße“ mit den Baufeldern 1 bis 8 und 13 bis 17 ist ebenfalls beschlossen worden (DS 00/0664/1)<sup>14</sup>.

<sup>13</sup> GMA Einzelhandelsgutachten 2008, S. 151 und 152

<sup>14</sup> Beschlussvorlage „Reduzierung und Aufteilung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 37 „Potsdam-Center“, Fortführung der Teilbereiche A, B und C und Strukturkonzept als Orientierung für die weitere Bearbeitung des Teilbereichs B“

Der Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“ grenzt nördlich und östlich direkt an den Bebauungsplan Nr. 37 B „Babelsberger Straße“ an.

In ihrer Sitzung am 02.11.2011 hat die Stadtverordnetenversammlung den Aufstellungsbeschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 B „Babelsberger Straße“, Teilbereich An den Nuthewiesen, gefasst (DS 11/SVV/0679). Der Teilbereich liegt nördlich der Bahnhofspassagen.

---

## B. Planinhalte und Planfestsetzungen

### 1. Ziele und Zwecke der Planung

Ziel der Planung ist die Herstellung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der Fläche im Plangebiet zu einem Sonderstandort für Dienstleistungen und Einzelhandel mit einer Sortimentsstruktur, die die Entwicklung der historischen Innenstadt und Einkaufsinnenstadt und die des Babelsberger Zentrums berücksichtigt und ohne negative Nebenwirkungen den Einkaufsstandort Potsdam stärkt.

Es soll im Bauleitplanverfahren geprüft werden, in welcher Weise eine Veränderung des zulässigen Sortimentsrahmens dazu beitragen könnte, einen Teil des ermittelten Zusatzbedarfs der sog. „Innenstadtsortimente“ bis 2015 zu decken.

Eine mögliche Veränderung des Sortimentsrahmens müsste sowohl die Voraussetzung erfüllen, dass mit dieser Maßnahme eine Zentralitätsstärkung für die Landeshauptstadt Potsdam bezüglich des Einzelhandels bewirkt werden kann, als auch dass die städtebauliche Verträglichkeit der konkreten Planung – auch im näheren Umfeld - gegeben ist.

Das Centermanagement der Bahnhofspassagen erhofft sich durch eine Lockerung der Sortimentsbeschränkungen bessere Vermarktungschancen für die teilweise leerstehenden Ladeneinheiten.

### 2. Entwicklung der Planungsüberlegungen

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 07.07.1999 die Grundsatzentscheidung zum Potsdam-Center (DS 99/0556) getroffen, der gemäß der Bebauungsplan keine Festsetzungen enthalten soll, die die Einrichtung bzw. den Betrieb eines uneingeschränkten Einkaufszentrums ermöglichen. Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 06.10.1999 die Entscheidung zur Nutzungsspezifizierung für den Einzelhandel im Baufeld 11 sowie zur Vorbereitung einer Abwägung zur Zulässigkeit weiteren zentrenrelevanten Einzelhandels getroffen (DS 99/0781/1). Mit Bekanntmachung im Amtsblatt 10/99 der Landeshauptstadt Potsdam ist der Öffentlichkeit und den Sanierungsbedingten die Möglichkeit gegeben worden, im Zusammenhang mit der Herbeiführung einer ausdrücklichen Abwägungsentscheidung der Stadtverordnetenversammlung zu der Frage Stellung zu nehmen, ob im Rahmen der weiteren Entwicklung der Bahnhofspassagen im begrenzten Umfang oder in einer eingegrenzten Betriebsgrößenstruktur (Fachmärkte) auch außerhalb einer Themenspezialisierung auf maximal zwei Sortimentsbereiche Einzelhandelsbetriebe zentrenrelevanter Branchen zugelassen werden sollen. Nach dem Abwägungsprozess, in den auch rechtliche Gutachten der von der Landeshauptstadt Potsdam beauftragten Kanzlei Baumeister<sup>15</sup> eingeflossen sind, hat die Stadtverordnetenversammlung in ihrer Sitzung am 05.04.2000 den Zulässigkeitsrahmen für Einzelhandel und Dienstleistungen im Bebauungsplan Nr. 37 „Potsdam-Center“ per Beschluss festgelegt (DS 00/0127/1). Dieser Zulässigkeitsrahmen ist in den textlichen Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“ umgesetzt worden.

---

<sup>15</sup> Kanzlei Baumeister: „Rechtliche Handlungsspielräume zur Verminderung negativer Folgewirkungen des Projektes „Potsdam-Center“ auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Landeshauptstadt Potsdam in Bezug auf den innerstädtischen Einzelhandel“, Münster, vom 15.08.1998



In dem gesamtstädtischen Einzelhandelsgutachten aus dem Jahr 2001 ist eine für Potsdam konkretisierte Sortimentsliste erarbeitet worden, in der die Zentrenrelevanz der einzelnen Sortimente ermittelt worden ist; danach sollen zentrenrelevante Sortimente nur in den Zentren und zentrenähnlichen Standorten angeboten werden. Die Bahnhofspassagen sind als eingeschränktes Einzelhandelszentrum eingeordnet worden.

Auch in die Fortschreibung des Einzelhandelsgutachtens im Jahr 2008 sind der Arbeitskreis Einzelhandel sowie die betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange einbezogen worden. Es sind Entwicklungsleitlinien formuliert worden, die im Rahmen der Bauleitplanung umzusetzen sind. Die Entwicklung des Einzelhandels im Oberzentrum, insbesondere der Einkaufsinnenstadt und des Babelsberger Zentrums, befindet sich in einem permanenten Änderungsprozess. Die diesbezüglichen Bemühungen der Landeshauptstadt Potsdam und der Akteure vor Ort sind der Stadtverordnetenversammlung in der Mitteilungsvorlage der Verwaltung „Zwischenbilanz Einzelhandelskonzept“ am 01.09.2010 zur Kenntnis gegeben worden (DS 10/SVV/0613)<sup>16</sup>. Die Auswertung der erhobenen Daten hat ergeben, dass die Potenziale für entwickelbare Verkaufsflächen in der Innenstadt und in Babelsberg mit Stand Juli 2010 nicht ausreichen, um den Zusatzbedarf der „Innenstadtsortimente“ bis 2015 zu decken. Dies betrifft insbesondere die Warengruppen Bücher, Papierwaren, Büroartikel, Schreibwaren, Bekleidung, Schuhe, Sport und Elektrowaren.

Im Fazit stehen dem errechneten Zusatzbedarf von 7.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche an besonders innenstadtrelevanten Sortimenten (Bekleidung, Schuhe, Bücher, Spielwaren, Elektrowaren) bis 2015 nur 6.000 m<sup>2</sup> entwickelbare Flächen in der Innenstadt gegenüber. Unter diesen 6.000 m<sup>2</sup> gibt es einige Flächen, deren Realisierungschance die Verwaltung eher gering einschätzt.

Unter Anwendung der im Einzelhandelsgutachten (2008)<sup>17</sup> formulierten Leitlinien sind die Standorte Bahnhofspassagen und Sterncenter einer näheren Betrachtung bezüglich einer möglichen Erweiterung der Verkaufsflächen und deren Auswirkung auf die Zentralität der Standorte und einer zu erwartenden Auswirkung auf die Einkaufsinnenstadt unterzogen worden. Der Standort der Bahnhofspassagen am Hauptbahnhof, einem wichtigen Stadteingang für Touristen, Besucher und Pendler, könnte in seiner Zentralität und Attraktivität durch die Lockerung der Sortimentsbeschränkungen für den Einzelhandel gewinnen, zumal die Einbindung in das stadträumliche Gefüge durch die positive städtebauliche Entwicklung im Bahnhofsumfeld gegeben ist.

Die Verwaltung schlägt in der genannten Mitteilungsvorlage ein Änderungsverfahren für den Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“ vor; über Umfang und Art der Änderung muss im Verfahren im Rahmen der Abwägung entschieden werden. Zur Vorbereitung des Abwägungsprozesses ist die Erstellung eines Fachgutachtens zu den städtebaulichen Auswirkungen der Lockerung von Sortimentsbeschränkungen in den Bahnhofspassagen erforderlich.

In den Abwägungsprozess einzubeziehen ist auch der Prüfauftrag der Stadtverordnetenversammlung an die Verwaltung, um welche Handelsflächen die Planungen in der Potsdamer Mitte, in Nähe des Alten Markts gelegen, erhöht werden können (DS 10/SVV/0160)<sup>18</sup>. Eine attraktive Nutzungsmischung in der Potsdamer Mitte ist eines der vordringlichen Sanierungsziele. Die Entfernung vom Alten Markt zur Brandenbur-

---

<sup>16</sup> unter Bezugnahme auf die Drucksachen DS 08/SVV/0415 Einzelhandelskonzept (08/SVV/0992 Potenzialanalyse und 10/SVV/0160 Handelsflächen Potsdamer Mitte

<sup>17</sup> GMA Einzelhandelsgutachten 2008, ebenda S. 153-154

<sup>18</sup> Beschluss „Handelsflächen Potsdamer Mitte“ der Stadtverordnetenversammlung vom 05.05.2010

ger Straße ist mit ca. 400 m zu groß, als dass eine Unterstützung der Einkaufslage erwartet werden könnte. Bei der Etablierung größerer Handelsflächen wäre eher eine Schwächung vor allem der westlichen Brandenburger Straße zu erwarten. Eine mittelfristige Ansiedlung von ca. 2.000 m<sup>2</sup> Verkaufsflächen am Alten Markt und Umgebung erscheint hier als Kompromiss; in den Gebäuden entlang der Friedrich-Ebert-Straße und zukünftig am Steubenplatz könnten ca. 75 % der Erdgeschoss-Flächen für Einzelhandel genutzt werden.

Bei einer möglichen Änderung des zulässigen Sortimentsrahmens in den Bahnhofspassagen geht es nach gegenwärtiger Einschätzung konkret um die textlichen Festsetzungen B.2, B.4, B.9 und B.10 des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, die zu den Sondergebieten SO 2 (mit den Baufeldern 9 und 10) und SO 3 (Baufeld 11) mit der Festlegung „Eingeschränktes Einkaufszentrum mit Multiplexkino“ für das SO 2 und „Eingeschränktes Einkaufszentrum / Büronutzung“ für das SO 3 getroffen worden sind.

Der Bebauungsplan für den Teilbereich Bahnhofspassagen ist auf Maßnahmen der Innenentwicklung (§ 13a BauGB) ausgerichtet. Mit der Änderung der textlichen Festsetzungen soll erreicht werden, dass die Funktion der Bahnhofspassagen als Ergänzungs- und Entlastungsstandort für die historische Einkaufsinnenstadt bezüglich des Einzelhandels auch zukünftig gegeben ist. Das Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam (Oktober 2008) soll u.a. durch dieses Verfahren umgesetzt werden.

## 2.1 Planungsalternativen

Die Bahnhofspassagen in der Babelsberger Straße bieten Einkaufsmöglichkeiten in einer Ladenpassage im baulichen Bestand; insofern gibt es bezüglich des Standorts keine Planungsalternativen.

Für den Teilbereich Bahnhofspassagen mit den Sondergebieten SO 2 und SO 3, in dem eine Erweiterung des Angebots um die genannten „Innenstadtssortimente“ oder Teile davon geprüft werden soll, ist für die planungsrechtliche Zulässigkeit der „Innenstadtssortimente“ eine Änderung der textlichen Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans bezüglich des zulässigen Sortimentsrahmens eine Voraussetzung.

Um das genaue Maß bzw. die Struktur der möglichen Veränderungen des Sortimentsrahmens im Rahmen der Abwägung festlegen zu können, ist ein entsprechendes Fachgutachten in Auftrag gegeben worden.<sup>19</sup> In einer Auswirkungsanalyse soll im Rahmen der Überarbeitung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Bahnhofspassagen, 1. Änderung, die Ansiedlung neuer Einzelhandelsbetriebe in den Bahnhofspassagen im Hinblick auf deren Innenstadtverträglichkeit bewertet werden. Zu zwei von der Verwaltung in Abstimmung mit dem Centermanagement der Bahnhofspassagen vorgegebenen Betriebstypenvarianten bezüglich der in verschiedenen Betriebstypen zulässigen Sortimenten sollten die zulässigen Branchen, Betriebstypen und Verkaufsflächen untersucht werden<sup>20</sup>. In den entwickelten Betriebstypenvarianten wurden bisher von der Zulässigkeit ausgeschlossene Sortimente jeweils drei unterschiedlichen Betriebstypen (kleinen Einzelhandelsläden mit bis unter 300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (VK), größeren Läden und Fachmärkten mit 300-800 m<sup>2</sup> VK und großen Läden und Kaufhäusern mit über 800 m<sup>2</sup> VK) zugeordnet.

<sup>19</sup> GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH: „Auswirkungsanalyse zur Innenstadtverträglichkeit der Ansiedlung neuer Einzelhandelsbetriebe in den Bahnhofspassagen des Hauptbahnhofs der Landeshauptstadt Potsdam“, im September 2011

<sup>20</sup> Tabellen ‚Betriebstypenvariante 1‘ und Tabelle ‚Betriebstypenvariante 2‘, siehe folgende Seiten

Die Differenzierung erfolgte in der Zuordnung der Sortimente zu den Betriebsgrößen, die zukünftig zulässig sein sollen. Für beide Betriebstypenvarianten ist die Annahme getroffen worden, dass die aufgeführten, bisher ausgeschlossenen Sortimente Bekleidung, Textilien, Schuhe, Lederwaren, Orthopädiewaren, Haushaltswaren, Glas, Porzellan, Keramik, Geschenkartikel, Antiquitäten, Drogeriewaren, Parfümeriewaren, Kosmetika, Apotheker- und Sanitätswaren, Papier- und Schreibwaren, Spielwaren, Bastelartikel, Uhren, Schmuck und Edelmetallwaren sowie Sportartikel / -Bekleidung in den kleinen Läden bis unter 300 m<sup>2</sup> VK zulässig sein könnten. Diese Annahme sollte im Gutachten nur dann gesondert betrachtet werden, falls sich die Untersuchungen zur verträglichen Zulässigkeit der bisher ausgeschlossenen Sortimente in größeren oder großen Betriebseinheiten als problematisch erweisen sollte (z.B. beim Sortiment Uhren / Schmuck).

Exkurs: im Zusammenhang mit der Setzung des Schwellenwertes von 300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche in der Kleinflächenregelung des Einzelhandelskonzeptes<sup>21</sup> wurden die Strukturen der in Potsdam ansässigen Fachgeschäfte und Fachmärkte sowie Lebensmittelmärkte analysiert. Im Lebensmittelsektor sind in Potsdam aktuell 56 Betriebe mit Verkaufsflächen von jeweils mehr als 300 m<sup>2</sup> ansässig. Bei diesen Anbietern handelt es sich um klassische SB – Betriebstypen, wie Supermärkte oder Lebensmitteldiscounter.

Lebensmittelgeschäfte mit Verkaufsflächengrößen um 300 m<sup>2</sup> waren zum Zeitpunkt der Erhebung außerhalb zentraler Versorgungsbereiche nicht vorhanden. Es existierten lediglich inhabergeführte Geschäfte unter 200 m<sup>2</sup>, wie z.B. Bäckereien, Fleischereien, Obst- und Gemüsehändler.

Im Nonfood – Einzelhandel stellt die 300 m<sup>2</sup> Verkaufsflächenschwelle ebenfalls eine Trennlinie zwischen den Betriebstypen „Facheinzelhandel“ und „Fachmarkt“ dar. So weisen in Potsdam 98 % der Nonfood – Fachgeschäfte Verkaufsflächen von weniger als 300 m<sup>2</sup> auf. Lediglich 2 % erreichen Verkaufsflächengrößen oberhalb dieses Schwellenwertes und befinden sich nahezu ausschließlich in innerstädtischer Lage oder im Sterncenter. Für Fachmärkte mit zentrenrelevanten Sortimenten (z.Bsp. Textilien, Schuhe, Drogeriewaren) sind in Potsdam andererseits zum weit überwiegenden Teil Verkaufsflächen von mehr als 300 m<sup>2</sup> festzuhalten. Grundlage dafür sind die Untersuchungen der GMA-Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung im Jahr 2008.

---

<sup>21</sup> GMA Einzelhandelsgutachten 2008

### Betriebstypen der Variante 1 mit Einschränkungen bei Läden über 800 m<sup>2</sup> VK und bei Haushaltswaren

(Belegungsvorschlag Centermanagement der Bahnhofspassagen: Drogerie / Haushaltswaren)

Sortimente	mögliche Betriebstypen / Sortimente:		
(bisher ausgeschlossene Sortimente)	Kleine Einzelhandels-läden bis unter 300 m <sup>2</sup>	Größere Läden, Fach-märkte 300-800 m <sup>2</sup>	Große Läden, Kauf-häuser über 800 m <sup>2</sup>
Bekleidung, Textilien	Ja	Ja	<b>Nein</b>
Schuhe, Lederwaren, Orthopädiwaren	Ja	Ja	<b>Nein</b>
Sportartikel /-Bekleidung	Ja	Ja	<b>Sportartikel ja, Textilien/Schuhe &lt;800 m<sup>2</sup></b>
Haushaltswaren, Glas, Porzellan, Keramik, Geschenkartikel, Antiquitäten	Ja	<b>Nein*</b>	<b>Nein*</b>
Geschenkartikel, Antiquitäten	Ja	Ja	Ja
Drogeriewaren, Parfümeriewaren, Kosmetika, Apotheker- u. Sanitätswaren	Ja	Ja**	Ja
Papier- und Schreibwaren	Ja	Ja	Ja
Spielwaren, Bastelartikel	Ja	Ja**	Ja
Uhren, Schmuck, Edelmetallwaren	Ja	Ja	Ja
Optische Waren, Hörgeräte	Flächenbeschränkung aufheben		
Unterhaltungselektronik, elektrische Haushaltsgeräte, Geräte Telekommunikation	sind schon zulässig		

\*Aufrechterhaltung Beschränkungen bei Haushaltswaren: Grund sind die größeren Flächen als typische Randsortimente bei Möbelgeschäften und in Baumärkten, die schon jetzt in der Konkurrenz zur Innenstadt stehen.

\*\*Drogerieartikel sind im SO 2 bereits mit einer VK von max. 400 m<sup>2</sup> zulässig, eine Apotheke ist im SO 3 bereits zulässig, Fachmärkte für Spielwaren sind im SO 2 bereits zulässig (ohne Babybekleidung).

In der Betriebstypenvariante 1 wird von der Annahme ausgegangen, dass für das Sortiment Bekleidung, Textilien eine Freigabe auch für die größeren Läden, aber nicht für große Läden erfolgen kann; für Sportartikel<sup>22</sup> / -Bekleidung wäre eine Freigabe auch für die großen Läden denkbar. Das Centermanagement der Bahnhofspassagen hätte

<sup>22</sup> Das Sortiment Sportartikel ist nicht Bestandteil der Potsdamer Liste der zentrenrelevanten Sortimente

gern eine Freigabe von Haushaltswaren im Zusammenhang mit Drogeriewaren bei den größeren Läden gesehen; diese Einschätzung wurde wegen der vorhandenen typischen Randsortimente bei Möbelgeschäften im Bestand, die bereits Auswirkungen auf das Angebot von Haushaltswaren in der Innenstadt und in zentrenähnlichen Standorten zeigen, von der Landeshauptstadt Potsdam nicht geteilt.

### Betriebstypen der Variante 2 mit Öffnung bei Läden über 800 m<sup>2</sup> VK für Textilbetriebe

(Belegungsvorschlag des Centermanagements: Großmieter Textil)

Sortimente	mögliche Betriebstypen / Sortimente:		
	Kleine Einzelhandelsläden bis unter 300 m <sup>2</sup> VK	Größere Läden, Fachmärkte 300-800 m <sup>2</sup> VK	Große Läden, Kaufhäuser über 800 m <sup>2</sup> VK
(bisher ausgeschlossene S.)			
Bekleidung, Textilien	Ja	Ja	Ja
Schuhe, Lederwaren, Orthopädiewaren	Ja	Ja	<b>Nein</b>
Sportartikel /-Bekleidung	Ja	<b>Sportartikel ja, Textilien/Schuhe &lt;300 m<sup>2</sup></b>	<b>Nein</b>
Haushaltswaren, Glas, Porzellan, Keramik, Geschenkartikel, Antiquitäten	Ja	Ja	<b>Nein*</b>
Geschenkartikel, Antiquitäten	Ja	Ja	<b>Nein</b>
Drogeriewaren, Parfümeriewaren, Kosmetika, Apotheker- u. Sanitätswaren	Ja	Ja**	Ja
Papier- und Schreibwaren	Ja	Ja	<b>Nein</b>
Spielwaren, Bastelartikel	Ja	Ja**	<b>Nein</b>
Uhren, Schmuck, Edelmetallwaren	Ja	Ja	<b>Nein</b>
Optische Waren, Hörgeräte	Flächenbeschränkung aufheben		
Unterhaltungselektronik, elektrische Haushaltsgeräte, Geräte Telekommunikation	sind schon zulässig		

\*Aufrechterhaltung Beschränkungen bei Haushaltswaren: Grund sind die größeren Flächen als typische Randsortimente bei Möbelgeschäften und in Baumärkten, die schon jetzt in der Konkurrenz zur Innenstadt stehen.

\*\*Drogerieartikel sind im SO 2 bereits mit einer VK von max. 400 m<sup>2</sup> zulässig, eine Apotheke ist im SO 3 bereits zulässig, Fachmärkte für Spielwaren sind im SO 2 bereits zulässig (ohne Babybekleidung).

In der Betriebstypenvariante 2 wird von der Annahme ausgegangen, dass für das Sortiment Bekleidung, Textilien eine Freigabe für große Betriebseinheiten erfolgen kann. Zum Sortiment Sportartikel / -Bekleidung scheint eine Freigabe für die größeren Läden

denkbar mit einer Beschränkung von Sport-Textilien und –Schuhen auf eine Größenordnung der zulässigen VK <300 m<sup>2</sup>.

In der Auswirkungsanalyse werden auf dieser Basis der Annahmen die Daten erhoben und eine Bewertung wird vorgenommen. Es sollen Betriebstypendefinitionen erstellt und die Einordnung der vorgesehenen Branchen hinsichtlich der Zentrenrelevanz auf der Basis der Sortimentsliste im Einzelhandelskonzept der Landeshauptstadt Potsdam (2008) vorgenommen werden<sup>23</sup>. Das relevante Kaufkraftvolumen im Einzugsgebiet wird ermittelt und die Erfassung und Bewertung des relevanten Wettbewerbs durchgeführt. Schließlich werden die städtebauliche Verträglichkeit der geplanten Betriebstypenvarianten 1 und 2 für den Teilbereich Bahnhofspassagen bewertet und Empfehlungen für den Umgang mit den Ergebnissen gegeben. Das Aufgabenpaket beinhaltet auch die Berücksichtigung des aktuellen Leerstandes der Geschäfte in der Innenstadt gegenüber dem Stand des Einzelhandelsgutachtens aus dem Jahr 2008 und die Abschätzung zu möglichen Umstrukturierungen innerhalb der Einzelhandelsbetriebe.

## 2.2 Ergebnisse der Auswirkungsanalyse der geplanten Neuansiedlung von Einzelhandel in den Bahnhofspassagen

Das bezüglich der Einzelhandelsproblematik für den Teilbereich Bahnhofspassagen erstellte Gutachten<sup>24</sup> hat sich an den vorgegebenen Annahmen zu den beiden Betriebstypenvarianten orientiert. Sowohl die aktuellen Verkaufsflächen in den Bahnhofspassagen als auch diejenigen in der Einkaufsinnenstadt, bezogen auf den ermittelten Verkaufsflächenzusatzbedarf bis 2015<sup>25</sup>, sind erhoben worden. Das Centermanagement der Bahnhofspassagen hat dem Gutachter die Informationen zu den bestehenden Ladengrößen und den Verkaufsflächen (VK) in den Bahnhofspassagen zur Verfügung gestellt.

Im Rahmen der Auswirkungsanalyse, aufgrund der erhobenen und ermittelten Daten, sind zwei unterschiedliche Belegungsvarianten für den Teilbereich Bahnhofspassagen erarbeitet und geprüft worden:

Planungsvariante 1		Planungsvariante 2	
Textil- und Sportartikel	ca. 2.750 m <sup>2</sup> VK	Textil- und Sportartikel	ca. 2.006 m <sup>2</sup> VK
Uhren / Schmuck	ca. 54 m <sup>2</sup> VK	Uhren / Schmuck	ca. 54 m <sup>2</sup> VK
Schuhe	ca. 727 m <sup>2</sup> VK	Schuhe	ca. 727 m <sup>2</sup> VK
Parfümerie	ca. 128 m <sup>2</sup> VK	Drogerie- und Haushaltswaren	ca. 1.329 m <sup>2</sup> VK
Geschenkartikel / Schreibwaren	ca. 253 m <sup>2</sup> VK	Geschenkartikel / Schreibwaren	ca. 253 m <sup>2</sup> VK
Elektroartikel	ca. 122 m <sup>2</sup> VK	Elektroartikel	ca. 122 m <sup>2</sup> VK
Summe	4.034 m <sup>2</sup> VK	Summe	4.491 m <sup>2</sup> VK

In der Planungsvariante 1 ist die angegebene Verkaufsfläche für Textil- und Sportartikel auf verschiedene Betriebstypen aufgeteilt worden: 1 großflächiger Textilfachmarkt (1.200 m<sup>2</sup> VK), 1 Textilfachmarkt (417 m<sup>2</sup> VK) und Textilfachgeschäfte / Boutiquen mit insgesamt 1.011 m<sup>2</sup> VK (korrespondiert mit der dem Gutachten zugrundegelegten Betriebstypenvariante 2). Es ist eine Verkaufsfläche von insgesamt 4.034 m<sup>2</sup> VK errechnet worden

<sup>23</sup> Begründung S. 12

<sup>24</sup> GMA: „Potsdam Bahnhofspassagen – Änderung B-Plan 37 A Erste Ergebnisse der gutachterlichen Bewertung der geplanten Neuansiedlung von Einzelhandel in den Bahnhofspassagen, Zwischenstand 31.08.2011

<sup>25</sup> Siehe Mitteilungsvorlage DS 10/SVV/0613

In die Planungsvariante 2 ist der Vorschlag des Centermanagements der Bahnhofspassagen einbezogen, statt eines bisherigen Anbieters von Drogeriewaren einen Betrieb aus dem Segment der großen Läden mit Drogeriewaren, Kosmetika, Parfümeriewaren und Haushaltswaren und weiteren Randsortimenten von innenstadtrelevanten Sortimenten anzusiedeln (korrespondiert mit der dem Gutachten zugrundegelegten Betriebstypenvariante 1).

In der Planungsvariante 2 ist die angegebene Verkaufsfläche für Textil- und Sportartikel auf verschiedene Betriebstypen aufgeteilt worden: 2 Textilfachmärkte (mit 456 m<sup>2</sup> und 417 m<sup>2</sup> VK) und Textilfachgeschäfte / Boutiquen mit insgesamt 1.011 m<sup>2</sup> VK (korrespondiert mit der dem Gutachten zugrundegelegten Betriebstypenvariante 1). Es ist eine Verkaufsfläche von insgesamt 4.491 m<sup>2</sup> VK errechnet worden. Die etwas größere Verkaufsfläche in der Planungsvariante 2 ergibt sich durch die Einbeziehung der Fläche des vorhandenen Betriebs für Drogeriewaren, die in der Planungsvariante 1 nicht mit betrachtet wird.

Zu den beiden Planungsvarianten sind bezüglich der genannten Sortimente und Betriebstypen jeweils die Produktivität (€/ m<sup>2</sup> VK) und der Sollumsatz ermittelt worden<sup>26</sup>, ebenso wie die relevante Kaufkraft in Potsdam und das Kaufkraftvolumen berechnet worden sind. Das Einzugsgebiet der Bahnhofspassagen umfasst das Stadtgebiet der Landeshauptstadt (Zone I mit 155.563 Einwohnern, Stand 12 / 2010) und einen abgegrenzten Verflechtungsbereich<sup>27</sup> mit ca. 68.000 Einwohnern in der Zone II und 147.910 Einwohnern in der Zone III (jeweils Stand 12 / 2010).

Zur Ermittlung der untersuchungsrelevanten Kaufkraftvolumina wird die Wirtschaftsgruppe Ladeneinzelhandel und Ladenhandwerk betrachtet; die Bedarfsdeckung wird in kurzfristige, mittelfristige und langfristige Bedarfsdeckung differenziert. Im August 2011 wurde eine Erhebung aller relevanten Betriebe in der Potsdamer Innenstadt durchgeführt<sup>28</sup>, die die Sortimente Textil- und Sportartikel, Uhren, Schmuck, Schuhe, Drogerie-, Parfümeriewaren, Geschenkartikel, Schreibwaren, Elektroartikel als Kernsortimente führten. 37,7 % des auf diese Sortimente bezogenen Umsatzes werden in der Innenstadt generiert, 62,3 % des untersuchungsrelevanten Umsatzes werden in der Reststadt (Babelsberg, andere zentrale Lagen, Sterncenter) erzielt. Der untersuchungsrelevante Einzelhandelsbestand in Potsdam beläuft sich auf 68.775 m<sup>2</sup> VK (zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens 2011). Auf die Planungen in den Bahnhofspassagen entfällt ein Verkaufsflächenanteil von 5,9 % (Planungsvariante 1) bzw. 6,5 % (Planungsvariante 2).

Das Gutachten geht von der Prämisse aus, dass die auf den geplanten Verkaufsflächen der Bahnhofspassagen errechneten Umsätze in vollem Umfang gegen den bestehenden Einzelhandel in Potsdam umverteilt werden (Szenario für den schlechtesten Fall).

---

<sup>26</sup> GMA: „Innenstadtverträglichkeit der Ansiedlung neuer Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Waren in den Bahnhofspassagen des Hauptbahnhofs der Landeshauptstadt Potsdam“, Dresden, November 2011 (GMA Auswirkungsanalyse 2011)

<sup>27</sup> GMA Einzelhandelsgutachten 2008: die Abgrenzung des Einzugsgebiets der Bahnhofspassagen entspricht der im Einzelhandelsgutachten 2008 vorgenommenen Abgrenzung

<sup>28</sup> GMA Auswirkungsanalyse 2011, S. 20 f.

Umsatzumverteilung durch Planungsvariante 1		Umsatzumverteilung durch Planungsvariante 2	
Textilien	5,7 %	Textilien	4,3 %
Schuhe	9,2 %	Schuhe	9,2 %
Drogerie- und Parfümeriewaren	2,4 %	Drogerie- und Parfümeriewaren	9,7 %
Sportwaren	2,2 %	Sportwaren	2,2 %
Elektro	1,2 %	Elektro	1,2 %
Uhren / Schmuck	3,6 %	Uhren / Schmuck	3,6 %
Geschenkartikel, Schreibwaren	4,5 %	Geschenkartikel, Schreibwaren	4,5 %

In der Planungsvariante 1 ist die Umverteilungsquote im Warenbereich „Schuhe“ mit Abstand am höchsten. Aus städtebaulicher Sicht sind die anderen Warenbereiche als unbedenklich einzustufen. Es sind wettbewerbliche Auswirkungen zu erwarten, nicht jedoch schädliche städtebauliche Effekte (z.B. Leerstandsbildung).<sup>29</sup>

In der Planungsvariante 2 ist die Umverteilungsquote in den Warenbereichen „Drogerie- und Haushaltswaren“ sowie „Schuhe“ mit Abstand am höchsten. Aus städtebaulicher Sicht sind die anderen Warenbereiche als unbedenklich einzustufen<sup>30</sup>.

Aufgrund der sehr hohen Umsatzumverteilungsquoten in den beiden Sortimentsbereichen „Drogerie- und Haushaltswaren“ sowie „Schuhe“ ist die Planungsvariante 2 unter städtebaulichen Gesichtspunkten problematischer einzustufen als die Planungsvariante 1. Das Gutachten kommt zu dem Zwischenergebnis, dass die Planungsvariante 1 mit der Empfehlung weiter verfolgt werden sollte, die geplante Verkaufsfläche für das Sortiment „Schuhe“ in den Bahnhofspassagen auf eine innenstadtverträgliche Größe von 500 m<sup>2</sup>– 600 m<sup>2</sup> VK zu reduzieren (mit einer zu erwartenden Umverteilungsquote von etwa 7,5 %). Das Zwischenergebnis ist im Arbeitskreis Einzelhandel vorgestellt worden. Im folgenden Diskussionsprozess hat sich herausgestellt, dass im Hinblick auf die angestrebte Flexibilität bezüglich der zukünftig zulässigen Sortimente nicht die Ausrichtung auf einen Angebotsschwerpunkt (z.B. Textilien oder Drogerie- und Parfümeriewaren) gutachterlich vertieft werden soll, sondern die Verträglichkeit der Verkaufsfläche der einzelnen Sortimente die wesentliche, zu betrachtende Größe sein soll.

Für die weitere Entwicklung der Bahnhofspassagen und damit für das Planänderungsverfahren ist die Fragestellung wesentlich, ob es für die untersuchungsrelevanten Sortimente jeweils eine verträgliche Obergrenze der zulässigen Verkaufsfläche gibt und wie diese zu bemessen wäre. Unabhängig von der Betrachtung der zur Zeit nicht belegten Verkaufsflächen oder von Mieterwechseln soll, sofern möglich, in der 1. Änderung zum Bebauungsplan ein Spielraum eröffnet werden, innerhalb dessen die zusätzlich zukünftig zulässigen Sortimente die Größenordnung der Verkaufsfläche jeweils nicht überschreiten, die für die Innenstadt und die umgebenden Zentren und zentrenähnlichen Standorte als verträglich eingeschätzt wird. Dieser Fragestellung ist im Gutachten ergänzend nachgegangen worden<sup>31</sup>; die aus städtebaulicher Sicht maximal verträglichen Verkaufsflächen sind gesondert für die einzelnen Sortimente berechnet und geprüft worden.

<sup>29</sup> GMA Auswirkungsanalyse 2011, S. 27 f.

<sup>30</sup> GMA Auswirkungsanalyse 2011, S. 6 „In zahlreichen Verwaltungsgerichtsverfahren hat sich dabei die 10 %-Schwelle der Umsatzumverteilung als Abwägungswert der städtebaulichen Verträglichkeit bewährt.“

<sup>31</sup> GMA: „Innenstadtverträglichkeit der Ansiedlung neuer Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Waren in den Bahnhofspassagen des Hauptbahnhofs der Landeshauptstadt Potsdam“, Dresden, November 2011 / ergänzt im März 2012 (GMA Auswirkungsanalyse 2012)



### 3. Begründung der Festsetzungen

Die Bahnhofspassagen werden, wie auch das Sterncenter, im Einzelhandelsgutachten 2008 als „zentralitätsbildende Sonderstandorte“<sup>32</sup> dargestellt. Die Bahnhofspassagen generieren Kunden aus dem überörtlichen Einzugsgebiet für den Einkaufsstandort Potsdam. Deshalb sind sie als Zentralitätsträger besonders relevant.

Für das Sondergebiet SO 2 ist eine Grundfläche GR von 10.125 qm, für das Sondergebiet SO 3 ist eine Grundfläche GR von 3.720 qm im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“ festgesetzt worden. Das Gebäude des Teilbereichs Bahnhofspassagen hat eine festgesetzte Grundfläche GR von 10.845 qm. Für das Sondergebiet SO 2 (im Bau- feld 9 auf den Ebenen +1 und +2, im Bau- feld 10 auf der Ebene +1) ist eine Verkaufsfläche (VK) von maximal 8.400 qm, für das Sondergebiet SO 3 (im Bau- feld 10 auf den Ebenen 0 und +1) eine VK von maximal 1.900 qm festgesetzt worden. Insgesamt ist für den Teilbereich Bahnhofspassagen eine VK von maximal 10.300 qm festgesetzt worden.

Das eingeschränkte Einkaufszentrum in den Bahnhofspassagen wird von dem Centerma- nagement, das u.a. die Mietverträge für die bestehenden oder innerhalb des Gebäudes neu einzurichtenden bzw. zu ändernden Ladeneinheiten mit den Einzelhändlern abschließt, ein- heitlich verwaltet und vermarktet.

Der zentrale Versorgungsbereich „Einkaufsinnenstadt“ befindet sich ca. 1.100 m in nordwest- licher Richtung und ist für alle Planungen außerhalb zentraler Versorgungsbereiche relevant.

Die Stärkung des Teilbereichs Bahnhofspassagen durch Ansiedlung oder Erweiterung von Einzelhandelsbetrieben könnte städtebauliche Auswirkungen wie z.B. „Abschmelzung beste- hender Einzelhandelsbetriebe, erhöhte Geschäftsfluktuation“<sup>33</sup> in den umliegenden Zentren oder Einzelhandelsstandorten zur Folge haben. Ziel der Planänderung ist es, die Zentralität sowohl der Einkaufsinnenstadt als auch des Sonderstandortes am Hauptbahnhof zu stärken, ohne negative städtebauliche Auswirkungen in der Umgebung oder der Einkaufsinnenstadt hervorzurufen.

Gleichzeitig sollen die textlichen Festsetzungen einen Flexibilitätsrahmen für die zukünftig zusätzlich zulässigen innenstadtrelevanten Sortimente geben, der aus dem Gutachten<sup>34</sup> ab- zuleiten ist. Die Festsetzung einer maximal zulässigen Verkaufsfläche (VK) für die untersu- chungsrelevanten Sortimente<sup>35</sup> insgesamt für den Teilbereich Bahnhofspassagen ist vorge- sehen. Innerhalb dieses Rahmens können die untersuchungsrelevanten Sortimente, für die ebenfalls jeweils eine Obergrenze der Verkaufsfläche festgesetzt wird, angeboten werden. Die bisher zulässigen Sortimente werden weiterhin zulässig bleiben. Dadurch soll die Mög- lichkeit einer Nutzungsmischung von mit der Einkaufsinnenstadt verträglichen, zusätzlich zulässigen und bereits zulässigen Sortimenten für den Teilbereich Bahnhofspassagen gege- ben werden. Es geht dabei nicht darum, aktuell ungenutzte Flächen mit diesen zusätzlichen Sortimenten zu füllen, sondern einen Katalog von mit der Innenstadt verträglichen zusätzli- chen Sortimenten zu entwickeln, die innerhalb des Teilbereichs Bahnhofspassagen (inner- halb der Baufelder 9 bis 11) zukünftig zulässig sein sollen. Die Verortung der Verkaufsflä- chen innerhalb der Bahnhofspassagen ist weder Gegenstand der Planung noch in diesem Zusammenhang von Interesse.

---

<sup>32</sup> GMA Einzelhandelsgutachten 2008, S. 149

<sup>33</sup> GMA, Auswirkungsanalyse 2012, S. 6 f

<sup>34</sup> GMA Auswirkungsanalyse 2012

<sup>35</sup> GMA Auswirkungsanalyse 2012, S. 20 f; es handelt sich um die untersuchungsrelevanten Sortimente: Textilien, Schuhe, Drogerie-, Parfümeriewaren, Kosmetik, Uhren / Schmuck, Geschenke / Schreibwaren, Haushaltswaren, Elektroartikel sowie Sportartikel

Als wesentliche Grundlage für die Formulierung der textlichen Festsetzungen wird die in der Auswirkungsanalyse 2012 ermittelte Umverteilungsquote der Umsätze für die einzelnen Sortimente betrachtet. Dazu sind im August 2011 alle Einzelhandelsbetriebe, die die untersuchungsrelevanten Sortimente als Kernsortimente führen, in der Landeshauptstadt Potsdam erfasst worden. Insgesamt ist eine Gesamtverkaufsfläche von 68.775 qm festgestellt worden; für die Potsdamer Innenstadt sind 214 Betriebe mit insgesamt 26.875 qm Verkaufsfläche ermittelt worden. Zur Interpretation möglicher Umsatzumverteilungen wird im Gutachten darauf verwiesen, dass wegen der besonderen Einzelhandelsstruktur in Potsdam das innerstädtische Einzelhandelsangebot bei mehreren Warengruppen hinsichtlich der Verkaufsfächenausstattung hinter der Reststadt zurückbleibt. Dies trifft für die Textilverkaufsfläche, die Schuhverkaufsfläche und die Verkaufsfläche für Elektrowaren zu.

Sowohl beide Planungsvarianten<sup>36</sup> als auch die Variante mit der maximal verträglichen Verkaufsfläche für die einzelnen Sortimente (Maximalvariante) sind einer eingehenden Prüfung unterzogen worden; in allen dominiert der textile Einzelhandel als zusätzliches Sortiment bei den Verkaufsflächen. In die Planungsvariante 2 sowie der Maximalvariante ist ein weiterer Kundenmagnet im großflächigen Segment (Mehrbranchenunternehmen mit Drogerie- und Haushaltswaren) auf Empfehlung des Centermanagements der Bahnhofspassagen in die Betrachtung einbezogen worden. In der Auswirkungsanalyse ist die Umsatzumverteilung berechnet worden, in dem die Umsätze der Planungen in den Bahnhofspassagen in vollem Umfang umverteilt worden sind und die Werte der Umsatzumverteilungen gegen Bestandsbetriebe in der Potsdamer Innenstadt anteilig berechnet worden sind<sup>37</sup>.

Zur Berechnung der jeweils zulässigen Verkaufsfächendimensionierung für die Maximalvariante ist davon ausgegangen worden, dass eine errechnete Umverteilungsquote von ca. 8 % nicht überschritten werden soll. Damit soll sichergestellt werden, dass der Einzelhandelsbestand in der Innenstadt nicht beeinträchtigt wird und der gerichtlich empfohlene Schwellenwert von 10 % Umverteilungsquote im Abwägungsprozess nicht überschritten wird.

Die Empfehlung der Gutachter wird aufgegriffen und in die textlichen Festsetzungen umgesetzt.

### **Art der baulichen Nutzung**

Zur Art der baulichen Nutzung gibt es gegenüber den Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“ keine Änderungen; das vorhandene Sondergebiet SO 2 mit den Baufeldern 9 und 10 wird weiterhin als SO 2 „Eingeschränktes Einkaufszentrum mit Multiplexkino“ festgesetzt, das vorhandene Sondergebiet SO 3 mit dem Baufeld 11 wird weiterhin als SO 3 „Eingeschränktes Einkaufszentrum / Büronutzung“ festgesetzt. Der Begriff „Eingeschränktes Einkaufszentrum“ bezieht sich auf den Sachverhalt, dass die Zulässigkeit der Sortimente / ggf. der Innenstadtsortimente in den Bahnhofspassagen in Zusammenhang mit und in Abhängigkeit von der Betriebsgrößenstruktur zu betrachten ist und nicht alle zentrenrelevanten Sortimente zur Prüfung bezüglich einer Lockerung oder Freigabe anstehen.

In der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Bahnhofspassagen, werden nur die Festsetzungen behandelt, für die nach den Erkenntnissen aus den genannten Gutachten und aus städtebaulichen Gründen ein Anpassungserfordernis besteht. Die übrigen Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“ bleiben unberührt und entfalten weiterhin ihre planungsrechtliche Wirkung.

Bei den geplanten vorzunehmenden Änderungen bezüglich des zulässigen Sortimentsrahmens ist die Innenstadtverträglichkeit der geplanten Maßnahmen zu gewährleisten. Für die

<sup>36</sup> siehe Begründung S. 18 f.

<sup>37</sup> GMA Auswirkungsanalyse 2012 S. 23 f.: „Maßstab für die Umsatzverteilungen gegen die Innenstadt ist hierbei die Aufteilung der Umsatzleistungen in den projektrelevanten Branchen zwischen der Innenstadt und der Reststadt“.

untersuchungsrelevanten Innenstadtsortimente sollen jeweils Obergrenzen für die zulässige Verkaufsfläche festgesetzt werden, die sich aus der Auswirkungsanalyse für den Teilbereich Bahnhofspassagen ergeben. Der Betrachtung wird die Überlegung zu Grunde gelegt, dass die untersuchungsrelevanten Sortimente in Abhängigkeit von der Betriebsgröße<sup>38</sup> zulässig sein sollen. Das Spektrum des bisherigen Zulässigkeitsrahmens wird außerdem beibehalten. Diese Vorgehensweise soll zur Attraktivierung der Bahnhofspassagen und der Umgebung des Potsdamer Hauptbahnhofs beitragen und gleichzeitig die Zentralität Potsdams in der regionalen Handelslandschaft erhöhen. Es werden auch Anreize für die Ansiedlung von Nutzungen innerhalb des bisherigen Zulässigkeitsrahmens erwartet. Das Lebensmittelangebot im SO 3 soll von Discount-Produkten auf z.B. Bio-Lebensmittel umgestellt werden können.

Für die im Rahmen der Auswirkungsanalyse geprüfte Maximalvariante mit den darin aufgeführten Sortimenten wird das Ergebnis der Berechnung der Umsatzumverteilung gegenüber der Einkaufsinnenstadt angegeben<sup>39</sup>.

Maximalvariante		Umsatzumverteilung durch die Maximalvariante	
Textilien	max. 3.000 m <sup>2</sup> VK	Textilien	7,7 %
Sportartikel	max. 300 m <sup>2</sup> VK	Sportartikel	5,5 %
Uhren / Schmuck	max. 100 m <sup>2</sup> VK	Uhren / Schmuck	7,1 %
Schuhe	max. 600 m <sup>2</sup> VK	Schuhe	7,7 %
Drogerie- und Parfümeriewaren	max. 800 m <sup>2</sup> VK	Drogerie- und Parfümeriewaren	6,0 %
Geschenkartikel, Papier- / Schreibwaren	max. 300 m <sup>2</sup> VK	Geschenkartikel, Papier- / Schreibwaren	8,2 %
Haushaltswaren	max. 300 m <sup>2</sup> VK	Haushaltswaren	8,1 %
<b>Obergrenze für die genannten zusätzlichen Sortimente insgesamt</b>	<b>max. 5.000 m<sup>2</sup> VK</b>		

Bei der Formulierung der textlichen Festsetzungen wird durch Festsetzung von Obergrenzen für Verkaufsflächen für einzelne Sortimente berücksichtigt, dass auch bei einer teilweisen Lockerung der Sortimentsbeschränkungen die Innenstadtverträglichkeit gewährleistet werden kann. Dies gilt insbesondere für die innenstadtrelevanten Sortimente Schuhe und Textilien sowie für Geschenkartikel, Papier-, Schreib- und Haushaltswaren. Es wird in diesem Zusammenhang darauf verwiesen, dass das Sortiment Sportartikel nicht Bestandteil der „Potsdamer Liste der zentrenrelevanten Sortimente“ ist.<sup>40</sup>

Die Obergrenze von 5.000 qm VK für die zusätzlichen Sortimente insgesamt innerhalb des Teilbereichs Bahnhofspassagen (SO 2 plus SO 3) soll in Summe nicht überschritten werden, um sicherzustellen, dass die Einkaufsinnenstadt durch eine Lockerung des zulässigen Sortimentsrahmens nicht beeinträchtigt wird. Gleichzeitig soll der gesetzte Rahmen den Betreibern der Bahnhofspassagen eine Flexibilität bei der Vermietung von Verkaufsflächen ermöglichen und den Sonderstandort Bahnhofspassagen stärken.

Die Systematik der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“ soll beibehalten werden. Die zulässige Verkaufsfläche in den beiden Sondergebieten SO 2 und SO 3 von insgesamt 10.300 qm wird ebenfalls beibehalten.

<sup>38</sup> Begründung siehe S. 16 f. (Betriebstypenvarianten 1 und 2)

<sup>39</sup> GMA Auswirkungsanalyse 2012 S.29 f.

<sup>40</sup> siehe auch Begründung S. 12

Die Verkaufsflächenangaben gelten für die Baufelder 9, 10 und 11; insofern wird eine geeignete Formulierung gewählt, die die bisher differenzierten Regelungen für die Sondergebiete SO 2 und SO 3 zusammenfasst.

Zur Systematik der textlichen Festsetzungen: im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“ sind die textlichen Festsetzungen zu den Höhen und den Kubaturen der Baukörper mit den Buchstaben TF A.1.1 bis TF A.4.0 gekennzeichnet. Die textlichen Festsetzungen zur Sicherung des Zulässigkeitsrahmens für ein eingeschränktes Einkaufszentrum beginnen mit der textlichen Festsetzung TF B.1. In der Lesefassung (s. Anlagen Kap. G) sind alle textlichen Festsetzungen zum Teilbereich Bahnhofspassagen, die zum Thema „eingeschränktes Einkaufszentrum“ im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“ getroffen worden sind, sowie die Änderungen aufgeführt.

### Textliche Festsetzungen

#### Anmerkung:

*Die textlichen Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“ werden bezüglich der Regelungen zum Einzelhandel im 1. Änderungsverfahren für den Teilbereich Bahnhofspassagen teilweise geändert und ergänzt. Die nicht geänderten textlichen Festsetzungen gelten weiterhin fort.*

**Der Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“, festgesetzt durch Satzung vom 06.03.2002 (Amtsblatt der Landeshauptstadt Potsdam 6/2005 vom 13.05.2005), wird wie folgt geändert:**

*Diese Änderungen sind in **schwarzem Fettdruck** dargestellt.*

*Hinweise (kursiv dargestellt) sind nicht Gegenstand der Festsetzungen.*

#### **A**

**Die textlichen Festsetzungen TF B.3, TF B.9, TF B.10, TF B.11 und TF B.12 werden gestrichen.**

#### **B**

**Die textlichen Festsetzungen TF B.2, TF B.4, TF B.7 und TF B.14 werden wie folgt geändert / neu gefasst:**

#### **TF B.2**

Im SO 2 sind im in der Textlichen Festsetzung B.1 bestimmten Bereich **und im SO 3** ausschließlich die im folgenden bestimmten Einzelhandelsbetriebe zulässig:

- Kaufhäuser, Fachmärkte und Einzelhandelsläden für elektrotechnische und elektronische Geräte und deren Zubehör, für Tonträger und für elektronische Medien. Zusätzlich sind im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe fotografische und optische Geräte und deren Zubehör und drucktechnische Erzeugnisse zulässig.
- Kaufhäuser, Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Möbel, Wohnungsausstattung und -dekoration – wie z. B. Beleuchtungskörper, Vorhänge, Gardinen, Boden- und Wandbeläge. Zusätzlich sind im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe Einrichtungsaccessoires – wie z. B. Bilder, Bilderrahmen, Kissen, Korbwaren – zulässig.
- Fachmärkte für Matratzen und Bettwaren. Zusätzlich ist im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe Bettwäsche zulässig.

- 
- Fachmärkte und **Einzelhandelsläden** für Spielwaren. Zusätzlich sind im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe babybezogene Waren wie z. B. Kinderwagen **und Babykleidung** zulässig.
  - Fachmärkte für Fahrräder. Zusätzlich ist im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe Fahrradzubehör zulässig.
  - Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Gartenbedarf, Blumen und zoologische Artikel.
  - Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Musikinstrumente und Musikalien.
  - **Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Drogerie- und Parfümerieartikel** mit einer Verkaufsfläche von maximal **800 qm insgesamt**.
  - Ausstellungs- und Verkaufsräume für Kraftfahrzeuge.
  - **Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Reisebedarf im Sinne des § 2 Ladenschlussgesetz in der am 01.01.2000 geltenden Fassung.**
  - **Apotheken**
  - **Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Brillen und optische Erzeugnisse.**
  - Ein **SB-Markt im SO 3** für **das Sortiment Nahrungs- und Genussmittel** bis zu einer Verkaufsfläche von 600 qm.

**TF B.4**

Zusätzlich zu den in der TF B.2 bestimmten Einzelhandelsbetrieben sind im SO 2 und im SO 3 ausnahmsweise Einzelhandelsbetriebe zulässig, wenn zu ihren Sortimenten die folgenden Warengruppen – letztere auch nur in Teilen – gehören und die Obergrenzen der festgesetzten Verkaufsflächenangaben eingehalten werden:

- **Mode, Bekleidung, Leibwäsche; Einzelhandelsbetriebe** zulässig bis zu einer Verkaufsfläche (VK) von insgesamt maximal 3.000 qm, innerhalb dieser 3.000 qm VK ist ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb für das Sortiment Textilien mit maximal 1.200 qm VK zulässig; weitere Betriebe dürfen eine Größe von 800 qm je Betrieb nicht überschreiten.
- **Sportartikel; Einzelhandelsläden** zulässig bis zu einer VK von insgesamt maximal 300 qm, auch als Bestandteil des Randsortiments in Fachmärkten für Fahrräder.
- **Schuhe; Fachmärkte und Einzelhandelsläden** zulässig bis zu einer VK von insgesamt maximal 600 qm.
- **Geschenkartikel, Papierwaren, Bürobedarf, Schreibwaren; Einzelhandelsläden** zulässig bis zu einer Verkaufsfläche von insgesamt maximal 300 qm VK.
- **Haushaltswaren; Einzelhandelsläden** zulässig bis zu einer Verkaufsfläche von insgesamt maximal 300 qm VK.

- 
- **Uhren, Schmuck; Einzelhandelsläden zulässig bis zu einer VK von insgesamt maximal 100 qm.**

**Auf die hier festgesetzte maximale Verkaufsflächendimensionierung je Sortimentsgruppe sind auch solche Angebote anzurechnen, die als Randsortiment in nach der TF B.2 zulässigen Einzelhandelsbetrieben angeboten werden.**

**Voraussetzung für die ausnahmsweise Zulässigkeit ist weiterhin, dass die Obergrenze von maximal 5.000 qm VK für die zentrenrelevanten Sortimente Textilien, Schuhe, Drogerie- und Parfümeriewaren, Geschenkartikel, Papierwaren, Bürobedarf, Schreibwaren, Haushaltswaren, Uhren / Schmuck sowie für das Sortiment Sportartikel insgesamt in den Sondergebieten SO 2 und SO 3 in Summe nicht überschritten werden darf.**

**Folgende Warengruppen sind als Randsortimente mit maximal 10 % der Verkaufsfläche des jeweiligen Einzelhandelsbetriebs – maximal jedoch 100 qm VK – zulässig:**

- **Lederwaren, zulässig bis zu einer VK von maximal 50 qm**
- **Haushaltswaren, Glas, Porzellan, Keramik, Silberwaren**
- **Bekleidungsstoffe, Kurzwaren, Wolle, Handarbeiten**
- **Kunstgewerbe, Antiquitäten.**

#### TF B.7

Restaurants und Imbissbetriebe sind im SO 2 regelmäßig zulässig. **Dies gilt auch für Restaurants und Imbissbetriebe, die regelmäßig Erzeugnisse außer Haus verkaufen.**

#### TF B.14

Soweit in den in der Textlichen Festsetzung B.13 bestimmten Betrieben zusätzlich auch Einzelhandel betrieben wird, richtet sich die Zulässigkeit der dort angebotenen Sortimente und Warengruppen ausschließlich nach den Regelungen der Textlichen Festsetzungen **TF B.2, TF B.4 und TF B.5.**

*§ 9 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 5 BauNVO und § 11 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO.*

Aus redaktionellen Gründen ist in der textlichen Festsetzung FT B.14 ergänzend präzisiert worden, dass sich „die Zulässigkeit der dort angegebenen Sortimente und Warengruppen“ nicht nur ausschließlich nach den Regelungen der TF B.4 und TF B.5, sondern auch nach den Regelungen der TF B.2 richtet.

## 4. Flächenbilanz

Die im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“ festgesetzte zulässige Verkaufsfläche im Sondergebiet SO 2 beträgt 8.400 qm, die zulässige Verkaufsfläche im Sondergebiet SO 3 beträgt 1.900 qm.

Zusätzlich zu den bereits zulässigen Sortimenten sollen nun innenstadtrelevante Sortimente in dem definierten Teilbereich Bahnhofspassagen in dem Umfang zulässig sein, der durch die Erkenntnisse des Gutachtens<sup>41</sup> als für die Innenstadt verträglich und städtebaulich zu begründen bestätigt worden ist.

Zukünftig wird die Betrachtung der Umsatzumverteilung bezüglich der festgesetzten Sortimentsobergrenzen der Maximalvariante vorgenommen.

---

<sup>41</sup> GMA Auswirkungsanalyse 2012, S. 28 f

Maximalvariante		Umsatzumverteilung durch die Maximalvariante	
Textilien	max. 3.000 m <sup>2</sup> VK	Textilien	7,7 %
Sportartikel	max. 300 m <sup>2</sup> VK	Sportartikel	5,5 %
Uhren / Schmuck	max. 100 m <sup>2</sup> VK	Uhren / Schmuck	7,1 %
Schuhe	max. 600 m <sup>2</sup> VK	Schuhe	7,7 %
Drogerie- und Parfümeriewaren	max. 800 m <sup>2</sup> VK	Drogerie- und Parfümeriewaren	6,0 %
Geschenkartikel, Papier- / Schreibwaren	max. 300 m <sup>2</sup> VK	Geschenkartikel, Papier- / Schreibwaren	8,2 %
Haushaltswaren	max. 300 m <sup>2</sup> VK	Haushaltswaren	8,1 %
<b>Obergrenze für die genannten zusätzlichen Sortimente insgesamt</b>	<b>max. 5.000 m<sup>2</sup> VK</b>		

An dieser Stelle wird noch einmal darauf hingewiesen, dass mit der für die relevanten Sortimente geprüften Verkaufsflächenangabe auch eine Umsatzumverteilung rechnerisch verbunden ist. Dieser Zusammenhang wird bei der nachfolgenden Betrachtung zu den Betriebsgrößen der Ladeneinheiten berücksichtigt. Das Sortiment Sportartikel / Sportwaren ist in diesem Zusammenhang relevant, aber nicht Gegenstand der „Potsdamer Liste der zentrenrelevanten Sortimente“.

Zu der Maximalvariante sind neben den Sortimenten auch die Betriebsgrößen der Einzelhandelsläden betrachtet worden. Im Vergleich mit den der gutachterlichen Untersuchung vorgegebenen Betriebstypenvarianten 1 und 2 ergibt sich die folgende Zuordnung (siehe nachfolgende Tabelle).

Tabelle Teilbereich Bahnhofspassagen:

Sondergebiete SO 2 und SO 3 mit den Angaben für die zulässigen Verkaufsflächen der untersuchungsrelevanten Sortimente der Maximalvariante im Zusammenhang mit der Betrachtung der Betriebsgrößen

Sortimente	mögliche Betriebstypen / Sortimente:			
	Kleine Einzelhandelsläden bis unter 300 qm VK	Größere Läden, Fachmärkte 300-800 qm VK	Große Läden, Kaufhäuser über 800 qm VK	Zulässige VK (qm) max. insgesamt
(bisher ausgeschlossene Sortimente)				
Textilwaren	Ja	Ja	1 Laden maximal	3.000
Sportwaren**	Sportartikel ja, Textilien/Schuhe <300 qm	Nein	Nein	300
Schuhe	Ja	Ja max. 600 qm	Nein	600
Haushaltswaren	Ja	Nein	Nein	300

Sortimente	mögliche Betriebstypen / Sortimente:			
	Kleine Einzelhandelsläden bis unter 300 qm VK	Größere Läden, Fachmärkte 300-800 qm VK	Große Läden, Kaufhäuser über 800 qm VK	Zulässige VK (qm) max. insgesamt
(bisher ausgeschlossene Sortimente)				
Glas, Porzellan, Keramik, Antiquitäten, Lederwaren	nur als Randsortiment*	Nein	Nein	Ja* nur als Randsortiment
Geschenkartikel, Schreibwaren, Papierwaren	Ja	Nein	Nein	300
Drogeriewaren, Parfümeriewaren, Kosmetika	Ja	Ja	Nein	800
Spielwaren (inkl. Kinderwagen und Babykleidung), Bastelartikel	Ja Spielwaren bereits zulässig (keine Aussage im Gutachten)	Ja bereits zulässig	Ja bereits zulässig	Keine Beschränkung
Uhren, Schmuck, Edelmetallwaren	Ja	Nein	Nein	100
Optische Waren, Hörgeräte	Flächenbeschränkung aufheben (keine Aussage im Gutachten)	Ja	Ja	Keine Beschränkung
Orthopädiewaren	Nein (keine Aussage im Gutachten)	Nein	Nein	0
Apotheken	eine Apotheke ist bereits zulässig; Beschränkung aufheben (keine Aussage im Gutachten)	Ja	Ja	Keine Beschränkung
Sanitärwaren	Nein (keine Aussage im Gutachten)	Nein	Nein	0
Unterhaltungselektronik, elektrische Haushaltsgeräte, Geräte Telekommunikation	sind schon zulässig			Keine Beschränkung
<b>Zulässige Verkaufsfläche insgesamt für die untersuchungsrelevanten Sortimente** (mit Spielraum gerundet)</b>				<b>5.000</b>

\*nur als Randsortiment mit max. 10 % der Verkaufsfläche zulässig, maximal jedoch 100 qm

\*\*Sortimente: Textil- und Sportartikel, Schuhe, Drogerie- und Parfümeriewaren, Geschenkartikel / Schreibwaren, Uhren / Schmuck, Elektrowaren; Haushaltswaren; Sportartikel sind untersuchungsrelevant, aber nicht Bestandteil der „Potsdamer Liste der zentrenrelevanten Sortimente“



---

## C. Auswirkungen des Bebauungsplans

### 1. Auswirkungen auf die Stadtstruktur

Die Bahnhofspassagen stellen einen die Einkaufsinnenstadt ergänzenden Einzelhandels-sonderstandort am Potsdamer Hauptbahnhof dar. Das gesamtstädtische Einzelhandelsgutachten<sup>42</sup> hat in seiner Fortschreibung einen zusätzlichen Bedarf an Verkaufsflächen für „innenstadtrelevante Sortimente“ ermittelt, der in den Zentren der Innenstadt und in Babelsberg nicht gedeckt werden kann.

Ein Teil des zusätzlichen Bedarfs an Verkaufsflächen kann in den Bahnhofspassagen zur Verfügung gestellt werden. Nach den Erkenntnissen des Gutachtens, das für die Bahnhofspassagen erstellt worden ist, wird es keine negativen städtebaulichen Auswirkungen auf die Einkaufsinnenstadt geben, wenn sich die Lockerung der Sortimente in dem durch die Erkenntnisse der Auswirkungsanalyse gesetzten Rahmen bewegt.

### 2. Auswirkungen auf die Umwelt

Auswirkungen auf die Umwelt werden durch die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Bahnhofspassagen, nicht hervorgerufen, da sich die Bahnhofspassagen in einem bereits bestehenden Gebäude befinden. Es erfolgt kein zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft.

### 3. Finanzielle Auswirkungen

Für die Landeshauptstadt Potsdam entstehen durch die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Bahnhofspassagen, keine finanzielle Auswirkungen.

---

<sup>42</sup> GMA Einzelhandelsgutachten 2008

---

## D. Verfahren

### 1. Übersicht über den Verfahrensablauf

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat in ihrer Sitzung am 06.10.2010 den Aufstellungsbeschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Bahnhofspassagen, gefasst (DS 10/SVV/0590) und festgelegt, dass das Bauleitplanverfahren als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB durchzuführen ist.

Im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“ bestehen bezüglich der Einzelhandelsnutzung Sortimentsbeschränkungen in den festgesetzten Sondergebieten SO 2, SO 3, SO 4 und SO 8. Für den Teilbereich der Bahnhofspassagen setzt die Erweiterung des Angebotes um Innenstadtsortimente oder Teile derselben eine Änderung der festgesetzten Sortimentsbeschränkungen voraus. In Abstimmung mit dem Centermanagement der Bahnhofspassagen hat die Landeshauptstadt Potsdam die Erstellung einer Auswirkungsanalyse zur Innenstadtverträglichkeit der Ansiedlung neuer Einzelhandelsbetriebe in den Bahnhofspassagen des Hauptbahnhofs in Auftrag gegeben, um das genaue Maß bzw. die Struktur von möglichen Veränderungen des Sortimentsrahmens im Rahmen der Abwägung festlegen zu können.

Die Zwischenergebnisse der Auswirkungsanalyse, die eine erste Einschätzung zur Umverteilung der Kaufkraft der Einkaufsinnenstadt in Richtung Bahnhofspassagen bei einer Lockerung der Sortimentsbeschränkungen gegeben hat, hat die Verwaltung am 01.09.2011 in der Sitzung des Arbeitskreises Einzelhandel der Landeshauptstadt Potsdam vorgestellt. Die beiden Planungsvarianten mit den unterschiedlichen Angebotsschwerpunkten (Textil- und Sportartikel bzw. Drogerie- und Haushaltswaren) sind diskutiert worden. Die betreffenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Wirtschaftsförderung der Landeshauptstadt Potsdam sind in den Planungsprozess einbezogen worden.

Dieses Gutachten „Innenstadtverträglichkeit der Ansiedlung neuer Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Waren in den Bahnhofspassagen des Hauptbahnhofs der Landeshauptstadt Potsdam“ ist im November 2011 vorgelegt worden. Ergänzend hat sich die Auswirkungsanalyse mit der Frage beschäftigt, ob es für die untersuchungsrelevanten Sortimente jeweils eine verträgliche Obergrenze der zulässigen Verkaufsfläche gibt und wie diese zu bemessen wäre. Die aus städtebaulicher Sicht maximal verträglichen Verkaufsflächen sind gesondert für die einzelnen Sortimente berechnet und geprüft worden (März 2012).

Im Laufe des Verfahrens hat sich gezeigt, dass die zeichnerischen Festsetzungen und damit die Planzeichnung des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“ für den Teilbereich Bahnhofspassagen nicht geändert werden müssen. Die erforderlichen Änderungen beziehen sich auf den Teil B der textlichen Festsetzungen, der sich mit dem Thema des Einzelhandels beschäftigt, und soweit der Teilbereich Bahnhofspassagen betroffen ist.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der genannten Auswirkungsanalyse ist der Bebauungsplanentwurf erarbeitet worden. Für die bisher nicht zulässigen Sortimente Textilien, Schuhe, Uhren / Schmuck, Drogerie- und Parfümeriewaren, Geschenkartikel / Papier- / Schreibwaren, Haushaltswaren sowie Sportartikel ist geprüft worden, ob und welche Umverteilungsquoten des Umsatzes gegenüber der Einkaufsinnenstadt als verträglich für die Entwicklung des Einzelhandelsstandortes Potsdam eingeschätzt werden und wie die zukünftig zulässige Verkaufsfläche je Sortiment dimensioniert werden soll.

---

Im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB; d.h., dass von der Durchführung der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit und Erörterung nach § 3 Abs. 1 BauGB und von der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB abgesehen werden kann. In diesem Bauleitplanverfahren ist von den genannten Regelungen Gebrauch gemacht worden.

Die Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbargemeinden ist im Zeitraum vom 24.04.2012 bis 01.06.2012 gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt worden.

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 06.06.2012 den Beschluss zur Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung nach § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 13a BauGB gefasst (DS 12/SVV/0315). Die Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung ist am 19.07.2012 im Amtsblatt 10/2012 für die Landeshauptstadt Potsdam erfolgt. Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat im Zeitraum vom 30.07.2012 bis einschließlich 31.08.2012 in der Landeshauptstadt Potsdam im Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung, Bereich Verbindliche Bauleitplanung, stattgefunden.

Aus redaktionellen Gründen ist in der textlichen Festsetzung TF B.14 ergänzend präzisiert worden, dass sich „die Zulässigkeit der dort angegebenen Sortimente und Warengruppen“ nicht nur ausschließlich nach den Regelungen der TF B.4 und TF B.5, sondern auch nach den Regelungen der TF B.2 richtet.

---

## **2. Überblick über die Beteiligungsverfahren**

### **2.1 Beteiligung von Öffentlichkeit, Behörden und Nachbargemeinden**

Während des Zeitraums der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. § 13a BauGB konnten der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Bahnhofspassagen, 1. Änderung, und die Begründung sowohl in den Räumen der Verwaltung im Bereich Verbindliche Bauleitplanung als auch über die Internetseite der Landeshauptstadt Potsdam ([www.potsdam.de/beteiligung](http://www.potsdam.de/beteiligung)) eingesehen werden. Es liegt der Verwaltung keine schriftliche Stellungnahme aus der förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung vor.

Für die förmliche Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 i.V.m. § 13a BauGB sind mit Schreiben vom 24.04.2012 insgesamt 9 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, Nachbargemeinden sowie 2 eingetragene Vereine, die sich mit dem Thema des Einzelhandels befassen und nicht den sonstigen Trägern öffentlicher Belange zugerechnet werden können, an der Planung beteiligt worden. Es gingen insgesamt 7 Stellungnahmen ein. In den Stellungnahmen wurde der Planung zugestimmt oder darauf hingewiesen, dass die Behörden / sonstigen Träger öffentlicher Belange nicht von der Planung berührt werden.

### **2.2 Thematische Zusammenfassung der abwägungsrelevanten Stellungnahmen**

Es sind keine abwägungsrelevanten Stellungnahmen bei der Landeshauptstadt Potsdam eingegangen.

## E. Abwägung – Konfliktbewältigung

### 1. Abwägung der geprüften Planungsalternativen

Der Potsdamer Hauptbahnhof mit den Bahnhofspassagen im Norden, der Bahnhofsspanne über den Gleisanlagen und dem Bahnhofseingangsgebäude auf der Südseite ist bereits realisiert worden. Bezüglich des Standortes des Teilbereichs Bahnhofspassagen mit den Sondergebieten SO 2 und SO 3 innerhalb des an den Potsdamer Hauptbahnhof direkt nördlich und nordwestlich anschließenden Gebäudeteils gibt es in dem Planänderungsverfahren keine Planungsalternativen. Die Größe der zur Verfügung stehenden Verkaufsfläche insgesamt wird nicht verändert.

#### Betriebstypenvarianten

In die Ausgangsüberlegungen, für welche innenstadtrelevanten Sortimente eine Lockerung der Sortimentsbeschränkungen in Frage kommen könnte, sind auch die unterschiedlichen Betriebstypen einbezogen worden. Die Betriebstypen werden bezüglich ihrer Verkaufsfläche in drei Kategorien eingeordnet: kleine Einzelhandelsläden mit einer Verkaufsfläche (VK) bis unter 300 m<sup>2</sup>, größere Läden oder Fachmärkte mit einer VK von 300 bis 800 m<sup>2</sup> und große Läden, Kaufhäuser mit einer VK über 800 m<sup>2</sup> (Großflächigkeit).

Mit dem Bahnhofspassagenmanagement sind zwei Betriebstypenvarianten diskutiert worden<sup>43</sup>. In der Betriebstypenvariante 1 wird die Annahme getroffen, dass für das Sortiment Bekleidung, Textilien eine Freigabe auch für die größeren Läden, aber nicht für große Läden erfolgen kann. Für das Sortiment Drogeriewaren wäre eine Freigabe für einen großen Laden denkbar. In der Betriebstypenvariante 2 wäre für das Sortiment Bekleidung, Textilien eine Freigabe für große Läden denkbar. Dem Wunsch des Bahnhofspassagenmanagements nach völliger Freigabe sowohl aller innenstadtrelevanten Sortimente bezüglich ihrer Zulässigkeit als auch der Betriebstypen steht die Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam gegenüber, dass gemäß den Regelungen des Einzelhandelskonzepts<sup>44</sup> der Standort zu einem Sonderstandort Einzelhandel zu entwickeln ist, der mit der Innenstadt verträglich ist.

#### Planungsalternativen (Gutachten)

Die Auswirkungsanalyse ist unter Berücksichtigung der Überlegungen zu den beiden Betriebstypenvarianten erstellt worden. Darin ist die städtebauliche Verträglichkeit für die beiden Belegungsvarianten für die Verkaufsflächen des Teilbereichs Bahnhofspassagen untersucht worden; Planungsvariante 1 mit dem Schwerpunkt im Sortiment Textil- und Sportartikel und Planungsvariante 2 mit dem Schwerpunkt im Sortiment Drogerie- und Haushaltswaren. Im weiteren Verfahren sind die Planungsvarianten nicht vertieft untersucht worden, da nicht ein bestimmtes Angebotskonzept für den Standort und den Betrieb der Bahnhofspassagen entwickelt werden soll. Im Planänderungsverfahren wird darauf abgestellt, dass die städtebauliche Verträglichkeit der einzelnen, zusätzlich zulässigen Sortimente geprüft wird und Aussagen zu der jeweils verträglichen, maximal zulässigen Verkaufsfläche formuliert werden können.

<sup>43</sup> siehe Kap. B 2.1 der Begründung

<sup>44</sup> GMA Einzelhandelsgutachten 2008

## 2. Abwägung der betroffenen Belange

### 2.1 Abwägung städtebaulicher Belange

Eine Erweiterung des Angebots um innenstadtrelevante Sortimente setzt voraus, dass diese Maßnahmen eine Zentralitätsstärkung für die Landeshauptstadt Potsdam bezüglich des Einzelhandels bewirken kann und dass die städtebauliche Verträglichkeit der Planung gegeben ist.

Die im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“ formulierten textlichen Festsetzungen zu Sortimentsbeschränkungen spiegeln das Ergebnis einer intensiven Auseinandersetzung mit gutachterlichen Empfehlungen im Abwägungsprozess wider. Diese von der Stadtverordnetenversammlung am 06.03.2002 getroffene Abwägungsentscheidung ist in einer detaillierten gerichtlichen Prüfung im Rahmen eines Normenkontrollverfahrens ausdrücklich bestätigt worden.

Eine Erweiterung des Angebots um die zentrenrelevanten Sortimente z. B. im Bereich der Warengruppen Bücher, Papierwaren, Büroartikel, Schreibwaren, Bekleidung, Schuhe, Sport und Elektrowaren setzt voraus, dass eine Änderung der festgesetzten Sortimentsbeschränkungen vorgenommen wird. In dem Planänderungsverfahren soll das genaue Maß und die Struktur der möglichen Veränderungen des Sortimentsrahmens ermittelt und unter der Maßgabe der städtebaulichen Verträglichkeit festgelegt werden.

Die Auswirkungsanalyse hat die Daten zur aktuellen Einzelhandelssituation erhoben, u.a. das relevante Kaufkraftvolumen ermittelt und die Umsatzumverteilung für die einzelnen Sortimente berechnet. Unter Bezugnahme auf die Mitteilungsvorlage der Verwaltung „Zwischenbilanz Einzelhandelskonzept“ vom 01.09.2010 (DS 10/SVV/0613) sind in einem ersten Schritt die innenstadtrelevanten Sortimente Textilien, Schuhe, Drogerie- und Parfümeriewaren, Geschenkartikel, Schreibwaren, Elektrowaren, Uhren / Schmuck sowie Sportwaren untersucht worden; die zu erwartende Umsatzumverteilung ist für zwei Planungsvarianten berechnet worden.<sup>45</sup> Im Zwischenergebnis sind die errechneten Umverteilungsquoten für das Sortiment Schuhe (9,2 %) für beide Planungsvarianten und die Umverteilungsquote für das Sortiment Drogerie- und Parfümeriewaren (9,7 %) in der Planungsvariante 2 als unter städtebaulichen Gesichtspunkten problematisch bewertet worden. Da die in Verwaltungsgerichtsverfahren üblicherweise angesetzte Schwelle der städtebaulichen Verträglichkeit von Einzelhandelsnutzungen bei einem Wert von max. 10 % Umsatzumverteilung liegt, haben sich die Planungsbeteiligten mit dem Gutachter dazu verständigt, dass eine errechnete Umsatzumverteilung von 8 % für jedes der zusätzlich zulässigen Sortimente in den Bahnhofspassagen möglichst nicht überschritten werden soll. Eine negative Auswirkung auf die Einkaufsinnenstadt und die umgebenden zentrenähnlichen Standorte bezüglich eines Abzugs der Umsätze soll vermieden werden.

Der Bebauungsplan ist auf sonstige Maßnahmen der Innenentwicklung (§ 13a BauGB) ausgerichtet. Mit der Änderung der textlichen Festsetzungen soll erreicht werden, dass das Einzelhandelskonzept der Landeshauptstadt Potsdam (Oktober 2008) umgesetzt wird. Die Funktion der Bahnhofspassagen als Ergänzungs- und Entlastungsstandort für die historische Innenstadt soll bezüglich des Einzelhandels gestärkt werden.

In einem zweiten Schritt hat das Gutachten ermittelt, dass für die relevanten Sortimente jeweils eine verträgliche Obergrenze der zulässigen Verkaufsfläche angegeben werden kann. Da die im Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“ festgesetzten Sortimente auch weiterhin zulässig sein sollen, wird für die zukünftig zulässigen Sortimente

---

<sup>45</sup> Begründung Kapitel B 2.2 S. 20 ff

---

auch eine Obergrenze der Verkaufsfläche insgesamt für den Teilbereich festgesetzt (TF B.4).

In Auswertung des Gutachtens ist für die Sortimente Textilien, Sportartikel, Uhren / Schmuck, Schuhe, Drogerie- und Parfümeriewaren, Geschenkartikel, Papier- / Schreibwaren und Haushaltswaren jeweils die maximal zulässige, städtebaulich verträgliche Verkaufsfläche ermittelt worden. Diese Angaben sind in die textlichen Festsetzungen übernommen worden (TF B.2, TF B.4).

## **2.2 Abwägung ökonomischer Belange**

Seitens des Bahnhofspassagenmanagements wird erwartet, dass sich durch eine Planänderung mit einer Lockerung der Sortimentsbeschränkungen die Möglichkeit ergibt, die Verkaufsflächen leichter zu vermarkten und einem Leerstand von Teilflächen entgegenzuwirken.

In Umsetzung des Einzelhandelskonzepts<sup>46</sup>, in dem die Bahnhofspassagen als zentralitätsbildender Sonderstandort dargestellt werden, und dessen Fortschreibung wird die Festsetzung der beiden Sondergebiete SO 2 und SO 3 weiterhin als Sondergebiete mit eingeschränkter Einzelhandelsnutzung beibehalten. Damit ist eine Änderung der Sortimentsbeschränkungen, wie durch die textlichen Festsetzungen TF B.2 und TF B.4 vorgenommen, vereinbar. Ein Ziel des Planänderungsverfahrens ist die Stärkung der Zentralität für die Landeshauptstadt Potsdam und ihre Einkaufsinnenstadt sowie die städtebauliche Verträglichkeit der konkreten Planung.

## **2.3 Abwägung weiterer Belange**

Aus dem Planänderungsverfahren haben sich keine weiteren Belange ergeben, die in den Abwägungsprozess eingestellt werden müssten.

---

<sup>46</sup> GMA Einzelhandelsgutachten 2008

## F. Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466)

Planzeichenverordnung (PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I, 1991 S. 58), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509)



---

## G. Anlagen

### Textliche Festsetzungen

#### Lesefassung

##### Anmerkung:

Die textlichen Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“ werden bezüglich der Regelungen zum Einzelhandel im 1. Änderungsverfahren für den Teilbereich Bahnhofspassagen teilweise geändert und ergänzt. Die nicht geänderten textlichen Festsetzungen gelten weiterhin fort.

Diese Änderungen sind in **schwarzem Fettdruck** dargestellt.

Hinweise (kursiv dargestellt) sind nicht Gegenstand der Festsetzungen.

Zur Systematik der textlichen Festsetzungen: im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“ sind die textlichen Festsetzungen zu den Höhen und den Kubaturen der Baukörper mit den Buchstaben TF A.1.1 bis TF A.4.0 gekennzeichnet. Die textlichen Festsetzungen zur Sicherung des Zulässigkeitsrahmens für ein eingeschränktes Einkaufszentrum beginnen mit der textlichen Festsetzung TF B.1.

### B. Textliche Festsetzungen zur Sicherung des Zulässigkeitsrahmens für ein eingeschränktes Einkaufszentrum

#### TF B.1

Im SO 2 ist im Baufeld 9 in den Ebenen +1 und +2 und im Baufeld 10 in der Ebene +1 insgesamt eine Verkaufsfläche von maximal 8.400 qm zulässig.

#### TF B.2 wird um die TF B.9 ergänzt

Im SO 2 sind im in der Textlichen Festsetzung B.1 bestimmten Bereich **und im SO 3** ausschließlich die im folgenden bestimmten Einzelhandelsbetriebe zulässig:

- Kaufhäuser, Fachmärkte und Einzelhandelsläden für elektrotechnische und elektronische Geräte und deren Zubehör, für Tonträger und für elektronische Medien. Zusätzlich sind im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe fotografische und optische Geräte und deren Zubehör und drucktechnische Erzeugnisse zulässig.
- Kaufhäuser, Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Möbel, Wohnungsausstattung und -dekoration – wie z. B. Beleuchtungskörper, Vorhänge, Gardinen, Boden- und Wandbeläge. Zusätzlich sind im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe Einrichtungsaccessoires – wie z. B. Bilder, Bilderrahmen, Kissen, Korbwaren – zulässig.
- Fachmärkte für Matratzen und Bettwaren. Zusätzlich ist im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe Bettwäsche zulässig.
- Fachmärkte und **Einzelhandelsläden** für Spielwaren. Zusätzlich sind im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe babybezogene Waren wie z. B. Kinderwagen **und Babykleidung** zulässig.
- Fachmärkte für Fahrräder. Zusätzlich ist im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe Fahrradzubehör zulässig.

- Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Gartenbedarf, Blumen und zoologische Artikel.
- Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Musikinstrumente und Musikalien.
- **Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Drogerie- und Parfümerieartikel** mit einer Verkaufsfläche von maximal **800 qm insgesamt**.
- Ausstellungs- und Verkaufsräume für Kraftfahrzeuge.
- **Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Reisebedarf im Sinne des § 2 Ladenschlussgesetz in der am 01.01.2000 geltenden Fassung.**
- **Apotheken**
- **Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Brillen und optische Erzeugnisse.**
- Ein **SB-Markt im SO 3** für **das Sortiment Nahrungs- und Genussmittel** bis zu einer Verkaufsfläche von 600 qm.

**TF B.3 entfällt**

~~Die in der Textlichen Festsetzung B.2 bestimmten Randsortimente dürfen insgesamt maximal 10 % der Verkaufsfläche des jeweiligen Einzelhandelsbetriebs – maximal jedoch 100 qm – einnehmen.~~

**TF B.4 neu gefasst**

**Zusätzlich zu den in der TF B.2 bestimmten Einzelhandelsbetrieben sind im SO 2 und im SO 3 ausnahmsweise Einzelhandelsbetriebe zulässig, wenn zu ihren Sortimenten die folgenden Warengruppen – letztere auch nur in Teilen – gehören und die Obergrenzen der festgesetzten Verkaufsflächenangaben eingehalten werden:**

- **Mode, Bekleidung, Leibwäsche; Einzelhandelsbetriebe zulässig bis zu einer Verkaufsfläche (VK) von insgesamt maximal 3.000 qm, innerhalb dieser 3.000 qm VK ist ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb für das Sortiment Textilien mit maximal 1.200 qm VK zulässig; weitere Betriebe dürfen eine Größe von 800 qm je Betrieb nicht überschreiten.**
- **Sportartikel; Einzelhandelsläden zulässig bis zu einer VK von insgesamt maximal 300 qm, auch als Bestandteil des Randsortiments in Fachmärkten für Fahrräder.**
- **Schuhe; Fachmärkte und Einzelhandelsläden zulässig bis zu einer VK von insgesamt maximal 600 qm.**
- **Geschenkartikel, Papierwaren, Bürobedarf, Schreibwaren; Einzelhandelsläden zulässig bis zu einer Verkaufsfläche von insgesamt maximal 300 qm VK.**
- **Haushaltswaren; Einzelhandelsläden zulässig bis zu einer Verkaufsfläche von insgesamt maximal 300 qm VK.**
- **Uhren, Schmuck; Einzelhandelsläden zulässig bis zu einer VK von insgesamt maximal 100 qm.**

---

**Auf die hier festgesetzte maximale Verkaufsflächendimensionierung je Sortimentsgruppe sind auch solche Angebote anzurechnen, die als Randsortiment in nach der TF B.2 zulässigen Einzelhandelsbetrieben angeboten werden.**

**Voraussetzung für die ausnahmsweise Zulässigkeit ist weiterhin, dass die Obergrenze von maximal 5.000 qm VK für die zentrenrelevanten Sortimente Textilien, Schuhe, Drogerie- und Parfümeriewaren, Geschenkartikel, Papierwaren, Bürobedarf, Schreibwaren, Haushaltswaren, Uhren / Schmuck sowie für das Sortiment Sportartikel insgesamt in den Sondergebieten SO 2 und SO 3 in Summe nicht überschritten werden darf.**

**Folgende Warengruppen sind als Randsortimente mit maximal 10 % der Verkaufsfläche des jeweiligen Einzelhandelsbetriebs – maximal jedoch 100 qm VK – zulässig:**

- **Lederwaren, zulässig bis zu einer VK von maximal 50 qm**
- **Haushaltswaren, Glas, Porzellan, Keramik, Silberwaren**
- **Bekleidungsstoffe, Kurzwaren, Wolle, Handarbeiten**
- **Kunstgewerbe, Antiquitäten.**

#### TF B.5

Die Aufteilung von Fachmärkten in Einheiten unterschiedlicher Anbieter oder Betriebe – „Shop-in-Shop“-System - ist nicht zulässig. Dies gilt nicht, wenn die Betriebe im „Shop-in-Shop“-System Sortimente anbieten, für welche in der Textlichen Festsetzung B.2 ausdrücklich Einzelhandelsläden zulässig sind.

#### TF B.6

Im SO 2 sind im in der Textlichen Festsetzung B.1 bestimmten Bereich die folgenden Dienstleistungsbetriebe aus den im folgenden bestimmten Branchen zulässig:

- Medien, Kommunikation, technische Serviceleistungen;
- Finanzen, Versicherungen;
- Reisen, Tourismus, Veranstaltungsservice;
- Beratungsdienste;
- Körperpflege und Gesundheit – wie z. B. Friseur, Sonnenstudio, Kosmetik, physiotherapeutische Angebote, Fitness-Studio;
- Handwerkliche Schnelldienste und Annahmestellen – wie z. B. Schuh- und Schlüsseldienste, Reinigung.

Soweit in den in der Textlichen Festsetzung B.6 bestimmten Betrieben zusätzlich auch Einzelhandel betrieben wird, richtet sich die Zulässigkeit der dort angebotenen Sortimente und Warengruppen ausschließlich nach den Regelungen der Textlichen Festsetzung B.2, B.3 und B.4.

#### **TF B.7 wird ergänzt**

Restaurants und Imbissbetriebe sind im SO 2 regelmäßig zulässig. **Dies gilt auch für Restaurants und Imbissbetriebe, die regelmäßig Erzeugnisse außer Haus verkaufen.**

#### TF B.7.1

Vergnügungsstätten sind im SO 2 außer in Ebene +1 zulässig.

**TF B.7.2**

Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sind im SO 2 zulässig.

**TF B.7.3**

Im Baufeld 9 sind Büros generell zulässig.

**TF B.7.4**

Im Baufeld 10 sind Kinos zulässig.

**TF B.8**

Im SO 3 ist in den Ebenen 0 und +1 insgesamt eine Verkaufsfläche von maximal 1.900 qm zulässig.

~~**TF B.9** Die bisherige TF B.9 wird in die TF B.2 aufgenommen; sie wird gestrichen~~

~~Im SO 3 sind im in der Textlichen Festsetzung B.8 bestimmten räumlichen Bereich ausschließlich die im folgenden genannten Einzelhandelsbetriebe zulässig:~~

- ~~— Kaufhäuser, Fachmärkte und Einzelhandelsläden für elektrotechnische und elektronische Geräte und deren Zubehör, für Tonträger und für elektronische Medien. Zusätzlich sind im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe drucktechnische Erzeugnisse zulässig.~~
- ~~— Kaufhäuser, Fachmärkte und Einzelhandelsläden für Möbel, Wohnungsausstattung und -dekoration — wie z. B. Beleuchtungskörper, Vorhänge, Gardinen, Boden- und Wandbeläge. Zusätzlich sind im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe Einrichtungsaccessoires — wie z. B. Bilder, Bilderrahmen, Kissen, Korbwaren — zulässig.~~
- ~~— Fachmärkte für Matratzen und Bettwaren. Zusätzlich ist im Randsortiment dieser Einzelhandelsbetriebe Bettwäsche zulässig.~~
- ~~— Einzelhandelsläden für Reisebedarf im Sinne des § 2 Ladenschlussgesetz in der am 01.01.2000 geltenden Fassung.~~
- ~~— Eine Apotheke.~~
- ~~— Ein Einzelhandelsladen für Brillen und optische Erzeugnisse bis zu einer Verkaufsfläche von 100 qm.~~
- ~~— Ein SB-Discount-Markt im SO 3 für Lebensmittel bis zu einer Verkaufsfläche von 600 qm.~~

~~**TF B.10** Die bisherige TF B.10 für das SO 3 wird gestrichen~~

~~Die in der Textlichen Festsetzung B.9 bestimmten Einzelhandelsbetriebe sind nicht zulässig, wenn zu ihren Sortimenten die folgenden Warengruppen — letztere auch nur in Teilen — gehören:~~

- ~~— Mode, Bekleidung, Leibwäsche;~~
- ~~— Sportartikel, Sportgeräte, Sportbekleidung, Sportschuhe~~
- ~~— Schuhe, Lederwaren;~~

- 
- ~~— **Haushaltswaren, Glas, Porzellan, Keramik, Silberwaren;**~~
  - ~~— **Bekleidungsstoffe, Kurzwaren, Wolle, Handarbeiten;**~~
  - ~~— **Kunstgewerbe, Antiquitäten, Geschenkartikel;**~~
  - ~~— **Parfümerie, Uhren, Schmuck;**~~
  - ~~— **Spielwaren, Modellbau, Hobbybedarf;**~~
  - ~~— **Schreibwaren, Papierwaren.**~~

**TF B.11** *Die bisherige TF B.11 ist in die TF B.4 integriert worden und wird gestrichen*

~~Die in der Textlichen Festsetzung B.9 bestimmten Randsortimente dürfen insgesamt maximal 10 % der Verkaufsfläche des jeweiligen Einzelhandelsbetriebs – maximal jedoch 100 qm – einnehmen.~~

**TF B.12** *Die TF B.5 gilt für das SO 2 und das SO 3; die TF B.12 wird gestrichen*

~~Im in der Textlichen Festsetzung B.8 bestimmten räumlichen Bereich ist die Aufteilung von Fachmärkten in Einheiten unterschiedlicher Anbieter oder Betriebe – „Shop-in-Shop“-System – nicht zulässig. Dies gilt nicht, wenn die Betriebe im „Shop-in-Shop“-System Sortimente anbieten, für welche in der Textlichen Festsetzung 9 ausdrücklich Einzelhandelsläden zulässig sind.~~

TF B.13

Im SO 3 sind im in der Textlichen Festsetzung B.8 bestimmten Bereich die folgenden Dienstleistungsbetriebe aus den im folgenden bestimmten Branchen zulässig:

- Medien, Kommunikation, technische Serviceleistungen;
- Finanzen, Versicherungen;
- Reisen, Tourismus, Veranstaltungsservice;
- Beratungsdienste;
- Körperpflege und Gesundheit – wie z. B. Friseur, Sonnenstudio, Kosmetik, physiotherapeutische Angebote, Fitness-Studio;
- Handwerkliche Schnelldienste und Annahmestellen – wie z. B. Schuh- und Schlüsseldienste, Reinigung.

**TF B.14** *neuer Bezug, Änderung*

Soweit in den in der Textlichen Festsetzung B.13 bestimmten Betrieben zusätzlich auch Einzelhandel betrieben wird, richtet sich die Zulässigkeit der dort angebotenen Sortimente und Warengruppen ausschließlich nach den Regelungen der Textlichen Festsetzungen **TF B.2, TF B.4 und TF B.5.**

TF B.15

Restaurants und Imbissbetriebe sind im SO 3 im in der Textlichen Festsetzung B.8 bestimmten räumlichen Bereich regelmäßig zulässig. Die gilt auch für Restaurants und Imbissbetriebe, die regelmäßig Erzeugnisse außer Haus verkaufen.

## TF B.16

Im SO 3 sind ausschließlich in den Ebenen 0 Vergnügungsstätten mit Spiel- und Sportgeräten sowie Geldspielautomaten bis zu einer Gesamtfläche von maximal 1.000 qm zulässig.

## TF B.16.1

Im SO 3 sind Serviceanlagen der Deutschen Bahn AG zulässig.

## TF B.16.2

Im SO 3 sind Büros und Verwaltungseinrichtungen zulässig.

## TF B.16.3

Im SO 3 sind Betriebe des Beherbergungsgewerbes zulässig.

**Hinweis: die Textlichen Festsetzungen B.17 bis B.22 betreffen nicht den räumlichen Geltungsbereich des 1. Änderungsverfahrens; sie gelten weiterhin unverändert.**

## TF B.23

Im SO 2, im SO 3, im SO 4 und im SO 8 sind solche Einzelhandelsbetriebe, die gemäß der Regelungen in den Textlichen Festsetzungen B.1 bis B. 22 nicht ausdrücklich zulässig sind, ausnahmslos nicht zulässig.

Rechtsgrundlagen: § 11 Abs. 3 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 3 Satz 3 BauNVO

Zusammenfassende städtebauliche Kurzbegründung zu den TF B.1 bis TF B.25:

Durch die textlichen Festsetzungen wird die planungsrechtliche Umsetzung des Zulässigkeitsrahmens für ein eingeschränktes Einkaufszentrum gesichert. In Bezug auf die Begründung der textlichen Festsetzungen kann auf die städtebauliche Argumentation **zur Auswirkungsanalyse** verwiesen werden. Diese ist in Kapitel **B 2.** der Begründung enthalten.

Begriffsbestimmungen zu textlichen Festsetzungen B.1 bis B.24.2

Begriffsbestimmungen zu den textlichen Festsetzungen B.1 bis B.24.2 ohne unmittelbaren Normcharakter

1.

Verkaufsflächen im Sinne dieser Festsetzungen ist die Fläche von Verkaufsräumen gemäß § 2 Abs. 3 Brandenburgische Verkaufsstätten-Bauverordnung (BbgVBauV) vom 21.07.1998 (GVBl. Teil II, S. 524).

2.

Einzelhandelsläden im Sinne dieser Festsetzungen sind Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von bis zu 300 qm, in denen Waren des jeweils bestimmten Sortimentsbereichs, auch nur ausnahmsweise, angeboten werden.

3.

Fachmärkte im Sinne dieser Festsetzungen sind Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von mehr als 300 qm, in den Waren eines abgegrenzten, zusammenhängenden Sortimentsbereichs überwiegend in Selbstbedienung angeboten werden.

4.

Randsortimente im Sinne der Festsetzungen sind Waren, die der Ergänzung des Angebots dienen und sich dem Kernsortiment des Einzelhandelsbetriebs deutlich unterordnen.

---

**Bestimmungen der Ebenen:****SO 2, Baufeld 9**

Die Ebene +1 ist diejenige Ebene, die von der Ecke Heinrich-Mann-Allee / Babelsberger Straße ebenerdig fußläufig erreicht werden kann.

Die Ebene +2 ist diejenige Ebene, die ausschließlich von den in der Ebene +1 befindlichen Verkaufsflächen aus durch *Treppen, Rolltreppen bzw. ggf. Fahrstühle* fußläufig erreicht werden kann.

**SO 2, Baufeld 10**

Die Ebene +1 ist diejenige Ebene, die ebenerdig fußläufig von der Ecke Heinrich-Mann-Allee / Babelsberger Straße – nach Durchquerung des Baufeldes 9 – zu erreichen ist.

**SO 3**

Die Ebene 0 ist diejenige Ebene, die über den Bahnhofsvorplatz an der Babelsberger Straße ebenerdig fußläufig erreicht werden kann.

Die Ebene +1 ist diejenige Ebene, die über den Bahnhofsvorplatz an der Babelsberger Straße fußläufig nur durch Benutzung einer Treppe, einer Rolltreppe bzw. ggf. Fahrstühle erreicht werden kann.



**Landeshauptstadt  
Potsdam**  
Der Oberbürgermeister

## Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**12/SVV/0846**

**Betreff:**

öffentlich

**Vorbereitende Untersuchungen für das Gebiet an der Nuthestraße zwischen Friedrich-Engels-Straße und Horstweg**

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Erstellungsdatum 20.11.2012

Eingang 902: 20.11.2012

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
05.12.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Für das Gebiet an der Nuthestraße zwischen Friedrich-Engels-Straße und Horstweg sind vorbereitende Untersuchungen nach § 165 Abs. 4 BauGB durchzuführen.

Das Untersuchungsgebiet ist im Lageplan (Anlage) abgegrenzt, der zum Bestandteil dieses Beschlusses erklärt wird.

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

### Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:



Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?** Ja Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

Die Kosten der vorbereitenden Untersuchungen betragen ca. 35.000,- €. Die Finanzierung dieses Betrages erfolgt aus dem Treuhandvermögen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Babelsberg.

ggf. Folgeblätter beifügen

  
Oberbürgermeister  
Geschäftsbereich 1  
Geschäftsbereich 2  
Geschäftsbereich 3  
Geschäftsbereich 4

## **Begründung:**

### **1. Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich der vorbereitenden Untersuchungen ist dem beigefügten Lageplan zu entnehmen. Das Untersuchungsgebiet umfasst eine etwa 15 ha große Fläche nördlich der Nuthestraße im Stadtteil Babelsberg. Das Gebiet grenzt im Norden an das Sanierungsgebiet Babelsberg und im Osten an den 1996 förmlich festgelegten Entwicklungsbereich Babelsberg an.

### **2. Ausgangssituation**

Das Untersuchungsgebiet ist trotz seiner innerstädtischen Lage durch ein ungeordnetes Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, Kleingärten), eine Unternutzung von Flächen, durch fehlende Erschließung sowie schwierige Grundstückszuschnitte gekennzeichnet.

Ebenso wie der Entwicklungsbereich Babelsberg aber auch das Gebiet „Glasmeisterstraße“, für das derzeit vorbereitende Untersuchungen durchgeführt werden, wird auch das Untersuchungsgebiet durch die Nähe zur Nuthestraße und deren Lärmemissionen beeinflusst. Aus der Barrierewirkung der Nuthestraße resultiert ferner eine scheinbare Randlage des Untersuchungsgebietes.

Demgegenüber bietet die zentrale und sehr gut erschlossene Lage am Rand von Babelsberg ein hervorragendes Potenzial für die Entwicklung von Gewerbe- und Wohnnutzung in verdichteten Strukturen.

Die Problemlage in dem Gebiet zwischen Friedrich-Engels-Straße und Horstweg ähnelt der Situation, die Anfang der 90er Jahre auch im benachbarten Entwicklungsbereich Babelsberg vorgefunden wurde. Aus diesem Grund soll im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen die Erweiterung des bestehenden Entwicklungsbereiches Babelsberg um das Untersuchungsgebiet geprüft werden.

Die Stadt hat ein dringendes Interesse an einer möglichst zeitnahen Entwicklung und Bebauung des Geländes, um den städtebaulichen Herausforderungen, die mit der stetig wachsenden Einwohnerzahl einhergehen, begegnen zu können.

### **A. Gründe für die Einleitung vorbereitenden Untersuchungen nach dem besonderen Städtebaurecht**

Die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme stellt sich einerseits als das effektivste Mittel dar, die zügige Entwicklung und Bebauung eines dafür geeigneten Gebietes sicherzustellen und ist andererseits voraussichtlich auch in wirtschaftlicher Hinsicht ein realisierbarer Weg.

Der Erlass einer Entwicklungssatzung zum Wohl der Allgemeinheit gemäß § 165 Abs. 3 Nr. 2 BauGB kann sowohl wegen des Interesses an einer intensiveren Nutzung innerstädtischer Flächen als auch wegen des erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten im Stadtgebiet Potsdams erforderlich sein. Hier müssen aussagekräftige Daten und Fakten für die Erstellung einer tragfähigen Bedarfsprognose ermittelt werden.

Erfolgsversprechende Alternativen zur Anwendung des besonderen Städtebaurechts sind nach dem derzeitigen Wissensstand nicht offensichtlich, sollen aber im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen ausgelotet werden. Die Entwicklungsmaßnahme wäre als Gesamtmaßnahme darauf angelegt, für den ausgewählten Bereich ein Geflecht mehrere Einzelmaßnahmen über einen längeren Zeitraum mit besonderen Rechts- und Finanzierungsinstrumenten zu steuern, aufeinander abgestimmt vorzubereiten und zügig durchzuführen. Andere Instrumente mit geringerer Komplexität müssen sich daran messen lassen, ob sie für das Areal eine vergleichbare Effektivität entfalten können.

Die alleinige Aufstellung eines Bebauungsplans für das Gebiet zwischen Friedrich-Engels-Straße und Horstweg ist kaum geeignet, eine inhaltlich abgestimmte und zeitnahe Entwicklung des Areals zu gewährleisten. Insbesondere, da die Bodenordnung voraussichtlich einen wichtigen Baustein der geordneten Gebietsentwicklung darstellt. Die Stadt hätte keinerlei Einfluss darauf, ob die einzelnen Grundstückseigentümer von dem Planungsangebot Gebrauch machen und in welcher zeitlichen Dimension dies geschieht. Insoweit kommt nur eine Kombination von Planungsrecht und verbindlichen weiteren Regelungen in Betracht, die nicht tragbare Folgekosten für die Landeshauptstadt ausschließt.

## **B. Ablauf der vorbereitenden Untersuchungen**

Verfahrensbestandteile der vorbereitenden Untersuchungen sind insbesondere:

- die Erkundung der Mitwirkungsbereitschaft der betroffenen Eigentümer,
- die Formulierung der städtebaulichen Ziele und die Ermittlung der Maßnahmen zur Bodenordnung
- eine überschlägige Berechnung der Kosten der Maßnahme und eine Darstellung der beabsichtigten Finanzierung
- die Zusammenstellung und Bewertung der von der Maßnahme berührten öffentlichen und privaten Belange für die Abwägungsentscheidung sowie
- die Erarbeitung eines Vorschlags zur Verfahrensart.

## **3. Ziel des Untersuchungsverfahrens**

Ziel der vorbereitenden Untersuchungen ist es, zu beurteilen, ob die Voraussetzungen für eine Festlegung des Gebietes zwischen Friedrich-Engels-Straße und Horstweg als Entwicklungsbereich gemäß § 165 Abs. 3 BauGB gegeben sind und somit eine Erweiterung des bestehenden Entwicklungsbereiches Babelsberg zu empfehlen ist.

Dies bedeutet im Einzelnen, unter Berücksichtigung der Auswirkungen für Betroffene und unter Beteiligung der Träger öffentlicher Belange festzustellen, ob mit den Instrumenten des besonderen Städtebaurechts die Mängel und Missstände behoben werden können und ob das Verfahren durchführbar ist. Das Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen wird der Stadtverordnetenversammlung zur Entscheidung über das weitere Verfahren vorgelegt.

## **4. Hinweise**

Der Beschluss über die vorbereitenden Untersuchungen ist nicht gleichzusetzen mit dem Beschluss über die förmliche Festsetzung eines Entwicklungsgebietes. Diese bedarf der gesonderten Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung über dessen förmliche Festsetzung.

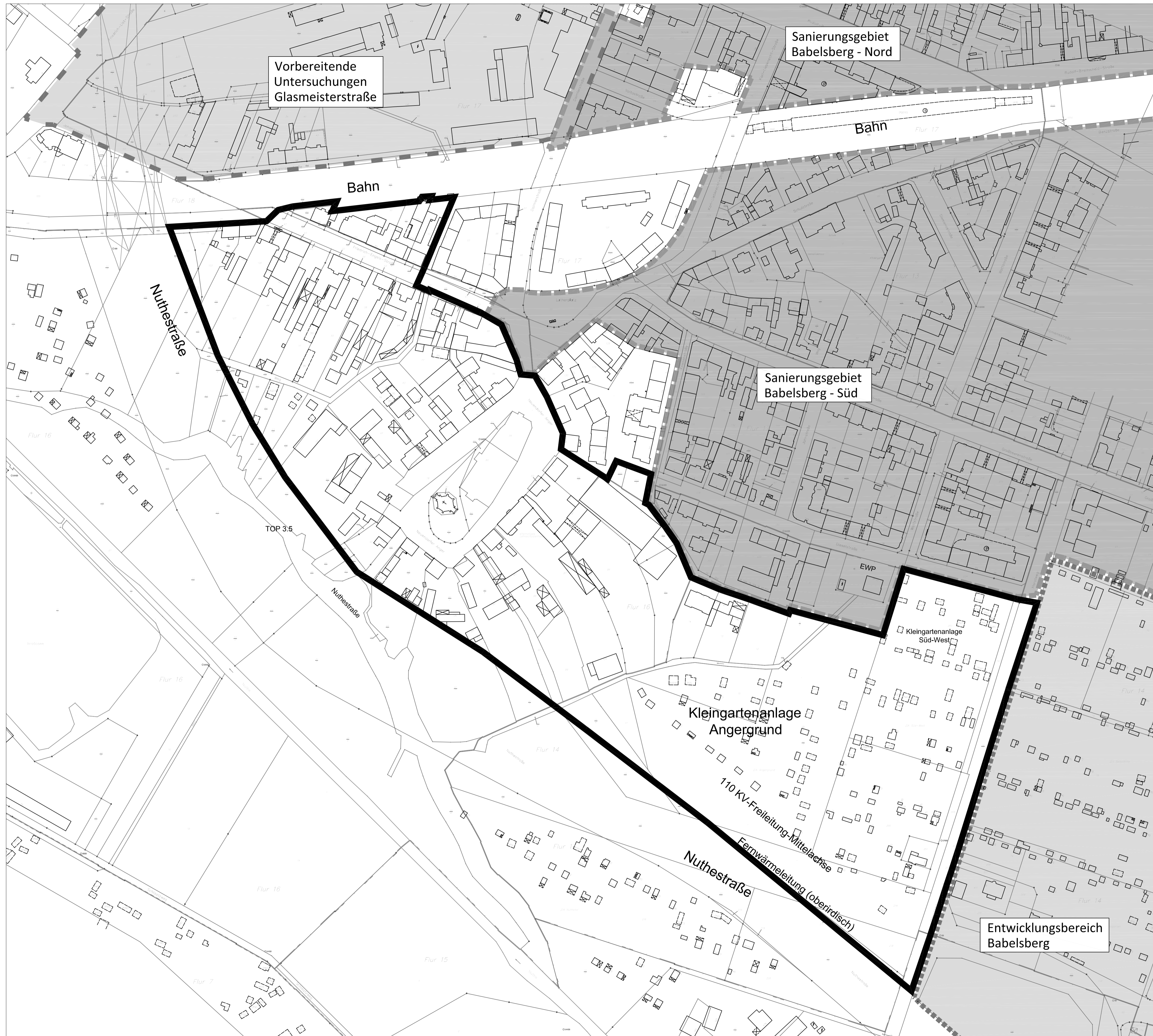
Gemäß § 138 Abs. 1 BauGB sind Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstige zum Besitz oder zur Nutzung eines Grundstücks, Gebäudes oder Gebäudeteiles Berechtigte sowie ihre Beauftragten verpflichtet, der Landeshauptstadt Potsdam oder ihren Beauftragten Auskunft über die Tatsachen zu erteilen, deren Kenntnis zur Beurteilung der Sanierungsbedürftigkeit eines Gebietes bzw. der städtebaulichen Entwicklung eines Bereiches oder zur Vorbereitung und Durchführung der Sanierung bzw. Entwicklung erforderlich sind. An personenbezogenen Daten können insbesondere Angaben der Betroffenen über ihre persönlichen Lebensumstände im wirtschaftlichen und sozialen Bereich, namentlich über die Berufs-, Erwerbs- und Familienverhältnisse, das Lebensalter, die Wohnbedürfnisse, die sozialen Verflechtungen sowie über die örtlichen Bindungen erhoben werden.

Vom Zeitpunkt der öffentlichen Bekanntmachung des Beschlusses über den Beginn der vorbereitenden Untersuchungen an kann die Baugenehmigungsbehörde Entscheidungen über Baugesuche für Vorhaben im Sinne von § 29 Abs. 1 BauGB bis zu 12 Monate zurückstellen und die Beseitigung baulicher Anlagen vorläufig untersagen. Dies gilt für solche Fälle, bei denen zu befürchten ist, dass durch die genannten Vorhaben die in dem Untersuchungsgebiet absehbaren Planungen unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert werden würden (§ 165 Abs. 4 i.V.m. § 141 Abs. 4, dieser i. V. m. § 15 BauGB).

Anlagen:

Grenzen des Untersuchungsgebietes

Luftbild des Gebietes



# Vorbereitende Untersuchungen gem. §165 Abs. 4 BauGB

für das Gebiet an der Nuthestraße zwischen Friedrich-Engels-Straße und Horstweg

-  Abgrenzung Untersuchungsgebiet
-  Grenze Sanierungsgebiet Babelsberg Nord - Süd
-  Grenze Entwicklungsbereich Babelsberg
-  Grenze Vorbereitende Untersuchungen Glasmeistersstraße

Quelle:  
Automatisierte Liegenschaftskarte  
Potsdam, FB Kataster und Vermessung

Stand:  
Juni 2012

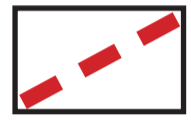
Maßstab:  
1 : 1.500 (A1)



# Vorbereitende Untersuchungen

gem. § 165 Abs. 4 BauGB

für das Gebiet der Nuthestraße zwischen Friedrich-Engels-Straße und Horstweg

 Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Quelle:  
Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg

Stand: Juni 2012  
o. Maßstab



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

## Mitteilungsvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**12/SVV/0830**

**Betreff:**  
**Rahmenplanung der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld**

öffentlich

**bezüglich**  
**DS Nr.: 10/SVV/0651**

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung	Erstellungsdatum	19.11.2012
	Eingang 902:	19.11.2012
	4/46/466	

Beratungsfolge:	
Datum der Sitzung	Gremium
05.12.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

### Inhalt der Mitteilung:

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Die Rahmenplanung der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld in Verbindung mit der Zusammenfassung der Evaluierung

Die vorliegende Rahmenplanung „Bornstedter Feld“ umfasst folgendes Material:

- Entwicklungsabriss 1993 – 2006 – 2010 / Weitere Entwicklung 2010 – 2015 vom Oktober 2010
- Gestaltplan für das Bornstedter Feld in der Fassung vom September 2012.

Die Inhalte des Entwicklungsabrisses gingen, teilweise in überarbeiteter Form, in die Evaluierung der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld ein, welche am 21. November 2011 dem Hauptausschuss vorgestellt wurde.

### Beratungsergebnis

Zur Kenntnis genommen:

Gremium:

Sitzung am:

zurückgestellt  zurückgezogen

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Büro der Stadtverordnetenversammlung





Am 4. Dezember 1991 fasste die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam den Beschluss, die ehemals militärisch genutzten Flächen des Bornstedter Feldes im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gem. § 165 BauGB zu entwickeln, mit der Zielstellung der Schaffung eines neuen Stadtteils für ca. 11.400 Einwohner im Potsdamer Norden.

Als Entwicklungsziele wurden auf der Grundlage vorbereitender Untersuchungen und des sogenannten BDA Konzeptes (1993) folgende städtebauliche Zielstellungen formuliert:

- Erhalt und zivile Nachnutzung der Kasernenareale unter Berücksichtigung denkmalrechtlicher Belange; Integration der Bestandsbauten in die städtebauliche Entwicklung.
- Urbane Mischung von Wohn-, gewerblichen, Hochschul- und freizeitbezogenen Nutzungen und der Schaffung sozialer Infrastruktureinrichtungen.
- Soziale Mischung durch differenzierte Wohnungs- und Eigenheimangebote (Miete, Eigentum).
- Ein durchgehender Grünzug als „Volkspark im Bornstedter Feld“.
- Förderung des ÖPNV durch Anschluss an das Potsdamer Bus- und Straßenbahn Netz, Förderung des Radverkehrs.
- Ausgeglichene Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung, ökologischer Städtebau/Nachhaltigkeit, Förderung von Selbsthilfe und Bauherrengemeinschaften.

Bis Dezember 2011 konnten im Bornstedter Feld 3.500 Wohneinheiten für ca. 6.400 Menschen geschaffen werden. Parallel hierzu wurden Einrichtungen der sozialen Infrastruktur entwickelt, wie 301 Krippen- und Kindergartenplätze in vier Einrichtungen und 153 Hortplätze in Zuordnung zur Karl-Förster-Grundschule. Die dreizügige 2. Grundschule mit Hort an der Pappelallee für ca. 500 Schülerinnen und Schüler wurde im August 2012 eröffnet. An der Fachhochschule studieren derzeit ca. 1.700 Studenten, im Gebiet sind derzeit ca. 260 Gewerbebetriebe mit geschätzten 2.000 Arbeitsplätzen ansässig.

Mit den im Jahr 2012 getroffenen Standortentscheidungen zum Sport- und Freizeitbad, der weiterführenden Schule und dem Einzelhandelsstandort an der Nedlitzer Straße wurden durch die Stadtverordnetenversammlung wesentliche Eckpunkte für die verbleibende Restlaufzeit der Entwicklungsmaßnahme bis zum Jahr 2020 gesetzt. Mit der Einleitung des städtebaulichen Wettbewerbs zur Schaffung von Wohnbauflächen in der Roten Kaserne West erhält dieses Quartier einen wesentlichen Impuls zur weiteren Entwicklung.

## **1 Rahmenplanung**

Zur Fortschreibung der Entwicklungsziele wurde der Entwicklungsträger Bornstedter Feld 2009 beauftragt, eine Rahmenplanung zu erarbeiten. Der Rahmenplan setzt sich aus mehreren Bestandteilen zusammen:

- Entwicklungsabriss 1993 – 2006 – 2010
- Darstellung der weiteren Entwicklung 2010 – 2015 vom Oktober 2010
- Gestaltplan für das Bornstedter Feld in der Fassung vom September 2012

### **1.1. Entwicklungsabriss**

Der Entwicklungsabriss stellt anhand von Planungsständen der Jahre 1993, 2006 und 2010 den jeweiligen Status erreichter Ziele in den Bereichen Wohnen, Gewerbe, soziale Infrastruktur, Erschließung und Vermarktung dar. Dieser Entwicklungsabriss wird ergänzt durch vertiefende Erläuterungen zur Quartiersentwicklung in den einzelnen Teilgebieten, zu Wettbewerben und Verfahrensschritten.

### **1.2. Darstellung der weiteren Entwicklung**

Der zweite Teil stellt die Planungsprämissen und Handlungsvorgaben für die weitere Entwicklung bis zum voraussichtlichen Abschluss der Maßnahme im Jahr 2020 dar. Dabei werden insbesondere die entwicklungs- und nicht entwicklungsbedingten Vorhaben, Projekte und Einrichtungen der sozialen Infrastruktur unter Berücksichtigung von Standortoptionen und deren Auswirkungen auf das (Wohn-)

Umfeld und die Entwicklung des Bornstedter Feldes sowie ihre finanziellen Auswirkungen auf das Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme und den städtischen Haushalt dargestellt.

Ergebnis des Entwicklungsabrisses war, dass die **städtebauliche Konzeption für das Bornstedter Feld weitgehend abgeschlossen** ist. Planungsrechtlich ist die städtebauliche Entwicklung des Bornstedter Feldes überwiegend durch Bebauungspläne und teils durch die bereits hergestellte Erschließung vorgegeben. Damit ist sie sowohl fachlich abgestimmt als auch politisch entschieden. Aus diesem Grund handelt es sich bei dem vorliegenden Entwicklungsabriss nicht um eine städtebauliche Rahmenplanung im eigentlichen Sinn. Vielmehr beschreibt er den Stand der Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme und die Gründe der Abweichungen von bisherigen Zielstellungen (z.B. Verlust von Gewerbeflächen zugunsten von Mischgebietsflächen und Wohnbauflächen).

Entsprechend beschränken sich die für eine Rahmenplanung relevanten Aussagen und Zielstellungen für den Entwicklungsbereich Bornstedter Feld auf wenige Punkte. Die **Bevölkerungszahl wurde von bisher 13.440 Einwohnern auf 11.400 Einwohner nach unten korrigiert**, weil die berechneten Belegungsquoten der Wohnungen von denen abwichen, die zuvor angenommenen worden waren. Dies hat **Auswirkungen auf die Planung sozialer Infrastruktur**. Die weitere Einwohnerentwicklung muss jedoch fortlaufend beobachtet werden, um bedarfsgerecht soziale Infrastruktur zur Verfügung stellen zu können.

Anfang 2011 wurde ein ämterübergreifendes Beteiligungsverfahren mit den Bereichen und Fachbereichen der Landeshauptstadt durchgeführt. Die Hinweise, Stellungnahmen und Anregungen aus der Stadtverwaltung wurden zudem im Rahmen eines Erörterungstermins diskutiert und haben teilweise ihren Niederschlag in politischen Entscheidungen und in der anschließenden Evaluierung gefunden (s.u.).

Durch die Stellungnahmen wurde deutlich, dass verwaltungsintern sehr unterschiedliche, teilweise miteinander konkurrierende, Nutzungsinteressen an den **Bereich der Roten Kaserne West** formuliert wurden. Dieser Bereich lässt als einzige Fläche im Entwicklungsbereich noch **Raum für unterschiedliche Nutzungsanforderungen**, ohne bereits sehr konkrete, abgestimmte Planungen überarbeiten zu müssen. So wurde die Rote Kaserne West für Wohnungsbau, für einen Standort als weiterführende Schule, als Ersatzfläche für Volksparkfläche, welche durch ein Sport- und Freizeitbad weggefallen wäre, für Stellplatzbedarfe (Sport- und Freizeitbad, Biosphäre, Parkbesucher, P+R), für Ersatzflächen weggefallener Gewerbefläche und für vereinstaugliche Sportanlagen beansprucht.

Die folgenden Themen sind inzwischen politisch entschieden, wodurch sich Ausführungen des 2. Teils des Entwicklungsabrisses teilweise überholt haben.

- durch die Standortentscheidung für die weiterführende Schule zugunsten der Roten Kaserne West. (Der Beschluss DS 11/SVV/0773 am 7.12.2011 legt die planungsrechtliche Absicherung des Schulstandortes als geändertes Planungsziel fest.) und
- durch die Standortentscheidung gegen ein Sport- und Freizeitbad im Bornstedter Feld entsprechend des Ergebnisses der Bürgerbefragung (DS 12/SVV/0390 am 6.06.2012).

Außerdem sind die auf den S. 37f genannten Bebauungs(änderungs)pläne inzwischen von der Stadtverordnetenversammlung als Satzung beschlossen. Somit sind die dortigen Grundstücke unter der Voraussetzung einer vorhandenen Erschließung nun bebaubar und stehen einer Vermarktung zur Verfügung. Dies gilt für:

- B-Plan Nr. 42.4 „Kaserne Pappelallee/ Am Schragen
- B-Plan Nr. 55 „Angermansiedlung/Nedlitzer Straße“, 1. Änderung „Teilbereich Nahversorgungszentrum Erich-Arendt-Straße“
- B-Plan Nr. 66 B „Nördliche Gartenstadt“, 1. Änderung „Nordbereich“
- B-Plan Nr. 52 „Rote Kaserne Ost“, 2. Änderung „Teilbereich Exerzierhaus“
- B-Plan Nr. 14 A „Kirschallee/ Habichtweg“

**Grundsätzliche stadtplanerische Zielstellungen im Entwicklungsbereich Bornstedter Feld sind nur noch für den Bereich der Roten Kaserne West zu treffen.** Dies wird vermutlich durch die politische Festlegung der Planungsziele in der Bebauungsplanung geschehen. Durch den Flächennutzungsplan ist bereits ein grober Entwicklungsrahmen gesetzt: die Entwicklung zur Wohnbaufläche höchster Dichtestufe (Geschossflächenzahl 0,8-1,6).

### 1.3. Gestaltplan

Der Gestaltplan stellt die vorhandene Bebauung und die mögliche Bebauungsstruktur nach den vorliegenden Planungen dar. Diese Planungen haben jedoch unterschiedliche Sicherungsgrade (von genehmigten Bauvorhaben bis zu ersten städtebaulichen Machbarkeitsstudien).

Für den Entwicklungsbereich Bornstedter Feld wurde der Gestaltplan vom Entwicklungsträger Anfang 2011 überarbeitet. Bereits umgesetzte oder beantragte Vorhaben wurden in den Gestaltplan aufgenommen, ebenso neue oder überarbeitete Bebauungskonzepte. Nach nochmaliger Überarbeitung durch die Stadtverwaltung wurde der Gestaltplan für den Entwicklungsbereich Bornstedter Feld in den Gestaltplan der gesamten Potsdamer Innenstadt übernommen. Er gibt einen Überblick über die beabsichtigte Bebauungsstruktur.

## 2. Evaluierung der Entwicklungsmaßnahme

Wie im Entwicklungsabriss angekündigt, wurde eine Evaluierung der Entwicklungsmaßnahme durch den Entwicklungsträger Bornstedter Feld beauftragt. Deren Zielsetzung war nicht die Formulierung stadtplanerischer Ziele, sondern vielmehr die Bewertung der Umsetzung dieser Entwicklungsziele. Die Inhalte des Entwicklungsabrisses wurden in die Evaluierung integriert.

### 2.1. Wesentliche Ergebnisse der Evaluierung

Die Evaluierung vom November 2011 enthält gegenüber dem Entwicklungsabriss aktualisierte Angaben zur Bevölkerungs-, Wohnungs- und Haushaltsentwicklung und berücksichtigt neuere bzw. im Entwicklungsabriss weniger berücksichtigte Entwicklungen im Vorhabenbereich (z.B. technische und soziale Infrastruktur). Insofern enthält die Evaluierung teilweise dezidiertere Aussagen als der Entwicklungsabriss, weswegen auf sie an dieser Stelle verwiesen wird.

So stellt die Evaluierung beispielsweise fest, dass im Vergleich zur Gesamtstadt die angebotenen aktuellen Betreuungsquoten in Krippe und Kindergarten im Entwicklungsbereich Bornstedter Feld unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt liegen, aber durch Errichtung der Kita in der Roten Kaserne West (Peter-Huchel-Straße) der Potsdamer Durchschnitt erreicht werden wird. Ebenso wird der Nachweis an erforderlichen Hortplätzen mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme des Hortes der 2. Grundschule (Pappelallee/ Jacob-von-Grundling-Straße) erbracht sein. Es wird festgestellt, dass die soziale Infrastruktur mit der Einwohnerentwicklung in etwa zeitgleich mitgewachsen ist, was in vielen vergleichbaren Baugebieten häufig nicht der Fall wäre.

Hauptergebnis der Evaluierung war, den Planungshorizont für die Entwicklungsmaßnahme bis zum 31.12.2020 zu verlängern. Die Evaluierung wurde dem Hauptausschuss am 21. November 2011 vorgestellt.

### 2.2. Empfehlungen der Evaluierung

In der vorliegenden Zusammenfassung werden die sektoralen Aspekte Wohnen und Arbeiten, Grün und Umwelt, soziale Infrastruktur und Nahversorgung qualitativ bewertet. Ergänzend werden stadtwirtschaftliche Effekte untersucht und Empfehlungen zum Abschluss der Entwicklungsmaßnahme gegeben.

In Bezug auf die **städtebauliche Entwicklung** wird festgestellt, dass sich die verbleibende Bauaufgabe auf neu zu errichtende Wohnbauten konzentriert, wobei sich der Hauptanteil der noch zu realisierenden Neubauwohnungen (ca. 2.800 WE) im Geschossbau befindet. Dies entspricht 39% des gesamten Neubaubedarfs im Geschosswohnungsbau in Potsdam.

Eine im Jahr 2009 in Nordrhein Westfalen durchgeführte Studie kam zu dem Ergebnis, dass Mehrfamilienhausareale in Neubaugebieten generell einen höheren fiskalischen Einnahmeeffekt erzielen als Einfamilienhausgebiete. Gründe dafür sind, dass die Bewohner älter sind, statistisch weniger Kinder haben und über ein höheres Einkommen verfügen. Die größere Dichte von Steuerpflichtigen in Gebieten mit Geschosswohnungen führt zu einem strukturell höheren Steueraufkommen. Vor diesem Hintergrund bestätigen die Gutachter die städtebaulichen

Zielvorgaben der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld und empfehlen die Entwicklung der verbleibenden Flächen östlich des Volksparks im Geschossbau.

Die Gutachter verbinden dies mit der Empfehlung, die Qualitätssicherung fortzusetzen. Bisher wurde im Bornstedter Feld eine überdurchschnittliche Architekturqualität im Wohnungs- und Gewerbebau erreicht. Dazu beigetragen haben qualitätssichernde Maßnahmen wie Wettbewerbe, Investorenauswahlverfahren, diskursive Verfahren, Bauberatung und Baubetreuung. Beispiele vergleichbarer Entwicklungsmaßnahmen haben gezeigt, dass die Qualität der baulichen Lösungen in der zweiten Hälfte der Maßnahme oft abnimmt. Insofern sollte die Qualitätssicherung nicht nur bis zur Vermarktung, sondern bis zum Ende der Baumaßnahmen erfolgen.

Angesichts der anstehenden Aufgaben und eines durch die Finanzkrise bedingten Investitionsstaus empfehlen die Gutachter, den Abschluss der Entwicklungsmaßnahme zumindest bis 2020 zu verlängern. Im Wirtschaftsjahr 2009 und Anfang 2010 wurden der Immobilienvertrieb sowie die Errichtung von Geschosswohnungsbauten von den Auswirkungen der Finanzkrise negativ beeinflusst. Mit dem Rückzug einiger Banken aus dem Bauträgergeschäft hatten einige Investoren größte Schwierigkeiten, ihre Projektfinanzierung sicherzustellen. Aufgrund der zeitweisen Stagnation der Entwicklung haben sich die geplante Errichtung der Wohnungs- und Gewerbeimmobilien sowie die Herstellung der technischen und sozialen Infrastruktureinrichtungen zeitlich um ca. 4 Jahre verschoben. Die nun konzentriert anfallende Nachfrage kann dabei - auch baupolitisch - nicht zum bisher geplanten Abschluss der Entwicklungsmaßnahme im Jahre 2015 realisiert werden.

### **3. Verbleibendes Planungserfordernis**

Das einzige Gebiet innerhalb des Entwicklungsbereiches Bornstedter Feld, für das noch keine konkretisierten Planungen vorliegen, ist das Quartier Rote Kaserne West. Zur Vorbereitung eines Bebauungsplanverfahrens für den Bereich der Roten Kaserne West hat der Entwicklungsträger Bornstedter Feld Anfang August 2012 auf Veranlassung und in Abstimmung mit der Landeshauptstadt einen städtebaulichen Wettbewerb eingeleitet. Wettbewerbsziel sind städtebauliche Entwürfe für Wohnungsbau mit unterschiedlichen Wohntypologien.

Ziel des städtebaulichen Ideenwettbewerbs ist die Prämierung einer städtebaulichen Konzeption, die die Grundlage für die Bauleitplanung und die bauliche Realisierung der Roten Kaserne West bilden soll. Eine Diskussion der Art der künftigen Wohnbebauung auf Grundlage der Beiträge zum städtebaulichen Wettbewerb wird im Preisgericht erfolgen. Ebenfalls auf dieser Grundlage können anschließend Diskussionen im Vorfeld der genauer festzulegenden Planungsziele in einem Bebauungsplan hinreichend konkret geführt werden. Für das verbleibende Plangebiet B-Plan Nr. 80.3 soll das Bauleitplanverfahren im I. Quartal 2013 eingeleitet werden.

#### **Anlage 1**

Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld, Entwicklungsabriss 1993 – 2006 – 2010 / Weitere Entwicklung 2010 – 2015

#### **Anlage 2**

Bornstedter Feld – Evaluierung der Entwicklungsmaßnahme, Zusammenfassung, November 2011

#### **Anlage 3**

Auszug aus dem Gestaltplan der Stadtplanung für das Bornstedter Feld, Stand September 2012

## Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld

**Entwicklungsabriss 1993 – 2006 – 2011**

**Weitere Entwicklung 2012 – 2020**

Stand: Oktober 2012



**Gliederung**

0.	Zusammenfassung.....	1
1.	Einführung .....	3
Teil 1	Entwicklungsabriss 1993 – 2006 – 2011 .....	6
2.	Das BDA-Konzept 1993 .....	6
3.	Status 2006 .....	8
3.1	Wohnen .....	8
3.2	Gewerbe .....	8
3.3	Soziale Infrastruktur .....	8
3.4	Erschließung .....	9
3.5	Bauplanungsrecht .....	9
3.6	Flächenbilanz .....	11
4.	Status quo Dezember 2011 .....	12
4.1	Wohnen .....	12
4.2	Gewerbe .....	15
4.3	Soziale Infrastruktur .....	16
4.4	Erschließung .....	16
4.5	Bauplanungsrecht .....	17
4.6	Flächenbilanz .....	19
4.7	Stand der Vermarktung .....	20
4.8	Quartiersentwicklung im Einzelnen .....	22
4.8.1	Garde-Ulanen-Kaserne .....	23
4.8.2	Lazarett .....	23
4.8.3	Ruinenberg-Kaserne .....	24
4.8.4	Quartier Pappelallee .....	25
4.8.5	Quartier Kirschallee .....	26
4.8.6	Gartenstadt .....	27
4.8.7	Quartier Rote Kaserne West .....	29
4.8.8	Quartier Rote Kaserne .....	30
4.8.9	Nedlitzer Kasernen / Campus am Jungfernsee .....	31
4.8.10	Volkspark im Bornstedter Feld .....	32
4.9	Planungswettbewerbe, Investorenauswahl- und Bieterverfahren .....	33
Teil 2	Weitere Entwicklung 2012 – 2020 .....	35

## 0. Zusammenfassung

Ausgehend von erheblichen Bedarfen an Wohnbau- und Gewerbeflächen fasste die Stadt 1991 den Beschluss, die Entwicklung eines neuen Stadtteils auf den rd. 300 Hektar großen, brachgefallenen Militärfeldern des Bornstedter Feldes als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme in eigener Regie zu übernehmen. Dazu ist das Bornstedter Feld als Entwicklungsbereich nach dem Baugesetzbuch (BauGB) förmlich festgelegt worden.

Mit Abschluss der städtebaulichen Entwicklung des Bornstedter Feldes in 2020 sollen ca. 6.800 Wohneinheiten für rd. 11.400 Bewohner entstanden sein. Bis Dezember 2011 haben im Bornstedter Feld in 3.350 Wohneinheiten mehr als 6.400 Menschen ihre neue Heimat gefunden; für weitere Wohneinheiten konnte Bauland an mitwirkungsbereite Bauherren veräußert und so die Errichtung zusätzlicher Wohnungen vertraglich gebunden werden.

Das Bornstedter Feld besteht aus neun Quartieren sowie dem Volkspark. Wie schon im sogenannten BDA-Konzept aus dem Jahr 1993, der Grundstein für alle weiteren Planungsüberlegungen für das Bornstedter Feld, vorgeschlagen, prägt eine zentrale Grünfläche, zwischen den historischen Grün- und Gartenanlagen des Ruinen- und Pflingstberges und dem Nedlitzer Holz, als Volkspark das Bornstedter Feld. Jedes Quartier, mit Ausnahme der Gartenstadt jeweils hervorgegangen aus einer Kasernenanlage, grenzt an Grün- und Freiflächen. Die im BDA-Konzept vorgesehene Nutzungsstruktur gilt weiterhin. Im Bornstedter Feld kann aufgrund seiner Größe und der unterschiedlich strukturierten Quartiere ein breites Spektrum an Wohnungen in einer abwechslungsreichen Bebauungstypologie angeboten werden. Dies sind Wohnungen in Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern, im Denkmal sowie im Geschosswohnungsbau.

Die Entwicklungsziele der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ergeben sich für die einzelnen Quartiere aus den jeweiligen B-Plänen.

Die Flächenbilanz für das Bornstedter Feld weist Baugebiete mit einer Gesamtfläche von ca. 155,8 ha aus, davon stehen 144,7 ha zur Veräußerung zur Verfügung. Im Dezember 2011 sind rd. 105,1 ha (72,6 %) an mitwirkungsbereite Investoren veräußert. Für die weitere gewerbliche Entwicklung stehen noch Gewerbeflächen von ca. 1,7 ha Grundstücksfläche sowie Flächen in Mischgebieten von rd. 2,1 ha Grundstücksfläche zur Verfügung. Gegenwärtig sind rd. 260 Gewerbebetriebe ansässig und mehr als 2.000 Arbeitsplätze entstanden.

An Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sind bis Dezember 2011 realisiert: rd. 310 Krippen- und Kindergartenplätze in 4 Einrichtungen sowie 420 Hortplätze in Zuordnung zur Karl-Foerster-Schule und zur 2. Grundschule im Bornstedter; zwei Grundschulen mit insgesamt 5 Zügen für rd. 800 Schüler. Des Weiteren stehen als Sport-, Spiel- und Freiflächen der ca. 60 ha große Volkspark, öffentliche Grünflächen in den historischen Kasernen Garde-Ulanen-Kaserne, Lazarett und Rote Kaserne, der Sportplatz im Quartier Kirschallee sowie der Spielplatz in der Südlichen Gartenstadt zur Verfügung.

Parallel zur baulichen Entwicklung erfolgt die quartiersbezogene Erschließung in Abhängigkeit vom Vermarktungsstand der jeweilig angrenzenden Baufelder und der sinnhaften Bildung von Bauabschnitten. Das Bornstedter Feld ist mit zwei Straßenbahntrassen (Linien 92 und 96) an das Potsdamer ÖPNV-Netz angeschlossen und mit einem weit verzweigten Fahrradwegenetz ausgestattet.

Mit dem Straßenbau erfolgte auch die Sanierung, Instandsetzung und Neuverlegung der leitungsgebundenen Erschließung sowie die Beseitigung der Hinterlassenschaften der Jahrhunderte langen militärischen Nutzung durch Dekontaminierung u. a. ehemaliger Tankstellen, Kfz-Reparaturplätze und Kohlelagerplätze sowie die Beseitigung von Munitionsresten, Sanierung von Grundwasserschäden und Bodenluftverunreinigungen. Das Bornstedter Feld ist Fernwärmevorranggebiet.

Die städtebaulichen Entwicklungen sind mit Ausnahme des Quartiers Rote Kaserne West weitgehend abgeschlossen. Die Ziele der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld sind durch in Kraft gesetzte B-Pläne – planungsrechtlich – gesichert; lediglich für das Quartier Rote Kaserne West befindet sich

das Bauleitplanverfahren noch am Anfang. Somit sind aufgrund des fortgeschrittenen Entwicklungsstandes der Entwicklungsmaßnahme grundsätzliche und umfassende Neuüberlegungen zur Entwicklung des Bornstedter Feldes nicht mehr zwingend.

Die Gesamteinnahmen der Entwicklungsmaßnahme betragen lt. aktueller Kosten- und Finanzierungsübersicht ca. 310 Mio. €. Den größten Anteil an den Einnahmen machen die mit Grundstücksveräußerungen verbundenen Einnahmen aus. Von den insgesamt geplanten ca. 254 Mio. € Einnahmen sind bisher ca. 160 Mio. € (ca. 63 %) realisiert. Weitere 12 Mio. € Grundstückseinnahmen sind bereits endverhandelt. Bis heute sind im Bornstedter Feld vom Entwicklungsträger Bornstedter Feld und privaten Investoren ca. 1,1 Mrd. € investiert worden. Zum Ende der Entwicklungsmaßnahme werden ca. 2,4 Mrd. € erreicht. Die arbeitsmarktpolitischen Auswirkungen sind offenkundig, denn nahezu alle Baumaßnahmen werden von regionalen Betrieben erbracht. Eine finanzielle Beteiligung der Landeshauptstadt entfällt weitgehend, weil die ansonsten unmittelbar aus dem städtischen Haushalt zu finanzierenden Schul-, Kita- und Straßenbau- sowie sonstige Infrastrukturkosten vom Entwicklungsträger aus dem Treuhandvermögen finanziert und durchgeführt werden.

Die Entwicklungsziele werden bauplanungsrechtlich derzeit über insgesamt 24 B-Pläne abgesichert, von denen 21 B-Pläne in Kraft gesetzt sind. Derzeit befinden sich noch die B-Pläne Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“, Nr. 80 „Rote Kaserne West“ 80.2 und „Rote Kaserne West / nördlich Esplanade“ in Aufstellung:

Der Einsatz von Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme ist gemäß § 167 Abs. 2 Satz 2 BauGB in Verbindung mit §§ 160 und 161 BauGB sowie § 171 Abs. 1 BauGB nur für entwicklungsbedingte Maßnahmen im Entwicklungsbereich zulässig. Das heißt, dass das Treuhandvermögen nur für den Zielen und Zwecken der Entwicklungsmaßnahme entsprechende Ausgaben eingesetzt werden darf, für die sich der Bedarf aus der Entwicklungsmaßnahme heraus ergibt, also für ausschließlich entwicklungsbedingte Maßnahmen.



## 1. Einführung

Unmittelbar nördlich anschließend an die historische Potsdamer Innenstadt liegt das Bornstedter Feld, welches seit dem 18. Jahrhundert militärisch genutzt worden ist. Mit der deutschen Vereinigung und dem bis 1994 vollzogenen Abzug der ehemals sowjetischen (GUS)-Truppen aus den Kasernen im Potsdamer Norden eröffnete sich für die Potsdamer Stadtentwicklung eine bedeutende neue Perspektive.

Ausgehend von erheblichen Bedarfen an Wohnbau- und Gewerbeflächen fasste die Stadt am 04.12.1991 den Beschluss, die Entwicklung eines neuen Stadtteils auf den rd. 300 Hektar großen, brachgefallenen Militärfeldern des Bornstedter Feldes als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme in eigener Regie zu übernehmen. Dazu ist das Bornstedter Feld per Satzung als Entwicklungsbereich nach dem Baugesetzbuch (BauGB) förmlich festgelegt worden, bekanntgemacht im Amtsblatt der Stadt Potsdam, Jahrgang 4, Sonderdruck Nr. 6 vom 22.02.1993.

Als **Entwicklungsziele** sind im Ergebnis vorbereitender Untersuchungen und erster Rahmenpläne, insbesondere das sogenannte BDA-Konzept 1993, die Schaffung von ca. 7.000 Wohneinheiten und von Gewerbeflächen für rd. 5.000 Arbeitsplätze durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen worden. Weitere Entwicklungsziele und Leitbilder für die Entwicklung sind:

- Erhalt der ortsprägenden Kasernen-Ensembles, insbesondere denkmalgeschützter Anlagen aus dem 19. Jahrhundert, Integration von Bestandsbauten in die städtebauliche Entwicklung durch Umbau und Umnutzung;
- kompakter Städtebau mit moderater Dichte und Gebäudehöhen bis zu vier Geschossen;
- urbane Mischung von Wohn-, gewerblichen, Hochschul- und freizeitorientierten Nutzungen sowie Angeboten sozialer Infrastruktur;
- soziale Mischung durch differenzierte Wohnungs- und Eigenheimangebote (Miete, Eigentum) bzw. -typologien;
- ein durchgehender Grünzug mit Volksparkcharakter als Verknüpfung königlicher Gartenanlagen mit der Feldflurlandschaft nordwestlich des Bornstedter Feldes;
- Förderung von Selbsthilfe und Bauherrengemeinschaften;
- ökologischer Städtebau;
- eine ausgeglichene Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung;
- Förderung des ÖPNV als wesentliches Standbein der Verkehrsanbindung;
- Förderung des Radverkehrs.

Landschaftsräumlich ist das Bornstedter Feld eingebettet in die Potsdamer Kulturlandschaft, die geprägt ist durch Hügel, Seen, Wälder, landwirtschaftlich genutzte Flächen und Alleen, Windschutzhecken und „Remisen“. Diese Gestaltungselemente finden sich wieder in dem von Peter Joseph Lenné erstellten „Verschönerungsplan für Potsdam und Umgebung“, der die Grundlage bildete für die Umgestaltung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die unmittelbare Nähe zu den weltberühmten Potsdamer Stätten des UNESCO-Weltkulturerbes mit seinen Parks und Schlössern – Sanssouci, Neuer Garten und Pfingstberg, Alexandrowka – in Verbindung mit der innenstadtnahen Lage begründet die hervorragende Lagequalität des Bornstedter Feldes und schafft ein Spannungsfeld von kulturhistorischer Bedeutung. Das Bornstedter Feld befindet sich damit räumlich und zeitlich, wie bereits das Motto *Zwischen Gestern und Heute* zur Bundesgartenschau 2001 formulierte.

Diese Lagegunst setzt auch den planerischen Rahmen für das Gesamtprojekt. Damit wird die historische Planungspraxis Potsdams fortgesetzt, nach der Stadtentwicklung stets auch im Zusammenhang mit umgebender Landschaft gesehen und konzipiert wird. Diese Vermittlung zwischen kulturhistorischem Erbe und den Ansprüchen neuzeitlicher Nutzung ist ein zentrales Anliegen der Planungen für das Bornstedter Feld.

Die militärische Nutzung des Bornstedter Feldes begann um die Mitte des 18. Jahrhunderts. Die unmittelbare Nähe des bis dahin landwirtschaftlich genutzten Bornstedter Feldes zur Residenz des Kö-

nigs, Schloss Sanssouci, und gleichzeitigen Oberbefehlshabers der preußischen Armee war ausschlaggebend für die Ortswahl. Im 19. Jahrhundert ist das Bornstedter Feld weiter schrittweise in die militärische Dauernutzung überführt worden.

Große Kasernenanlagen entstanden gegen Ende des 19. Jahrhunderts an der Jägerallee und dem Voltaireweg. Spätestens zu diesem Zeitpunkt hatte sich die „Garnisonsstadt“ von der Residenz- bzw. zivilen „Bürgerstadt“ weitgehend abgeriegelt. Vor knapp 70 Jahren entstanden hier die Kasernen an der Pappel- und Kirschallee sowie die Nedlitzer Kasernen. Nach dem Ende des II. Weltkriegs nahm die Rote Armee die militärischen Anlagen in Besitz und baute die Standorte weiter aus. Ende der 1950er Jahre bezog die Nationale Volksarmee die Kaserne am Ruinenberg. Nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten ist die „Garnison Potsdam“ schrittweise aufgegeben worden. 1991 begann der Abzug der GUS-Streitkräfte aus den Kasernen im Bornstedter Feld, der 1994 abgeschlossen war.

Der Abzug der GUS-Streitkräfte markiert den Startpunkt für die zivile Zukunft dieses Gebietes und bedeutet eine radikale Wende in der Potsdamer Stadtentwicklung: Die militärische Nutzung stellte über zwei Jahrhunderte eine unüberwindliche städtebauliche Barriere dar; die Stadt konnte sich nicht nach Norden ausdehnen. Sie entwickelte sich besonders nach dem II. Weltkrieg disproportional von ihrem Zentrum weg nach Südosten.

Mit dem Erwerb der ehemaligen Militärf Flächen durch den Entwicklungsträger sind die Voraussetzungen für eine zivile Nutzung geschaffen worden: Altlastensanierung und Munitionsberäumung sowie Abbruch von versiegelten Flächen, Schuppen und Garagen.

Mit Abschluss der städtebaulichen Entwicklung des rd. 300 ha großen Bornstedter Feldes zu einem neuen urbanen Stadtteil Potsdams sollen ca. 6.800 Wohneinheiten in Eigenheimen, Stadtvillen, Mietshäusern oder in Wohnformen für Studierende und Senioren für rd. 11.400 Bewohner entstanden sein; Potsdam hat heute (Dezember 2011) ca. 157.360 Einwohner (Hauptwohnung). Bis Dezember 2011 haben im Bornstedter Feld in 3.350 Wohneinheiten mehr als 6.400 Menschen ihre neue Heimat gefunden. Für weitere Wohneinheiten wurde Bauland an mitwirkungsbereite Bauherren veräußert.

Durch Bestandssanierung und Neubau entstehen darüber hinaus Gewerbeflächen für bis zu 5.000 Arbeitsplätze und ca. 1.700 Studienplätze an der Fachhochschule Potsdam.

Für eine einzige tragende Stadtidee ist das Bornstedter Feld zu groß. Um die gewünschte Lebendigkeit und Vielfalt des neuen Stadtteils zu erreichen, werden Quartiere mit städtebaulichen und architektonischen Identitäten geschaffen, gleichwohl auch mit unterschiedlichen Mischungen von Gewerbe und Wohnen, von Rechtsformen wie Miete und Eigentum sowie durch Beteiligung unterschiedlicher Investoren und Bauherren. Nicht nur Architektur, sondern insbesondere Menschen erzeugen Urbanität. Deshalb muss der neue Stadtteil für ein möglichst großes Spektrum an sozialen Gruppen und Einkommensschichten zugänglich sein.

Für nahezu das gesamte Gebiet liegen städtebauliche Konzepte und die Bauleitplanung vor. Rund 25 städtebauliche, landschaftsplanerische oder Architekturwettbewerbe sowie Gutachterverfahren wurden zur Förderung der Baukultur durchgeführt. Diese bezogen sich sowohl auf öffentliche Bauten als auch private Bauten für Wohnen und Gewerbe. Auf Grundlage der durch die Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH erarbeitete Bewerbung der Landeshauptstadt Potsdam aus dem Jahr 1995 ist die Bundesgartenschau 2001 auf dem Hauptgelände des Bornstedter Feldes im späteren Volkspark durchgeführt worden. Weitere im Rahmen der BUGA 2001 realisierte Projekte im Bornstedter Feld sind der Sportplatz im Quartier Kirschallee sowie der Ausbau der Kirschallee

Der neue Stadtteil Bornstedter Feld besteht neben dem Volkspark aus den folgenden neun Quartieren (zur Lage der Quartiere vgl. Übersichtsplan zu Beginn Kap. 4.8):

1. Garde-Ulanen-Kaserne
2. Lazarett
3. Ruinenberg-Kaserne

4. Quartier Kirschallee
5. Quartier Pappelallee
6. Gartenstadt
7. Rote Kaserne
8. Quartier Rote Kaserne West
9. Nedlitzer Kasernen / Campus am Jungferensee

Die Gesamteinnahmen der Entwicklungsmaßnahme betragen lt. aktueller Kosten- und Finanzierungsübersicht ca. 310 Mio. €. Den größten Anteil an den Einnahmen machen die mit Grundstücksveräußerungen verbundenen Einnahmen aus. Von den insgesamt geplanten ca. 254 Mio. € Einnahmen sind bisher ca. 160 Mio. € (ca. 63 %) realisiert. Weitere 12 Mio. € Grundstückseinnahmen sind bereits endverhandelt. Bis heute sind im Bornstedter Feld vom Entwicklungsträger und privaten Investoren ca. 1,1 Mrd. € investiert worden. Zum Ende der Entwicklungsmaßnahme werden ca. 2,4 Mrd. € erreicht.

Die arbeitsmarktpolitischen Auswirkungen sind offenkundig, denn nahezu alle Baumaßnahmen werden von regionalen Betrieben erbracht. Eine finanzielle Beteiligung der Landeshauptstadt entfällt weitgehend, weil die ansonsten unmittelbar aus dem städtischen Haushalt zu finanzierenden Schul-, Kita- und Straßenbau- sowie sonstige Infrastrukturkosten vom Entwicklungsträger aus dem Treuhandvermögen finanziert und durchgeführt werden.

Die vorliegende Rahmenplanung dient der Darstellung des bisherigen Sachstandes der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld bis Dezember 2011 sowie dem perspektivischen Ausblick 2012 – 2020. Diese Rahmenplanung gibt den planerischen Handlungsrahmen für die Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld vor.

Die Rahmenplanung besteht aus zwei Teilen. Der erste Teil beinhaltet einen Abriss mit der Dokumentation der Entwicklungsstände 1993, 2006 und Dezember 2011. Im Entwicklungsstand 1993 sind die Planungen für das Bornstedter Feld anhand des sogenannten BDA-Konzeptes dargestellt. Die Erläuterungen der Planungsstände 2006 und bis Dezember 2011 geben den jeweiligen Status zu den sektoralen Planungen Wohnen, Gewerbe, soziale Infrastruktur, Erschließung, Bauplanungsrecht und Vermarktung wieder. Der Statusbericht bis Dezember 2011 schließt auch Ausführungen zur Quartiersentwicklung im Einzelnen und zu Wettbewerben und Verfahren ein.

Der zweite Teil stellt die Planungsprämissen und Handlungsvorgaben für die weitere Entwicklung des Bornstedter Feldes dar. Dabei werden insbesondere auch die entwicklungsbedingten und nicht entwicklungsbedingten Vorhaben, Projekte und Einrichtungen der sozialen Infrastruktur unter Berücksichtigung von Standortoptionen und deren Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld und die Entwicklung des Bornstedter Feldes sowie ihre finanziellen Auswirkungen auf das Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme und den städtischen Haushalt erörtert.

## Teil 1 Entwicklungsabriss 1993 – 2006 – 2011

### 2. Das BDA-Konzept 1993

Das sogenannte BDA-Konzept aus dem Jahre 1993 muss als Grundstein für alle weiteren Planungsüberlegungen für das Bornstedter Feld betrachtet werden. Das BDA-Konzept, erarbeitet zwischen September 1992 und Februar 1993 von Architekten des Bundes Deutscher Architekten aus Potsdam und Bonn, der Partnerstadt Potsdams, sieht folgende Grundstruktur vor: *Aus den landschaftlichen Besonderheiten und den vorhandenen Ansätzen baulicher Gliederungen wurde eine große Struktur mit Baugebieten und Grünzügen entwickelt, die eine gegenseitige Aufwertung zu hoher Gestalt- und Nutzungsqualität ermöglicht. Die Hauptzüge verbinden gleichermaßen die Baugebiete und die Landschaftsräume. Sie gliedern den neuen Stadtteil zu erlebbaren und differenzierten Teilbereichen und vernetzen ihn gleichzeitig mit der Park- und Kulturlandschaft Potsdams von Sanssouci bis zum Nedlitzer Holz und Jungfernsee.*

Das BDA-Konzept 1993 beinhaltet folgende Kennwerte

	Größe in ha	Einwohner	Wohneinheiten	Arbeitsplätze	GFZ
<b>Wohnen</b>					
Am Schragen	29,5	5.650	2.450		0,9
Gartenstadt	36,0	3.940	1.700		0,6
Eichberg (Rote Kaserne West)	43,0	6.430	2.790		0,9
Am Jungfernsee	12,0	230	100		0,3
<b>Zwischensumme</b>	<b>120,5</b>	<b>16.250</b>	<b>7.040</b>		
<b>Gewerbe / Arbeiten</b>					
Garde-Ulanen-, Ruinenberg-Kaserne, Lazarett	22,5	193	55	1.283	0,8
Quartier Pappelallee	15,5	133	38	883	0,8
Quartier Kirschallee	14,0	120	34	798	0,8
Rote Kaserne	13,0	111	32	741	0,8
Nedlitzer Kasernen	15,0	128	36	855	0,8
<b>Zwischensumme</b>	<b>80,0</b>	<b>685</b>	<b>195</b>	<b>4.560</b>	
<b>Summe</b>	<b>200,5</b>	<b>16.935</b>	<b>7.235</b>	<b>4.560</b>	
davon Alleinwohner/-wohneinheiten		935	ca. 285		

Die Freiflächen werden mit insgesamt 102 ha in Ansatz gebracht, hierbei hat die zentrale Parkfläche eine Größe von ca. 60,5 ha. Die Flächen für die soziale Infrastruktur (Ansatz 12,5 ha) sind integraler Bestandteil der Wohngebiete sowie der Randbereiche der Grün- und Freiflächen.

Plan 1: BDA-Konzept, März 1993



### 3. Status 2006

Aufgrund der Novellierung des BauGB durch das Europarechtsanpassungsgesetz war es erforderlich, alle B-Pläne, deren Verfahren vor dem 19.07.2004 begonnen worden waren, bis zum 20.07.2006 in Kraft zu setzen. Aus diesem Anlass fand ab 2004 eine umfassende Bestandsaufnahme des Entwicklungsstandes der Entwicklungsmaßnahme statt.

#### 3.1 Wohnen

Den Planungen für das Bornstedter Feld lag eine prognostizierte Einwohnerzahl von rd. 13.440 Einwohnern in geplanten ca. 6.400 Wohneinheiten zu Grunde. Davon waren bis Ende 2006 ca. 2.180 Wohneinheiten für rd. 4.580 Einwohner fertig gestellt; dies entspricht ca. 34,1 % des Gesamtprogramms. Deutlich höher lag die Quote beim Stand der Veräußerungen von Wohnbaugrundstücken an mitwirkungsbereite Bauherren: Hier konnten bis Ende 2006 durch den Entwicklungsträger Flächen für ca. 3.055 Wohneinheiten (ca. 47,7 % des Gesamtprogramms) veräußert werden.

#### 3.2 Gewerbe

Das Bornstedter Feld ist kein Standort für das produzierende Gewerbe, die gewerbliche Entwicklung konzentriert sich im Wesentlichen auf den tertiären Sektor mit Dienstleistungen, Handel und Forschung im medizinischen und IT-Bereich. Diese Branchen, wie auch die Ansiedlung der Fachhochschule Potsdam im Quartier Pappelallee, unterstützen den Ruf Potsdams als Stadt der Wissenschaft und Forschung.

Die gewerblich nutzbaren Flächen im Entwicklungsbereich Bornstedter Feld konzentrieren sich an der Pappelallee in den Quartieren Kirschallee und Pappelallee sowie an der Nedlitzer Straße im Quartier Campus am Jungfernsee und Rote Kaserne, ergänzt durch Flächen im Bereich Nedlitzer / Erich-Arendt-Straße. Weitere gemischte Bauflächen zur gewerblichen Entwicklung finden sich in der ehemaligen Garde-Ulanen-Kaserne.

In 2006 waren rd. 124.185 m<sup>2</sup> an gemischter und gewerblicher Grundstücksfläche mit einer Nutzfläche von ca. 170.600 m<sup>2</sup> an mitwirkungsbereite Investoren veräußert (46,74 % des Gesamtprogramms 2006). Für die weitere Entwicklung von gewerblich nutzbaren Flächen standen in 2006 noch Potentiale in einem Umfang von ca. 36,5 ha Grundstücksfläche zur Verfügung.

#### 3.3 Soziale Infrastruktur

Die vorgenannte Bevölkerungsprognose löste für den Entwicklungsbereich Bornstedter Feld im Endausbau entsprechend der damals geltenden Versorgungsquoten<sup>1</sup> sowie des Schulentwicklungsplanes 2004 – 2009<sup>2</sup> folgende Bedarfe an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur aus:

Krippe/Kindergarten	605 Plätze in 7 Einrichtungen á 90 Plätze
Hort	395 Plätze in 2 Einrichtungen den Grundschulen zugeordnet
Grundschule	792 Schüler in 5 Zügen in 2 Einrichtungen
Weiterführende Schule	Bedarfe können im übrigen Stadtgebiet nachgewiesen werden

<sup>1</sup> Die Versorgungsquoten werden jährlich den aktuell nachgefragten Bedarfen angepasst und durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

<sup>2</sup> Dem Schulentwicklungsplan 2004 – 2009 liegt für das Bornstedter Feld abweichend von den geplanten 13.440 EW eine Einwohnerzahl von 14.300 EW zu Grunde.

Jugendfreizeitstätte	205 Plätze in 2 Einrichtungen
Seniorenfreizeitstätte	60 Plätze in 1 Einrichtung
Stadtteilbibliothek	1 Einrichtung

2006 waren davon an Einrichtungen realisiert:

- 250 Krippen- und Kindergartenplätze in 3 Einrichtungen
- 90 Hortplätze in Zuordnung zur Karl-Foerster-Schule
- 288 Grundschulplätze in 2 Zügen in der Karl-Foerster-Schule

Des Weiteren standen den Einwohnern des Bornstedter Feldes an Sport-, Spiel- und Freiflächen der ca. 60 ha große Volkspark, der Sportplatz im Quartier Kirschallee sowie der Spielplatz in der Südlichen Gartenstadt zur Verfügung.

### 3.4 Erschließung

Im Jahr 2006 waren die äußere Entwicklung des Bornstedter Feldes mit dem Ausbau und Wiederherstellung Nedlitzer Straße bis zur Roten Kaserne und der Pappelallee abgeschlossen, die Straßenbahnerschließung mit dem sogenannten Nord- und Westast war bereits zur Bundesgartenschau 2001 fertig gestellt. Die innere Erschließung umfasste die Erschließung der baulich entwickelten Baufelder in den Quartieren Pappelallee und Kirschallee, in der Südlichen Gartenstadt sowie in den historischen denkmalgeschützten Kasernenanlagen.

Die Dekontaminierung des Bornstedter Feldes von Altlasten war in 2006 weitgehend abgeschlossen.

### 3.5 Bauplanungsrecht

Die oben erwähnte Bestandsaufnahme zum Entwicklungsstand führte bei zehn B-Plänen zu Aktualisierungen und Anpassungen und am Ende zur Inkraftsetzung von 13 der insgesamt 18 B-Pläne, die sich 2006 für den Entwicklungsbereich in der Aufstellung befanden. Die wesentlichen Änderungen, Änderung der Art der baulichen Nutzung, betrafen die B-Pläne

- Nr. 40 „Kaserne Kirschallee“  
Änderung eines Sondergebietes „Landeseinrichtungen“ in ein allgemeines Wohngebiet. Ursprünglich war im Baufeld E ein Standort für nachgeordnete Landeseinrichtungen vorgesehen; diese Planung konnte nicht umgesetzt werden, da das Land Brandenburg als Bedarfsträger die Vorhaben aufgab. Die Änderung vollzog zur Inkraftsetzung die zwischenzeitlich vorgenommene Umnutzung der Bestandsgebäude in Wohnen nach.
- B-Plan Nr. 52 „Rote Kaserne Ost“  
Änderung der vier südlichen Baufelder von Gewerbe- in gemischte Bauflächen. Diese Änderung trug dem schon damals erkennbaren Trend Rechnung, dass die Rote Kaserne nicht zu einem reinen Gewerbestandort entwickelt werden kann.
- B-Plan Nr. 66 A „Südliche Gartenstadt“  
Änderung einer Grünfläche in eine Wohnbaufläche (Baufeld WA 15). Vor dem Hintergrund der unmittelbaren Lage der Südlichen Gartenstadt am Volkspark erschien eine zusätzliche Grünfläche in der Südlichen Gartenstadt nicht erforderlich, zumal sich südlich des Baufeldes WA 15 eine weitere Grünfläche mit einem öffentlichen Spielplatz anschließt.

Der B-Plan Nr. 66 B „Nördliche Gartenstadt“ ist erstmalig öffentlich ausgelegt worden.





### 3.6 Flächenbilanz

Die Flächenbilanzen aller B-Pläne für das Bornstedter Feld (in Kraft gesetzt und noch im Verfahren) wiesen 2006 folgende Flächenanteile aus:

<b>Nutzung</b>	<b>Fläche in ha</b>	<b>in %</b>
Wohngebiete	87,3	29,2
Mischgebiete	19,9	6,7
Gewerbegebiete	23,1	7,7
Sondergebiete	6,8	2,3
Gemeinbedarf	8,5	2,8
<b>Baugebiete gesamt</b>	<b>145,6</b>	<b>48,7</b>
Volkspark mit Biosphäre	63,0	21,1
Nedlitzer Holz	5,8	1,9
Sonstige Grünflächen	35,5	11,9
<b>Grünflächen gesamt</b>	<b>104,3</b>	<b>34,8</b>
<b>Verkehrsflächen</b>	<b>49,3</b>	<b>16,5</b>
<b>gesamt 2006</b>	<b>299,2</b>	<b>100,0</b>

#### 4. Status quo Dezember 2011

Von 2006 bis Dezember 2011 wurden zur weiteren Entwicklung des Bornstedter Feldes folgende Planungen, Bauleitplanverfahren, Wettbewerbe, Maßnahmen und Projekte durchgeführt:

- Veräußerung von Grundstücken für insgesamt rd. 1.560 WE sowie 365 Wohnheimplätze für Studenten
- Fertigstellung von ca. 1.290 WE
- Veräußerung von Grundstücken für ca. 29.115 m<sup>2</sup> gewerblicher Nutzfläche
- aktive Vermarktung aller mit Baurecht versehenen Flächen im Bornstedter Feld
- Durchführung Aufstellungs- und Änderungsverfahren sowie deren Inkraftsetzung von fünf B-Plänen; Aufstellungsverfahren zu einem B-Plan; Einleitung der Inkraftsetzung eines B-Plans
- Überarbeitung der städtebaulichen Konzepte für die Quartiere Kaserne Pappelallee / Am Schragen, Nördliche Gartenstadt und Rote Kaserne West
- Erarbeitung entwicklungsrechtlicher Stellungnahmen
- Realisierungswettbewerb 2. Grundschule mit Hort und Sporthalle im Bornstedter Feld mit anschließendem Baugenehmigungsverfahren
- Realisierung 2. Grundschule mit Hort und Sporthalle im Bornstedter Feld (Eröffnung August 2012)
- Fertigstellung von zwei Kitas (Jakob-von-Gundling-Straße und David-Gilly-Straße) mit insgesamt 205 Plätzen
- Erschließungsmaßnahmen in den Quartieren Pappelallee und Nördliche Gartenstadt sowie der Ruinenberg-Kaserne
- Abriss- und Entsiegelungsmaßnahmen im Quartier Pappelallee
- Bodenordnung
- Erstellung jährlicher Wirtschaftspläne mit Kosten- und Finanzierungsübersicht
- Bewirtschaftung des Volksparks sowie Vorbereitung, Organisation und Durchführung eines jährlichen Veranstaltungsprogramms im Volkspark
- Wirtschaftliche Absicherung der Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH durch Integration in den Unternehmensverbund PRO POTSDAM GmbH

##### 4.1 Wohnen

Den Planungen für das Bornstedter Feld liegt eine prognostizierte Einwohnerzahl bis 2020 von rd. 11.400 Einwohnern in geplanten ca. 6.800 Wohneinheiten zu Grunde. Bis Ende Dezember 2011 wurden davon ca. 3.350 Wohneinheiten für rd. 6.400 Einwohner fertig gestellt; dies entspricht in etwa der Hälfte des Gesamtprogramms. Bis heute konnten durch den Entwicklungsträger Flächen für insgesamt ca. 4.500 Wohneinheiten inkl. 535 Wohnheimplätze für Studierende (ca. 66,2 % des Gesamtprogramms) an mitwirkungsbereite Bauherren veräußert werden.

Im Bornstedter Feld kann aufgrund seiner Größe und der unterschiedlich strukturierten Quartiere ein breites Spektrum an Wohnungen in einer abwechslungsreichen Bebauungstypologie wohnungssuchenden (Neu-)Potsdamern angeboten werden. Wie die unten stehende Tabelle zeigt, gibt es Wohnungen in Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern, im Denkmal sowie im Geschosswohnungsbau (Wohnheimplätze für Studierende bleiben unberücksichtigt).

Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern werden überwiegend als Neubau angeboten, nur 28 Wohnungen in der Angermannsiedlung und in der Roten Kaserne sind vor der förmlichen Festlegung des Entwicklungsbereiches entstanden. Die Doppel- und Reihenhäuser werden in unterschiedlichen Größenordnungen sowohl zur Miete angeboten als auch von Eigentümern bewohnt. Den Schwerpunkt der Entwicklung von Standorten mit Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern bildet das Quartier Gartenstadt, hier liegen ca. 67,5 % der im Bornstedter Feld im Neubau geplanten ca. 1.150 Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser. Weitere Schwerpunkte bilden die Quartiere Rote Kaserne und Campus am Jungferensee mit zusammen rd. 23 %.

	Planung insgesamt	davon vertraglich gebunden	fertig gestellt Dezember 2011							Planung			
			EFH/DH/RH Bestand	EFH/DH/RH Neubau	Denkmal	Geschoss Bestand	Geschoss Platte	Geschoss Neubau	fertig gestellt gesamt	EFH/DH/RH Neubau	Denkmal	Geschoss Neubau	Planung gesamt
Garde-Ulanen-Kaserne	85	85			13			72	85				0
Ruinenberg-Kaserne	506	506		26	222	25		45	318	30	38	120	188
Lazarett	249	249			155			94	249				0
Quartier Pappelallee	2.221	1.453				54	200	684	938			1.283	1.283
Quartier Kirschallee	953	413				326	45	32	407			546	546
Gartenstadt	871	651		577				45	622	209		40	249
Rote Kaserne West	1.085	495	23		42	20	323		408	33		644	677
Rote Kaserne Ost	624	525	5	10	249	126		6	396	117	103	8	228
Nedlitzer Kaserne	130	130								130			130
<b>Summe</b>	<b>6.724</b>	<b>4.507</b>	<b>28</b>	<b>617</b>	<b>681</b>	<b>551</b>	<b>568</b>	<b>978</b>	<b>3.423</b>	<b>597</b>	<b>141</b>	<b>2.641</b>	<b>3.301</b>
<b>Summe in %</b>	<b>100,0</b>	<b>63,9</b>	<b>0,42</b>	<b>9,81</b>	<b>10,13</b>	<b>8,19</b>	<b>8,45</b>	<b>14,54</b>	<b>59,91</b>	<b>7,72</b>	<b>2,10</b>	<b>39,28</b>	<b>49,09</b>

Zusammenfassung	WE	in %
EFH/DH/RH Bestand	28	0,42
EFH/DH/RH Neubau	1.136	16,89
Denkmal	822	12,22
Geschoss Bestand	551	8,19
Geschoss Platte	568	8,45
Geschoss Neubau	3.619	53,82
	<b>6.724</b>	<b>100,00</b>

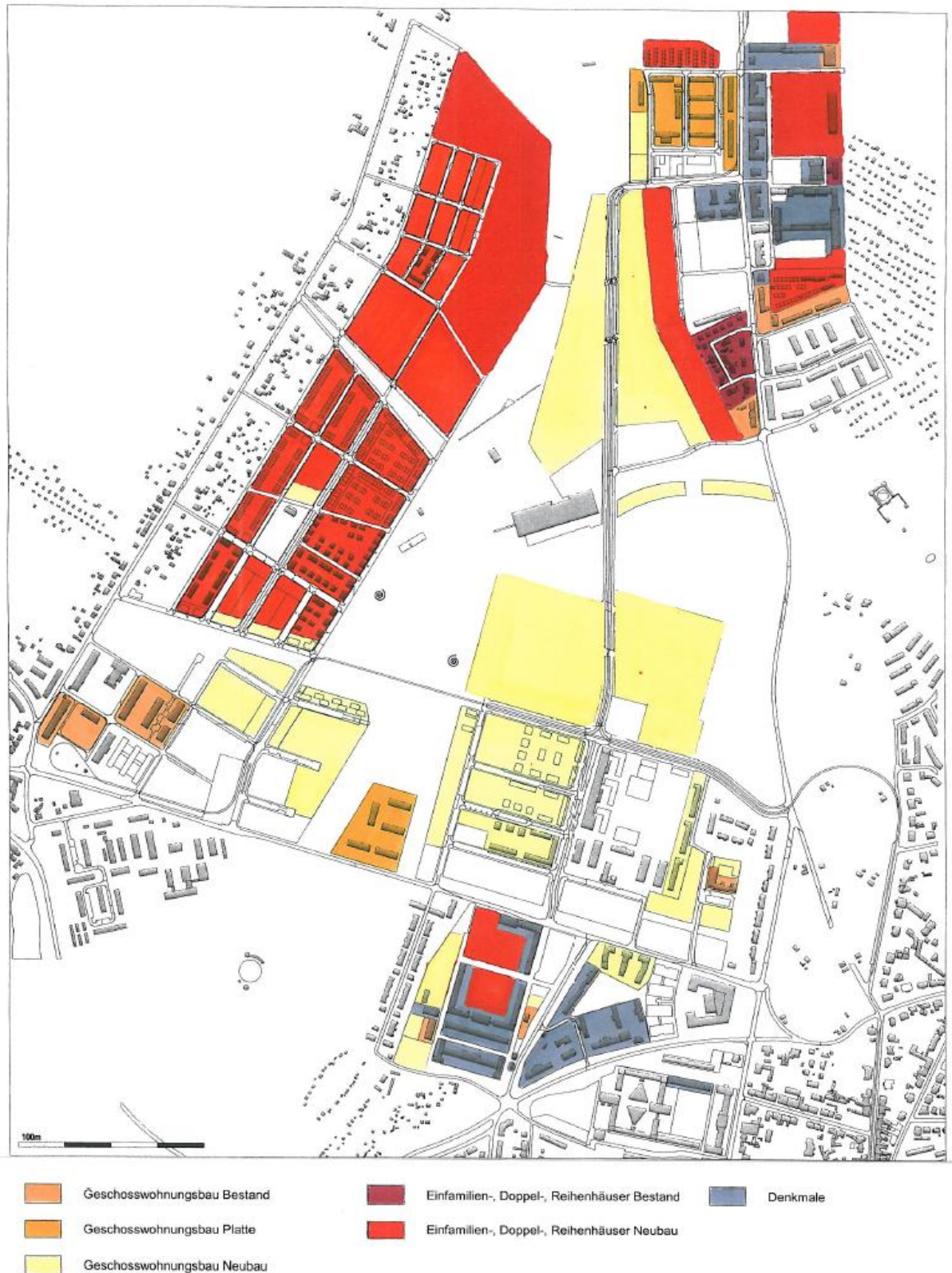
Die geplanten rd. 820 Wohnungen in Denkmalen befinden sich in den historischen ehemaligen Anlagen der Garde-Ulanen-Kaserne, des Lazaretts, der Ruinenberg-Kaserne und der Roten Kaserne. Hier wurden die ehemaligen Pferdeställe zu Reihenhäusern und die Mannschaftsgebäude der Ruinenberg-Kaserne und der Roten Kaserne sowie die Behandlungsgebäude im Lazarett zu Wohnungen im Geschoss umgewandelt. Die Angebote umfassen im Wesentlichen Eigentumswohnungen, die zum Teil von Kapitalanlegern vermietet werden. Insbesondere in der Roten Kaserne gibt es (Miet-) Angebote für Senioren und Studenten. Die Vermarktung des denkmalgeschützten Gebäudebestandes ist vollständig abgeschlossen.

Das Wohnungsangebot im Geschosswohnungsbau teilt sich in Wohnungen im Bestand, in Plattenbauten und im Neubau. Die Wohnungen im Bestand finden sich mit wenigen Ausnahmen einerseits in den Quartieren Kirschallee und Pappelallee in durch die Wehrmacht errichteten Kasernen und andererseits in nicht unter Denkmalschutz stehenden Ergänzungsbauten in den historischen Kasernenanlagen. Den Schwerpunkt bildet hier das Quartier Kirschallee mit rd. 62,6 % dieses Wohnungstyps.

Die Plattenbauten sind für die ehemaligen GUS-Streitkräfte als Offizierswohnungen errichtet worden. Dieser Gebäudetyp konzentriert sich auf die Standorte Stechlinweg im Quartier Pappelallee (200 WE)

und am Nedlitzer Holz im Quartier Rote Kaserne West (323 WE), ein weiterer Plattenbau (45 WE) steht an der Neuen Kirschallee.

Plan 3: Wohnungsbautypologien im Bornstedter Feld (ohne Nedlitzer Kasernen), Stand Dezember 2011



Anmerkung: Die Rote Kaserne ist ein gemischt genutztes Quartier; bei der Zuordnung der Gebäude und Baufelder zu den einzelnen Wohnungsbautypologien bleibt die gewerbliche Nutzung unberücksichtigt.

Der Bestand für den Geschosswohnungsbau in nicht denkmalgeschützten Bestandsgebäuden und in Plattenbauten konnte ebenfalls vollständig vermarktet werden. Somit stehen im Entwicklungsbereich keine Bestandsgebäude mehr zur Vermarktung zur Verfügung.

Der überwiegende Teil der Wohnungen im Bornstedter Feld soll im Geschossneubau realisiert werden (ca. 51,8 %), den Schwerpunkt bilden hier die Quartiere Kirschallee, Pappelallee und Rote Kaserne West mit geplanten rd. 3.360 Wohneinheiten, wobei hier rd. 1.370 WE auf die Quartiere Rote Kaserne West und Pappelallee / Am Schragen entfallen. Städtebauliche-architektonische Maxime für den Wohnungsneubau im Geschoss ist, dass eine Höhe von 4 Vollgeschossen bzw. 15 m („Baumwipfelhöhe“) nicht überschritten werden soll.

Das Wohnungsangebot im Bornstedter Feld ist breit angelegt und hält neben bereits realisiertem geförderten Mietwohnungsbau und Eigentumsmaßnahmen Angebote für Studenten, Senioren, Familien, Singles, Wohngruppen oder Bauherrngemeinschaften parat.

Die Entwicklung der historischen und denkmalgeschützten Ruinenberg-Kaserne, des Lazaretts und mit Einschränkungen die Rote Kaserne von ursprünglich vorgesehenen gemischten Quartieren zu Wohnstandorten begründet sich im Grundsatz wie folgt: Die denkmalgerechte Sanierung des denkmalgeschützten Gebäudebestandes verursacht hohe Sanierungskosten, die durch entsprechende Mieten refinanziert werden müssen. Da eine Gewerbeentwicklung bei größeren Vorhaben meist über Kapitalgesellschaften betrieben wird, diese nicht einkommenssteuerpflichtig sind und damit keine Abschreibungsmöglichkeiten nach § 7i EStG bestehen, wird hier der Wohnnutzung der Vorrang gegeben. Verstärkt wird dieser Trend durch die geringe Nachfrage nach Gewerbeflächen in – denkmalgeschützten – mehrgeschossigen Bestandsgebäuden. Ferner gilt in einem städtebaulichen Entwicklungsbereich das Zügigkeitsgebot zur Entwicklung; in diesem Sinne wäre ein längeres Vorhalten von Flächen für eine Gewerbenutzung zu Lasten des Treuhandvermögens finanziell nicht vertretbar, zumal beim Vorhalten von Bestandsgebäuden zusätzlich Treuhandmittel zur Gebäudesicherung eingesetzt werden müssten.

## **4.2 Gewerbe**

Die Entwicklung von Gewerbeflächen im Entwicklungsbereich Bornstedter Feld zwischen 2006 und Dezember 2011 zeichnete sich insbesondere durch eine Reduzierung von Grundstücksflächen für Gewerbe in den Quartieren Campus am Jungfernsee und Rote Kaserne aus (- 10,7 ha). Die Gewerbeflächen konzentrieren sich nunmehr an der Pappelallee in den Quartieren Kirschallee und Pappelallee sowie an der Nedlitzer Straße im Quartier Campus am Jungfernsee, ergänzt durch eine Fläche im Bereich Nedlitzer / Erich-Arendt-Straße. Gemischte Bauflächen zur gewerblichen Entwicklung finden sich in der ehemaligen Garde-Ulanen-Kaserne sowie in den Quartieren Kirschallee, Rote Kaserne und Pappelallee / Am Schragen.

Weiterhin gilt, dass das Bornstedter Feld kein Standort für das produzierende Gewerbe, sondern für den tertiären Sektor mit Dienstleistungen, Handel und Forschung im medizinischen und IT-Bereich ist.

Bis Dezember 2011 konnten durch den Entwicklungsträger insgesamt 160.410 m<sup>2</sup> gewerblich nutzbarer Geschossfläche (ca. 81,7 % des Gesamtprogramms) an mitwirkungsbereite Investoren veräußert werden. Im Entwicklungsbereich sind rd. 260 Gewerbebetriebe ansässig (Stand 31.12.2008, Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Statistik und Wahlen), mit Stand Herbst 2008 sind ca. 2.000 Arbeitsplätze im Bornstedter Feld entstanden.

Für die weitere Entwicklung von gewerblichen Flächen stehen noch Potentiale an Gewerbeflächen gemäß § 8 BauNVO in einem Umfang von ca. 17.100 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche im Quartier Pappelallee sowie Flächen in Mischgebieten nach § 6 BauNVO in einer Größenordnung von rd. 20.920 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche zur Verfügung. Dank intensiver Bemühungen werden derzeit intensive Verhandlungen mit weiteren Gewerbetreibenden über eine Ansiedlung im Bornstedter Feld geführt.

### 4.3 Soziale Infrastruktur

Die für den Entwicklungsbereich prognostizierte Bevölkerungsentwicklung von rd. 11.400 Einwohnern im Endausbau löst entsprechend der zurzeit geltenden Versorgungsquoten und des Schulentwicklungsplanes 2009 – 2015 folgende Bedarfe an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur aus:

Krippe/Kindergarten	530 Plätze in 7 Einrichtungen á 90 und 120 Plätze
Hort	420 Plätze in 2 Einrichtungen den Grundschulen zugeordnet
Grundschule	5 Züge in 2 Grundschulen
Weiterführende Schule	5 Züge in der Sek. I und 3 Züge in der Sek. II
Jugendfreizeitstätte	145 Plätze in 2 Einrichtungen
Seniorenfreizeitstätte	60 Plätze in 1 Einrichtung
Stadtteilbibliothek	1 Einrichtung

Davon sind bis Dezember 2011 realisiert:

- 310 Krippen- und Kindergartenplätze in 4 Einrichtungen
- 420 Hortplätze in Zuordnung zur Karl-Foerster-Schule und in der Einrichtung an der David-Gilly-Straße
- 795 Grundschulplätze in 5 Zügen in der Karl-Foerster-Schule und in der 2. Grundschule im Bornstedter Feld

Im August 2012 ist die dreizügige 2. Grundschule für 504 Schüler mit Hort (335 Plätze im Endausbau) eröffnet worden. Für die Kita im Quartier Rote Kaserne West mit 120 Plätzen beginnt im 4. Quartal 2012 die Realisierung.

Den Einwohnern des Bornstedter Feldes stehen an Sport-, Spiel- und Freiflächen der ca. 60 ha große Volkspark, öffentliche Grünflächen in den ehemaligen historischen Kasernen Garde-Ulanen-Kaserne, Lazarett und Rote Kaserne, der Sportplatz im Quartier Kirschallee sowie Spielplätze in der Südlichen Gartenstadt sowie künftig an der Johannes-Lepsius-Straße zur Verfügung.

### 4.4 Erschließung

Parallel zur baulichen Entwicklung, insbesondere in Vorbereitung der BUGA 2001, erfolgt(e) die Erschließung des Bornstedter Feldes. Dies umfasst(e)

- die äußere Rahmenererschließung mit dem Ausbau der Pappelallee, der (Wieder-)Herstellung des Voltaireweges mit dem begleitenden Bandpark, die Nedlitzer Straße bis zur Roten Kaserne (der Abschnitt zwischen der Roten Kaserne und der Amundsenstraße erfolgt mit der Entwicklung des Campus am Jungfernsee) sowie die Kirschallee;
- die innere Haupteerschließung mit der Georg-Hermann-Allee, der Kiepenheuerallee und der Erich-Mendelsohn-Allee;
- die quartiersbezogene Erschließung;
- die leitungsgebundene Erschließung;
- die Erschließung mit dem ÖPNV.

Die quartiersbezogenen Erschließung erfolgt sukzessive in Abhängigkeit vom Vermarktungsstand der jeweilig angrenzenden Baufelder und der sinnhaften Bildung von Bauabschnitten. Die quartiersbezogene Erschließung ist fertig gestellt in der Garde-Ulanen-Kaserne, dem Lazarett, der Ruinenberg-Kaserne, im Quartier Pappelallee südlich der Kiepenheuerallee, im Quartier Kirschallee im Bestandsgebiet, in der Südlichen Gartenstadt, in den Bestandsgebieten im Quartier Rote Kaserne West und in der

Roten Kaserne sowie teilweise hergestellt im Quartier Kirschallee im Neubaubereich und in der Nördlichen Gartenstadt. Noch nicht erschlossen sind somit die Quartiere Pappelallee / Am Schragen, Rote Kaserne West und Nedlitzer Kasernen / Campus am Jungfernsee.

Verbunden mit dem Straßenbau wurde/wird auch die Sanierung, Instandsetzung und Neuverlegung der leitungsgebundenen Erschließung durchgeführt, dabei sind als eigenständige Bauwerke zusätzlich das Regenwasserversickerungs- und -rückhaltebecken im Volkspark, das Regenwasserrückhaltebecken östlich der Roten Kaserne und das Mischwasserrückhaltebecken unter dem Sportplatz des Oberstufenzentrums I in der Garde-Ulanen-Kaserne zu nennen.

Für den Straßenbau, die Beleuchtung sowie die Trink-, Regen-, Schmutz- und Mischwasserleitungen sind bisher insgesamt rd. 48,16 Mio. € investiert worden.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Quartiere sind die Hinterlassenschaften der Jahrhunderte langen militärischen Nutzung entfernt worden. Dies betrifft die Dekontaminierung u. a. ehemaliger Tankstellen, Kfz-Reparaturplätze, Kohlelagerplätzen, die Beseitigung von Munitionsresten, die Sanierung von Grundwasserschäden und Bodenluftverunreinigungen sowie den Abriss und Abbruch nicht erhaltenswerter Gebäudesubstanz wie z. B. ehemalige Garagen-, Unterstell- und Lagerhallen. Die Altlastensanierung umfasste u. a. auch die Beseitigung von rd. 162.000 t Bauschutt, Beton und entsiegelter Oberfläche, über 50.000 t Hausmüll, Schrott und Altreifen, 4.000 t Asbest und Teerpappe, 212.000 t Bodenabfälle und 127 Tanks. Insgesamt wurden bisher für die Freilegung von Grundstücken und die Altlastensanierung Finanzmittel in einer Höhe von rd. 14,89 Mio. € aufgewendet.

Das Bornstedter Feld ist mit zwei Straßenbahntrassen (Linien 92 und 96) an das Potsdamer ÖPNV-Netz angeschlossen. Vom Kappellenberg kommend führt der sogenannte Westast in der Kiepenheuerallee durch den Volkspark in das Quartier Kirschallee bis zur Straßenbahnwendeschleife am Charles-Tellier-Platz. Diese Wendeschleife ist als Rendezvous-Haltestelle mit Bussen angelegt. Der sogenannte Nordast führt in der Georg-Hermann-Allee bis zur Wendeschleife in der Roten Kaserne West; in einem zweiten Abschnitt soll der Nordast bis zum Campus am Jungfernsee verlängert werden. Der erforderliche Planfeststellungsbeschluss liegt vor. Die Erschließung des Bornstedter Feldes mit der Straßenbahn ist ein wesentlicher Beitrag zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und ermöglicht nicht motorisierten Bevölkerungsgruppen die Anbindung an das gesamtstädtische ÖPNV-Netz und damit an die gesamte Potsdamer Infrastruktur. Des Weiteren verfügt das Bornstedter Feld über ein weit verzweigtes ÖPNV- und Fahrradwegenetz.

Die vorrangige Berücksichtigung des ÖPNV und des Fahrradverkehrs tragen dazu bei, dass sich die frühen Prognosen zur Entwicklung des MIV im Bornstedter Feld trotz steigender Bevölkerungszahlen nicht bestätigt haben und sich der MIV in einem geringeren Umfang entwickelt als ursprünglich angenommen.

Das Bornstedter Feld ist Fernwärmevorranggebiet. Die gesetzliche Ausnahme vom Anschluss- und Benutzungszwang für die überwiegende Wärmebedarfsdeckung mit regenerativen Energien nach § 8 Abs. 2 S. 4 des Vorschaltgesetzes zum Immissionsschutz bleibt erhalten.

#### **4.5 Bauplanungsrecht**

Die Entwicklungsziele werden bauplanungsrechtlich derzeit über insgesamt 24 B-Pläne abgesichert, von denen 21 B-Pläne in Kraft gesetzt sind.





Quartier	B-Plan	Verfahrensstand
Garde-Ulanen-Kaserne	Nr. 64 „Garde-Ulanen-Kaserne“	in Kraft gesetzt
Lazarett	Nr. 59 „Lazarett“	in Kraft gesetzt
Ruinenberg-Kaserne	Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“	Entwurf
Quartier Kirschallee	B-Plan Nr. 40 Kaserne Kirschallee Nr. 14 A „Kirschallee/Habichtweg“	in Kraft gesetzt in Kraft gesetzt
Quartier Pappelallee	Nr. 42.1 „Kaserne Pappelallee/Johannes-Lepsius-Straße“ Nr. 42.2 „Kaserne Pappelallee“ Nr. 42.2 „Kaserne Pappelallee“, 1. Änderung „Schul- und Hortstandort Pappelallee“ Nr. 43.3 „Kaserne Pappelallee/Fachhochschule“ Nr. 42.4 „Kaserne Pappelallee / Am Schragen“	in Kraft gesetzt in Kraft gesetzt in Kraft gesetzt in Kraft gesetzt
Gartenstadt	Nr. 66 A „Südliche Gartenstadt“ Nr. 66 B „Nördliche Gartenstadt“ Nr. 66 B „Nördliche Gartenstadt“, 1. Änderung „Nordbereich“	in Kraft gesetzt in Kraft gesetzt in Kraft gesetzt
Rote Kaserne	Nr. 52 „Rote Kaserne Ost“ Nr. 52 „Rote Kaserne Ost“, 1. Änderung Nr. 52 „Rote Kaserne Ost“, 2. Änderung „Teilbereich Exerzierhaus“	in Kraft gesetzt in Kraft gesetzt in Kraft gesetzt
Quartier Rote Kaserne West	Nr. 49 „Am Golfplatz“ Nr. 55 „Angermannsiedlung/Nedlitzer Straße“ Nr. 55 „Angermannsiedlung/Nedlitzer Straße“, 1. Änderung „Teilbereich Nahversorgungszentrum Erich-Arendt-Straße“ Nr. 80 „Rote Kaserne West“ Nr. 80.1 „Rote Kaserne West/Biosphäre“ Nr. 80.2 „Rote Kaserne West / nördlich Esplanade“	in Kraft gesetzt in Kraft gesetzt in Kraft gesetzt Aufstellungsbeschluss in Kraft gesetzt Vorentwurf
Nedlitzer Kasernen / Campus am Jungferensee	Nr. 83 „Nedlitzer Kasernen“	in Kraft gesetzt
Volkspark	Nr. 81 „Park im Bornstedter Feld“ inkl. Gesamt-Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung für das Bornstedter Feld	in Kraft gesetzt

Somit befinden sich derzeit noch folgende drei B-Pläne in der Aufstellung:

1. Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“
2. Nr. 80 „Rote Kaserne West“
3. Nr. 80.2 „Rote Kaserne West / nördlich Esplanade“

#### 4.6 Flächenbilanz

Die aktuellen Flächenbilanzen der B-Pläne für das Bornstedter Feld weisen folgende Flächenanteile aus:

Nutzung	Fläche in ha	in %	Veränderung zu 2006 in ha
Wohngebiete	102,4	34,2	+ 15,1
Mischgebiete	17,0	5,7	- 2,9
Gewerbegebiete	12,4	4,1	- 10,7
Sondergebiete	12,9	4,3	+ 2,1
Gemeinbedarf	10,9	3,7	+ 2,4
<b>Baugebiete gesamt</b>	<b>155,6</b>	<b>52,0</b>	<b>+ 6,0</b>

Volkspark ohne Biosphäre	59,0	19,7	
Nedlitzer Holz	5,8	1,9	
Sonstige Grünflächen	31,1	10,4	- 3,4
<b>Grünflächen gesamt</b>	<b>95,9</b>	<b>32,1</b>	<b>- 4,4</b>
<b>Verkehrsflächen</b>	<b>47,7</b>	<b>15,9</b>	<b>- 1,6</b>
<b>gesamt Dezember 2011</b>	<b>299,2</b>	<b>100,0</b>	

Die Veränderungen zwischen 2006 und Dezember 2011 in der Art der baulichen Nutzung begründen sich wie folgt:

Die Zunahme an Wohnbauflächen von 15,1 ha resultiert im Wesentlichen aus den Änderungen der städtebaulichen Konzeptionen für die Quartiere Pappelallee / Am Schragen (+ 3,4 ha zu Ungunsten von gemischten Bauflächen und Verkehrsflächen), Campus am Jungfernsee (+ 7,9 ha zu Ungunsten von gemischten und Gewerbeflächen sowie von Grünflächen) und Ruinenberg-Kaserne (+ 2,6 zu Ungunsten von gemischten Bauflächen). Es wurden aber auch für die weiterführende Schule 2,4 ha Wohnbauflächen in Flächen für den Gemeinbedarf umgewandelt.

Die Umwandlung von 6,2 ha gemischten Bauflächen in den Quartieren Am Schragen, Campus am Jungfernsee und Ruinenberg-Kaserne kann zum Großteil im Quartier Rote Kaserne ausgeglichen werden (+ 4,6 ha zu Ungunsten von Gewerbeflächen), so dass sich im Ergebnis insgesamt ein Reduzierung von 2,9 ha gemischten Bauflächen ergibt.

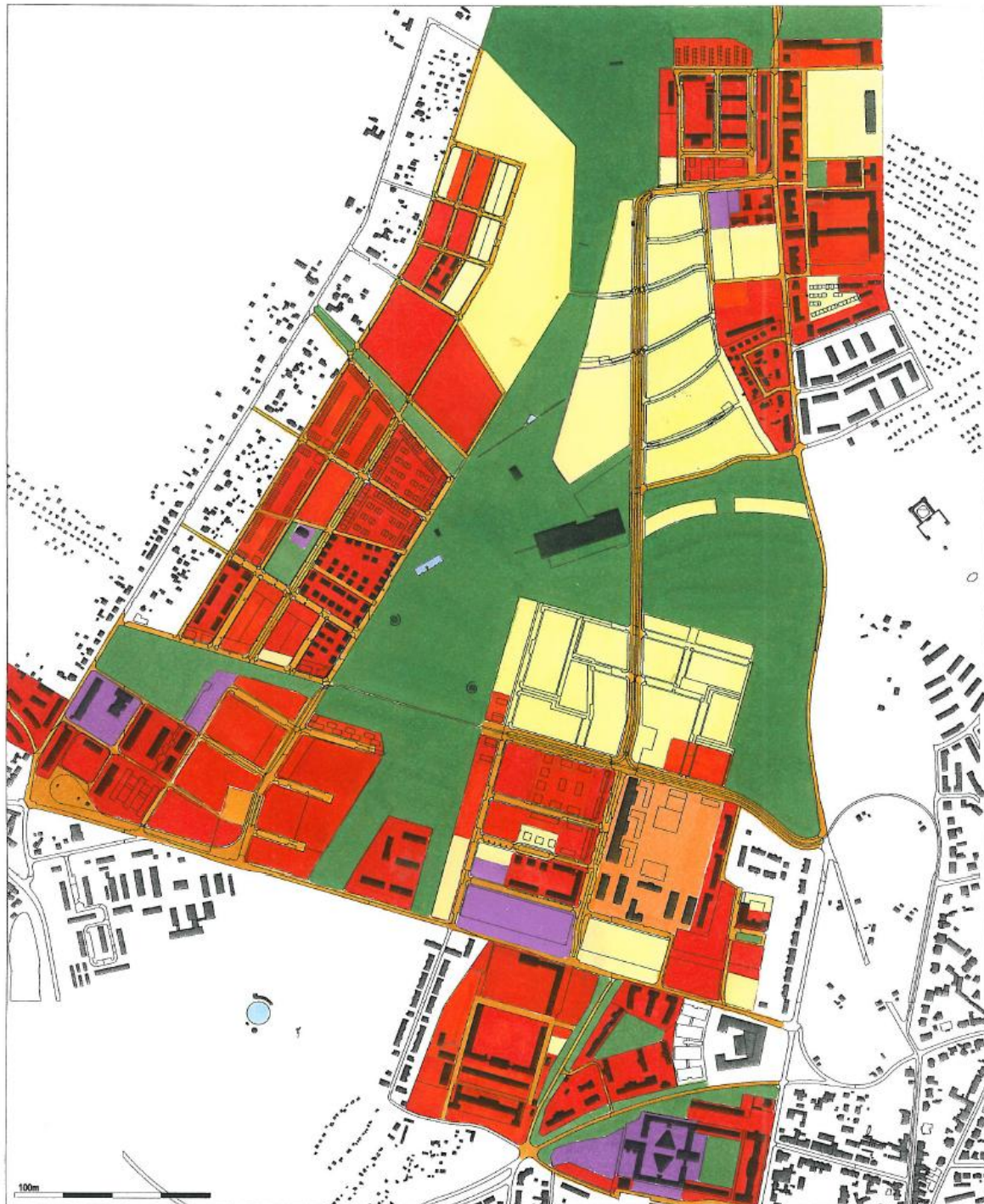
Der Änderung von 10,7 ha Gewerbeflächen ergibt sich aus den Umwandlungen von Gewerbeflächen in den Quartieren Campus am Jungfernsee und Rote Kaserne (- 8,8 ha zugunsten von gemischten und Wohnbauflächen) sowie durch die Festlegung des Standortes für die 2. Grundschule mit Hort im Quartier Pappelallee (- 1,9 ha).







Die Umwandlung von insgesamt 6,0 ha Grün- und Verkehrsflächen folgt im Wesentlichen aus den geänderten städtebaulichen Konzeptionen für die Quartiere Campus am Jungfernsee, in der künftig auf die sogenannte Parkterrasse verzichtet wird, sowie für die Rote Kaserne, in der im Bereich des Exerzierhauses Grün- in Wohnbauflächen geändert wurden.

#### 4.7 Stand der Vermarktung

Die Flächenbilanz für das Bornstedter Feld weist Baugebiete in einer Größenordnung von ca. 155,8 ha aus, abzüglich der Gemeinbedarfsflächen für die soziale Infrastruktur stehen im Entwicklungsbereich 144,7 ha zur Veräußerung zur Verfügung (ohne Berücksichtigung privater Verkehrs- und Grünflächen). Entsprechend dem gegenwärtigen Stand der Vermarktung sind rd. 105,1 ha (72,6 %) an mitwirkungsbereite Investoren veräußert, somit befinden sich noch ca. 39,6 ha (27,4 %) im Eigentum des Entwicklungsträgers Bornstedter Feld. Diese rd. 39,6 ha liegen zu 67,4 % (ca. 26,7 ha) jeweils zusammenhängend in den Quartieren Nördliche Gartenstadt, Pappelallee / Am Schragen und Rote Kaserne West, die so die größten zusammenhängenden noch vorhandenen Entwicklungspotentiale im Bornstedter Feld darstellen. Die übrigen 12,9 ha verteilen sich auf Flächen in den anderen Quartieren, für die zum Teil bereits öffentliche Ausschreibungen ausgeschrieben wurden.

Plan 5: Eigentumsverhältnisse im Bornstedter Feld (ohne Nedlitzer Kasernen), Stand Dezember 2011

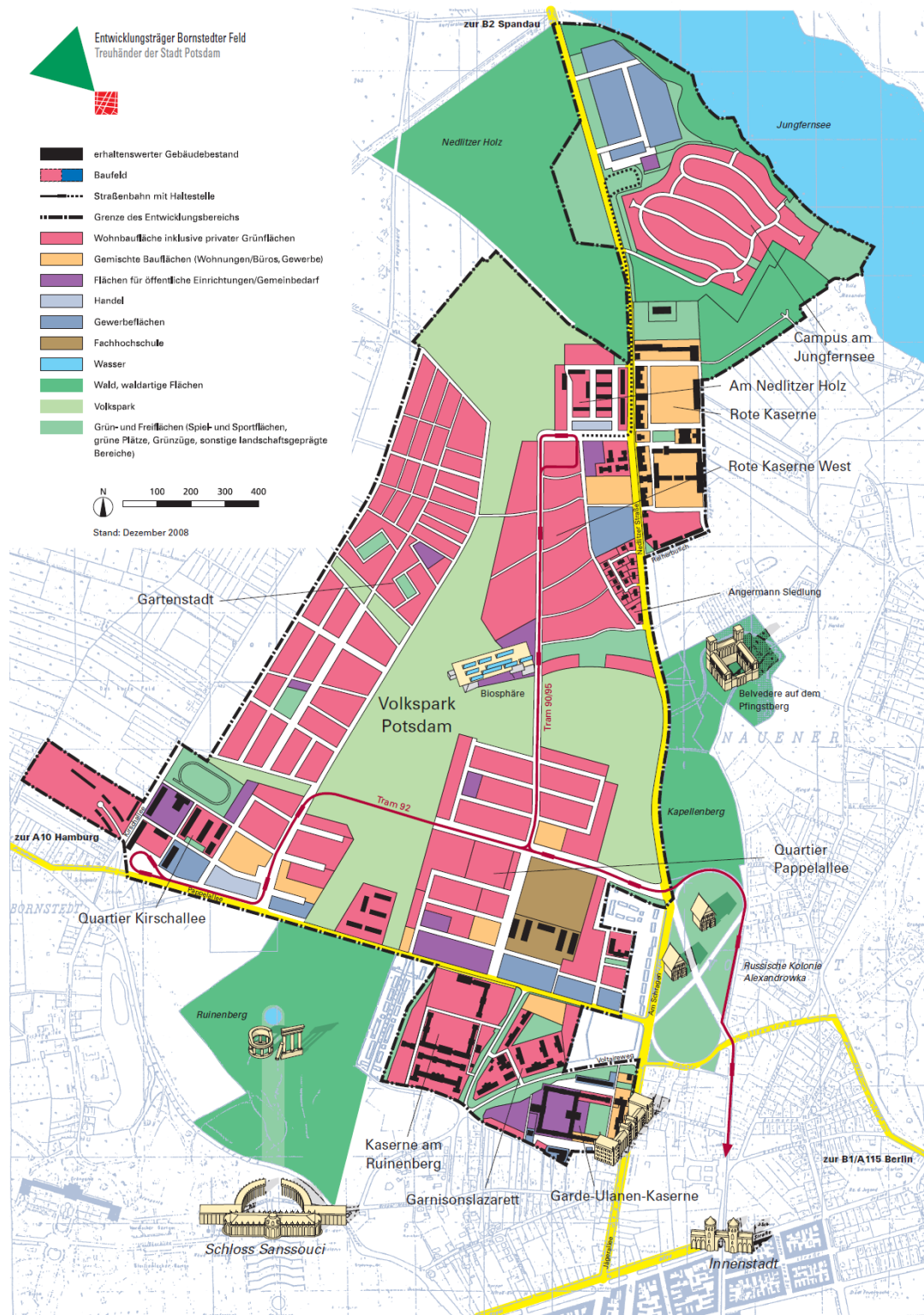


	Entwicklungsträger Bornstedter Feld		Private Eigentümer		Fachhochschule Potsdam
	Öffentliche Grünflächen		Öffentliche Verkehrsflächen		Soziale Infrastruktur

Die Nördliche Gartenstadt nimmt bei der Vermarktung eine Sonderrolle ein: Hier werden nicht, wie im sonstigen Entwicklungsbereich, Grundstücke an Investoren veräußert, sondern direkt an die privaten Bauherren freistehender Einfamilienhäuser. Nach Abschluss des 1. Änderungsverfahrens „Nordbereich“ zum B-Plan Nr. 66 B „Nördliche Gartenstadt“ stehen hier rd. 9,5 ha Grundstücksfläche für rd. 175 Einfamilien- und – nachgeordnet – Doppelhausgrundstücke zur Verfügung.

## 4.8 Quartiersentwicklung im Einzelnen

Plan 6: Flächennutzungskonzept Bornstedter Feld, Stand Dezember 2008



Die Entwicklungsziele der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld ergeben sich für die einzelnen Quartiere aus den jeweiligen B-Plänen.

#### 4.8.1 Garde-Ulanen-Kaserne

Die ehemalige Garde-Ulanen-Kaserne, im nördlichen Übergang zur historischen Innenstadt Potsdams gelegen, hat sich zu einem attraktiven Quartier im Bornstedter Feld entwickelt, wozu die Erhaltung und denkmalverträgliche, behutsame Umnutzung der historischen und denkmalgeschützten Bausubstanz der ehemaligen Kasernenanlage wesentlich beigetragen hat. Mit dem Oberstufenzentrum I, das den westlichen Teil der Kaserne belegt, ist die Öffnung dieses Stadtraumes gelungen. Ergänzend dazu ist eine vielfältige Nutzungsmischung aus der Deutschen Kreditbank im Hauptgebäude, Wohnen, Büros und medizinischen Fachbetrieben in den ehemaligen Stallflügeln und -gebäuden sowie einer Druckerei in der ehemaligen Waffenmeisterei und Künstlerateliers im ehemaligen Pferdelaazarett entstanden, die zur Belebung des bisher unzugänglichen Quartiers beiträgt.

Die Qualität der historisch wertvollen Substanz ist durch den Abriss der nach 1945 entstandenen An- und Neubauten herausgearbeitet worden; einzig am Brentanoweg erfolgte eine Ergänzung mit vier dreigeschossigen Neubauten für Studentenwohnen. Im Bereich des Oberstufenzentrums sind zusätzliche Bauflächen im Hofbereich geschaffen worden, da die in den vorhandenen Bestandsgebäuden zur Verfügung stehenden Nutzflächen unter Respektierung des denkmalpflegerischen Belange nicht ausreichten. Diese ergänzende Bebauung ordnet sich durch die Absenkung wesentlicher Bauteile in ein Untergeschoss dem Baudenkmal deutlich unter.

Die ehemaligen Reitbahnen sind zu einer öffentlichen Grünfläche mit einer hohen Aufenthaltsqualität entwickelt worden. Der ursprünglich von Peter Joseph Lenné gestaltete Bandpark entlang des Voltairoweges ist in seinem historischen Erscheinungsbild rekonstruiert worden.

**Die Entwicklung der ehemaligen Garde-Ulanen-Kaserne ist abgeschlossen, alle Bauflächen sind an mitwirkungsbereite Investoren veräußert worden. Eine Änderung der Entwicklungsziele ist nicht erforderlich.**

#### 4.8.2 Lazarett

Die städtebauliche Konzeption für das ehemalige Garnisonslazarett sieht die Umnutzung der ehemaligen militärischen Liegenschaft zu zivilen Zwecken bei Erhalt der denkmalgeschützten Bausubstanz vor. Dabei konnte durch den Abbruch des ehemaligen Heizhauses im rückwärtigen Anschluss an das Wirtschaftsgebäude ein Anbau realisiert werden, der die Umnutzungsmöglichkeiten dieses Gebäudes erweiterte. Neben den bereits realisierten viergeschossigen Neubauten an der Pappelallee gibt es keine weiteren eigenständigen Neubaupotentiale.

Die Lennéschen Bandparks bilden als äußerlich prägendes Freiraumelement einen Rahmen für das Lazarett und integrieren es in einen weiträumigen Freiraumverbund. Die Rekonstruktion der Bandparks entlang des Voltairoweges ist abgeschlossen, entlang der Schlegelstraße ist die Wiederherstellung geplant, dabei soll der wertvolle Baumbestand erhalten und ergänzt werden, nach historischem Vorbild sind beidseitig im Bandpark Fußwege anzulegen.

Das Innere des Lazaretts prägen zum einen das ‚Gartenparterre‘ mit privatem Charakter zwischen zwei Behandlungspavillons und zum anderen eine dreieckige Grünfläche nördlich des Altbaubereiches. Das historische ‚Gartenparterre‘ ist als Schmuck- und Aufenthaltsfläche ein unverzichtbarer Bestandteil des Lazaretts. Die dreieckige Fläche ist zu einer zentralen öffentlichen Grünfläche mit integriertem Spiel- und Freizeitangeboten entwickelt worden. Diese Grünflächen sind für das Orts- und Landschaftsbild von herausragender Bedeutung und bieten attraktive Erholungsmöglichkeiten für die künftigen Nutzer des Areals.

Die Erschließungskonzeption hat zum Ziel, das Lazarett vom Durchgangsverkehr freizuhalten. Das Wegenetz wird differenziert in die Moritz-von-Egidy-Straße als Mischverkehrsfläche zur öffentlichen

Haupterschließung und untergeordnete private Erschließungswege sowie öffentliche, über Dienstbarkeiten gesicherte Fuß- und Radwege.

**Die Entwicklung des ehemaligen Garnisonslazarets ist abgeschlossen, alle Bauflächen sind an mitwirkungsbereite Investoren veräußert worden. Eine Änderung der Entwicklungsziele und Planungen ist nicht erforderlich.**

#### 4.8.3 Ruinenberg-Kaserne

Die städtebauliche Konzeption für die ehemalige Ruinenberg-Kaserne verbindet den Erhalt der historisch wertvollen Bebauung und den prägenden Freiraumstrukturen mit einer das historische Raumgefüge würdigenden Neubebauung. Entwicklungsziel ist die Öffnung der Ruinenberg-Kaserne und ihre Integration in den neuen Stadtteil Bornstedter Feld, gefördert durch die Mischung unterschiedlicher privater Nutzungen wie Wohnen und Büro-/ Dienstleistung. Die vorhandenen markanten und schlichten Strukturelemente des Freiraums mit wertvollen Altbäumen, historischen Baumreihen und locker gestellten Baumgruppen sind zu sichern, zu ergänzen und zu stärken und in Verbindung mit der Neubebauung weiterzuentwickeln.

Städtebaulich sieht das Konzept eine Gliederung der Gesamtanlage in einen Kernbereich mit dem Mannschaftsgebäude im Süden, dem südlichen Stallgebäude und dem Stallgeviert einerseits und andererseits den westlichen Ergänzungsbereichen vor, zusätzlich sind im Innenbereich des Stallgevierts ergänzende Neubauten vorgesehen. Die Erschließungsstruktur verstärkt die städtebauliche Gliederung durch ein orthogonal angeordnetes, zwischen dem nördlichen und südlichen Stallgeviert sowie parallel zu den Stallflügeln außerhalb des Gevierts geführtes öffentliches Straßenkarree, welches an der Schlegelstraße und an An der Einsiedelei an das äußere Straßennetz anbindet.

Die Entwicklung der ehemaligen Ruinenberg-Kaserne ist nahezu abgeschlossen, mit Ausnahme des Baufeldes WA 3 konnten alle Bauflächen an mitwirkungsbereite Investoren veräußert werden.

Offen ist die Festsetzung eines Baurechts für ein Neubaupotential im Baufeld WA 3. Vorgesehen war nördlich des vorhandenen historischen sogenannten Verheiratetenhauses ein Gebäude in gleicher Kubatur. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung des B-Plans Nr. 65 „Ruinenberg-Kaserne“ im August / September 2008 sind durch einige Behörden und die Öffentlichkeit Bedenken gegen diese Bebauung vorgebracht worden. Im Rahmen des Verfahrens zur Inkraftsetzung des B-Plans Nr. 65 fasste die Stadtverordnetenversammlung am 22.08.2012 folgenden Beschluss (12/SVV/0217):

1. *Das Abwägungsergebnis der Stellungnahmen zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes Nr. 65 „Ruinenbergkaserne“ ( Anlage 3)*
2. *Im Plangebiet wird ein Baufeld westlich der Schmiedegasse und nördlich vom Bestandsgebäude entfernt. Im als „Allgemeines Wohngebiet“ gekennzeichneten Abschnitt WA 3 ist zwischen den Gemeinschaftsstellplätzen GSt2 und GSt1 ein Bereich mit Aufenthaltsqualität im Sinne der Kinderspielplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam vorzusehen. Das gesamte B-Plangebiet ist als verkehrsberuhigt auszuweisen und entsprechend zu beschildern.*

Das zur Umsetzung des Beschlusses erforderliche Änderungsverfahren für den B-Plan Nr. 65 wird derzeit vorbereitet.

Diese Änderung des B-Plans Nr. 65 bedingt für die Entwicklungsmaßnahme eine Mindereinnahme von rd. 210.000 € allein aufgrund ausbleibender Grundstücksveräußerungen.

**Die Planungen und Entwicklungen in der ehemaligen Ruinenberg-Kaserne sind mit Ausnahmen für das Baufeld WA 3 so weit vorangeschritten, dass eine Änderung der Entwicklungs-**

und Planungsziele nicht erforderlich ist. Das zur Umsetzung des o.g. Beschlusses erforderliche Änderungsverfahren für den B-Plan Nr. 65 wird derzeit vorbereitet.

#### 4.8.4 Quartier Pappelallee

Die ehemalige Kaserne Pappelallee ist eines der großen neuen Quartiere innerhalb des Entwicklungsbereiches Bornstedter Feld. Hier sollen ca. 1.900 Wohnungen, ca. 500 Arbeitsplätze, der Standort der Fachhochschule Potsdam, Handelseinrichtungen sowie die 2. Grundschule (dreizügig für 504 Schüler) mit Hort (335 Plätze) und zwei Kindertagesstätten mit 105 bzw. 90 Plätzen entwickelt werden.

Die Wohnquartiere sind durch ihre räumliche Ausbildung und die hofartigen Öffnungen zum Volkspark orientiert, zum Volkspark wird eine deutliche städtebauliche Kante durch freistehende viergeschossige Stadthäuser gebildet. Die gewerblichen Nutzungen liegen an der Pappelallee und der Georg-Hermann-Allee, am Annemarie-Wolf-Platz im Bereich Kiepenheuer- / Georg-Hermann-Allee sind ferner zum einen kleinteilige Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen, aber auch Büro- und Wohnnutzungen vorstellbar. Der Standort bietet die Voraussetzungen für Versorgungseinrichtungen, die nicht einem Nahversorgungszentrum gemäß des Einzelhandelskonzeptes der Landeshauptstadt Potsdam entsprechen (d. h. maximal 600 m<sup>2</sup> Gesamtverkaufsfläche). Die maximale Gebäudehöhe beträgt im Grundsatz 15 m.

*Bild 1: das Quartier Pappelallee mit dem östlichen Bornstedter Feld (Aufnahme Mai 2012, © POLO)*



Die Fachhochschule Potsdam hat im Quartier Pappelallee ihren neuen Campus in einer Größenordnung von bis zu ca. 1.700 Studienplätzen, ergänzt wird der Standort um das Internationale Begegnungszentrum (IBZ) der Alexander von Humboldt-Stiftung.

Die Standorte der Kindertagesstätten an der Jakob-von-Gundling-Straße und im Quartier Am Schragen sind so gewählt, dass sie den Wohngebieten zugeordnet sind, sich aber gleichzeitig zu den angrenzenden Freiflächen des Volksparks orientieren.

Die dreizügige 2. Grundschule mit Hort und Sporthalle im Bornstedter Feld an der Jakob-von-Gundling-Straße bietet Platz für 504 Schüler sowie 335 Plätze im Hort. Das Konzept für den Schulneubau von Thoma Architekten mit Hutter Reimann Landschaftsarchitektur sieht drei einzelne 2- bzw. 3-geschossige Baukörper im Norden des Grundstücks vor, den Hort im Westen, die Grundschule mittig und die Sporthalle im Osten. Die Distanz der Gebäude zur Pappelallee erzeugt nach Süden eine große zusammenhängende Freifläche, die flexibel genutzt werden kann. Die Inbetriebnahme der 2. Grundschule erfolgte zum Schuljahresbeginn 2012/13.

Die äußere Erschließung des Quartiers Pappelallee erfolgt von der Pappelallee im Zuge der alleeartig ausgebildeten Georg-Hermann-Allee und über die Kiepenheuerallee, die im Osten an die Nedlitzer Straße anbindet. Weitere Straßenverknüpfungen mit der Pappelallee bestehen durch die August-Bonnes-Straße, die Eduard-Engel-Straße und die Johannes-Lepsius-Straße. Das orthogonale innere Straßennetz schafft eine klare Ordnung und Orientierung, es ist bzw. wird als ein System von Wohnstraßen mit Tempo 30 angelegt. Für die weitere Feinerschließung wird dieses System durch öffentliche Fußwege ergänzt.

**Die Planungen und Entwicklungen im Quartier Pappelallee sind so weit vorangeschritten, dass eine Änderung der Entwicklungs- und Planungsziele gegenwärtig nicht erforderlich ist.**

#### 4.8.5 Quartier Kirschallee

Die ehemalige Kaserne Kirschallee soll zu einem neuen urbanen Stadtquartier mit einer vielfältigen Mischung von Gewerbe, Handel und Dienstleistung, Wohnen sowie Einrichtungen der sozialen Infrastruktur entwickelt werden. Das Quartier bildet das Entrée zum westlichen Bornstedter Feld, an das sich nördlich die Gartenstadt anschließt.

Die Bestandsgebäude im Altbauteil westlich der David-Gilly-Straße bestimmen den Grundrhythmus der städtebaulichen Gliederung; das orthogonale Straßensystem, die Größe der Baufelder und die Gestaltung der Straßen und Alleen orientieren sich an der Struktur dieses Altbaubereiches. Die östlich der David-Gilly-Straße anschließenden Neubaubereiche gliedern sich nutzungsbezogen in einen vorwiegend dem Gewerbe zugeordneten südlichen Abschnitt an der Pappelallee, einen mittleren Bereich mit Mischgebieten und in nördlich angrenzende Wohngebiete, die in den Volkspark und die Gartenstadt übergehen. Das Gebiet erhält im Kern eine kompakte, städtische Dichte, die die bauliche Höhe von 15 m (Baumgrenze) nicht übersteigt; diese kann nur am Stadtplatz von einem solitären Baukörper mit maximal sechs Geschossen überragt werden. Die Bestandsbauten weisen eine Firsthöhe von bis zu 18,85 m auf.

Die Quartiersmitte wird durch einen Stadtplatz geprägt werden, der aufgrund der Verknüpfung von Einkaufsmöglichkeiten, Straßenbahnhaltestelle und Arbeitsstätten als zentraler öffentlicher Ort fungieren soll. Als erster Baustein hat sich hier das Nahversorgungszentrum an der Kirschallee mit einem Frischemarkt und einem Discounter etabliert. Das Nutzungskonzept für die Gewerbegebiete bietet speziell für Firmengründer im Potsdamer Centrum für Technologie (pct) Ansiedlungsmöglichkeiten in der Nähe zu wissenschaftlichen Einrichtungen, insbesondere der Fachhochschule Potsdam. In unmittelbarer Nähe zum pct sollen sich Firmen ansiedeln, deren Produktpalette eine Zusammenarbeit mit dem pct und somit Synergieeffekte ermöglicht.

Im Quartier Kirschallee befinden sich die – geplanten – Standorte der Karl-Foerster-Grundschule mit Hort, einer Kindertagesstätte, einer Jugendfreizeitstätte und eines Sportfunktionsgebäudes, ergänzt werden diese Einrichtungen durch den Sportplatz Kirschallee. Die Karl-Foerster-Schule ist eine vierzügige Grundschule mit 576 Schülern, im Hort werden dauerhaft 216 Plätze angeboten; für den Entwicklungsbereich werden hier zwei Schulzüge und 108 Hortplätze nachgewiesen. Die Kindertagesstätte an der David-Gilly-Straße mit 90 Plätzen ist 2009 eröffnet worden und wird derzeit temporär durch die Karl-Foerster-Schule mitgenutzt. Das Sportfunktionsgebäude ist nicht entwicklungsbedingt.



Die Sicherung vorhandener Freiräume und Vegetationsstrukturen, die Anlage neuer Freiflächen im Alt- und Neubaubereich sowie straßenbegleitende Bäume werten das Wohnumfeld entscheidend auf. Die östliche (Wohn-)Bebauung öffnet sich zum Park, so dass Siedlungsfreiräume und Höfe mit dem Park verzahnt werden.

**Eine Änderung der Entwicklungsziele und Planungen für das Quartier Kirschallee ist nach dem gegenwärtigen Stand der Entwicklung nicht erforderlich.**

*Bild 2: das westliche Bornstedter Feld mit dem Quartier Kirschallee und der Gartenstadt (Aufnahme Mai 2012, © POLO)*



#### 4.8.6 Gartenstadt

Die Gartenstadt dient fast ausschließlich dem Wohnen. Die Entwicklung der Südlichen Gartenstadt mit überwiegend freifinanzierten Eigenheimen folgte der Intention, bei höherer Dichte, in Kombination mit baustruktureller Vielfalt, auf einem orientierungsfähigen Stadtgrundriss ein höheres Maß an Stadtqualität zu erreichen. In der Nördlichen Gartenstadt ist nahezu ausnahmslos gartenverbundenes Wohnen in Form von freistehenden Einfamilien- und Doppelhäusern sowie Reihenhäusern vorgesehen. Ziel ist, eine hohe Wohnqualität durch die Verbindung von Eigenheimen mit einem grünbetonten öffentlichen Straßennetz. Mit der Dimensionierung von flexibel bebaubaren Baufeldern wird bei einer sukzessiven Entwicklung den jeweiligen Anforderungen des Wohnungsmarktes Rechnung getragen.

Die angestrebte kleinteilige Vielfalt verleiht dem Quartier eine der strukturellen Absicht entsprechende Identität. Der Stadtgrundriss der Gartenstadt ist aufnahmefähig für vielfältige Strukturen, Dichten und Bebauungsformen und ermöglicht für die Bebauung eine qualitätvolle Vielfalt und Varianz. Durch die vorgesehene bauliche Vielfalt wird ein breites Angebot an Wohnungsgrößen und -zuschnitten mit gartenverbundenen Wohnungen geschaffen.

Die vorgesehene Gliederung parzellierungsfreundlicher Baufelder mit direkten Straßen- und Wegeerschließungen ermöglicht eine überwiegend straßenseitige Orientierung der Bebauung. Bereiche unterschiedlicher Dichte und Geschossigkeit werden durch die Lage im Raum bestimmt. Die Bebauung

ist zwei- und dreigeschossig in offener Bauweise, im Süden des Gebietes auch mit einem zusätzlichen Staffelgeschoss.

Den Mittelpunkt der Südlichen Gartenstadt bildet eine öffentliche Grünfläche mit einem integrierten Spielplatz, an die nördlich eine Kindertagesstätte mit 102 Plätzen angrenzt.

Für die Freiraum- und Landschaftsplanung stellen die natur- und landschaftsräumlichen Gegebenheiten der angrenzenden Freiräume wesentliche Ansatzpunkte dar, um das Freiraumgerüst zu definieren. Der Bezug aus dem Volkspark in die offene Feldflur wird in Form von Grünverbindungen (sogenannte „Visur“ und „Parkfinger“) hergestellt, die die Gartenstadt in Ost-West-Richtung durchqueren und direkte Wegebeziehungen zwischen dem Volkspark und der sich westlich anschließenden Lennéschen Feldflur ermöglichen. Der vorhandene Eichenmischbestand im Nordosten der Nördlichen Gartenstadt wird im Bestand gesichert und soll zusammenhängend in den Freiraum eingebunden werden.

Das Erschließungssystem für den öffentlichen und privaten Kfz-Verkehr sowie für Fußgänger und Radfahrer bildet den öffentlichen Raum als charakteristisches Element der Gartenstadt aus. Durch die klare Abfolge von Straßen und Grünflächen und durch deren Dimensionierung und Gestaltung wird die Orientierung optimiert. Das Straßennetz ist feingliedrig und offen, d. h. ohne Sackgassen und Einbahnstraßen. Mit Vorgärten zwischen Straße und Bebauung werden die Häuser überwiegend direkt von den Straßen aus und nicht über straßenunabhängige Wohnwege erschlossen.

Bezüglich des Nachweises von Stellplatzflächen sind die öffentlichen Straßenräume in der Südlichen Gartenstadt so bemessen, dass sie einen großen Teil der erforderlichen Stellplätze des Gebietes aufnehmen können und so der Umfang der auf den einzelnen Privatgrundstücken unterzubringenden Stellplätze deutlich reduziert werden kann.

Die städtebauliche Konzeption für die Nördliche Gartenstadt, die dem in Kraft gesetzten B-Plan Nr. 66 B „Nördliche Gartenstadt“ (Stand: Dezember 2005) zu Grunde liegt, sieht ein orthogonales – öffentliches – Erschließungssystem vor, das nördlich der Fritz-Encke-Straße rechteckige Baufelder mit einer Schmalseite von ca. 30 – 44 m entstehen lässt, auf denen Parzellen mit einer Größe um die 400 m<sup>2</sup> angeboten werden. Südlich der Fritz-Encke-Straße befinden sich zwei Baufelder, auf denen Parzellen mit einer Größe um die 500 – 750 m<sup>2</sup> angeboten werden. Die bisherige erfolgreiche Vermarktung dieser Parzellen (die Vermarktung ist bis auf wenige Parzellen abgeschlossen) zeigt, dass eine deutlich größere Nachfrage nach Parzellen von über 500 m<sup>2</sup> besteht. Diese Grundstücksgrößen gewährleisten ausreichende Abstände zwischen den Gebäuden, so dass zusammenhängende, qualitative Freiflächen in den Blockinnenbereichen entstehen. Diese – städtebaulichen – Potenziale sind bei den Baufeldern nördlich der Fritz-Encke-Straße nicht in ausreichendem Maß gegeben. Ferner weisen die Baufelder östlich der Hermann-Mattern-Promenade aufgrund ihrer Ausrichtung eine ungünstige Orientierung auf.

Um nunmehr das Angebot an Einfamilienhausparzellen mit unterschiedlichen Qualitäten in Lage, Zuschnitt und Größe zu optimieren, ist die städtebauliche Konzeption für die Nördliche Gartenstadt aktualisiert worden. Zielstellung hierbei war auch, städtebauliche Qualitäten durch differenzierte Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche, zur zulässigen Grundfläche und zur Höhe zu sichern, die öffentlichen Verkehrsflächen zugunsten von privaten Wohnbauflächen zu reduzieren und die Einbindung des erhaltenswerten, wertbestimmenden Alteichenbestandes im Nordosten in die städtebauliche Konzeption stärker zu berücksichtigen.

Die aktualisierte Konzeption schafft ein differenziertes Angebot an Baufeldern für Parzellen mit unterschiedlichen Qualitäten. Dies wird insbesondere durch die Neuordnung des öffentlichen Erschließungssystems östlich der Hermann-Mattern-Promenade erreicht. Am direkten Rand des Volksparks werden attraktive Parzellen sowie größere Baufelder, die zusammenhängende, von einer Bebauung freizuhaltende gärtnerische Innenbereiche ermöglichen, geschaffen. Somit kann jetzt ein erweitertes differenziertes Angebot an Parzellen zur Verfügung gestellt werden.

Die Sicherung des erhaltenswerten, wertbestimmenden Alteichenbestandes erfolgt in Kombination mit der Verlagerung des Kita-Standortes (90 Plätze) und der Gestaltung eines kleinen „Vorplatzes“. So tragen die Eichen positiv zur Gestaltung der Freianlagen bei; gleiches gilt für einige Eigenheimparzellen. Der Zuschnitt der überbaubaren Grundstücksflächen sichert zusätzlich die Eichen.

Das Änderungsverfahren zum B-Plan Nr. 66 B „Nördliche Gartenstadt“ ist mit der Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses zum B-Plan Nr. 66 B „Nördliche Gartenstadt“, 1. Änderung „Nordbereich“ im Amtsblatt der Landeshauptstadt Potsdam Nr. 23, 12. Jahrgang vom 13.09.2012 abgeschlossen worden.

**Die Entwicklung der Südlichen Gartenstadt ist abgeschlossen, alle Bauflächen sind an mitwirkungsbereite Investoren veräußert worden. Eine Änderung der Entwicklungsziele und Planungen ist nicht erforderlich. Die Planungen und Entwicklungen in der Nördlichen Gartenstadt sind so weit vorangeschritten, dass eine Änderung der Entwicklungs- und Planungsziele gegenwärtig nicht erforderlich ist.**

#### 4.8.7 Quartier Rote Kaserne West

Das heterogen strukturierte Quartier Rote Kaserne West umfasst im Norden einen Bereich mit insgesamt zehn Plattenbauten, die von den GUS-Streitkräften als Offizierswohnungen errichtet worden sind (B-Plan Nr. 49 „Am Golfplatz“). Die Plattenbauten sind im Rahmen von Mod/Inst-Maßnahmen einer zivilen Wohnnutzung zugeführt worden; sie sollen durch Wohnungsneubau zu einer neu geordneten Siedlungsstruktur erweitert werden, im nördlichen Baufeld ist eine zwei- bis dreigeschossige Einzel-, Doppel- und Reihenhausbebauung in Ost-West-Ausrichtung vorgesehen. Ergänzt wird das Quartier durch eine in den südlichen Plattenbau integrierte Kindertagesstätte mit ca. 50 Plätzen.

Südlich schließt sich entlang der Nedlitzer Straße ein sehr heterogen geprägtes Areal mit vier denkmalgeschützten Klinkergebäuden an der Nedlitzer Straße 15-18, der erhaltenswerten Angermannsiedlung, errichtet zwischen den Weltkriegen als Invalidensiedlung, und sanierten Bestandsgebäuden an der Nedlitzer Straße 23-25 an (B-Plan Nr. 55 „Angermannsiedlung / Nedlitzer Straße). Zwischen diesen Wohnnutzungen liegen ein – eingeschränktes – Gewerbegebiet, ein Mischgebiet sowie ein Sonstiges Sondergebiet. Das Misch- und Sondergebiet sollen für den Einzelhandel genutzt werden. Im Gewerbegebiet an der Nedlitzer Straße haben sich aufgrund der unmittelbaren Lage an der Nedlitzer Straße eine Tankstelle, ein Kfz-naher Gewerbebetrieb sowie ein Baustoffhandel für Dachdecker angesiedelt. Die Planungen für dieses Quartier sehen ferner auf dem Grundstück Georg-Hermann-Allee / Peter-Huchel-Straße, westlich der vier Klinkergebäude die Errichtung einer Kita mit 120 Plätzen vor (geplanter Baubeginn im 4. Quartal 2012).

Der zentrale Bereich des Quartiers Rote Kaserne wird im Westen durch den Volkspark, im Norden durch die Georg-Hermann-Allee, im Osten durch die Peter-Huchel-Straße und südlich angrenzend die Angermannsiedlung und im Süden durch die Straße Esplanade begrenzt (B-Plan Nr. 80 „Rote Kaserne West“). Die Georg-Hermann-Allee durchschneidet das Gesamtgebiet in Nord-Süd-Richtung, dadurch ergeben sich zwei Teilgebiete, die im Westen noch – temporärer – Bestandteil des Volksparks sind und im Osten derzeit brach liegen und teilweise durch einen erhaltenswerten Eichenbestand geprägt werden. Hier befinden sich Stellplätze für den Volkspark und als vorläufige Endhaltestelle des sogenannten Nordastes der Straßenbahn die Straßenbahnwendeschleife. Für diesen Bereich wird derzeit ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt, der am 05.11.2012 entschieden werden soll.

Im Süden des Quartiers Rote Kaserne West steht die „Biosphäre Potsdam“, die als zentrale Ausstellungshalle der BUGA genutzt worden ist und jetzt als Naturerlebniswelt dient. Die östlich der Halle gelegenen Freiflächen der Esplanade mit den Alteichen der Angermannremise, die als städtischer Freiraum mit Aufenthaltsqualität konzipiert sind, bilden den räumlichen Auftakt für den Volkspark und die Biosphäre.

Der Schulentwicklungsplan 2009 – 2015 sieht im Entwicklungsbereich Bornstedter Feld eine weiterführende Schule vor. Aufgrund der steigenden gesamtstädtischen Einwohnerzahlen können die entwicklungsbedingten Bedarfe nicht mehr außerhalb des Bornstedter Feldes gedeckt werden und sind entgegen den ursprünglichen Planungen nunmehr im Entwicklungsbereich nachzuweisen. Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 02.11.2011 (11/SVV/0771): soll zum Schuljahresbeginn 2016/17 die weiterführende Schule mit 5 Zügen in der Sekundarstufe I und 3 Zügen in der Sekundarstufe II im Quartier Rote Kaserne West nördlich der Esplanade eröffnet werden. Bauherr der Schule ist der Kommunale Immobilien Service (KIS), der diesbezüglich derzeit ein VOF-Verfahren durchführt. Zur bauplanungsrechtlichen Absicherung des Schulstandortes befindet sich der B-Plan Nr. 80.2 „Rote Kaserne west / nördlich des Esplanade“ im Verfahren.

**Eine entwicklungsbedingte Änderung der Planungs- und Entwicklungsziele für die Geltungsbereiche der B-Pläne Nr. 49 „Am Golfplatz“, B-Plan Nr. 55 „Angermannsiedlung / Nedlitzer Straße“ inkl. seiner 1. Änderung und Nr. 80.1 „Rote Kaserne West / Biosphäre“ ist nicht erforderlich.**

*Bild 3: das Quartier Rote Kaserne beidseitig der Nedlitzer Straße (Aufnahme Mai 2011, © POLO)*



#### **4.8.8 Quartier Rote Kaserne**

Das denkmalgeschützte Ensemble der Roten Kaserne wird durch eine denkmalverträgliche Umnutzung und Anpassung an moderne funktionale Anforderungen zu einem attraktiven Dienstleistungs- und hochwertigen Wohnstandort entwickelt. Identifikationsbildende Elemente werden gestärkt und die – denkmalgeschützten – Bestandsgebäude durch Neubauten ergänzt. Die Nutzungs- und Höhenmaße orientieren sich hierbei an der historischen Baustruktur. Neben der charakteristischen Bebauung entlang der Nedlitzer Straße besitzt das Kammergebäude mit den barocken Plastiken der Attika einen besonders prägenden und repräsentativen Charakter für das Gebiet. Durch die öffentliche Grünfläche vor dem Kammergebäude als grünes Entree zum Gebiet wird die Sicht auf das Kammergebäude freigehalten, und es erhält eine besondere Inszenierung. Die vorhandene Wohnnutzung an den Straßen Am Reiherbusch sowie Bruno-Taut-Straße wird erhalten und durch die Ausweisung zusätzlicher Flä-

chen für eine beabsichtigte Reihenhausbebauung arrondiert. Ziel ist ein integrierter, erlebbarer Stadtraum.

Das Nedlitzer Holz wird in seiner historischen Begrenzung als Teil des Grünzuges vom Jungfernsee zum westlichen Nedlitzer Holz entwickelt. Die historische Wegebeziehung durch das Nedlitzer Holz zur ehemaligen Villa Jacobs wird als Lindenallee nach historischem Vorbild wieder hergestellt. Der Übergang zum offenen Landschaftsraum im Norden des Plangebietes wird durch die Herrichtung privater und öffentlicher Grünflächen sowie durch den Wald für eine landschaftliche Entwicklung gesichert.

Die Erschließung der Baugrundstücke erfolgt über öffentliche Straßen. Für die Flächen des Allgemeinen Wohngebiets und des Mischgebiets MI 7, für die jeweils eine Bebauung mit Reihenhäusern vorgesehen ist, sind zusätzliche interne private Erschließungswege vorgesehen

Das 2,4 ha große Areal um das ehemalige Exerzierhaus soll in Teilen einer Wohnnutzung zugeführt werden. Im denkmalgeschützten Exerzierhaus sind ca. 20 realisiert worden, weiter sind 10 Doppelhäuser und eine Hauszeile mit 12 Wohneinheiten geplant. Die Festsetzungen erlauben dreigeschossige Neubauten, deren zulässige Traufhöhe jedoch einheitlich 50 cm unterhalb der Traufhöhe des denkmalgeschützten Exerzierhauses liegt.

Mit der Verortung des neuen Wohngebietes im östlichen Bereich kann der wertvolle Baumbestand aus Buchen im westlichen Bereich erhalten bleiben. Teilflächen sind als private Grünfläche ausgewiesen, um dort wertvolle Gehölzbestände zu erhalten und die landschaftliche Prägung des Plangebiets als Waldpark in Nachbarschaft des Nedlitzer Holzes zu sichern. Innerhalb dieser Fläche ist auch die Anlage eines 200 m<sup>2</sup> großen, gemeinschaftlich nutzbaren Kinderspielplatzes zulässig. Um das landschaftlich geprägte Gesamtbild eines Waldparks mit einzeln eingestreuter Bebauung nicht durch Verkehr zu beeinträchtigen, sollen die notwendigen Stellplätze überwiegend in einer Tiefgarage nachgewiesen werden.

**Die Planungen und Entwicklungen im Quartier Rote Kaserne sind so weit vorangeschritten, dass eine Änderung der Entwicklungs- und Planungsziele gegenwärtig nicht erforderlich ist.**

#### **4.8.9 Nedlitzer Kasernen / Campus am Jungfernsee**

Das städtebauliche Konzept für die ehemaligen Nedlitzer Kasernen / den Campus am Jungfernsee sieht eine klare Trennung zwischen Gewerbe- und Wohnnutzung vor. Im Süden ist das Wohngebiet in direkter Orientierung zum Jungfernsee vorgesehen, im Norden des Areals wird das Gewerbegebiet angesiedelt. Der Schwerpunkt der Gewerbenutzung soll auf Büros und Dienstleitungen liegen, wesentlich störende und flächenintensive gewerbliche Nutzungen sind ausgeschlossen.

Die Bebauungsstruktur des hochwertigen Wohngebietes soll in seinem Charakter als landschaftlich geprägtes Villenquartier mit Einzel- bzw. Doppelhäusern ausgebildet werden. Die Wohnbebauung hält einen Abstand von der Uferzone von mindestens 30 m ein. Die Bebauungsstruktur des Gewerbegebietes gliedert sich in einzelne Blöcke, die im Westen eine vier- bis fünfgeschossige und im Osten eine drei- bis viergeschossige Bebauung aufweist. Zwischen den einzelnen Blöcken sind Einschnitte vorgesehen, die eine Durchgrünung ermöglichen. Der Baukörper der geplanten Kindertagesstätte begrenzt den südlichen Endpunkt des Gewerbegebietes, er orientiert sich mit den Freiflächen zum Grünzug zwischen dem Wohn- und Gewerbegebiet. Eine direkte Verbindung des Wohngebietes mit dem Gewerbegebiet ist nicht vorgesehen, u. a. auch um die zentrale Grünzäsur nicht zu zerschneiden und diese in ihrer Qualität als quaternahen Erholungs- und Freizeitraum beeinträchtigen.

Der Bereich des Gewerbegebietes wird über zwei Hauptzufahrten an die Nedlitzer Straße angeschlossen, die über eine u-förmige Erschließungsstraße miteinander verbunden sind. Die Anbindung des Wohngebietes an die Nedlitzer Straße erfolgt über die im Nedlitzer Holz vorhandene Wegetrasse.

Wesentliches „Alleinstellungsmerkmal“ für das Wohngebiet ist, dass es durch ein Waldstück über die bestehende charakteristische, historische Pflasterstraße erschlossen wird. Die mäandrisch verlaufenden Straßen innerhalb des Wohngebietes werden als großzügige Wohnstraßen mit einer Breite von 8 m ausgebildet. Am nördlichen Rand des zentralen Grünzuges, zwischen Gewerbe- und Wohngebiet, ist an der südlichen Zufahrt zum Gewerbegebiet eine Straßenbahn- und Buswendeschleife vorgesehen. Von hier ist über den Grünzug auch die (behindertengerechte) Erreichbarkeit des Uferweges gewährleistet.

Der Campus am Jungfernsee soll sich in die vorhandenen Freiraumstrukturen einfügen und aus diesen heraus besondere Freiraumqualitäten entwickeln. Der geschützte Uferwald entlang des Jungfernsees wie auch der geschützte Teil des Nedlitzer Holzes im Süden des Areals bleiben weitgehend erhalten und werden durch entsprechende Maßnahmen dauerhaft gesichert und aufgewertet. Ergänzend werden auch im Baugebiet neue Grünstrukturen geschaffen. Zwischen dem Wohn- und Gewerbegebiet entsteht ein landschaftlich gestalteter Grünzug, der die beiden Bereiche miteinander verbindet und die Zugänglichkeit zum Uferbereich von der Nedlitzer Straße aus für die Öffentlichkeit schafft. Der Grünzug dient der Verknüpfung der vielfältigen Wegebeziehungen sowohl in Nord-Süd als auch in Ost-West-Richtung.

Der Ufergrünzug ist wie folgt vorgesehen: Im Norden wird die bestehende Waldfläche erhalten, im mittleren Abschnitt wird die öffentliche Parkanlage entlang des Jungfernsees als gestaltete Uferpromenade unter Erhalt der wertbestimmenden Einzelbäume ausgebildet und im südlichen Abschnitt die private Grünfläche im Sinne eines naturnahen waldartigen Bestandes analog zum nördlichen Abschnitt erhalten und entwickelt. Gemeinsam ist diesen drei Abschnitten die Anlage eines durchgehenden Uferweges, der an die Nedlitzer Straße anschließt und die Verbindung zu den Erholungsräumen des Potsdamer Nordraumes herstellt (Volkspark im Bornstedter Feld, Lennésche Feldflur). Damit knüpft das geplante Wegesystem an bestehende Wegverbindungen zur Bertinistraße und zum südlichen Nedlitzer Holz an.

**Eine Änderung der Planungs- und Entwicklungsziele für das Quartier Campus am Jungfernsee ist nicht erforderlich.**

#### **4.8.10 Volkspark im Bornstedter Feld**

Auf den ehemals militärisch genutzten Flächen des Bornstedter Feldes ist inmitten der Potsdamer Kulturlandschaft zur Bundesgartenschau 2001 ein Park für das 21. Jahrhundert geschaffen worden. Zur Einbindung des heutigen Volksparks in den Landschaftsraum wurden insbesondere die Übergänge zum Ruinenberg und Pfingstberg sowie in die Lennésche Feldflur berücksichtigt.

Beginnend am Übergang vom Ruinenberg an der Pappelallee erstreckt sich in nördliche Richtung bis zu den Wällen der *Kernpark Süd*, westlich begrenzt durch das Quartier Kirschallee, die Südliche Gartenstadt und das Quartier Pappelallee. Bestandteil des Kernparks Süd ist der sogenannte Parkfinger als Verbindung zur Kirschallee und zur Lennéschen Feldflur zwischen der Südlichen Gartenstadt und dem Quartier Kirschallee. Charakteristisch für den Kernpark Süd ist, dass in ihm sämtliche Blickpunkte und lokalen Bezugsorte präsent sind, trotz der Tatsache, dass die Hauptattraktionen außerhalb dieses Teilbereiches liegen.

Dem zentralen Bereich des Volksparks schließen sich die *Wälle* an. Ausgehend vom südlich liegenden Wall stellt die sogenannte *Visur* die Verbindung zur Lennéschen Feldflur her. Aus dem nördlichen Wall wird der sogenannte *Weg zum Wallkreuz* (Salzmannweg) als Wegeverbindung in die Feldflur gestalterisch herausgestellt und betont. Die von den existierenden Wällen gebildeten Einzelräume ermöglichen räumlich sowie zeitlich parallel eine Vielzahl an Nutzungen. Es entsteht ein Park auf mehreren Ebenen.

Nördlich der Wälle befindet sich der *Remisenpark*. Westlich des Remisenparks mit der historischen Viereckremise als prägendes Gestaltungselement öffnet sich der Volkspark landschaftsräumlich zur Lennéschen Feldflur und stellt eine direkte Wegebeziehung zur Grenzallee und darüber hinaus zur Grenzremise her.

Ein weiterer prägender Raum des Volksparks ist der zwischen den Quartieren Pappelallee und Rote Kaserne West liegende *Waldpark* mit seinen wertvollen Gehölzbeständen, der sich bis an die Nedlitzer Straße erstreckt und Teilbereiche des Schragens mit aufnimmt. Im Unterschied zu den meisten anderen Parkbereichen ist hier bereits eine räumliche Struktur durch Altbaumbestände, Zonen der Naturverjüngung und Lichtungen vorhanden. Der Neuaufbau der bestehenden Wegetrassen ermöglicht einen nachhaltigen Umgang mit dem dort anzutreffenden Vegetationspotential.

Die *Esplanade*, zwischen dem Waldpark und dem Quartier Rote Kaserne West gelegen, bildet den Haupteingang zum Park und gleichzeitig den Vorplatz zur Biosphäre.

Entsprechend der Gesamt-Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz für die Entwicklungsmaßnahme dient der Volkspark gleichzeitig als Sammelausgleichsmaßnahme für die Eingriffe, die in anderen Geltungsbereichen von Bebauungsplänen nicht ausgeglichen werden können.

**Der in Kraft gesetzte B-Plan Nr. 81 „Park im Bornstedter Feld“ sichert die naturschutzrechtlich erforderlichen Sammelausgleichsmaßnahmen für diese Eingriffe planungsrechtlich ab. Eine Änderung der Planungs- und Entwicklungsziele für den Volkspark ist nicht erforderlich.**

#### 4.9 Planungswettbewerbe, Investorenauswahl- und Bieterverfahren

Das Bornstedter Feld liegt eingebettet in die Potsdamer Kulturlandschaft zwischen dem Ruinenberg, dem Pfingstberg und der Bornstedter / Bornimer Feldflur. Der Bereich des UNESCO-Weltkulturerbes grenzt unmittelbar an, der Voltaireweg als historische Verbindung zwischen dem Schloss Sanssouci und dem Neuen Garten mit dem Schloss Cecilienhof durchzieht den Entwicklungsbereich im Süden. Weiter finden sich im Bornstedter Feld Elemente der Lennéschen Planungen zur Landesverschönerung wie die Bandparks entlang des Voltaireweges und der Schlegelstraße mit dem sogenannten „Gänsefuß“ und die Angermann- und Viereckremise. Die historischen Kasernenanlagen der Garde-Ulanen-Kaserne, der Ruinenberg-Kaserne, der Roten-Kaserne und des ehemaligen Garnisonslazarets stehen sowohl als Ensemble als auch mit ausgewählten Einzelgebäuden unter Denkmalschutz.

Diese exponierte Lage des Bornstedter Feldes erfordert bei seiner Entwicklung eine besondere Auseinandersetzung mit den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten. Vor diesem Hintergrund und zur Sicherung der städtebaulich-architektonischen sowie landschaftsräumlichen Qualitäten hat der Entwicklungsträger zahlreiche Ideen- und Realisierungswettbewerbe ausgelobt. Für jedes Quartier liegen Rahmenplanungen und/oder Machbarkeitsstudien als Grundlage für die weiteren Entwicklungen sowie die Bebauungsplanung vor.

Im Folgenden seien die wichtigsten Wettbewerbe zur Entwicklung des Bornstedter Feldes genannt:

- Städtebauliche Neuordnung Kaserne Kirschallee im Entwicklungsbereich Bornstedter Feld, 1994
- Städtebaulicher Wettbewerb Kaserne Pappelallee, Wohngebiet Am Schragen, 1994
- Investorenauswahlverfahren für die Plattenbauten am Nedlitzer Holz und ergänzende Neubauten, 1995
- Ideenwettbewerb Bundesgartenschau 2001 Park auf dem Bornstedter Feld, 1996
- Realisierungswettbewerb Kaserne Kirschallee, Potsdamer Centrum für Technologie, 1996
- Realisierungswettbewerb Neubau von Kindertagesstätten im Bornstedter Feld, 1996
- Wettbewerb Kunst im Park im Bornstedter Feld zur BUGA 2001, 1999
- Bieterverfahren Gewerbeflächen mit Tankstelle an der Nedlitzer Straße 21/22, 2000

- Städtebauliches und landschaftsplanerisches Gutachterverfahren „Entwicklungsgebiet am Jungfernsee“, 2001
- Auswahlverfahren öffentliche Grünfläche in der Garde-Ulanen-Kaserne, 2001
- Auswahlverfahren Plätze / Promenade Campus am Jungfernsee, 2002
- Interessenbekundungsverfahren Lazarett am Voltaireweg im Bornstedter Feld, 2002
- Interessenbekundungsverfahren Rote Kaserne an der Nedlitzer Straße im Bornstedter Feld, 2002
- Wettbewerb Nahversorgungszentrum Quartier Kirschallee im Bornstedter Feld, 2002
- Wettbewerb Das freistehende Einfamilienhaus im städtischen Zusammenhang, Gartenstadt Kirschallee, Bornstedter Feld, 2003
- Interessenbekundungsverfahren, Qualifizierungs- und Verhandlungsverfahren, Ruinenberg-Kaserne, 2004
- Bieterverfahren Grünes Quartier für Wohnen und Arbeiten in der Ruinenberg-Kaserne im Bornstedter Feld in Potsdam, 2007
- Realisierungswettbewerb Neubau der 2. Grundschule mit Hort im Bornstedter Feld, 2008
- Städtebaulicher Ideenwettbewerb Quartier Rote Kaserne West, 2012
- Gutachten Sichtraumanalyse Bornstedter Feld, 1996

Auch liegt ein gestalterischer Erschließungsplan vor, in dem quartiersbezogen für die öffentlichen Verkehrsflächen ein Gestalt- und Materialitätskanon im Sinne der Wiedererkennung und Identifikationsstiftung sowie Qualitätssicherung festgeschrieben ist.

Der Entwicklungsträger Bornstedter Feld ist 2002 als Anerkennung für sein Engagement im Bereich der qualitätvollen städtebaulichen, architektonischen und landschaftsräumlichen Entwicklung eines neuen Stadtteils im Potsdamer Norden mit dem von der SEB-Bank ausgelobten Deutschen Städtebaupreis ausgezeichnet worden.



## Teil 2 Weitere Entwicklung 2012 – 2020

Die städtebaulichen Konzeptionen sowie die Bauleitplanung für das Bornstedter Feld berücksichtigen die gesamtstädtischen Planwerke wie z. B. Flächennutzungsplan, die Stadtentwicklungskonzept Wohnen, Gewerbe und Verkehr, Einzelhandelskonzept, Schulentwicklungsplan 2009 – 2015, Lärmaktionsplan Potsdam, Schulwegsicherungskonzept.

In diesem Gesamtzusammenhang zeigt die bisherige Entwicklung der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld, dass die städtebauliche Konzeption und die damit verbundenen Kernaussagen des BDA-Konzeptes 1993 in ihren Grundzügen noch heute gelten und die aufgrund von wirtschaftlichen Entwicklungen, Modifizierungen von Flächenansätzen und veränderten Bevölkerungsprognosen erfolgten Modifikationen das Grundgerüst der Entwicklungsmaßnahme nicht in Frage gestellt haben. Wie schon im BDA-Konzept vorgeschlagen, prägt weiterhin eine zentrale Grünfläche, die die historischen Grün- und Gartenanlagen des Ruinen- und Pfingstberges sowie das Nedlitzer Holz miteinander verbindet, als Volkspark das Bornstedter Feld. Jedes Quartier, mit Ausnahme der Gartenstadt hervorgegangen aus einer Kasernenanlage, grenzt an Grün- und Freiflächen; die im BDA-Konzept vorgesehene Nutzungsstruktur gilt weiterhin, jedoch etablierte sich in den denkmalgeschützten Kasernenanlage zunehmend die Wohnnutzung.

Der Ansatz des BDA-Konzeptes, einen gemischt genutzten, urbanen neuen Stadtteil im Bornstedter Feld zu entwickeln, ist umgesetzt und gilt auch für die weiteren Planungen im Sinne des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom 02.09.2009 (DS 09/SVV/0503), im Bornstedter Feld die Lebendigkeit des Stadtteils durch die Sicherung einer gesunden Mischung aus Wohnen und Gewerbe, sozialer Infrastruktur und Nahversorgungsangeboten zu gewährleisten.

Die Vermarktung der Bauflächen im Bornstedter Feld hat gegenwärtig eine Quote von rd. 72,6 % (ca. 105,1 ha) erreicht. Ließe man bei dieser Betrachtung die Flächenanteile für die Quartiere Nördliche Gartenstadt, Pappelallee / Am Schragen und Rote Kaserne West mit einer Fläche an veräußerbaren Baugebieten von rd. 25,6 ha für rechnerisch ca. 1.510 Wohneinheiten unberücksichtigt, ergäbe sich ein Vermarktungsstand von rd. 90,3 %. Für weitere rd. 5,7 ha werden derzeit konkrete Verhandlungen zur Grundstücksveräußerung mit mitwirkungsbereiten Investoren geführt.

Die Quartiere Nördliche Gartenstadt, Pappelallee / Am Schragen und Rote Kaserne West bilden die einzig im Bornstedter Feld verbleibenden Quartiere, die noch in einem Umfang von jeweils rd. 8,5 ha zusammenhängend noch nicht vermarktet und entwickelt sind.

Die Quartiere Pappelallee / Am Schragen und Rote Kaserne West sollen überwiegend dem viergeschossigen Wohnungsbau dienen. Das Quartier Am Schragen ist rd. 13 ha groß und sieht Wohnbauflächen für ca. 680 Wohneinheiten vor. Im Bereich Kiepenheuer- / Georg-Hermann-Allee ist zusätzlich eine Mischnutzung vorgesehen, die unter Berücksichtigung des Einzelhandelskonzeptes der Landeshauptstadt Potsdam die Etablierung eines Stadtplatzes zulassen soll.

Die Nördliche Gartenstadt nimmt bei der Vermarktung eine Sonderrolle ein: Hier werden nicht, wie im sonstigen Entwicklungsbereich, Grundstücke an Investoren veräußert, sondern direkt an die privaten Endnutzer freistehender Einfamilienhäuser. Nach Abschluss des 1. Änderungsverfahrens „Nordbereich“ zum B-Plan Nr. 66 B „Nördliche Gartenstadt“ im September 2012 stehen hier Grundstücksflächen in einer Größenordnung von rd. 8,9 ha für rd. 190 Einfamilien- und – nachgeordnet – Doppelhausgrundstücke zur Verfügung.

Das Quartier Rote Kaserne West hat eine Größe von rd. 16 ha, vorgesehen sind ca. 700 Wohneinheiten. Für die weitere städtebauliche Entwicklung gelten folgende Prämissen: Entwicklung eines Quartiers, in dem die vorherrschende Typologie der viergeschossige Wohnungsbau ist, der insbesondere zur Georg-Hermann-Allee mit dem Tram-Nordast eine städtebauliche Kante formulieren sollte, um den 32 m breiten Straßenraum räumlich zu fassen. Die Bebauungsstruktur muss im Westen auf den Volkspark baulich reagieren und vorhandene Strukturelement aufnehmen. Im Osten sind Übergänge zur heterogenen Nutzungsstruktur entlang der Nedlitzer Straße (Angermansiedlung, Nedlitzer Straße

15 – 18, Gewerbe, Einzelhandel) zu schaffen. Ferner ist ein wertbestimmender Alteichenbestand in das städtebauliche Konzept zu integrieren. Im Quartier befindet sich nördlich der Esplanade der Standort für die weiterführende Schule (Gesamtschule). Für das Quartier Rote Kaserne West liegt flächendeckend noch kein B-Plan vor. Derzeit wird ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt, der am 05.11.2012 entschieden werden soll.

**Die städtebaulichen und landschaftsplanerischen Planungen für das Bornstedter Feld sind, mit Ausnahme des Quartiers Rote Kaserne West, abgeschlossen. Somit sind aufgrund des fortgeschrittenen Entwicklungs- und Planungsstandes der Entwicklungsmaßnahme grundsätzliche und umfassende Neuüberlegungen zur Entwicklung des Bornstedter Feldes nicht zwingend. Die Ziele der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld sind durch in Kraft gesetzte B-Pläne gesichert; diese geben die städtebaulichen Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklungen und Vermarktung vor.**

Zusammengefasst wurden bis Dezember 2011:

- die Errichtung von rd. 4.500 Wohnungen vertraglich gebunden
- ca. 3.350 von geplanten ca. 6.800 Wohnungen (inkl. 675 Wohnplätze für Studierende und Senioren) für prognostizierte 11.400 Einwohner realisiert, ca. 6.400 Einwohner leben derzeit im Bornstedter Feld
- ca. 2.500 von erwarteten 5.000 Arbeitsplätzen geschaffen
- rd. 35 km von geplanten 48,8 km Straßen (inkl. Erneuerung Nedlitzer Straße und Pappelallee) gebaut
- 2 Straßenbahnäste errichtet
- ca. 74,7 ha von geplanten 79,5 ha öffentliche Grünflächen (inkl. Volkspark, ohne Nedlitzer Holz) neu angelegt
- rd. 3.700 Bäume im Bornstedter Feld (inkl. Volkspark) neu gepflanzt
- rd. 105,1 ha von 144,7 ha Bauland veräußert
- 2 Grundschulen mit insgesamt 5 Zügen eröffnet
- rd. 310 Kita- und ca. 420 Hortplätze geschaffen, geplant sind weitere 300 Kita-Plätze, davon 120 Plätze bis Ende 2013
- rd. 428.000 t Altlasten, Hausmüll, Bodenverunreinigungen Asbest, Dachpappe etc. und 127 Tanks fachgerecht entsorgt
- 21 B-Pläne in Kraft gesetzt
- ca. 1,1 Mrd. € von kalkulierten 2,4 Mrd. € von privaten Investoren und vom Entwicklungsträger Bornstedter Feld in die Entwicklung des Bornstedter Feldes investiert  
davon:
  - rd. 48,16 Mio. € für Straßenbau, Beleuchtung sowie Trink-, Regen-, Schmutz- und Mischwasserleitungen
  - rd. 14,89 Mio. € für die Freilegung von Grundstücken und die Altlastensanierung

Diese vorstehende Übersicht verdeutlicht die noch anstehenden Vorhaben und Projekte im Entwicklungsbereich Bornstedter Feld:

- Vermarktung von insgesamt rd. 39,6 ha Bauland, insbesondere von Flächen für weitere ca. 2.300 Wohnungen zur Errichtung von insgesamt noch ca. 3.450 Wohnungen (inkl. der vertraglich gebundenen Potentiale)
- Ansiedlung von ca. 2.500 Arbeitsplätzen
- Herstellung von rd. 13,8 km Straßen einschließlich Beleuchtung sowie Trink-, Regen-, Schmutz- und/oder Mischwasserleitungen
- Herrichtung von ca. 4,8 ha öffentlicher Grünflächen
- Schaffung von 300 Kita-Plätze (die nächste Kita mit 120 Plätze soll im 4. Quartal 2012 in Bau gehen)

- Schaffung weiterer Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wie Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen und Seniorenfreizeiteinrichtungen
- Inkraftsetzung von 3 B-Plänen
- Bewirtschaftung des Treuhandvermögens der Entwicklungsmaßnahme

Das Bornstedter Feld ist mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 04.12.1991 als Entwicklungsbereich gemäß § 246a Abs. 1 Nr. 13 BauGB i. V. mit §§ 6 ff BauGB-Maßnahmegesetz als Entwicklungsbereich förmlich festgelegt. Die Entwicklungssatzung ist öffentlich bekanntgemacht im Amtsblatt der Stadt Potsdam, Sonderausgabe Nr. 6, 4. Jahrgang, vom 22.02.1993. Somit gelten die Vorschriften des Besonderen Städtebaurechts zu Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen nach §§ 165 ff BauGB.

Das hat zur Folge, dass der **Einsatz von Treuhandvermögen der Entwicklungsmaßnahme** Bornstedter Feld gemäß § 167 Abs. 2 Satz 2 BauGB in Verbindung mit §§ 160 und 161 BauGB sowie § 171 Abs. 1 BauGB **nur für entwicklungsbedingte Maßnahmen im Entwicklungsbereich zulässig ist**. Das heißt, dass das Treuhandvermögen nur für die den Zielen und Zwecken der Entwicklungsmaßnahme entsprechenden Ausgaben eingesetzt werden darf, für die sich der Bedarf aus der Entwicklungsmaßnahme heraus ergibt (entwicklungsbedingte Maßnahmen). Diese Regelungen sind u. a. bewehrt über die Vorschrift des § 171 Abs. 2 S. 2 BauGB zur Auskehrung von Überschüssen. Dabei **führen unzulässige Fremdverwendungen zu fingierten Überschüssen**. Fremdverwendungen unterfallen außerdem der **kommunalaufsichtlichen Kontrolle über die Einhaltung allgemeiner Haushaltsgrundsätze**.

Um die bisherigen Erfolge der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld zu dokumentieren sowie Empfehlungen für die weitere Entwicklung zu benennen, ist eine **Evaluierung der Entwicklungsmaßnahme** durchgeführt worden.

Die Ergebnisse der Evaluierung lassen sich wie folgt zusammenfassen (Agentur für Stadtentwicklung GmbH (Prof. Dr. Lütke Daldrup) mit UrbanPlan GmbH, November 2011):

**Im Vergleich mit anderen großen Projekten weist der Entwicklungsbereich Bornstedter Feld in vielen Bereichen überdurchschnittliche bzw. sehr gute Qualitäten auf.** Dies trifft insbesondere auf die folgenden Felder zu:

- Stadtentwicklung (integrierter Ansatz, Innenentwicklung, Verkehr, Brachflächenrecycling, Denkmalschutz)
- Umwelt (Altlastensanierung, Eingriff-Ausgleich, Klimaschutz, ökologisches Bauen)
- Grün (Bundesgartenschau, Frei- und Grünflächen, Naherholung)
- Erschließung (Straßen, ÖPNV, Fuß- und Radwege)
- Gestaltung (Städtebau, öffentliche Räume, Freiflächen, privates Bauen)
- Stadtwirtschaft (Vermarktungsstand der Flächen, Umsetzungsstand der Bauten, fiskalische Effekte, Multiplikatoreneffekte)
- Management (Verwaltungsersparnis, Qualitätssicherung, Effizienz)
- Refinanzierung (Einnahmen im Verhältnis zu den Ausgaben)

Des Weiteren trifft die Evaluierung für die Fortführung der Entwicklungsmaßnahme die folgenden Empfehlungen:

Empfehlung: Laufzeit der Entwicklungsmaßnahme verlängern

Im Bornstedter Feld müssen noch insgesamt 3.450 Wohnungen gebaut werden, d. h. 30 % des Wohnungsbauvolumens der Landeshauptstadt Potsdam (11.500) bis zum Jahr 2020. Sollen im Bornsted-

ter Feld diese Wohnungen bis 2020 entstehen, muss an diesem Standort eine höhere Umsetzungsrate als in anderen Orten erreicht werden. Auf 25 % Potsdamer Wohnungsbaupotenziale sind gut 30 % der Wohnungen zu bauen. Angesichts des planerischen Vorlaufs, der in Kraft gesetzten B-Pläne und der Standortqualität des Bornstedter Feldes erscheint das Vermarktungsziel erreichbar. Die Laufzeit der Entwicklungsmaßnahme ist aber zumindest bis 2020 zu verlängern.

#### Empfehlung: Qualitätssicherung fortsetzen

Bisher ist es im Bornstedter Feld gelungen, ein tragfähiges städtebauliches Konzept umzusetzen und in weiten Teilen eine überdurchschnittliche Architekturqualität im Wohnungs- und Gewerbebau zu erreichen. Hierzu haben die vielfältigen qualitätssichernden Maßnahmen der Entwicklungsträgerin maßgeblich beigetragen. Mit diesen Bemühungen darf nicht nachgelassen werden, wenn auch für die zweite Hälfte der Bebauung die angestrebte Qualität erreicht werden soll. Vergleichbare Beispiele anderer Entwicklungsbereiche zeigen, dass gerade in der „zweiten Halbzeit“ der Entwicklung oft die Qualität der erzielten baulichen Lösungen abnimmt.

#### Empfehlung: Soziale Mischung fördern und Bauland wirtschaftlich ausnutzen

Die Sozialdaten des Bornstedter Feldes zeigen, dass es sich tendenziell zu einem gehobenen Wohnquartier entwickelt. Im Sinne einer ausgewogenen sozialen Mischung ist darauf zu achten, dass sich auch einkommensschwächere Bevölkerungsteile ansiedeln können. Die beiden großen noch offenen Neubaufaufgaben befinden sich in den Quartieren beiderseits der Georg-Hermann-Allee: hier geht es um urbane Mischung von Wohn-, gewerblichen, Hochschul- und freizeitbezogenen Nutzungen in einem kompakten Städtebau moderater Dichte entstehen. Ein zentrales Ziel der Entwicklungsmaßnahme sollte weiterhin konsequent verfolgt werden: Die wirtschaftliche Ausnutzung der sehr guten Infrastruktur und Grünausstattung durch ein angemessenes Bauvolumen. Aus stadtentwicklungspolitischen und stadtwirtschaftlichen Gründen sollte diese hohe Qualität mit einer angemessenen Dichte der Bebauung genutzt und für möglichst viele Bürger als Wohnstandort zugänglich gemacht werden.

#### Empfehlung: Positive stadtwirtschaftliche Effekte ausschöpfen

Die durch die Entwicklungsmaßnahme induzierten stadtwirtschaftlichen Effekte erreichten bereits 2010 eine kumulierte Größenordnung von rd. 190 Mio. €. Davon erreichten die durch die Entwicklungsmaßnahme bedingten direkten, indirekten und induzierten Effekte der privaten und öffentlichen Aufwendungen bis 2010 eine Nettowertschöpfung in der Größenordnung von 170 Mio. €. Weitere Effekte entfielen auf die Beschäftigungswirkung sowie die mit den erhöhten Einkommen verbundenen Konsumausgaben, die bis 2010 eine Größenordnung von 120 Mio. € erreichten. Weiterhin ergaben sich durch die Ansiedlung von Bewohnern und Unternehmen zusätzliche fiskalische Effekte, die bis 2010 zu Steuermehreinnahmen in einer Größenordnung von 12 Mio. € sowie zu erhöhten Schlüsselzuweisungen führten.

Die Fortführung der Entwicklungsmaßnahme bietet bei Beibehaltung der bisherigen Standortqualität günstige Voraussetzungen, die bisherigen regionalwirtschaftlichen Kreislaufeffekte bis 2020 auf rd. 570 Mio. € zu steigern.

Die fiskalischen Effekte sind nicht auf den Zeitraum der Durchführung der Entwicklungsmaßnahme beschränkt. Sie wirken dauerhaft fort und finanzieren künftig die Erhaltungs- und Betriebskosten der Infrastrukturausstattung im Entwicklungsbereich und entlasten zusätzlich nachhaltig den Kommunalhaushalt.

Die fiskalischen Einnahmefeffekte sind in Baugebieten mit Geschosswohnungsbau höher als in Ein- und Zweifamilienhaus-Baugebieten. Unter diesem Aspekt erscheint es nicht nur mit Blick auf die verkehrsinfrastrukturellen Vorleistungen stadtwirtschaftlich sinnvoll, die im östlichen Anschluss an den Volkspark noch zu vermarktenden Grundstücke des Entwicklungsbereichs entsprechend den städtebaulichen Zielvorgaben im Geschossbau zu entwickeln. Auf diese Weise ließe sich auch auf diesen

Grundstücksflächen ein höherer fiskalischer Einnahmeeffekt erzielen als mit der Entwicklung von Einfamilienhäusern.

Bei einer Streckung der Entwicklungsmaßnahme bis 2020 kann mit einem Abflachen der Nachfragespitzen nach Krippen-, Kita- und Grundschulplätzen gerechnet werden. Unter dieser Prämisse kann in den bereits vor 10 – 15 Jahren entwickelten Wohngebieten die dort in den nächsten Jahren sukzessive nachlassende Nachfrage nach Kitaplätzen zur Entlastung der Gesamtnachfrage nach Betreuungs- und Bildungsangeboten für Kinder genutzt werden. Eine Kita kann so voraussichtlich eingespart werden.

Die nach Abschluss der Entwicklungsmaßnahme voraussichtlich verbleibende Finanzierungslücke in einer Größenordnung von 7,6 Mio. € erscheint im Vergleich zu den berechneten Multiplikator- und Fiskaleffekten dieser Maßnahme in einer Größenordnung von 300 Mio. € eher gering und wird durch diese mehr als ausgeglichen.

**Die Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen und Projekte sowie der gutachterlichen Empfehlungen und die damit verbundene weitere Qualitätssicherung bei der Vollendung der Entwicklungsmaßnahme kann nur gelingen, wenn die städtebaulichen Voraussetzungen entsprechend der in Kraft gesetzten B-Pläne ausgenutzt werden können und das Treuhandvermögen verantwortungsvoll entsprechend der vorliegenden Kosten- und Finanzierungsübersichten sowie Wirtschaftspläne eingesetzt wird.**



# Bornstedter Feld

## Evaluierung der Entwicklungsmaßnahme

Zusammenfassung | November 2011

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Entwicklungsträger  
Bornstedter Feld GmbH  
Pappelallee 4, 14469 Potsdam

### *Koordination*

Jochen Putz

### **Auftragnehmer**

Agentur für Stadtentwicklung GmbH  
Prinzregentenstraße 92, 10717 Berlin

### *in Verbindung mit:*

UrbanPlan GmbH  
Lützowstraße 102, 10785 Berlin

### *Bearbeitung*

Ulrich Becker, Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup

### *Mitarbeit*

Stefan Golm, Sven Hanczuch, Carolin Karg, Gabor Kovacs

# Zusammenfassung

## I. Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld

Das Bornstedter Feld wurde über zweihundertfünfzig Jahre durch das Militär genutzt. Mit dem Abzug der sowjetischen Streitkräfte erhielt Potsdam Anfang der 1990er Jahre die einzigartige Chance, dieses in die Potsdamer Kulturlandschaft eingebettete Gebiet wieder für die Stadtentwicklung zu erschließen und in das Kulturerbe der Lennéschen Parklandschaft einzufügen.

Der 300 ha große Entwicklungsbereich liegt im Norden der Potsdamer Innenstadt und ist nur etwa einen Kilometer vom Zentrum entfernt. Nachdem im Jahr 1991 feststand, dass es keine weitere militärische Nutzung auf dem Gebiet des Bornstedter Feldes geben würde, beschloss die Potsdamer Stadtverordneten die förmliche Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs. Im Jahr 1993 wurde die Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH gegründet.

Die Arbeitsgruppe Potsdam-Bonn des Bund Deutscher Architekten (BDA) erstellte 1992/93 das städtebauliche Rahmenkonzept für das Bornstedter Feld, das von der Stadt Potsdam als Grundlage für die weitere Planung genutzt wurde. Wesentliche Entwicklungsziele waren der Erhalt der ortsprägenden Kasernen-Ensembles, ein kompakter Städtebau mit moderater Dichte, die urbane Mischung von Nutzungen sowie Angebote sozialer Infrastruktur. Differenzierte Wohnungs- und Eigenheimangebote sollten eine ausgewogene soziale Mischung ermöglichen. Ein durchgehender Grünzug mit Volksparkcharakter und ökologischer Städtebau waren vorgesehen und der öffentliche Personennahverkehr sowie der Radverkehr sollten gefördert werden.

Das Bornstedter Feld wurde mit Blick auf die dort für das Jahr 2001 geplante Bundesgartenschau in seinen wesentlichen Infrastrukturen zügig entwickelt. Mit dem Volkspark Potsdam entstand eine sehr attraktive, vielfältig nutzbare Parkanlage, die große grüne Mitte des Quartiers. Seither ist der Entwicklungsbereich auf gutem Weg, ein Wohnungs-, Dienstleistungs- und Freizeitstandort mit ganz besonderen Qualitäten zu werden. Heute sind bereits die Grundstücke für etwa 4.500 Wohnungen verkauft und 3.350 Wohnungen bezogen; es leben 6.400 Menschen in dem neuen Stadtteil. In die ehemaligen Kasernen ist neues Leben mit Dienstleistungen, Bildung, Forschung, Infrastruktur, Wohnen und Gewerbe eingezogen.

## II. Evaluierung der Entwicklungsmaßnahme

### Wohnen und Arbeiten

Im Wohnungsbau wird unter Berücksichtigung der sehr guten ÖPNV-Erschließung und der attraktiven Lage eine wirtschaftliche Ausnutzung des vorhandenen Baulands angestrebt. Bis zum Abschluss der Entwicklungsmaßnahme sollen etwa 6.800 Wohnungen – einschließlich des Senioren- und Studentenwohnens – geschaffen werden. Eine Vielfalt an Wohnungstypen und Wohnformen fördert die soziale Mischung. Neubauwohnungen entstehen in Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern sowie in verschiedenen Mietwohnungsbautypen. Im Altbau reicht die



Spannweite von der sanierten Plattenbauwohnung bis zum Wohnen in Baudenkmalen mit sehr individuellen Wohnungen.

Der Entwicklungsbereich Bornstedter Feld besitzt mit der Kasernenarchitektur des 19. und 20. Jahrhunderts wichtige Zeugnisse der Bau- und Militärgeschichte. Deren denkmalgerechte Sanierung und Umnutzung ist inzwischen nahezu umgesetzt. Die Kasernengebäude beherbergen heute Wohnungen für unterschiedliche Ansprüche, vielfältige Dienstleistungen, Gewerbe, ein Oberstufenzentrum, Teile der Fachhochschule und des Technologiezentrums (PTC).

Unter der Zielsetzung der Nutzungsmischung und Urbanität wird für das Bornstedter Feld ein relativ hoher Arbeitsstättenbesatz angestrebt. Mit der Ansiedlung der Fachhochschule, deren Ausbau weitgehend abgeschlossen ist, des Oberstufenzentrums, der DKB AG und der Pro Potsdam GmbH sowie der Aktivierung eines Teils der alten Bausubstanz konnten Erfolge erzielt werden. Auch der Handel und die sozialen Infrastruktur haben weitere Arbeitsplätze entstehen lassen.

## **Grün und Umwelt**

Da der überwiegende Teil der bestehenden Grünräume sich in die Lennésche Parklandschaft mit ihren herausragenden Schlössern und Gärten einfügt, die als Bestandteil des UNESCO-Weltkulturerbes nur eingeschränkt zur Naherholung nutzbar ist, sind im Bornstedter Feld Grünflächen entwickelt worden, die eine intensive Freizeitnutzung auch für Sport und Spiel zulassen. Der Volkspark verfügt über ein breites Spektrum von Angeboten, die von der Bevölkerung intensiv genutzt werden. Mit der integrierten Biosphärenhalle hat er sich seit der Bundesgartenschau im Jahr 2001 zugleich als eines der Ziele für den regionalen Tourismus etabliert.

Eine der großen Erfolgsgeschichten der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld ist die gelungene Nachnutzung der baulichen Hinterlassenschaften der Militärnutzung sowie die damit verbundene umweltverträgliche Aufwertung ihres Umfelds. Die vorhandenen Altlasten aus der intensiven militärischen Vornutzung sind in einem aufwendigen Sanierungsprozess weitgehend beseitigt worden.

Die Energieversorgung basiert auf einem Fernwärme-Konzept für das eine Fernwärme-Vorrangsetzung erlassen wurde. Hierfür steht ein modernes Gasturbinen-Heizkraftwerk der städtischen Versorgungsgesellschaft Energie und Wasser Potsdam GmbH zur Verfügung.

Alle geplanten Eingriffe, die durch bauliche Nutzungen erfolgen, können über Ausgleichsmaßnahmen im Volkspark und in der Roten Kaserne Ost kompensiert werden. Planungsrechtlich verbleibt darüber hinaus ein „Öko-Plus“ in der Gesamtbilanz. Im Entwicklungsbereich gibt es zudem eine positive Baumbilanz. Die Ausgleichsmaßnahmen wurden mit der Anlage des Volksparks zur BUGA 2001 in weiten Teilen vorzeitig realisiert.

## Soziale Infrastruktur

Im Entwicklungsbereich Bornstedter Feld wurden bisher vier Kitas gebaut. Damit stehen im Jahr 2010 für 568 Kinder im Alter bis 6 Jahren insgesamt 311 Kita-Plätze (55%-Versorgung) zur Verfügung. Im Vergleich zur Gesamtstadt Potsdam liegen die im Entwicklungsbereich Bornstedter Feld angebotenen aktuellen Betreuungsquoten in Krippe und Kindergarten unter dem städtischen Durchschnitt. Mit der Eröffnung der Kita in der Roten Kaserne West kommen im Jahr 2013 insgesamt 120 Plätze hinzu, so dass die Betreuungsquoten dann den Potsdamer Durchschnitt erreichen werden. In den Folgejahren sind darüber hinaus zwei weitere Kitas geplant.

Im Hortbereich sind im Jahr 2010 im Entwicklungsbereich 210 Kinder zu versorgen. Dafür stehen im Hort an der Karl-Foerster-Grundschule 108 Plätze zur Verfügung. Dies entspricht einer Versorgungsquote von 51 % und liegt damit unter der Potsdamer Betreuungsquote. Mit Fertigstellung des Hortes an der Jacob-von-Gundling-Straße im Frühjahr 2012 ist der Nachweis für eine ausreichende Versorgung an Hortplätzen für den Entwicklungsbereich erbracht.

In der 4-zügigen Karl-Foerster-Grundschule werden 288 Grundschulplätze in zwei Zügen für Kinder aus dem Entwicklungsbereich angeboten. Die neue dreizügige 2. Grundschule für 504 Schüler mit Hort wird im Jahr 2012 in Betrieb genommen. Aus dem Schulentwicklungsplan 2009 – 2015 ergibt sich, dass nunmehr eine mindestens vierzügige weiterführende Schule im Potsdamer Nordraum nachzuweisen ist. Dieses soll nach dem gegenwärtigen Stand im Bornstedter Feld im Quartier Rote Kaserne West erfolgen. Diese weiterführende Schule soll zum Schuljahr 2015/16 in Betrieb genommen werden.

Anhand der Ausbauschritte der sozialen Infrastruktur im Bornstedter Feld ist erkennbar, dass die soziale Infrastruktur mit der Einwohnerentwicklung in etwa zeitgleich mitgewachsen ist. Dies wird bei vielen vergleichbaren Baugebieten nicht erreicht.

Insgesamt ist es im Bornstedter Feld gelungen, eine sozial und demografisch gemischte Wohnerschaft anzusiedeln, was für die Infrastrukturauslastung und Kontinuität der Gebietsentwicklung vorteilhaft ist.

## Technische Infrastruktur

Aufgrund der in einem frühen Stadium der Entwicklungsmaßnahme veranstalteten Bundesgartenschau wurden die Grundzüge des Verkehrserschließungsnetzes binnen weniger Jahre geschaffen. Dies betraf insbesondere die äußere Erschließung (Pappelallee, Kirschallee, Nedlitzer Straße). Gleichzeitig wurde die innere Erschließung mit den Hauptsammelstraßen Georg-Hermann-Allee, Kiepenheuerallee und Erich-Mendelsohn-Allee gebaut. Der weitere Ausbau des Erschließungsnetzes erfolgte in Abhängigkeit der Entwicklung der jeweils angrenzenden Baufelder. Zwischenzeitlich sind 72 % des geplanten Straßenerschließungsnetzes entstanden.

Die Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist durch zwei neue Straßenbahnäste gewährleistet, die mit den Linien 92 und 96 das Potsdamer Zentrum direkt anbinden. Der ÖPNV-Anteil beträgt im Entwicklungsbereich heute rund 17 % und ist damit bereits höher als in vielen Neubaugebieten am Rande von Großstadtreionen. Auch das gute Rad- und Fuß-

wegenetz unterstützt das Konzept einer Stadt der kurzen Wege. Der aktuelle Motorisierungsgrad im Bornstedter Feld liegt mit 380 PKW auf 1.000 Einwohner für ein Neubaugebiet sehr niedrig und leicht unterhalb des Potsdamer Durchschnitts. Dieser Wert ist besonders vor dem Hintergrund der überdurchschnittlichen Einkommensstruktur im Bornstedter Feld beachtlich.

## Nahversorgung

Die Nahversorgung besteht bislang aus drei Lebensmittelmärkten, von denen zwei im südlichen und einer im nördlichen Entwicklungsbereich angesiedelt sind, sowie einigen Handels- und Dienstleistungseinrichtungen an der Georg-Hermann-Allee. Geplant ist ein Nahversorgungszentrum an der Erich-Arendt-Straße.

## Bewertungszusammenfassung

Eine qualitative Einschätzung der bedeutsamen Parameter der Entwicklungsmaßnahme ergibt das folgende Bild:

Tab.: 1 Bewertung der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld

	Mangelhaft	Unterdurchschnittlich	Durchschnittlich	Überdurchschnittlich	Sehr gut
<b>Stadtentwicklung</b>				████████████████████	
<b>Wohnungen</b>			████████		
<b>Arbeiten</b>			████████████████████		
<b>Grün</b>				████████████████████	
<b>Umwelt</b>				████████████████████	
<b>Erschließung</b>				████████████████████	
<b>Versorgung</b>			████████		
<b>Soziales</b>			████████████████████		
<b>Gestaltung</b>				████████████████████	
<b>Beteiligung</b>			████████		
<b>Stadtwirtschaft</b>				████████	
<b>Refinanzierungsgrad</b>					████████
<b>Management</b>				████████████████████	

Quelle: Einschätzung der Gutachter AfS/UrbanPlan, November 2011

Die qualitative Bewertung der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld erfolgt vor dem Hintergrund einer Auswertung der Referenzprojekte und von großen städtebaulichen Projekten in Deutschland. Im Vergleich weist der Entwicklungsbereich Bornstedter Feld in wesentlichen Bereichen überdurchschnittliche bzw. sehr gute Qualitäten auf. Dies trifft insbesondere auf die Felder Stadtentwicklung, Umwelt, Grün, Erschließung, Gestaltung, Stadtwirtschaft, Refinanzierung und Management zu.

### III. Stadtwirtschaftliche Effekte und Management der Maßnahme

Mit den im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme geschaffenen Baulandreserven erschließt sich die Stadt Potsdam signifikante Zuwächse an Bewohnern, Unternehmen und Arbeitsplätzen, die nicht nur zur Refinanzierung der Vorlaufkosten für die Erschließung der Grundstücke und für die Ausstattung mit öffentlichen Grün- und Freiflächen sowie sozialen Infrastruktureinrichtungen dienen, sondern auch die Wirtschaftskraft der Stadt Potsdam nachhaltig stärken.

#### Multiplikatoreffekte durch Personalausgaben und Investitionen

Die Entwicklungsmaßnahme führte in den Jahren 1995 bis 2010 zu einem wirtschaftlichen Gesamtvolumen von insgesamt 1,1 Mrd. Euro. Davon entfallen rund 185 Mio. Euro auf Vorleistungen durch die Entwicklungsträgerin sowie 865 Mio. € auf durch die Entwicklungsmaßnahme veranlasste private Investitionen. Bis zum Abschluss der Entwicklungsmaßnahme sind im Entwicklungsbereich weitere private Investitionen in Höhe von rund 763 Mio. Euro und 72 Mio. Euro an Vorleistungen der Entwicklungsträgerin zu erwarten.

Tab.: 2 Aufwendungen der Akteure im Entwicklungsbereich bis zum Abschluss der Maßnahme

Personal- und Sachmittel der Entwicklungsträgerin	33,3 Mio. €
Aufwendungen des Entwicklungsträgers für Dienstleistungen	32,7 Mio. €
Aufwendungen des Entwicklungsträgers für Bauleistungen	191,7 Mio. €
Aufwendungen von Investoren für Wohnungs- und Gewerbebau	1.628,0 Mio. €
<b>Gesamtaufwendungen der Akteure im Entwicklungsbereich bis 2020</b>	<b>1.885,7 Mio. €</b>

Quelle: Eigene Berechnungen

Die Entwicklungsmaßnahme löst zahlreiche direkte und indirekte regionalwirtschaftliche Effekte aus. Zu den direkten Effekten zählen die Aufwendungen der mit Planung, Erschließung und Vermarktung der Entwicklungsmaßnahme im Bornstedter Feld befassten Institutionen und Unternehmen. Indirekte Effekte resultieren aus den projektbezogenen Vorleistungen, die die Entwicklungsträgerin von Dritten bezieht, sowie aus Nachfrageimpulsen, die von der Stadt, den lokalen Versorgungsträgern und den privaten Investoren ausgehen. In der Wirkungskette folgen die induzierten regionalwirtschaftlichen Effekte, die durch die Verwendung der im Kontext mit der Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme entstandenen Einkommen entstehen. Erfahrungsgemäß verbleibt nur ein Teil der Bruttoeinkommen in Potsdam, während ein beträchtlicher Anteil z.B. als Pendlereinkommen und Gewinntransfer in andere Regionen abfließt.

Insgesamt ergibt sich aus den berechneten direkten, indirekten sowie den induzierten Effekten der Entwicklungsmaßnahme eine Bruttowertschöpfung für Potsdam in der Größenordnung von rund 190 Mio. Euro bis zum Jahr 2010 und von rund 320 Mio. Euro bis zum Abschluss der Entwicklungsmaßnahme.

## Fiskalische Effekte

Die im Rahmen Bornstedter Feld geschaffenen Wohngebiete und Gewerbeansiedlungen führen zu vermehrten Einnahmen aus der Einkommens-, Grund- und Gewerbesteuer sowie aus Schlüsselzuweisungen.

Das Grundsteueraufkommen von 1995 bis 2010 wird auf ein Volumen in der Größenordnung von 5,4 Mio. € geschätzt. Im kommenden Jahrzehnt (2011 bis 2020) werden die Grundsteuereinnahmen von rund 12,1 Mio. Euro erwartet. Nach Abschluss der Grundstücksvermarktung ist mit einem jährlichen Grundsteueraufkommen von ca. 1,5 Mio. Euro zu rechnen.

Kumuliert für den Zeitraum 1995 - 2010 wird das durch die Entwicklungsmaßnahme direkt induzierte Gewerbesteueraufkommen auf rund 6,5 Mio. Euro beziffert. Das Gewerbesteueraufkommen beträgt für die Folgejahre kumuliert bis zum Jahr 2020 18,8 Mio. Euro.

Für den Zeitraum von 1995 bis 2010 ergibt sich eine kumulierte Einkommensteuereinnahme von insgesamt 4,5 Mio. Euro durch die saldierte außerstädtische Bevölkerungszuwanderung im Entwicklungsbereich. Vom Beginn der Entwicklungsmaßnahme bis zum Jahr 2020 ergeben sich kumulierte Einkommensteuereinnahmen in Höhe von 16,9 Mio. Euro. Davon sind 11,5 Mio. Euro als entwicklungsbedingter Effekt zu verbuchen, da aufgrund der Wanderungsdaten nach Gutachtereinschätzung etwa zwei Drittel der aus anderen Potsdamer Stadtteilen in den Entwicklungsbereich zugezogenen Bewohner aus der Stadt abgewandert wären, wenn sie nicht im Bornstedter Feld attraktive Wohnungsangebote gefunden hätten.

## Entlastung der Potsdamer Stadtverwaltung und Qualitätssicherung

Die Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld wird seit 1993 von der Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH betreut, die 2006 in den Konzernverbund Pro Potsdam GmbH eingegliedert wurde. Die Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH ist verantwortlich für die komplette Vorbereitung und Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme sowie für immobilienwirtschaftliche und sonstige Dienstleistungen im Rahmen der kommunalen Aufgaben.

Wesentliche Gründe für die Einsetzung eines Entwicklungsträgers waren die Vermeidung zusätzlicher Arbeitsbelastungen der Potsdamer Verwaltung durch die Entwicklung des in Relation zur Stadtgröße sehr großen Entwicklungsbereichs und die durch den Einsatz eines qualifizierten Entwicklungsträgers erreichbare Qualität und Geschwindigkeit bei der Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme.

Folgende Ämter der Stadtverwaltung Potsdam werden durch die Tätigkeit der Entwicklungsträgerin Bornstedter Feld entlastet: Fachbereich Stadterneuerung und Denkmalpflege, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen, Kommunaler Immobilienservice (KIS), Fachbereich Schule und Sport, Fachbereich Kinder, Jugend und Familie, Fachbereich Soziales, Gesundheit und Umwelt, Wirtschaftsförderung und Marketing sowie Fachbereich Kataster und Vermessung.

Bei der Qualitätssicherung hat die Entwicklungsträgerin in der Vergangenheit besondere Leistungen erbracht. Die wichtige Funktion der Qualitätssicherung entfällt nicht mit dem Verkauf der letzten Baugrundstücke, sondern erst mit dem Abschluss der Bauphase.

## Steuerung der gesamten Immobilienentwicklung

Im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme ist die Entwicklungsträgerin für den gesamten Grundstücksverkehr im Entwicklungsbereich auf Treuhänderbasis für die Stadt Potsdam tätig. Neben den umfangreichen Verhandlungen und wirtschaftlichen Kalkulationen gehört zu diesem Aufgabenbereich das gesamte Vertragsmanagement. In diesem Aufgabengebiet wurden bisher etwa 300 Kaufverträge, Änderungsverträge, Ablöseverträge, Stellplatzkaufverträge usw. geschlossen. Zurzeit muss in sieben Quartieren die Realisierung der Hochbauten auf den vermarkteten Bauflächen mit 1.161 Wohnungen von der Entwicklungsträgerin begleitet und kontrolliert werden.

Ein besonderes Leistungspaket der Entwicklungsträgerin im Verhältnis zu „normalem Verwaltungshandeln“ liegt im Betreuungsumfang der Trägerin bei Grundstückserwerbern und Investoren. Hier wird im Sinn einer „One-Stop-Agency“ Hilfestellung, Beratung und Begleitung zu den Behörden sichergestellt.

## IV. Empfehlungen zum Abschluss der Entwicklungsmaßnahme

### Laufzeit der Entwicklungsmaßnahme verlängern

Wie bei allen Anfang der 1990er Jahre in Ostdeutschland eingeleiteten Entwicklungsmaßnahmen wurde anfänglich der erforderliche Umsetzungszeitraum auch im Bornstedter Feld unterschätzt. Die Ursachen sind vor allem die zu optimistischen Wachstumserwartungen, Änderungen im Förderungsbereich und die massive Suburbanisierung im Agglomerationsraum in den 1990er Jahren.

Im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme wurden bisher gut 70 % der Bauflächen vermarktet sowie etwa 50 % der geplanten Wohnungen und 40 % der geplanten Arbeitsplätze realisiert. Bis Anfang 2010 wurden 2.239 Wohnungen neu gebaut bzw. in den umgenutzten Kasernengebäuden neu geschaffen. Vom angestrebten Neubauvolumen von ca. 5.625 Wohnungen konnte bisher ein Anteil von 40 % baulich realisiert werden.

Da die Umnutzung der Kasernengebäude weitgehend abgeschlossen ist, konzentrieren sich die aktuellen Bauaufgaben auf neu zu errichtende Wohnbauten. Auf neu erschlossenem Bauland konnten bisher 1.631 Neubauwohnungen geschaffen werden. Demzufolge müssen im Geschossbau noch 2.800 Wohnungen errichtet werden. Vor diesem Hintergrund ist ein Abschluss der Entwicklungsmaßnahme bis zum Jahr 2015 auch bei einem deutlichen Anziehen der Neubaunachfrage im Geschossbau nicht realistisch.

Wenn man die aktuellen Annahmen des STEK Wohnen 2009 und des Flächennutzungsplanes 2010 zu Grunde legt, besteht in Potsdam bis zum Jahr 2020 ein Neubaubedarf im Geschosswohnungsbau von 7.200 Wohnungen. Um alle vorhandenen Geschosswohnungen des Bornstedter Feldes bis zum Jahr 2020 zu vermarkten, müssten im Entwicklungsbereich 39 % aller neuen Potsdamer Geschosswohnungen entstehen. Dieses Ziel erscheint vor dem Hinter-

grund der vielen konkurrierenden Standortentwicklungen von der Potsdamer Mitte über die Speicherstadt bis zum Brauhausberg sehr ambitioniert.

Im Einfamilienhausbereich verfügt das Bornstedter Feld über 24 % der Potsdamer Bauflächen (bis zum Jahr 2020) und hat noch etwa 500 unbebaute Parzellen. Bei einem Gesamtbedarf in Potsdam von 4.300 WE im Ein- und Zweifamilienhäusern im Zeitraum bis 2020 kann erwartet werden, dass die Parzellen im Entwicklungsbereich binnen ca. 5 bis 7 Jahren verkauft und bebaut werden können.

Vergleicht man den noch ausstehenden Wohnungsbau im Bornstedter Feld in der Größenordnung von 3.500 Wohnungen mit dem prognostizierten Wohnungsbauvolumen der Stadt Potsdam von 11.500 bis zum Jahr 2020, beläuft sich der Anteil des Entwicklungsbereichs auf 30 %. Da das Bornstedter Feld über ein Viertel der Potsdamer Wohnungsbaupotenziale verfügt, muss an diesem Standort eine höhere Umsetzungsrate als in anderen Stadtbereichen erreicht werden, wenn das Vermarktungsziel unverändert aufrechterhalten wird.

Angesichts des planerischen Vorlaufs, der rechtskräftigen Bebauungspläne und der Standortqualität des Bornstedter Feldes erscheint das Vermarktungsziel erreichbar. Aus den Rahmenbedingungen des Potsdamer Immobilienmarkts ergibt sich allerdings, dass die Laufzeit der Entwicklungsmaßnahme zumindest bis 2020 verlängert werden sollte.

### **Positive stadtwirtschaftliche Effekte ausschöpfen**

Die durch die Entwicklungsmaßnahme induzierten stadtwirtschaftlichen Effekte erreichten bereits 2010 eine kumulierte Größenordnung von rund 190 Mio. Euro. Davon erreichten die durch die Entwicklungsmaßnahme bedingten direkten, indirekten und induzierten Effekte der privaten und öffentlichen Aufwendungen bis 2010 eine Nettowertschöpfung in der Größenordnung von 170 Mio. Euro. Weitere Effekte entfielen auf die Beschäftigungswirkung sowie die mit den erhöhten Einkommen verbundenen Konsumausgaben, die bis 2010 eine Größenordnung von 120 Mio. Euro erreichten. Weiterhin ergaben sich durch die Ansiedlung von Bewohnern und Unternehmen zusätzliche fiskalische Effekte, die bis 2010 zu Steuermehreinnahmen in einer Größenordnung von 12 Mio. Euro sowie zu erhöhten Schlüsselzuweisungen führten.

Die Fortführung der Entwicklungsmaßnahme bietet bei Beibehaltung der bisherigen Standortqualität günstige Voraussetzungen, die bisherigen regionalwirtschaftlichen Kreislaufeffekte bis 2020 auf rund 570 Mio. Euro zu steigern

Die fiskalischen Effekte sind nicht auf den Zeitraum der Durchführung der Entwicklungsmaßnahme beschränkt. Sie wirken dauerhaft fort und finanzieren künftig die Erhaltungs- und Betriebskosten der Infrastrukturausstattung im Entwicklungsbereich und entlasten zusätzlich nachhaltig den Kommunalhaushalt.

Die fiskalischen Einnahmeeffekte sind in Baugebieten mit Geschosswohnungsbau höher als in Ein- und Zweifamilienhaus-Baugebieten. Unter diesem Aspekt erscheint es nicht nur mit Blick auf die verkehrsinfrastrukturellen Vorleistungen stadtwirtschaftlich sinnvoll, die im östlichen Anschluss an den Volkspark noch zu vermarktenden Grundstücke des Entwicklungsbereichs entsprechend den städtebaulichen Zielvorgaben im Geschossbau zu entwickeln. Auf diese

Weise ließe sich auch auf diesen Grundstücksflächen ein höherer fiskalischer Einnahmeeffekt erzielen als mit der Entwicklung von Einfamilienhäusern.

Bei einer Streckung der Entwicklungsmaßnahme bis 2020 kann mit einem Abflachen der Nachfragespitzen nach Krippen-, Kita- und Grundschulplätzen gerechnet werden. Unter dieser Prämisse kann in den bereits vor 10 - 15 Jahren entwickelten Wohngebieten die dort in den nächsten Jahren sukzessive nachlassende Nachfrage nach Kitaplätzen zur Entlastung der Gesamtnachfrage nach Betreuungs- und Bildungsangeboten für Kinder genutzt werden. Eine Kita kann so voraussichtlich eingespart werden.

Die nach Abschluss der Entwicklungsmaßnahme voraussichtlich verbleibende Finanzierungslücke in einer Größenordnung von 7,6 Mio. Euro erscheint im Vergleich zu den berechneten Multiplikator- und Fiskaleffekten dieser Maßnahme in einer Größenordnung von 300 Mio. Euro eher gering und wird durch diese mehr als ausgeglichen.

### **Qualitätssicherung fortsetzen**

Bisher ist es im Bornstedter Feld gelungen, ein tragfähiges städtebauliches Konzept umzusetzen und in weiten Teilen eine überdurchschnittliche Architekturqualität im Wohnungs- und Gewerbebau zu erreichen. Hierzu haben die vielfältigen qualitätssichernden Maßnahmen der Entwicklungsträgerin – wie Wettbewerbe, Investorenauswahlverfahren, diskursive Verfahren, Bauberatung und Baubetreuung – maßgeblich beigetragen.

Mit diesen Bemühungen darf nicht nachgelassen werden, wenn auch für die zweite Hälfte der Bebauung die angestrebte Qualität erreicht werden soll. Vergleichbare Beispiele anderer Entwicklungsbereiche zeigen, dass gerade in der „zweiten Halbzeit“ der Entwicklung oft die Qualität der erzielten baulichen Lösungen abnimmt. Die Qualitätssicherung sollte nicht mit der Vermarktung der Flächen enden, sondern erst wenn die Bebauung tatsächlich erfolgt ist.

Ungeachtet der in den vergangenen Jahren erreichten personellen Verschlankung der Entwicklungsträgerin steht in Verbindung mit dem Fortschreiten der Entwicklungsmaßnahme in den nächsten Jahren eine weitere moderate Reduzierung des Personaleinsatzes auf der Tagesordnung. Gleichzeitig gibt es eine Reihe von Gründen, die Entwicklungsträgerin auf absehbare Zeit beizubehalten. Die alternative Lösung, nämlich die Übertragung dieser Aufgaben an die Stadtverwaltung, würde zusätzlichen Aufwand und Reibungsverluste erzeugen. Für die Übernahme der Entwicklungsträufgaben müssten mehrere Planstellen in der Stadtverwaltung geschaffen werden, deren Personal nach einigen Jahren nicht mehr benötigt würde. Zudem hat es sich als sehr vorteilhaft erwiesen, dass die Entwicklungsträgerin im Entwicklungsbereich angesiedelt und dort als Ansprechpartner vor Ort für alle Akteure unmittelbar erreichbar ist. Für die Weiterführung der Entwicklungsmaßnahme sprechen schließlich auch die größere Handlungsflexibilität der Trägerin und ihr Engagement für die Qualitätssicherung der Maßnahmen.



## **Soziale Mischung fördern und Bauland wirtschaftlich ausnutzen**

Die Sozialdaten des Bornstedter Feldes zeigen, dass es sich tendenziell zu einem gehobenen Wohnquartier entwickelt. Im Sinne einer ausgewogenen sozialen Mischung in allen Potsdamer Stadtteilen ist bei der zukünftigen Neubauentwicklung darauf zu achten, dass sich auch einkommensschwächere Bevölkerungsteile ansiedeln können. Insofern kommt der Schaffung (und dem Erhalt) von preiswertem Wohnraum Bedeutung zu.

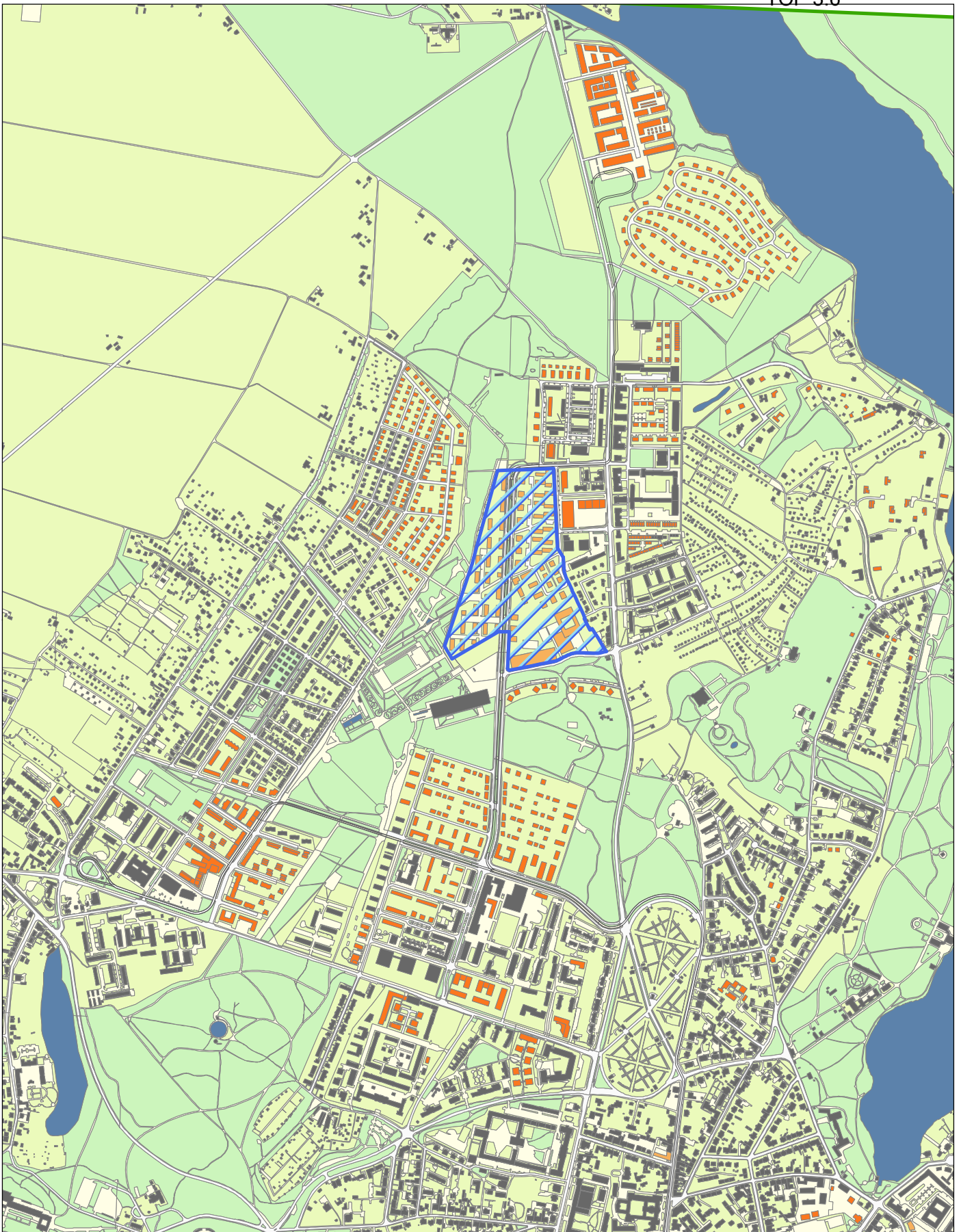
Hierfür kommt vorrangig der geförderte Wohnungsbau in Betracht. Zu den Möglichkeiten einer gezielten Wohnungsbauförderung im Mietwohnungsbau sollte eine Klärung mit der Landesregierung herbeigeführt werden. Weitere Möglichkeiten zur sozialen Diversifizierung und zur Unterstützung preiswerten Wohnraums bestehen in der gezielten Förderung von Baugruppen und Genossenschaftsprojekten.

Im Stadtentwicklungskonzept Wohnen wurden in diesem Kontext wichtige Ansätze beschlossen, u. a.: Städtische Bodenpolitik im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt, Erhalt nötiger Belegungsbindungen, abgewogene Zielsetzungen für PRO POTSDAM GmbH in den Bereichen soziale Wohnungsversorgung, und Initiativen gegenüber dem Land zur Ausweitung der Gebietskulisse der Neubauförderung des Landes auf das Bornstedter Feld.


Die beiden großen noch offenen Neubauforderungen befinden sich in den Quartieren beiderseits der Georg-Hermann-Allee: hier entscheidet sich, ob der Anspruch eingelöst werden kann, eine „urbane Mischung von Wohn-, gewerblichen, Hochschul- und freizeitbezogenen Nutzungen“ in einem „kompakten Städtebau moderater Dichte“ zu schaffen.

Die Entwicklungsträgerin sollte zur Unterstützung der Nutzungsmischung alle Möglichkeiten nutzen, um in den Erdgeschossen der Wohnquartiere Dienstleistungen und Gewerbe anzusiedeln. Dabei können auch Bauherrngemeinschaften helfen, wie Beispiele andere Städte zeigen. Auch die Überlagerung ausreichend groß dimensionierter Einzelhandelsflächen mit Wohn- und Gewerbenutzungen stellt eine Möglichkeit der Diversifizierung dar. Eine hinreichend kleinteilige Parzellierung kann die Nutzungsvielfalt erhöhen.

Ein zentrales Ziel der Entwicklungsmaßnahme sollte weiterhin konsequent verfolgt werden: Die wirtschaftliche Ausnutzung der sehr guten Infrastruktur und Grünausstattung durch ein angemessenes Bauvolumen. Im Entwicklungsbereich Bornstedter Feld sind ca. 154 ha Bauflächen und ca. 97 ha Grünflächen vorgesehen. Damit ist die beabsichtigte Grünflächenausstattung ausgezeichnet, zumal auch im Umfeld des Entwicklungsbereichs ein hoher Grünflächenanteil vorhanden ist. Aus stadtentwicklungspolitischen und stadtwirtschaftlichen Gründen sollte diese hohe Qualität mit einer angemessenen Dichte der Bebauung genutzt und für möglichst viele Bürger als Wohnstandort zugänglich gemacht werden. Auch die Infrastrukturausstattung mit dem Straßenbahnausbau und der umfangreichen Neuerschließung des Geländes erfordert eine wirtschaftliche Ausnutzung der geschaffenen Kapazitäten.



### Auszug aus dem Gestaltplan der LHP

- |                                                                                                            |                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Bestand                |  Gewässer                               |
|  Gesicherte Planung     |  Wege und Freiflächen                   |
|  Langfristige Planung   |  Strasse                                |
|  Öffentliche Grünfläche |  Bahnflächen                            |
|  Private Grünfläche     |  Wettbewerbsgebiet<br>Rote Kaserne West |



Maßstab: 1:15.000



Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung  
 Bereich Stadtentwicklung - Verkehrsentwicklung  
 14461 Potsdam  
 E-Mail: [Stadtentwicklung@Rathaus.Potsdam.de](mailto:Stadtentwicklung@Rathaus.Potsdam.de)  
[www.potsdam.de/stadtentwicklung](http://www.potsdam.de/stadtentwicklung)

Stand: September 2012



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

## Mitteilungsvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**12/SVV/0687**

**Betreff:**  
**Uferweg Speicherstadt**

öffentlich

**bezüglich**  
**DS Nr.: 12/SVV/0531**

Erstellungsdatum 16.10.2012

Eingang 902: 15.10.2012

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

07.11.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

**Inhalt der Mitteilung:** Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 22.08.2012 per Beschluss (DS 12/SVV/0531) die Verwaltung beauftragt, unverzüglich zu prüfen, ob sich mit dem Abriss des Speichers auf dem Grundstück der Firma Groth die Möglichkeit ergibt, den Uferweg durchgängig am Wasser entlang zu führen, und die notwendigen Verhandlungen mit dem Investor zu führen. Das Ergebnis der Prüfung wird hiermit vorgelegt.

Entlang des östlichen Havelufers gibt es bereits einen öffentlichen Uferweg, der im Norden vom Babelsberger Park kommend, an der Havel entlang des Zentrum-Ost und über die Nuthe in Richtung Südwesten entlang der Neuen Fahrt bis zur Babelsberger Straße an der Langen Brücke führt. Der bestehende Uferweg entlang der Neuen Fahrt soll zukünftig nach Südwesten fortgesetzt werden, die Lange Brücke und die Eisenbahnbrücke an der Heinrich-Mann-Allee unterqueren, als Uferpromenade entlang der nördlichen Speicherstadt, durch das ehemalige Mühlengelände bis zum Platz Zur Königlichen Hofbrauerei und danach durch die südliche Speicherstadt führen. Die geplante Trasse des Fuß- und Radwegs folgt dem Erschließungskonzept, das mit den Eigentümerinnen der mittleren und südlichen Speicherstadt abgestimmt ist.

Im Sinne des Beschlusses (DS 12/SVV/0531) hat die Verwaltung das Gespräch mit der Eigentümerin

### Beratungsergebnis

Zur Kenntnis genommen:

Gremium:

Sitzung am:

zurückgestellt

zurückgezogen

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Büro der Stadtverordnetenversammlung

**Finanzielle Auswirkungen?** Ja Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

**Fortsetzung:**

des mittleren Teils der Speicherstadt geführt. Die Groth-Gruppe hat ihre Planung mehrfach in den Gremien sowie im Gestaltungsrat vorgestellt; auf dieser Grundlage ist die Grundstücksveräußerung nach einem intensiven Planungsprozess erfolgt. Die von der Groth-Gruppe für die Bebauung auf den privaten Grundstücken der mittleren Speicherstadt gestellten Bauanträge sind nach detaillierter Abstimmung mit der Verwaltung bereits positiv beschieden worden. Dies gilt auch für die direkt an der Havel gelegenen Baublöcke A und C.

In dem Gespräch hat die Groth-Gruppe eine Wegeführung über ihre Grundstücke direkt an der Havel sowie eine Änderung ihrer Investitionsvorhaben abgelehnt. Es besteht die alleinige Bereitschaft des Investors zu einer tiefer liegenden Wegeführung vor der Uferspundwand (wie schon in der bekannten Mitteilungsvorlage DS 12/SVV/0029 beschrieben).

Insofern gibt es keine Möglichkeit, über das ehemalige Mühlengelände direkt entlang der Havel einen Uferweg zu führen. Der öffentliche Fuß- und Radweg wird, wie zwischen der Eigentümerin und Landeshauptstadt einvernehmlich abgestimmt, durch die zukünftig westlich parallel zur Leipziger Straße führende Straße „Am Speicher“ verlaufen, bevor er über den Platz Zur Königlichen Hofbrauerei nach Süden fortgesetzt wird.