



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

**Dokumentation  
zur Informationsveranstaltung  
"Zukunftsquartier Golm-Nord"**

**31.01.2024**

## **Ablauf der Informationsveranstaltung**

Die Informationsveranstaltung wurde am 31.01.2024 im Fraunhofer-Konferenzzentrum in Golm durchgeführt. Um 18 Uhr begann die Veranstaltung mit einer Begrüßung durch die Moderatorin, Marie Neumüllers vom Büro urbanizers, die bereits den Prozess zum Rahmenplan Golm 2040 begleitet hatte. Im Anschluss gab Bernd Rubelt, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt, einen Überblick über die Entwicklung Golms, seine Potenziale und die mit der Planung für den Ortsteil verfolgten Ziele. Kathleen Knier, Ortsvorsteherin von Golm, mahnte zur behutsamen Entwicklung Golms und dazu, neben der Entwicklung von Golm Nord auch den restlichen Ortsteil nicht zu vergessen. Erik Wolfram, Fachbereichsleiter Stadtplanung, blickte zurück auf den Planungsprozess und stellte die aktuellen Planungen und die Vorbereitenden Untersuchungen in diesem Zusammenhang dar. Nach der Vorstellung des städtebaulichen Konzepts für den Golmer Norden durch Eric Aßmann, Planer im Stadtraum Süd-West, erläuterte Tobias Hellmuth, Bereichsleiter Recht und Vertrieb der ProPotsdam GmbH, den Stand der Dinge beim Flächenankauf in Golm Nord. Als Abschluss der Vorträge gab Erik Wolfram einen Ausblick auf das weitere Vorgehen. Die Präsentation zu den Vorträgen wird gemeinsam mit diesem Protokoll im Internet veröffentlicht.

Im Anschluss an die Vorträge beantworteten Mitarbeitende der Landeshauptstadt Potsdam und der ProPotsdam GmbH Fragen aus dem Publikum. Zum Abschluss konnten weitere individuelle Rückfragen an Thementischen gestellt und schriftlich abgegeben werden. In diesem Dokument werden die gestellten Fragen protokolliert und beantwortet.

## Protokoll zu Fragen aus dem Publikum

- (1) Ein Anwohner weist darauf hin, dass die Golmer Bevölkerung schon lange auf die Entwicklung der Neuen Mitte Golm wartet und wünscht sich, dass diese schnell in Angriff genommen wird.

Erläuterung der LHP: Die Neue Mitte Golm ist ein zentrales Projekt der Entwicklung Golms. Die komplexe Planungssituation aus verschiedenen Teilbereichen (Uni-Campus, Bahnhofsumfeld, Rewe-Markt mit Parkplatz) und der Bahnlinie als einem bestimmenden räumlichen Element erfordert ein behutsames, ganzheitliches Vorgehen. Unter verschiedenen Vorzeichen wurden die Erfordernisse in der Vergangenheit unterschiedlich bewertet, was in Wettbewerben, Workshops und Bebauungsplanverfahren zum Ausdruck gekommen ist.

Die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Golmer Mitte war Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 157 „Neue Mitte Golm“. Der Beschluss zur Aufstellung wurde am 03.05.2017 gefasst (Drucksache 17/SVV/0268). Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 06.03.2019 wurde der räumliche Geltungsbereich geändert (Drucksache 18/SVV/0858).

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungen, die im Mai und Juni 2020 durchgeführt wurden, wurde deutlich, dass insbesondere auf den östlich der Bahn liegenden Flächen sowie den südlich der Straße „Am Mühlenberg“ liegenden Flächen verschiedene Entwicklungsmöglichkeiten diskutiert wurden, die weiterer Konkretisierungen bedurften. Hierzu sollten im Zuge der Rahmenplanung Golm 2040 die konkreten Optionen für die Umsetzung der im Aufstellungsbeschluss formulierten Planungsziele erörtert und herausgearbeitet werden.

Auf Grundlage dieser Rahmenplanung sollte anschließend das Bauleitplanverfahren zur Aufstellung des neuen Bebauungsplans Nr. 157-2 „Neue Mitte Golm (Süd-Ost)“ durchgeführt werden. Die Stadtverordnetenversammlung hat daher am 22.09.2021 beschlossen, dass der räumliche Geltungsbereich des bisherigen Bebauungsplans Nr. 157 aufzuteilen ist und die sich aus der Teilung ergebenden Bebauungspläne Nr. 157-1 „Neue Mitte Golm“ (Nord-West) und Nr. 157-2 „Neue Mitte Golm“ (Süd-Ost) als eigenständige Bebauungspläne weiterzuführen sind (Drucksache 21/SVV/0004). Für den Bebauungsplan Nr. 157-1 „Neue Mitte Golm (Nord-West)“ lag bereits ein detailliertes städtebauliches Konzept nebst Grünflächenplanung vom Grundstückseigentümer vor, das zeitnah realisiert werden soll.

Für den Bereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 157-2 „Neue Mitte Golm“ (Süd-Ost) wurden auf Grundlage der „Rahmenplanung Golm 2040“ neue Planungsziele formuliert, die eine gänzliche Überarbeitung des Vorentwurfes notwendig machen. So wurde z. B. die städtebauliche und soziale Mitte im Prozess Richtung Nordosten in Höhe des heutigen Nahversorgers verschoben. Der Rahmenplan wurde von der Stadtverordnetenversammlung am 04.10.2023 beschlossen (Drucksache 22/SVV/1236). Zudem ist mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 03.06.2020 unter anderem entschieden worden, dass die Planung grundlegend zu überarbeiten ist und diese gemäß § 3 Abs. 1 BauGB erneut öffentlich auszulegen ist (Drucksache 20/SVV/0580).

Auf diesen Gründen sowie zur Wahrung der Rechtssicherheit soll das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 157-2 „Neue Mitte Golm“ (Süd-Ost) nicht weitergeführt und aufgehoben werden. Zur städtebaulichen Ordnung und zur Sicherung der Flächen ist daran anknüpfend die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 178 „Bahnhofsumfeld Golm“ erforderlich.

Gegenwärtig wird auf Beschluss der Stadtverordnetenversammlung ein „Runder Tisch“ zur weiteren Entwicklung der Golmer Mitte etabliert. Die Golmer Mitte steht daher – neben Golm Nord – ebenfalls ganz oben auf der aktuell zu bearbeitenden Agenda.

- (2) Ein Anwohner aus Eiche weist auf die Wichtigkeit einer belastbaren Verkehrsanbindung hin und betont die Notwendigkeit einer Tram-Anbindung. Zudem erkundigt er sich nach den Themen Naturschutz und Naherholung und nach den Ideen zur Wiedervernässung des Golmer Luchs.

Erläuterung der LHP: Der Wunsch nach leistungsstarken Angeboten des Umweltverbunds wird von der LHP ausdrücklich geteilt und ist für die Entwicklung des Golmer Nordens ein wesentlicher Bestandteil der Planung. Neben dem Busverkehr und der Anbindung an den Regionalbahnverkehr sollen attraktive und sichere Wegeverbindungen für den Rad- und Fußverkehr sowie in den Quartiersgaragen vorgehaltene Sharing-Angebote eine moderne und nachhaltige Mobilität in Golm Nord gewährleisten. Die Möglichkeit einer Anbindung an das Tram-Netz wird derzeit in einer Machbarkeitsstudie geprüft. Hierbei werden im Bereich Verkehrsentwicklung verschiedene Varianten der Trassenführung betrachtet. Ergebnisse sollen im Sommer 2024 vorliegen.

Naherholungsangebote werden im städtebaulichen Konzept in den aus dem Rahmenplan bekannten grünen Fugen verortet, die Golm in Ost-West-Richtung durchziehen sollen. Hinzu kommen der Große und der Kleine Golmer Rundweg – besonders akzentuierte Verbindungen zwischen wichtigen Zielen im Ort und außerhalb. Dem Naturschutz wird im Gebiet durch Erhalt der Waldstücke und der Gräben mitsamt ihrer Vegetation Rechnung getragen. Hinzu kommen die gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz von Eingriffen in den Naturhaushalt. Hierzu kann auch die Wiedervernässung des Golmer Luchs als positiver Beitrag gehören. Inwiefern die Nutzung von im VU-Gebiet anfallendem Regenwasser technisch hierfür genutzt werden kann, wird Gegenstand späterer Konkretisierungen der Planung sein. Im Rahmen von aufzustellenden Bebauungsplänen gilt es entsprechende Konzepte zu erstellen und diese für das gesamte Gebiet aufeinander abzustimmen.

- (3) Ein Anwohner aus Golm interessiert sich für die künftige soziale Infrastruktur in der Neuen Mitte Golm, insbesondere für Angebote für Seniorinnen und Senioren (Gesundheitsversorgung, häusliche Pflege und Pflegestützpunkte, Seniorenheime).

Erläuterung der LHP: Die Neue Mitte Golm soll zukünftig zentrale Aufgaben und Funktionen für Golm bündeln. Der demografische Wandel und immer differenzierte Lebensstile führen gesamthaft zu neuen Planungsschwerpunkten. Der Bedarf an sozialer Infrastruktur, auch für die ältere Generation, ist erkannt und wird bei der weiteren Planung berücksichtigt werden.

Gemeinbedarfseinrichtungen zählen zum beabsichtigten Programm der Neuen Mitte Golm. Die neuen Nutzungsbausteine sollen hierbei ein differenziertes Angebot für alle Generationen ermöglichen. Zum jetzigen Zeitpunkt können zur konkreten Verortung und inhaltlicher Ausrichtung solcher Einrichtungen noch keine konkreten Aussagen getroffen werden. Im Rahmen der gemeinsamen weiteren Bearbeitung der Golmer Mitte wird dieses Thema konkretisiert und entsprechend im Bebauungsplan verortet.

- (4) Ein Anwohner zollt Anerkennung für das bislang Geleistete, äußert sich allerdings auch erschrocken über die langen Planungszeiträume. Er wünscht sich mehr Gespräche und bessere Beteiligung der Eigentümerinnen und Eigentümer sowie eine aktive Kommunikation der Planungen, um ihre Mitwirkungsbereitschaft zu erhöhen.

Erläuterung der LHP: Die langen Planungszeiträume stellen die Geduld aller Beteiligten gelegentlich auf die Probe. Sie sind aber erforderlich, um politische Prozesse ordnungsgemäß durchlaufen zu können und rechtliche Vorgaben zu erfüllen, z. B. zur Beteiligung und Anhörung Betroffener oder zum Umweltschutz. Die Kommunikation mit Eigentümerinnen und Eigentümern konnte aufgrund personeller Wechsel und Engpässe bei der LHP nicht zufriedenstellend durchgeführt und aufrechterhalten werden. Gespräche werden aber fortgeführt und die Betroffenen sind eingeladen, sich bei Fragen an den Bereich Stadtraum Süd-West zu wenden.

- (5) Ein Mitglied des Bürgervereins Bornim weist auf die Notwendigkeit funktionierender Verkehrsabwicklung des Kfz-Verkehrs hin – in Grube und Bornim gebe es bereits heute Engpässe.

Erläuterung der LHP: Neue Umgehungsstraßen, wie vom Gast ins Gespräch gebracht, wird es nicht geben. Das Fehlen entsprechender Bedarfe wurde in diversen Verkehrstechnischen Untersuchungen im Zuge der Rahmenplanung nachgewiesen. Stattdessen sollen Anpassung im Bestand erfolgen, um zusätzliche Bedarfe aufzunehmen (z.B. Qualifizierung von Knotenpunkten, ...). Vor allem aber liegt ein Schwerpunkt der Bemühungen entsprechend der verkehrsentwicklungspolitischen Strategien und Pläne in der Optimierung des Modal-Splits, d.h. in der Verschiebung von Verkehren vom MIV zum Umweltverbund (ÖPNV / Radverkehr / Fußverkehr). Der Ausbau des ÖPNV wird bei einer Neuentwicklung eine entscheidende Rolle spielen und eine Erschließung mittels Straßenbahn wird derzeit in einer Machbarkeitsstudie geprüft. Der Schwerlastverkehr spielt hingegen keine Rolle, insbesondere wird in Golm Nord kein Gewerbe angesiedelt, das nennenswerte Schwerlastverkehre erzeugt.

- (6) Ein Besucher erkundigt sich nach dem Flächenerwerb für die Umsetzung der Planung in Golm-Nord. Er äußert den Wunsch, dass Eigentümerinnen und Eigentümer von Flächen gleichbehandelt werden – unabhängig davon, ob auf den Flächen Bebauung oder Freiflächen geplant sind.

Erläuterung der LHP: Beim Ankauf von Flächen werden Eigentümerinnen und Eigentümer aller Flächen gleichbehandelt.

- (7) Ein Anwohner fragt nach dem P+R-Parkplatz am Bahnhof Golm. Zudem merkt er an, dass die vorhandenen Einzelhandelsflächen im Umfeld des Supermarkts leer stehen und fragt, wie Leerstände zukünftig verhindert werden sollen.

Erläuterung der LHP: Wie im Amtsblatt der Landeshauptstadt Potsdam vom 18.01.2024 öffentlich bekannt gemacht, ist vorgesehen, die öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich des Bahnhofs Golm einzuziehen. Die beabsichtigte

Einziehung der P+R-Stellplatzanlage erfolgt aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls. Mit dem von den Stadtverordneten beschlossenen P+R-Konzept (DS-Nr. 15/SVV/0580 vom 02.12.2015) sollen bestehende P+R-Standorte gestärkt und neue P+R-Standorte etabliert werden. Ziel ist es, insbesondere den Berufspendlern die Möglichkeit zu bieten, an geeigneten Übergabepunkten vom Pkw in ein öffentliches Verkehrsmittel zu wechseln. So soll die Verkehrsinfrastruktur im Zielgebiet entlastet und die damit einhergehenden Umweltbelastungen vermindert werden. Die Förderung von P+R ist eines der Handlungsfelder des von den Stadtverordneten beschlossenen Stadtentwicklungskonzepts Verkehr (DS-Nr. 13/SVV/0741 vom 29.01.2014). Im Rahmen des P+R-Konzeptes wurden umfangreiche Verkehrsbeobachtungen durchgeführt, welche zeigten, dass der P+R-Parkplatz in Golm auch von Anliegern des unmittelbaren Umfelds genutzt wird. Vor diesem Hintergrund müssen nunmehr Maßnahmen zur Vermeidung von Fremdnutzungen ergriffen werden und die P+R-Nutzung zu stärken. Daher ist es erforderlich, diese P+R-Stellplatzanlage einer gezielten Bewirtschaftung zu unterziehen, um sicherzustellen, dass die Nutzung dieser P+R-Stellplatzanlagen ausschließlich von ÖPNV-Nutzenden erfolgt, so wie es im Rahmen der ursprünglichen Inbetriebnahme des P+R-Parkplatzes beabsichtigt war. Daher sieht das beabsichtigte neue P+R-Bewirtschaftungsmodell eine Beschränkung der Zufahrt der P+R-Stellplatzanlagen ausschließlich für Inhaber entsprechender ÖPNV-Zeitkarten bzw. ÖPNV-Kombitickets (VBB-Tarif) vor, d. h. die Nutzung der P+R-Stellplatzanlage ist dann nur noch möglich, wenn der Nachweis der ÖPNV-Nutzung erbracht wird. Dieses Bewirtschaftungskonzept stellt jedoch eine Einschränkung des mit der straßenrechtlichen Widmung eröffneten Gemeingebrauchs dar und ist somit nicht auf öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen möglich. Daher ist die straßenrechtliche Einziehung dieser P+R-Stellplatzanlage zwingend erforderlich, um das beabsichtigte P+R-Bewirtschaftungsmodell einzuführen und den ÖPNV nachhaltig zu fördern, d. h. konkret Anreize zu schaffen, Pkw an entsprechenden P+R-Stellplatzanlagen stehen zu lassen und auf den ÖPNV / Regionalverkehr umzusteigen.

Unter anderem im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 29 „Nahversorgungsbereich Golm“, der im Mai 2012 rechtskräftig wurde, wurden neben einem Sondergebiet für einen Nahversorgermarkt kleinere Geschäftseinheiten in Gebäuden vorgesehen. Während der Nahversorger realisiert wurde, stehen diverse Einzelhandelsflächen leer. Die LHP hat auf die Vermietung keinen direkten Einfluss, entsprechende Verträge werden zwischen den Privaten geschlossen. Das überarbeitete Einzelhandelskonzept berücksichtigt bereits anteilig den Bevölkerungszuwachs und erweitert den Raum für Einzelhandel (entsprechend des Rahmenplans). Wie immer gilt auch hier, dass Angebot und Nachfrage das vor Ort zur Verfügung stehende Angebot bestimmen. Mit der weiteren Gestaltung der Neuen Mitte werden flexiblere Konzepte verfolgt; darüber hinaus wird der projektierte Bevölkerungs- und Arbeitskräfte- sowie Studentenzuwachs ein vergrößertes Angebot bewirken.

- (8) Ein Mitglied des Ortsbeirats Eiche appelliert an die Verkehrsplanung, die Pendelverkehre aus dem Umland ebenso zu beachten wie zusätzliche Verkehre im

Zusammenhang mit der Schule. Ein Fuß- und Radwegenetz müsse ebenso mitgedacht werden.

Erläuterung der LHP: Leistungsfähige und auf den öffentlichen Verkehr fokussierte Angebote sollen den Grundstein für die zukünftige Mobilität in Golm bilden. Hierzu gehört ein komfortables und sicheres Fuß- und Radwegenetz, das vom Golmer Norden ausgehend perspektivisch erweitert werden soll. Das Konzept der Golmer Rundwege, das im Rahmenplan Niederschlag findet, bildet hierfür eine gute Ausgangsbasis. Das Aufkommen im motorisierten Individualverkehr muss im Rahmen von Gutachten während der Bauleitplanung erfasst werden und wird daher auch im Voraus berücksichtigt. Dies gilt insbesondere, sofern die zukünftige Schule auch aus der Umgebung frequentiert werden wird. Ebenso werden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Tram-Anbindung in die weitere Verkehrsplanung einfließen.

- (9) Ein Mitglied des Ortsbeirats Golm äußert den Wunsch nach einer Vorgründung der Schule in Golm.

Erläuterung der LHP: Die Vorgründung der Gesamtschule soll im Jahr 2027 in den Containern der derzeitigen „Schule am Schloss“ am Standort Esplanade erfolgen. Ein Umzug der Modulanlage ist nicht vorgesehen und wäre unwirtschaftlich. Darüber hinaus ist zu befürchten, dass die Moduleinheiten einen Standortwechsel nicht schadfrei überstehen. Die in früheren Stadien des Strukturkonzepts für Golm Nord dargestellte „Optionsfläche Schule“ wurde als Flächenreserve für den Neubau vorgehalten, die nun nicht mehr benötigt wird, jedoch nicht für eine Vorgründung. Für eine Vorgründung der gesamten Schule wären diese Flächen auch zu klein gewesen.

- (10) Ein Anwohner wünscht sich mehr Informationen zu anderen Entwicklungen in Golm (z.B. Neue Mitte Golm). Er äußert zudem Bedenken bezüglich der baulichen Dichte bei der Entwicklung des Golmer Nordens und zum Erhalt des grünen Charakters im Gebiet. Über die langen Planungszeiträume (u.a. für die Schule) äußert er sich erstaunt.

Erläuterung der LHP: Der Bedarf an vergleichbaren Informationsveranstaltungen für weitere Entwicklungen in Golm wird seitens der LHP anerkannt. Über Erörterungen in den Sitzungen des Ortsbeirates Golm hinaus finden regelmäßig Veranstaltungen zu unterschiedlichen Planungen statt.

Die bauliche Dichte für den Golmer Norden war ein viel diskutiertes Thema. In den Ortsteilforen zu Beginn des Rahmenplanprozesses wurde sich darauf verständigt, nur die Hälfte des VU-Gebiets baulich zu überplanen und die andere Hälfte als Grünflächen zu belassen. Damit ging auch eine Zustimmung zu einer höheren baulichen Dichte einher. Diese Festlegung ist auch aus ökologischen und ökonomischen Gründen sinnvoll. Größere Baukörper mit mehr Wohnungen bzw. Gewerbeflächen weisen sowohl im Bau (z. B. Baumaterial) als auch im Betrieb (z. B. Energieeinsatz für Wärme/Kühlung) eine bessere Energiebilanz auf. Zudem sinken die Baukosten je Wohn- bzw. Gewerbeeinheit, was günstigere Mieten ermöglicht. Vor allem die Bauhöhe spielt hierbei eine wichtige Rolle. Es wird daher im gesamten Gebiet mit drei bis fünf, durchschnittlich vier,

Geschossen geplant. Die städtebaulichen Kennwerte in Golm Nord orientieren sich an anderen Neubaugebieten in Potsdam.

Im Hinblick auf den Erhalt des grünen Charakters und das Verhältnis zu anderen Baugebieten wird darauf hingewiesen, dass die Moorfuge im Süden des Untersuchungsgebiets eine Breite von 30-40 m aufweisen wird. Hinzu kommen die Ausgleichs- und Ersatzflächen nördlich des Grasmückenrings.

In Bezug auf Planungszeiträume ist auf rechtliche Vorgaben zu Planungsprozessen hinzuweisen (z.B. Arten- und Umweltschutz, Lärm- und Verkehrsgutachten etc.) sowie auf demokratische Entscheidungsprozesse mit der erforderlichen Beteiligung einer Vielzahl von öffentlichen Akteuren, Behörden und politischen Entscheidungsstellen. Auch wenn Planungsprozesse damit langwierig werden, sind diese Zeithorizonte zugunsten ganzheitlicher, nachhaltiger und konsensorientierter Planung richtig.

- (11) Ein Anwohner fragt nach, wie künftig das Parken und die Organisation des ruhenden Verkehrs erfolgen soll.

Erläuterung der LHP: Das Parken soll im Zukunftsquartier Golm Nord in Quartiersgaragen erfolgen (sog. Mobility Hubs mit zusätzlichen Sharing-Angeboten, Paketlogistik etc.). Mit diesen Quartiersgaragen wird der fließende Verkehr zügig gebündelt und der ruhende Verkehr findet sich nur in geringem Maße im Straßenbild wieder. Ähnliche Konstrukte wurden in anderen Städten bereits positiv erprobt und werden beispielsweise auch bei der Entwicklung der Siedlung in Krampnitz berücksichtigt.

- (12) Ein Besucher begrüßt die Absicht, die einzelnen Teile Golms zu einem Ganzen zusammenwachsen zu lassen. Mit Blick auf die Bauhöhe im Zukunftsquartier Golm Nord wünscht er sich nähere Informationen dazu, wo mit wie vielen Geschossen geplant wird.

Erläuterung der LHP: Im Durchschnitt wird mit vier Geschossen geplant bei einer Spanne von drei bis fünf Geschossen. Dabei sollen die zentralen Bereiche höher und dichter gestaltet werden als die Randbereiche. Auf diese Weise können die Arbeitsplätze und Wohnungen mit einer geringeren Flächenversiegelung erstellt werden. Auch der Energieeinsatz wird sowohl für Baumaterial (sog. Graue Energie) als auch im Betrieb der Gebäude (z.B. Heizenergie) gegenüber kleineren Gebäuden reduziert. Es kann auch kosteneffizienter gebaut werden, was günstigere Mieten ermöglicht.

- (13) Eine Besucherin äußert sich positiv zu den Ergebnissen der Planung und hat Verständnis für längere Planungszeiträume. Sie wünscht sich, dass Golm Nord eine eigene soziale Mitte bekommt, aber auch in den Ortsteil integriert wird, sich nach außen öffnet und ein soziales Miteinander fördert. Sie betont die Bedeutung eines Zusammenwachsens der Golmer Teilgebiete.

Erläuterung der LHP: Die Verknüpfung der einzelnen Golmer Teilgebiete ist ein wesentliches Anliegen des Rahmenplans Golm 2040. Hierzu sollen u.a. die grünen Fugen und die Golmer Rundwege als verbindendes Element zwischen wichtigen Anlaufpunkten im gesamten Ortsteil beitragen. Mit der Neuen Mitte Golm sollen zukünftig attraktive Angebote im Ortszentrum entstehen, die Begegnung und Austausch fördern. In Golm Nord soll nahe der Schule ein Quartiersplatz mit Treffpunkt und Einkaufsmöglichkeiten entstehen.



# Individuelle Rückfragen an Thementischen und schriftlich abgegebene Fragen

## Themenfeld Städtebau, Umwelt, Mobilität



### (14) Busverkehr (ausreichend dimensioniert)

Erläuterung der LHP: Der Umweltverbund aus öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Fuß- und Radverkehr soll das Rückgrat der Mobilität in Golm bilden. Im Zuge der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für die Tramanbindung von Golm werden auch die weiteren Angebote des ÖPNV entsprechend angepasst.

### (15) Kann der Parkplatz südlich von Rewe „verschwinden“, um einer Golmer Ortsmitte Aufenthaltsqualität zu geben?

Erläuterung der LHP: Der Standort des heutigen Rewe-Markts mit seinem Parkplatz ist im Rahmenplan Golm 2040 für die Neue Mitte Golm vorgesehen. Demnach soll hier ein Stadtplatz entstehen, der durch zentrale Lage, bauliche Gefasstheit und gute Erreichbarkeit ein zentraler Ort für ganz Golm wird. Neben

der Möglichkeit zum konsumfreien Aufenthalt wird die Versorgung weiterhin eine zentrale Rolle spielen und kann ergänzt werden durch zusätzliche Funktionen (SB-Discounter, Drogeriemarkt, Gastronomie, Dienstleistungen, Gemeinbedarfseinrichtungen). Der ruhende Verkehr soll in der Neuen Mitte Golm keinen prägenden Platz im öffentlichen Raum einnehmen.

(16) Energiekonzept (auch vor dem Hintergrund kommunaler Wärmeplanung)

Erläuterung der LHP: Der Rahmenplan Golm 2040 schlägt für die Energieversorgung des neuen Quartiers die Errichtung eines „Energy Campus“ nahe des bestehenden Umspannwerks vor. Hier könnten erneuerbare und innovative Energieformen produziert werden. Hierfür ist die Abstimmung mit der örtlichen Netzgesellschaft und Energieunternehmen erforderlich, die in späteren Planungsstadien erfolgt.

(17) GRZ/GFZ Obergrenzen/Orientierungsgrenzen

Erläuterung der LHP: Der § 17 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) gibt für die verschiedenen Arten von Baugebieten (allgemeines/reines Wohngebiet, Mischgebiet, Gewerbegebiet etc.) Orientierungswerte für das Maß der baulichen Nutzung an. Umgangssprachlich wird dies als die bauliche Dichte bezeichnet. Konkret werden Orientierungswerte für die Grundflächenzahl (GRZ) und die Geschossflächenzahl (GFZ) genannt. Die Grundflächenzahl beschreibt den Anteil eines Baufelds, der mit Gebäuden überbaut werden darf. Die Geschossflächenzahl gibt an, wie viel Geschossfläche auf einem Baufeld entstehen darf – wiederum angegeben als Anteil der Grundfläche des Baufelds. In der Vergangenheit waren diese Angaben als Obergrenzen definiert, eine Überschreitung musste durch besondere städtebauliche Gründe gerechtfertigt und durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Damit waren eine eigentlich erwünschte flächensparsame Bodennutzung und Innenentwicklung deutlich erschwert.

In der aktuellen Fassung der BauNVO sind die Obergrenzen zu Orientierungswerten für Obergrenzen umformuliert. Eine Überschreitung muss nur noch mit einfachen städtebaulichen Gründen unterlegt werden. Der Gesetzgeber hat damit den Willen zu nachhaltigerem Bauen unterstrichen und der Entwicklung mit größeren Bauhöhen die Hürden genommen.

Zum Übertrag dieser Werte auf das städtebauliche Konzept müssten zunächst die jeweils festzusetzenden Gebietskategorien bestimmt werden. Dies geschieht erst im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung. Der beabsichtigten Nutzung und Nutzungsmischung nach würde das Wohnquartier jedoch voraussichtlich als „Allgemeines Wohngebiet“ definiert werden, das Gewerbequartier als „Gewerbegebiet“. Das gemischt genutzte Quartier könnte als „Mischgebiet“ oder als „urbanes Gebiet“ definiert werden.

Im Wohnquartier liegt die GRZ bei 0,4 und im gemischten sowie im Gewerbequartier bei 0,5. Die Orientierungswerte des § 17 BauNVO werden damit nicht überschritten. Die GFZ liegt im Wohnquartier bei 1,6 und im gemischten sowie im Gewerbequartier bei 2,1. Im Gewerbequartier wird der Orientierungswert (2,4) damit nicht überschritten. Im Wohnquartier würde der Orientierungswert von 1,2 überschritten und durchschnittlich ein zusätzliches Geschoss zulassen. Im gemischt genutzten Quartier würde der Orientierungswert nur bei Festsetzung als Mischgebiet überschritten (1,6); das „urbane Gebiet“ ermöglicht dagegen eine GFZ bis zu 3,0.

(18) P+R am Bahnhof (kostenpflichtig)

Erläuterung der LHP: Es wird zur Beantwortung auf die Frage (7) verwiesen.

(19) Ruhender Verkehr

Erläuterung der LHP: Es wird zur Beantwortung auf die Frage (11) verwiesen.

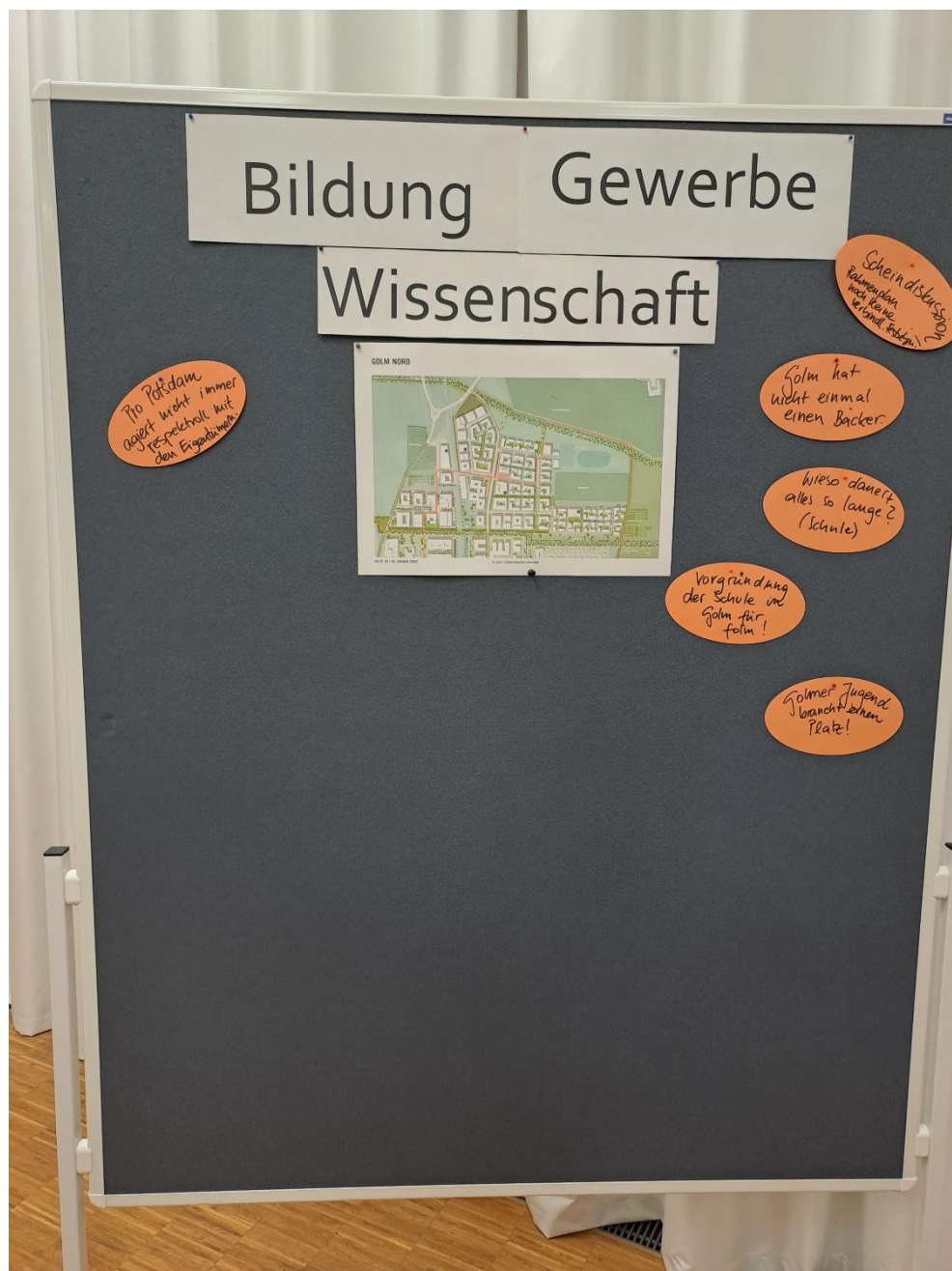
(20) Verkehrsanbindung/Straba

Erläuterung der LHP: Es wird zur Beantwortung auf die Fragen (2), (5) und (8) verwiesen.

(21) Naherholung

Erläuterung der LHP: Es wird zur Beantwortung auf die Frage (2) verwiesen.

## Themenfeld Bildung, Gewerbe, Wissenschaft



(22) ProPotsdam agiert nicht immer respektvoll mit den Eigentümern.

Erläuterung der LHP: Alle Beteiligten bemühen sich um ein faires und respektvolles Miteinander. Sollte es zu Unstimmigkeiten kommen, bitten wir darum, diese anzusprechen, damit sie ausgeräumt werden können. Den Hinweis nehmen die Beteiligten ernst und überprüfen das gemeinsame Vorgehen im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen Golm Nord.

Die Landeshauptstadt Potsdam und die ProPotsdam GmbH haben beim Ankauf von für die Umsetzung der Planung erforderlichen Flächen einvernehmliche Lösungen zum Ziel. Gesprächsbereitschaft besteht jederzeit. Je nach Ausgang der Vorbereitenden Untersuchungen und der darin enthaltenen Empfehlung für ein Rechtsinstrument zur Umsetzung der Planung wird ein Ankaufspreis jedoch nicht frei verhandelbar sein.

- (23) Vorgründung der Schule in Golm für Golm.

Erläuterung der LHP: Es wird zur Beantwortung auf die Frage (9) verwiesen.

- (24) Golmer Jugend braucht einen Platz!

Erläuterung der LHP: Im Rahmenplan Golm 2040 und im städtebaulichen Konzept für Golm Nord werden sowohl Treffpunkte in Räumen als auch Flächen für Jugendliche im Freien vorgesehen. Die konkrete Ausgestaltung dieser Flächen erfolgt in späteren Planungsphasen. Die entsprechenden Träger und Interessengruppen werden hierzu beteiligt.

- (25) Wieso dauert alles so lange? (Schule)

Erläuterung der LHP: Es wird zur Beantwortung auf Fragen (4) und (10) verwiesen.

- (26) Golm hat nicht einmal einen Bäcker.

Erläuterung der LHP: Durch die Stadtplanung können zwar planungsrechtliche Voraussetzungen für die Ansiedlung von Gewerbe geschaffen werden. Auf private Mietverträge für Gewerbeflächen hat die LHP jedoch keinen Einfluss. Darüber hinaus wird auf die Erläuterung zur Frage (7) verwiesen.

- (27) Wir führen Scheindiskussionen. Der Rahmenplan enthält noch keine verbindlichen Festsetzungen.

Erläuterung der LHP: Auch, wenn der Rahmenplan Golm 2040 keine verbindlichen Festsetzungen im planungsrechtlichen Sinne enthält, besteht doch eine Bindung an seine Ergebnisse, da er durch die Politik (Ortsbeirat, Ausschüsse und Stadtverordnetenversammlung) beschlossen wurde. Der so gefundene Konsens dient als Leitschnur der weiteren Entwicklung. Von einer Scheindiskussion kann daher keine Rede sein.

- (28) Für Doktorand/-innen, Gastwissenschaftler/-innen und ihre Familien werden dringend preisgünstige Wohngelegenheiten benötigt. Dies sollten keine Micro-Appartements sein, sondern Wohnungen für 2-5 Jahre. Der Mietmarkt und die Mietpreisentwicklung erschweren die Gewinnung von wissenschaftlichem Personal für die Institute.

Erläuterung der LHP: Mit der Errichtung von Wohnungen für etwa 3.270 Personen im Golmer Norden soll auch dem Bedarf an Wohnungen für Beschäftigte der Forschungseinrichtungen Rechnung getragen werden. Die Notwendigkeit von „konventionellen“ Wohnungen gegenüber Micro-Appartements wird berücksichtigt. Gleichwohl ist es außerhalb des Modells von Betriebswohnungen rechtlich schwierig, Wohnungen nur einem bestimmten Adressatenkreis anzubieten. Einige zielgerichtete Angebote, wie z. B. Stundenwohnheime (öffentlicher und privater Anbieter) konnten bereits in Golm errichtet werden. Diverse Angebote für „Wohnen auf Zeit“ sind immer wieder im Gespräch. In den nachfolgenden Planungsprozessen werden diese Überlegungen unterstützt durch Leitlinien der LHP für die Grundstücksvergabe konkretisiert.