



**Protokoll zur  
82. Sitzung des Gestaltungsrates der Landeshauptstadt Potsdam**

Sitzungstermin: Freitag, 24. April 2024  
Sitzungsbeginn: 13:00 Uhr  
Sitzungsende: 19:00 Uhr  
Ort, Raum: Potsdam LAB

**Anwesende:**

**Mitglieder**

Prof. Matthias Haber	Hild und K Architekten, Professur Berliner Hochschule für Technik
Prof. Dr. Angela Million	Stadt- und Regionalplanung, TU Berlin
Prof. Dr. Silvia Malcovati	Büro Bernd Albers, Professur FH Potsdam
Dipl.-Ing. Till Rehwaldt	Rehwaldt Landschaftsarchitekten, Professur TU Prag
Prof. Dr. Annette Hafner	Ressourceneffizientes Bauen, Ruhr-Universität Bochum
Prof. Dr. Stefanie Bremer	Büro Orange Edge, Professur TU Kassel – Integrierte Verkehrsplanung und Mobilitätsentwicklung

**Stadtverwaltung**

Bernd Rubelt	Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt
Erik Wolfram	41 - Fachbereichsleiter Stadtplanung
Sebastian Anderka	411 – Bereichsleiter Gesamtstädtische Planung
Julia Fitzner	411 – Projektleitung Gesamtstädtische Planung

**Niederschrift**

Catherine Nowak	414 Bereich Stadtraum Süd-West für die Geschäftsstelle Gestaltungsrat
-----------------	--



## **Öffentliche Beratung**

TOP 3

### **Projekt Rahmenplan Marquardt**

Der Ortsteil Marquardt soll sich behutsam weiterentwickeln. Im Bereich der „Pilotfläche“ soll ein neues Wohngebiet, vorwiegend mit Geschosswohnungsbauten, entstehen. Die Eigentümer der überwiegenden Fläche sind die städtische ProPotsdam und die BlmA. Beide Parteien möchten Mietwohnungen realisieren. Bislang prägen vor allem Ein-/Zweifamilienhäuser das Ortsbild Marquardts. Es existiert zwar bereits eine Geschosswohnungsbausiedlung mit 3-4 geschossigen Zeilenbauten im Ortskern, der gesamte Ortsteil weist trotzdem eher einen dörflichen Charakter auf. Das Gremium beschäftigt sich damit, wie sich ein neues Quartier entwickeln lässt, welches sich städtebaulich bestmöglich und verträglich in bestehende, ländliche Strukturen einfügt und sich mit dem alten Ortskern Marquardts über verschiedene Parameter (Höhe, Wegverbindungen, Grünräume, Typologien etc.) verknüpft.

Anregungen vom Gremium:

Der vorgestellte Prozess der Rahmenplanung mit dem anschließenden Gutachterverfahren ist das richtige Instrument. Es muss geklärt werden, welche baulichen Strukturen im Ort vorhanden sind und in welcher Dichte die Pilotfläche in Marquardt maßvoll entwickelt werden kann. Übergeordnetes Ziel ist, den gesamten Ort aus dem Bestand heraus weiterzuentwickeln und es zu schaffen, den alten mit dem neuen Ort miteinander zu verzahnen. Gemeinsame Begegnungsräume wären anzudenken. Das Ergebnis des Verfahrens könnte auch als „Blaupause“ für weitere dörfliche Entwicklungen mit Geschosswohnungsbauten in Brandenburg dienen.

Aufgabenstellung in dem Gutachterverfahren sollte unter anderem sein, verschiedene Haustypen zu untersuchen. Welche Dichte ist für die dörfliche Weiterentwicklung Marquardts auf der Pilotfläche verträglich. In der Ausschreibung kann vermerkt werden, dass lineare und monotone Wohnstrukturen vermieden werden sollten. Die Entwicklung einer Schlafstadt ist zu vermeiden. Eine Durchmischung mit dem Wohngebiet zuträglichen Nutzungen (Bäcker, Café, Co-Working etc.) ist erwünscht. Das Augenmerk sollte auf einer gesunden Mischung zwischen gemeinschaftlichem Wohnen auf Dreiseithöfen, Reihenhaustypen und maßvollem sowie ländlichen Geschosswohnungsbau liegen. Dreigeschossiger Geschosswohnungsbau trägt der Ort durchaus; jedoch sollte auf eine Fortführung der linearen Zeilenbebauung zugunsten einer landwirtschaftlich geprägten Bauweise mit schlichten Baukörpern und ausgebauten Satteldach, verzichtet werden. In der Ausschreibung kann z.B. auf Dreiseithöfe, gemeinschaftliche Wohnformen, Reihenhaustypen sowie mehrgeschossigen Wohnungsbau hingewiesen werden. Konkrete Gebäudehöhen sind noch nicht zu benennen. Diese hängt von der Typologie der Baukörper ab und dies ist über das Gutachterverfahren herauszufinden.

Von großem Vorteil ist, dass Marquardts Bewohner dem Prozess der Dorfentwicklung positiv gegenüberstehen und in den Prozess miteingebunden werden. Die gut funktionierende Kulturscheune ist sehr stark ausgelastet und ein erweitertes räumliches Angebot ist wünschenswert. Das Gremium regt an, das Bahnhofsumfeld aufzuwerten. Des Weiteren könnten Möglichkeiten für Co-Working geschaffen werden. Seit der Pandemie sind die Homeoffice Quoten weiterhin gestiegen und im neuen Zentrum der Dorferweiterung wäre Potential für multifunktionale Räume, die dies ermöglichen.

Die Bewohner Marquardts vermissen einen kleinteiligen Nahversorger wie Bäcker oder Kiosk, Arzt, Physiotherapie und einen Jugendclub.



Welche Identität ist im Ort Marquardt vorhanden?

Der Ort Marquardt ist durch die Lage am Wasser, den Schlosspark, die landwirtschaftlichen Felder und durch den Obstbau geprägt. Das Leibnizinstitut am nördlichen Ortsrand von Marquardt unterstreicht die landwirtschaftliche Prägung des Potsdamer Ortsteils. Diese Identität gilt es zu stärken und in die neue Pilotfläche zu integrieren. Es gibt die Anregung Urban Farming in Marquardt als Idee für den neuen Wohnungsbau mitzudenken. Der vorherrschende Obstbau könnte als verbindende Idee zwischen Landschaft der neuen Dorferweiterung dienen. Das vorhandene „Wäldchen“ auf der Pilotfläche sollte möglichst erhalten werden.

Wo ist das Ortszentrum?

Schaffung eines linearen Zentrums als Typus Dorfanger in der Pilotfläche; Entwicklung von polyzentrischen Straßen, die zwischen dem alten, historischen und dem neuen Zentrum vermitteln.

Das alte Zentrum ist durch die Kirche, das Gasthaus und die Feuerwehr geprägt. Was ist die Idee für das neue Ortszentrum? Ziel sollte sein, das gemeinschaftliche Leben für alle Bewohner zu stärken, Angebote für alle Bewohner zu schaffen und mit der Dorferweiterung eine Verbesserung für alle herbeizuführen. Soviel Bestandsgrün wie möglich sollte erhalten bleiben.

Klärung der Verkehrserschließung:

Empfehlung für eine grüne Angerausbildung im Zentrum, nutzbar nur für Rad-/Fußverkehr. Der Autoverkehr sollte mehr von Norden ins Wohngebiet erfolgen. Ein Fuß- und Radwegtunnel am Bahnhof sollten langfristig angedacht werden; die „alte Fußgängerbrücke“ über die Bahn für die Jugend stehenlassen.

Positive Beispiele:

1. Landeswettbewerb 2021/22 Würselen-Broichweiden – Nachhaltig Wohnen mit Holz im Quartier Lambertz  
<https://www.wettbewerbe-aktuell.de/ergebnis/landeswettbewerb-2021-22-wuerselen-broichweiden-wohnen-quartier-lambertz-236891>
2. Ahornhöfe von KWD in Beelitz
3. „Ochsenanger“ in Bamberg

Das Gremium bedankt sich für die erste Vorstellung des Dorfentwicklungsprojektes. Eine Wiedervorstellung des Konzepts ist wünschenswert. Die nächsten Sitzungen des Gestaltungsrats finden am 14.06.2024 und 20.09.2024 statt.

M. Haber  
Vorsitzender des Gestaltungsrates

C. Nowak  
Geschäftsstelle Gestaltungsrat



**Protokoll zur  
82. Sitzung des Gestaltungsrates der Landeshauptstadt Potsdam**

Sitzungstermin: Freitag, 24. April 2024  
Sitzungsbeginn: 17:00 Uhr  
Sitzungsende: 19:00 Uhr  
Ort, Raum: Potsdam LAB

**Anwesende:**

**Mitglieder**

Prof. Matthias Haber	Hild und K Architekten, Professur Berliner Hochschule für Technik
Prof. Dr. Angela Million	Stadt- und Regionalplanung, TU Berlin
Prof. Dr. Silvia Malcovati	Büro Bernd Albers, Professur FH Potsdam
Dipl.-Ing. Till Rehwaldt	Rehwaldt Landschaftsarchitekten, Professur TU Prag
Prof. Dr. Annette Hafner	Ressourceneffizientes Bauen, Ruhr-Universität Bochum
Prof. Dr. Stefanie Bremer	Büro Orange Edge, Professur TU Kassel – Integrierte Verkehrsplanung und Mobilitätsentwicklung

**Stadtverwaltung**

Bernd Rubelt	Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt
Erik Wolfram	Fachbereichsleiter Stadtplanung
Norman Niehoff	Fachbereichsleiter Mobilität und technische Infrastruktur
Kerstin Schulz	4741 - AGL Arbeitsgruppe Straßenplanung und Entwurf
Mario Eidner	4741 - Arbeitsgruppe Straßenplanung und Entwurf

**Niederschrift**

Catherine Nowak	414 Bereich Stadtraum Süd-West für die Geschäftsstelle Gestaltungsrat
-----------------	--



## Öffentliche Beratung

TOP 5

### Projekt Ausbau Horstweg

Der Horstweg ist eine Hauptverkehrsstraße im Potsdamer Süd-Osten. Er verbindet die Stadtteile Babelsberg, Schlaatz und Waldstadt. Er ist Bestandteil des LKW Führungskonzepts, eine Hauptroute des Radverkehrskonzepts und Schulweg. Im Zuge der überfälligen Brückensanierung über die Nuthe, soll die gesamte Verkehrsanlage inkl. Brückenbauwerk erneuert werden.

Die Maßnahme ist in 5 Bauabschnitte unterteilt und wird im Zeitraum 2025-2031 erfolgen.

Ziele der Baumaßnahme:

- Sichere und komfortable Radwege
- Barrierefreiheit für Fußgängerinnen und Fußgänger
- Ausbildung einer Allee mit Kronenschluss

Zudem ist das Projekt Bestandteil des Forschungsprojekts BlueGreenStreets der Universität Hamburg zur nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung und Entwicklung von ressourceneffizienten Straßenräumen für die Stadt der Zukunft.

Die vorgestellte Variante, die ab 2025 umgesetzt werden soll, wird vom Gremium als eine gute Kompromisslösung gesehen. Um Straßenräume fit für die Zukunft zu machen, ist es wichtig die drei Themenbereiche „Sicherheitsgefühl, Verschattung und Regenwasser“ zusammenzudenken.

Das Gremium gibt folgende Empfehlungen:

Die Variante 1a hat wegen der Breite des Radweges in der Argumentation grundsätzlich überzeugt, obwohl hinsichtlich des Sicherheitsgefühls ein separater Radweg durchaus wünschenswert wäre. Doch da es viele Kreuzungspunkte gibt, müsste an jedem Punkt der Radweg verschwenkt werden, welches wiederum für die Radfahrenden Gefahren birgt.

Das Gremium regt stattdessen an, den Einsatz von Protektions-Elemente zu prüfen. Insbesondere wegen der Nutzung des Horstwegs als Schulweg und als Trasse für den Schwerlastverkehr muss der Schutz der jungen Radfahrenden bis 18 Jahre oberste Priorität haben. Nach Aussage von Herrn Niehoff (FBL 47) sind die Varianten noch variabel.

*„Mit etwas Mut könnte Potsdam den ersten Kinderradweg haben.“* so Bremer. Ein tolles und zukunftsweisendes kommunales Projekt mit Strahlkraft!

Das Gremium regt allerdings an, zukünftig über duale Radwege nachzudenken. Radwege auf Straßenniveau für schnelle Radfahrende mit einer Trennung durch reflektierende Protektoren und einem Radweg für langsame Radfahrende auf Ebene der Fußgänger und der Alleebäume.

Ein durchgängiges farbiges Absetzen des Radweges wird nicht empfohlen.

Es wurde aber auch deutlich herausgestellt, dass Sicherheit lediglich einen Belang der Planung darstellt und auch andere Belange von Bedeutung sind. Die Errichtung von Straßenbäumen als Allee, ein barrierefreier Fußgängerweg und die Ausbildung eines Grünstreifens für Versickerungszwecke sind ebenso wichtige Schutzziele, die es zu berücksichtigen gilt. Die vorgestellte Variante ist deshalb ein guter Kompromissvorschlag für



**Landeshauptstadt  
Potsdam**  
Gestaltungsrat

den Horstweg. Resilientes Bauen ist letztendlich immer eine Kompromisslösung und zwei Schutzziele sollten nicht gegeneinander ausgespielt werden. In anderen Lagen, wo das Grundwasser nicht so hochsteht, können ggf. andere Lösungen gefunden werden.

Das Gremium regt an, verschiedene Standardlösungen für Potsdams Straßen zu entwickeln.

Ein Randthema stellen die technischen Anlagen der EWP da, die prägend auf den Verkehrsraum wirken. Für die straßenraumbegleitenden Anlagen sollte deshalb im Rahmen der Umplanung eine gestalterische Einbindung erfolgen.

Das Gremium bedankt sich für die Vorstellung des ersten Verkehrsprojektes. Der öffentliche Verkehrsraum muss auf die Bedürfnisse von PKW, Schwerlastverkehr, Radverkehr und Fußverkehr eingehen und darf gleichzeitig die Klimaziele nicht aus den Augen verlieren. Das Gremium möchte die Stadt Potsdam auch weiterhin bei anstehenden Verkehrsprojekten unterstützen und bittet deshalb um eine frühzeitige Einbindung bei den Projekten.

Die nächsten Sitzungen des Gestaltungsrats finden am 14.06.2024, 20.09.2024 und 22.11.2024 statt.

M. Haber  
Vorsitzender des Gestaltungsrates

C. Nowak  
Geschäftsstelle Gestaltungsrat