



Rahmenplan Golm 2040

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Landeshauptstadt Potsdam
Der Oberbürgermeister
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt

Friedrich-Ebert-Straße 79/81
14469 Potsdam

www.potsdam.de
www.potsdam.de/RahmenplanGolm

Ansprechpartner:innen
Fachbereich Stadtplanung
Erik Wolfram (Fachbereichsleitung)

Bereich Stadtraum Süd-West
Rudolf Hölscher (Projektleitung Rahmenplan)
Anna Nikita Schierling (Projektassistentin)

Bereich Wirtschaftsförderung
Toralf Schirmag (Projektkoordination Golm)

BEARBEITUNGSTEAM

ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GMBH

Maria-Hilf-Straße 15
D - 50677 Köln
T 0221 271 80 6-0
F 0221 310 08 33
info@astoc.de
www.astoc.de

Sebastian Hermann
Timo Eisele
Svenja Krings
Lena Piepmeyer

ARBOS FREIRAUM-PLANUNG GMBH

Steindamm 105
D - 20099 Hamburg
T 040 284 09 49-0
F 040 284 09 49-29
info@arbos-online.de
www.arbos-online.de

Peter Köster
Simon Altvater
Sara Dahlheimer

ARGUS STUDIO

Teil der ARGUS Stadt
und Verkehr PartmbB
Pinnasberg 45
D - 20359 Hamburg
T 040 309 709-0
studio@argus-hh.de
studio.argus-hh.de

Nils Weiland

STEG HAMBURG MBH

Schulterblatt 26–36
D - 20357 Hamburg
T 040 43 13 93 0
F 040 43 13 93 13
steg@steg-hamburg.de
www.steg-hamburg.de

Jan Seeringer

PARTIZIPATIONSTEAM

URBANIZERS

Neumüllers Langenbrinck GbR
Nordufer 15
13353 Berlin
T 030 889 2229 0
F 030 889 2229 29
post@urbanizers.de
www.urbanizers.de

Dr. Annika Levels
Inken Ammon
Marie Neumüllers
Philipp Maria Sommer

VISUALISIERUNGEN

GRIT KOALICK, VISURANTO.DE

www.visuranto.de
grit.koalick@visuranto.de
Abbildungen: Titelbild,
S.1, S. 88, S. 93, S. 94

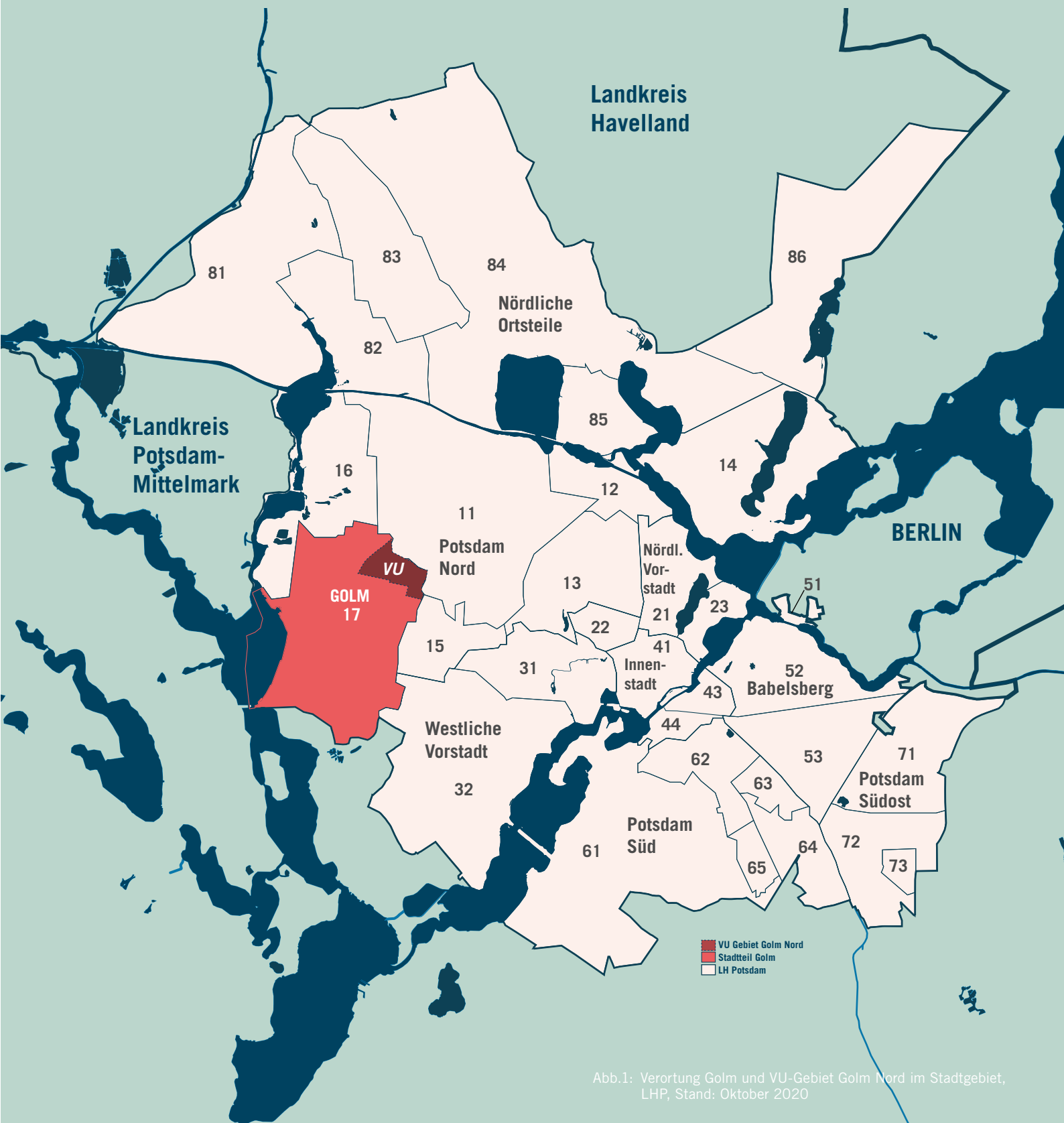
Potsdam, 01. November 2022
Titelbild: Zeichnung Golmer Platz, Grit Koalick, www.visuranto.de
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet.



RAHMENPLAN GOLM 2040

INHALT

1	GOLM IM BLICK	5
1.1	Anlass	6
1.2	Grundidee für einen Rahmenplan	7
1.3	Ziel: vom Ortsteil zum Stadtteil	7
1.4	Entwicklungs- und Handlungsbedarf	8
1.5	Zusammenhang mit anderen Maßnahmen	9
1.6	Der Rahmenplan im Kontext verschiedener Planungsebenen	10
1.7	Statistikdaten im Überblick	17
2	GOLM VERSTEHEN	19
2.1	Struktur des Untersuchungsraumes und der Teilräume	22
2.2	Landschaft und Freiraum	23
2.3	Städtebau	26
2.4	Mobilität	30
2.5	Fazit der Analyse: Golm heute	34
3	PLANUNGSPROZESS	35
3.1	Planungsteam und Projektbeteiligte	36
3.2	Von der Idee zum Rahmenplan	37
4	GOLM 2040: ZUKUNFT IM BLICK	43
4.1	Gesamtstädtische Perspektive	44
4.2	Leitlinien der Planung	44
4.3	Impulse für Innovationen	46
4.4	Ideen für Golmer Orte	47
5	EIN RAHMENPLAN FÜR GOLM	49
5.1	Zielgruppen, Bedürfnisse, Interessen	50
5.2	Planungsebenen	50
5.3	Städtebau	51
5.4	Strategie und Umsetzung	56
5.5	Landschaft und Freiraum	58
5.6	Klima und Niederschlag	64
5.7	Natur- und Artenschutz	67
6	ENTWICKLUNGSFELDER	71
6.1	Wohnen	73
6.2	Arbeiten, Wissen und Forschen	75
6.3	Gemeinschaft, soziale Infrastruktur	77
6.5	Mobilität	78
6.4	Gebäudehöhen	85
7	GOLMER ORTE	87
7.1	Neue Mitte Golm	88
7.2	Zukunftsquartier Golm Nord	102
7.3	Historische Ortslage Reiherberg	112
7.4	Universitätscampus	113
7.5	Potsdam Science Park	114
7.6	Bestandssiedlungen	115
8	FAZIT UND AUSBLICK	117



1 GOLM IM BLICK

1.2 GRUNDIDEE FÜR EINEN RAHMENPLAN

Mit dem „Rahmenplan Golm 2040“ verfolgt die LHP das Ziel, den Ortsteil in seiner Gesamtheit zu einem innovativen und urbanen Stadtquartier zu entwickeln. Mit dem städtebaulichen Rahmenplan liegt jetzt ein Planwerk vor, das den Ortsteil Golm in einer Zukunftsvision 2040 zeigt. Diese Vision umfasst sowohl die Potentiale als auch die Grenzen der Entwicklung. Über die im Golmer Norden avisierte Erweiterung hinaus soll die Siedlungsfläche nicht weiter nach außen wachsen. Daher ist der Übergang bzw. die Abgrenzung gegenüber dem Landschaftsraum ein zentrales Thema der Bearbeitung. Es kommt aber auch darauf an, Themen wie die zukunftsfähige Adaption von Mobilität oder die Verbesserung der Grün- und Wegebeziehungen als langfristige Aufgabe zu verdeutlichen und hierzu klare Bilder, Ziele und Maßnahmen zu vereinbaren.

Mit der Rahmenplanung greift die LHP ein Instrument der informellen Planung auf, das dazu dienen wird, aus der Gesamtschau heraus Themen, Ziele und Maßnahmen zu bündeln und im Kontext zu erörtern und zu bewerten. Die Koordinierungswirkung der Rahmenplanung wird dazu beitragen, die inhaltliche Gestaltung der nachfolgenden Bebauungspläne besser vorzubereiten und private wie öffentliche Projekte immer aus der Perspektive des gesamten Ortsteils zu betrachten und zu bewerten.

Fachbeiträge zu Mobilität, Klimaanpassungs- und Niederschlagsmanagement, Natur- und Artenschutz sind ebenso integrative Bestandteile des Rahmenplans wie eine breite Partizipation und aktive Akteur:innenbeteiligung.

Der Entwicklungshorizont 2040 wurde als Zeitraum gewählt, da dieser die Einordnung konkreter Maßnahmen und gleichzeitig auch Zukunftsentwürfe erlaubt, die Potentiale für neue und innovative Entwicklungen aufzeigen.

1.3 ZIEL: VOM ORTSTEIL ZUM STADTTEIL

Golm zeigt an vielen Stellen eine im Kern landwirtschaftlich geprägte Siedlungsentwicklung. Die Bau- und Nutzungsstrukturen rund um den Reiherberg haben einen sehr klaren Bezug zu den angrenzenden Nutzflächen im Golmer Luch. Die Hofstellen lassen noch heute darauf schließen, dass der Siedlungsgrund in den landwirtschaftlichen Nutzflächen zu sehen war.

Je weiter jedoch der Blick nach Norden schweift, desto deutlicher sind die Veränderungen der letzten Jahrzehnte erkennbar. Der Campus der Universität, dessen Gebäudebestand auf eine militärische Nutzung in den 1930er Jahren zurückgeht, bildet heute den größten Hochschulstandort der Landeshauptstadt Potsdam. Westlich der Bahn haben sich renommierte Institute der Fraunhofer- sowie Max-Planck-Gesellschaft angesiedelt. Technologie- und Innovationszentren, hochwertige forschungsorientierte Gewerbenutzungen, Folgeeinrichtungen wie Konferenzzentrum, Kindergarten und Gästehaus runden das Angebot ab. Östlich der Bahntrasse befindet sich der Technology-Campus in der Entwicklung und Vermarktung und hält kurzfristig weitere, dringend benötigte Flächen bereit.

Bei der angestrebten Transformation Golms zu einem urbanen und innovativen Stadtteil gilt es, den Science Park und den Ortsteil als eine Einheit zu verstehen und in einer gemeinsamen Entwicklung zusammenzuführen. Die unterschiedlichen Prägungen und Qualitäten als Heimat-, Lebens- und Naturraum sowie als Arbeits-, Studien- und Innovationsstandort bilden die „Bausteine“ eines urbanen Stadtquartiers, das sich durch historische Wurzeln und innovatives Zukunftspotential auszeichnen soll. Durch eine konsequente und mutige Umsetzung neuartiger Konzepte und Ideen (z.B. in den Bereichen Innovation, Architektur, Multicodierung und Nachhaltigkeit) soll Golm zu einem Innovationsstandort weiterentwickelt werden, in dem soziale und technologische Neuerungen umgesetzt und erlebbar werden. Besondere Bedeutungen kommen dabei der Nordeerweiterung, einer funktionalen Integration und Attraktivierung des alten Ortskerns sowie einer behutsamen Einbeziehung des umgebenden Landschaftsraumes zuteil.

Aber nicht nur für den Wissenschaftsstandort Golm ist der Transfer vom Orts- zum Stadtteil von Relevanz. In unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zuwachs an Siedlungsflächen durch die Nordeerweiterung steht die Zunahme der am Ort lebenden oder arbeitenden Personen. In Golm waren 2021 ca. 4.200 Einwohner:innen gemeldet. Mit dem Entwicklungshorizont 2040 und der Umsetzung aller Maßnahmen im Golmer Norden, den Potentialen in der neuen Mitte sowie in der bestehenden Ortslage wird sich die Zahl auf ca. 7.000 bis 8.000 Einwohner:innen erhöhen. Hinzu kommen die zahlreichen am Ort Beschäftigten, Studierenden, Gäste etc., die ebenfalls zusätzliche Bedarfe generieren, die lokale Kaufkraft stärken sowie das Erfordernis nach zusätzlicher sozialer Infrastruktur begründen.

Der Rahmenplan schafft die Voraussetzungen für diese Zukunftsaussichten, zeigt Chancen auf, thematisiert aber auch die Herausforderungen, die bei einer angemessenen Gesamtentwicklung weiterhin im Fokus bleiben müssen.



Abb.3: Luftbild Golm 2020, Foto: Lutz Hannemann

1.4 ENTWICKLUNGS- UND HANDLUNGSBEDARF

Der Ortsteil Golm ist in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. In 2021 leben dort 4.174 Einwohner:innen mit Haupt- und 348 mit Nebenwohnsitz (Stand: 31.12.2021). Über das Wachstum durch die Errichtung neuer Wohnungen hinaus - vor allem im nördlichen Bereich des Ortsteils - entwickelten sich insbesondere der Golmer Campus der Universität Potsdam und der Wissenschaftspark Potsdam-Golm (Stand 2021: ca. 200 Professor:innen, 10.000 Studierende und ca. 2.500 Beschäftigte) sehr dynamisch. Weitere Wachstumsbedarfe der Universität sind bereits formuliert, wobei die Erweiterungsmöglichkeiten an den anderen Universitätsstandorten innerhalb des Stadtgebiets bereits heute ausgeschöpft sind. Dem bisherigen Wachstumstrend folgend, kann in einer mittel- bis langfristigen Perspektive ferner von zusätzlichen Erweiterungsbedarfen der bestehenden Institute, als auch von der Ansiedlung potentiell neuer Institute ausgegangen werden.

In den letzten Jahren wurden weitere Büro- und Laborflächen, etwa 700 Studierendenwohnungen und das GO:IN2 als kommunales Technologiezentrum für innovative, wissenschaftsnahen Start-Ups errichtet. Die vorhandenen Flächenreserven des Standorts werden derzeit speziell durch das Wachstum der Universität Potsdam - u.a. durch die Verlagerung von universitären Einrichtungen vom Campus Griebnitzsee nach Golm - in Anspruch genommen. Auf Grund der guten Anbindung an den ÖPNV, den Vernetzungsvorteilen der vor Ort befindlichen Institute untereinander und der Nähe zur Forschung sowie zu jungen, innovativen Unternehmen wird an diesem für die Landeshauptstadt Potsdam sehr bedeutsamen Standort auch weiterhin ein sehr dynamisches Wachstum erwartet.

WISSENSCHAFT, FORSCHUNG, GEWERBE

Nach Abschluss der aktuell laufenden Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 129 „Nördlich in der Feldmark“ verbleiben östlich der Bahntrasse nur noch sehr geringe Restkapazitäten für Wohnungsbau, wissenschaftliche Nutzungen oder gewerbliche

Ansiedlungen. Westlich der Bahn befindliche, derzeit noch freie Baufelder, stehen ebenfalls kurz vor der Bebauung, so dass auch hier keine Kapazitäten für die Weiterentwicklung des Standorts verbleiben. Es sind zusätzliche Flächen nötig, um dem Standort Golm mittel- bis langfristige Wachstumspotentiale zu sichern. Ein wesentliches Ziel der Vorbereitenden Untersuchung ist die Prüfung, ob die Flächen im Untersuchungsgebiet der VU Spielräume für die Erweiterung des Forschungs- und Technologiestandortes – und damit für die Schaffung neuer und zukunfts-fähiger Arbeitsplätze – bieten können.

WOHNEN UND WOHNBEGLEITENDE INFRASTRUKTUR

Golm ist auch für die Potsdamer Bevölkerung ein überaus attraktiver Wohnstandort, wenngleich diese Nachfrage derzeit kaum vor Ort bedient werden kann. Bereits heute besteht im Gebiet Bedarf an zusätzlicher sozialer Infrastruktur. Dieser Bedarf konnte bislang durch das Engagement freier Träger abgemildert, aber u.a. wegen fehlender kommunaler Flächenverfügbarkeiten nicht vollständig bedient werden. Aus den verschiedenen Beteiligungsformaten mit der Golmer Wohn- und Arbeitsbevölkerung konnten darüber hinaus Bedarfe für öffentliche Sportanlagen, Räumlichkeiten für Vereine und bürgerschaftliches Engagement, Kulturangebote und Freizeitangebote für Jugendliche abgeleitet werden. Daneben besteht der Wunsch nach einer Aufwertung und Verbesserung von Naherholungsangeboten und besseren Wegevernetzungen in die umgebende Landschaft. Für viele dieser Maßnahmen, die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum „Maßnahmenplan Golm“ von den beteiligten Akteur:innen formuliert wurden, fehlen insbesondere Flächen im kommunalen Eigentum, auf denen eine zeitnahe Realisierung erfolgen kann.

VEREINBARKEIT VON WISSENS- UND WOHNSTANDORT

Im Zuge des Wachstums der wissenschafts- und forschungsbezogenen Einrichtungen und der Ansiedelung weiterer Unternehmen entstanden und entstehen spezifische Bedarfe an den Ortsteil. Gleichzeitig nimmt die Wohnbevölkerung in Golm zu, die historisch gewachsenen Ortslagen sind im Wandel, es kamen neue Wohnquartiere hinzu. Daraus resultieren Anforderungen an Golm als Wohnstandort, insbesondere der nachvollziehbare Wunsch nach einer gemeinsamen Mitte mit Versorgungsangeboten, als Treffpunkt und als zentralem Ort der Begegnung und Kommunikation im Ortsteil.

Entsprechend wirken heute sehr unterschiedliche Entwicklungsdynamiken auf den Ortsteil Golm:

- **Golm ist Innovationsstandort:** Wissenschaft, Forschung, Unternehmertum, Zukunft
- **Golm ist Heimat:** Wohnen, Leben, Gemeinschaft, Tradition
- **Golm ist Kulturlandschaft:** siedlungsgeschichtliches Erbe, Landwirtschaft, Natur, Erholung

Um einer nachhaltig tragfähigen Stadtentwicklung gerecht zu werden, muss der Ortsteil Golm in seiner Gesamtheit betrachtet werden, damit die Potentiale und Entwicklungsdynamiken der verschiedenen Teilräume optimal genutzt und in ein innovatives und zukunftsfähiges Gesamtkonzept integriert werden können.

1.5 ZUSAMMENHANG MIT ANDEREN MASSNAHMEN

INSEK 2035

Das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2035“ (INSEK) wurde 2020/21 erarbeitet und durch die Stadtverordnetenversammlung (SVV) der LHP am 04.05.2022 beschlossen. Das Konzept behandelt gesamtstädtisch, aber auch für ausgewählte Teilbereiche, die großen Entwicklungsthemen und -linien (siehe Kap. 1.6).

STEK-GEWERBE

Im parallel erarbeiteten „Standortentwicklungskonzept Gewerbe“ (STEK-Gewerbe) der Landeshauptstadt Potsdam wurde ein weiterhin wachsender Bedarf an Gewerbeflächen für wissens- und technologieorientierte Unternehmen prognostiziert und ein entsprechender Handlungsbedarf aufgezeigt.

ARBEITSGRUPPE „TASK FORCE GOLM“

Gemeinsames Ziel der Landeshauptstadt Potsdam und der Landesregierung Brandenburg ist es, den Wissenschaftspark Potsdam-Golm zu einem international wettbewerbsfähigen Innovationsstandort auszubauen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde im Jahr 2015 eine Arbeitsgruppe „Task Force Golm“ konstituiert und mit der Erarbeitung konkreter Maßnahmen- und Umsetzungsplans (Road Map) für den Innovationsstandort Golm begonnen. An diesem Prozess sind folgende Partner:innen und Institutionen beteiligt:

- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie (MWAE)
- Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur (MWFK)
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL)
- Ministerium der Finanzen und für Europa (MdFE)
- Staatskanzlei
- Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB)
- Wirtschaftsförderung Land Brandenburg (WfBB)
- Universität Potsdam
- Institute des Standortes
- Standortmanagement Golm sowie die
- Landeshauptstadt Potsdam.

Aufgabe des Road Map-Prozesses ist die Entwicklung eines langfristigen und umfassenden Gesamtmodells für die Weiterentwicklung und das Management des Wissenschaftsparks Potsdam-

Golm mit dem Ziel, Innovations- und Wertschöpfungspotentiale für das Land Brandenburg und die Landeshauptstadt Potsdam zu entwickeln und langfristig zu sichern. In der ersten Strategiephase wurde der höchste kurzfristige Handlungsbedarf in der Schaffung von zusätzlichen Mietflächenangeboten identifiziert und entsprechende Projekte initiiert. Weitere Handlungsfelder wurden in der Schaffung von standortspezifischen Angeboten und Services für Inkubation, Acceleration und Innovationstransfer, der Intensivierung der Gründungs- und Investitionsdynamik sowie der Stärkung von Vernetzung und Internationalisierung definiert und durch korrespondierende Maßnahmen unterlegt. Im Ergebnis der ersten Strategiephase erfolgte im Jahr 2019 eine Neupositionierung und Umbenennung des Standortes in „Potsdam Science Park“.

Aktuell findet eine Fortschreibung und Aktualisierung der „Road Map Golm“ statt. Ziele dieser zweiten Strategiephase sind eine stärkere Ausrichtung auf neue strategische Themen, die Schaffung langfristiger Entwicklungsperspektiven sowie eine Fokussierung auf die inhaltliche Profilierung und Positionierung des Innovationsstandortes. Hierzu wurde durch die Task Force eine „Standortvision 2035“ erarbeitet.

GOLM: EIN LEITPROJEKT DER LHP

Die integrierte Weiterentwicklung des Potsdam Science Parks und des Ortsteils Golms ist eine prioritäre Maßnahme der Landeshauptstadt Potsdam, die sich aus dem städtischen Leitbild und den definierten, gesamtstädtischen Zielen ableitet und begründet. Das Vorhaben ist ein definiertes strategisches Projekt der LHP und ein umsetzungsorientiertes Leitprojekt des Geschäftsbereiches Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt.

VOM RAHMENPLAN ZUR BAULEITPLANUNG

Für die Aufstellung eines Rahmenplans gibt es keine zwingende Notwendigkeit. Dennoch hat er seine klare Berechtigung. Er reiht sich ein in die Riege der Konzepte, die dazu beitragen, dass sich städtebauliche Themen sehr breit diskutieren, durch vielfältige Ideen anreichern und zu einem konsensfähigen Planwerk verdichten lassen. Die Erarbeitung eines Rahmenplans ist eine freiwillige Leistung der Kommune, die nicht vom Gesetzgeber vorgegeben wird. Vor Ort gab es schon lange den ausdrücklichen Wunsch nach einer Planung, die den komplexen Fragestellungen eines extrem dynamisch wachsenden Ortsteils Rechnung trägt.

Der Grundansatz der Rahmenplanung für Golm besteht darin, die Herausforderungen für die Entwicklung Golms 2040 zu erkennen. Darauf aufbauend gilt es, Ziele und Maßnahmen zu entwickeln, die in der Summe und ihren Wechselwirkungen eine qualitätsvolle, zukunftsgerichtete und lokal bezogene Entwicklung des gesamten Ortsteils sichern.

Ein wesentliches Instrument zur Sicherung und Umsetzung der Planungsziele ist die verbindliche Bauleitplanung. Der vorliegende Rahmenplan bildet eine wichtige Grundlage für die hieraus zu entwickelnden Bebauungspläne. Für einzelne Teilräume werden weitere Untersuchungsschritte und Detailkonzepte erforderlich sein. Insofern ist der Rahmenplan eine „lernende Planung“, die aktualisiert und fortgeschrieben werden sollte, um auch zukünftig ihre bündelnde und koordinierende Wirkung zu entfalten.

1.6 DER RAHMENPLAN IM KONTEXT VERSCHIEDENER PLANUNGSEBENEN

REGIONALE EINBINDUNG

Die Landeshauptstadt Potsdam hat mit der Bundeshauptstadt Berlin einen starken Nachbarn und Partner an seiner Seite. Über die Traditionsstrecke der Avus über die BAB 115, mit der S-Bahn oder dem Regionalexpress ist das Berliner Zentrum in ca. 30 Minuten zu erreichen. Der neue Flughafen Berlin-Brandenburg BER ist ebenfalls nur 30-40 Minuten Fahrzeit mit der Regionalbahn entfernt.

Von diesen Standortvorteilen profitiert auch der Stadtteil Golm. Die Lage am Berliner Außenring der DB verbindet Golm einerseits mit Berlin-Spandau sowie andererseits mit der Berliner Innenstadt und dem Flughafen BER. Auch die überregionale Verkehrsanbindung für den KFZ-Nutzer ist mit den schnell erreichbaren Anschlussstellen auf die Bundesautobahnen A2, A9 sowie A24 sehr gut.

PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN AUF LANDESEBENE

Golm ist der einzige Stadtbereich in der LHP, in dem laut Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR, seit 01.07.2019 in Kraft) noch eine Siedlungsentwicklung im Außenbereich möglich ist. In Anbetracht der anhaltenden Nachfrage nach Flächen für die Weiterentwicklung des Innovationsstandorts Golm sowie des prognostizierten Bevölkerungszuwachses, hat die LHP folgerichtig die Vorbereitenden Untersuchungen für Golm Nord auf den Weg gebracht.

INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT INSEK 2035

Mit einem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der LHP trat 2022 die Neuaufstellung des INSEK in Kraft. Dieses Konzept beschreibt die Grundzüge der Potsdamer Stadtentwicklung in den großen Konturen.

Die dort definierten stadtweiten Aktionsfelder finden sich allesamt auch im vorliegenden Konzept wieder. Relevanter für die Arbeit am Rahmenplan waren jedoch die Ergebnisse zum Entwicklungsbereich 2 „Golm-Eiche-Bornim-Bornstedt“.

Die Kernpunkte aus dem räumlichen Leitbild sowie der Entwicklungsplanung werden im Folgenden kurz aufgelistet.

- Vernetzung der Stadt- und Ortsteile sowie Anbindung an die Innenstadt
- Reduzierung der Verkehrsbelastung in den Stadt- und Ortsteilen und Verlagerung auf den Umweltverbund
- Weiterentwicklung Golm: Wissenschaftsstandort und Ortsteil gemeinsam denken
- Nutzungsmischung und Ausbau Infrastruktur in monofunktionalen Siedlungsbereichen
- Untersuchungsräume/ Nachverdichtung in vorgeprägten Bereichen
- Erlebbarkeit und ökologischen Wert der Landschaft verbessern

Prüfung des Trambahn-Ausbaus bis an den Berliner Außenring / Bahnhof Golm

Diese Maßnahme fand breite Zustimmung im Zuge der Prozessbeteiligung. Generell verfolgt die LHP das Ziel, die Heranführung der Trambahn an den Berliner Außenring über die westlichen Stadtteile zu prüfen und diesen Konzeptansatz weiterzuentwickeln. Für den Standort Golm würde die Umsetzung dieser Maßnahmen eine erhebliche Verbesserung der ÖPNV-Qualität bedeuten. Im Rahmenplan wurde daher eine potenzielle Trassenführung einschließlich der erforderlichen Wendeanlagen berücksichtigt.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN GOLM NORD

Der vorliegende Rahmenplan ist ein wesentlicher Bestandteil der VU. Die Planungsergebnisse für das Untersuchungsgebiet bilden den städtebaulichen Konzeptteil der VU.

Mit Datum vom 30.01.2019 hat die Potsdamer Stadtverordnetenversammlung die Einleitung von Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 BauGB für den Bereich „Golm Nord“ beschlossen.

Die wesentlichen Ziele und Fragestellungen aus der Begründung zum Beschluss sind:

- Umgang mit Flächen im Landschaftsschutzgebiet „Potsdamer Wald- und Havelseengebiet“
- Schaffung einer räumlichen und funktionalen Einheit aus Ortsteil, Wissenschaftspark Universitätscampus, gewerblichen Bauflächen etc. durch bessere verkehrliche Verknüpfung, neue Querung der Bahnlinie usw.
- Verbindung zu vorhandenen Siedlungs- und Freiraumstrukturen ausbauen und stärken
- Schaffung von Voraussetzungen für die Ansiedlung von Unternehmen aus dem Bereich der forschungsnahen Entwicklung und Produktion
- Prüfung zusätzlicher infrastruktureller und sozialer Angebote und Bedarfe
- VU-Gebiet im Abgleich mit bestehenden Planungsprozessen zu: Neue Mitte Golm, Wissenschaftspark, Universität etc.
- Bedarfsgerechte Entwicklung von Flächen für den Wohnungsbau
- Schaffung von neuen Angeboten für bezahlbare Studentenwohnungen
- Ausbau und Ergänzung des öffentlichen Straßen-, Rad- und Fußwegenetzes
- Imagebildende Verknüpfung von Kulturlandschaft mit dem Ortsteil und dem Wissenschaftspark
- Erhalt und Ergänzung vorhandener Waldflächen, ggf. Erstaufforstung im VU-Gebiet
- Bessere Anbindung an den Bahnhof Golm für Ein- und Auspendler
- Engmaschige und attraktive Verknüpfung mit dem übrigen Stadtgebiet
- Umsetzung von öffentlichen Grünanlagen, Spielplätzen, Kleingärten etc.
- Nachweis von Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Gebiet bzw. Im lokalen Kontext

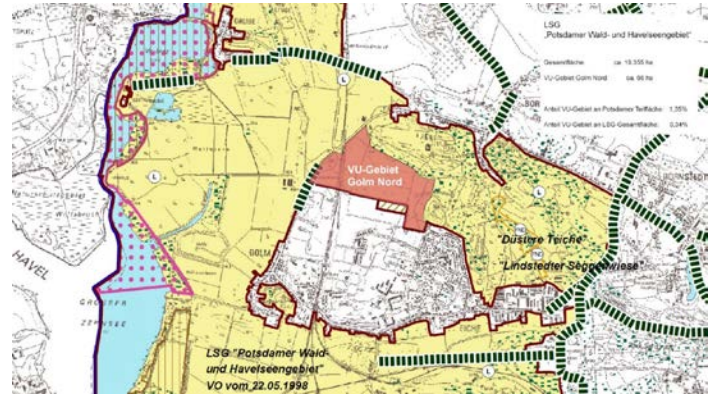


Abb.5: Abgrenzung VU-Gebiet Golm Nord mit Überlagerung LSG

UMGANG MIT DEM LSG „POTSDAMER WALD- UND HAVELSEENGEBIET“

Dieser Punkt steht nicht nur in der Auflistung, sondern auch in der Priorisierung der Arbeitsschritte an oberster Stelle. Die Herangehensweise lässt sich vereinfacht mit der Kurzformel „von außen nach innen“ beschreiben. Konkret bedeutet dies, dass die Analyse der natur- und landschaftsräumlichen Bedingungen das vorliegende Konzept maßgeblich geprägt hat. Im Ergebnis weist der Rahmenplan ein Verhältnis auf von ca. 50% Inanspruchnahme von

- Flächen für die bauliche Entwicklung sowie
- Flächen, die auch weiterhin außerhalb des Siedlungskörpers sowie innerhalb der Nutzungsstrukturen verschiedene Funktionen der Landschafts- und Freiraumgestaltung abbilden.

Verfahrensansatz zur Klärung der LSG-Frage

Üblicherweise dient im Land Brandenburg das Bauleitplanverfahren zur Klärung und Entscheidung über eine Zustimmung zur baulichen Inanspruchnahme von Flächen in Landschaftsschutzgebieten. Da diese Planungsebene erst in einigen Jahren ansteht, jedoch für den Abschluss der VU der Nachweis auf gesicherte Umsetzung erbracht werden muss, wurde mit dem zuständigen Ministerium des Landes Brandenburg ein FNP-Änderungsverfahren als Arbeitsgrundlage vereinbart.



Abb.6: Abgrenzung VU-Gebiet Golm Nord mit Überlagerung Luftbild

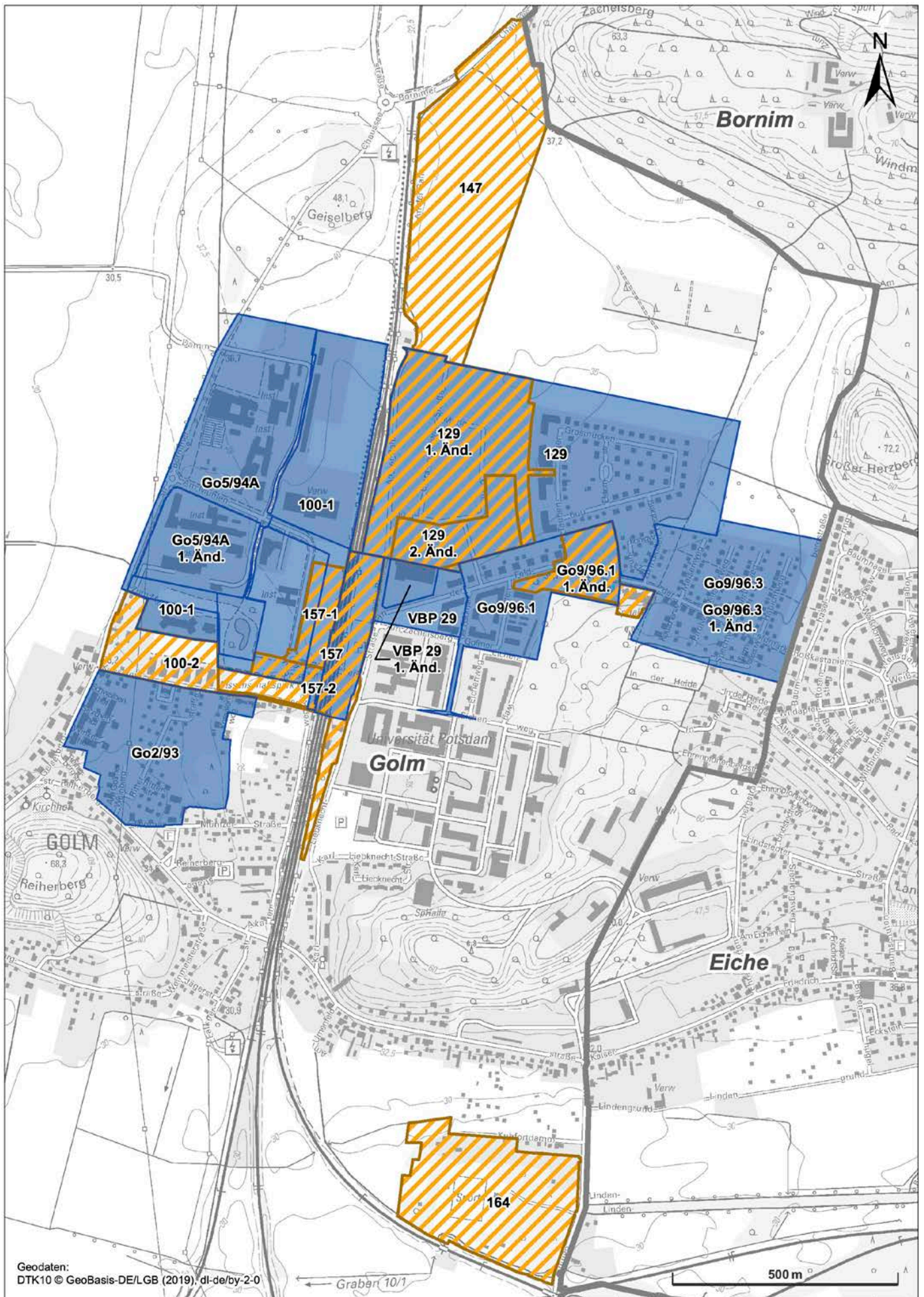


Abb.7: Bebauungspläne im Untersuchungsraum, Stand Oktober 2022

BEBAUUNGSPLÄNE

Innerhalb des Ortsteils Golm gibt es eine Vielzahl an formellen, planungsrechtlichen Grundlagen, welche in die Rahmenplanung integriert, aber bei Bedarf auch kritisch hinterfragt werden müssen.

Die Karte zeigt alle im Ortsteil Golm rechtskräftigen bzw. in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne (siehe Abb. 7). Deutlich erkennbar ist die Entwicklung der Ortslage vom Uni-Campus ausgehend in Richtung Norden.

Wohngebiet Ritterstraße (Go2/93)

Im Südwesten besteht ein Plangebiet zur Steuerung einer arrondierenden wohnbaulichen Entwicklung mit Bezug auf vorhandene Umgebungsstrukturen.

Sportanlagen Kuhfortdamm (B-Plan 164)

Am Rande des Golmer Siedlungsgebiets befindet sich ein großes Areal mit bereits existierenden Sport- und Freizeitnutzungen. Hier soll der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan eine Neuordnung bzw. Ergänzung regeln.

Anbindung Golm / Golmer Chaussee (B-Plan 147)

Signifikant ist das Plangebiet im Norden östlich der Bahntrasse. Für diesen Bereich besteht ein Aufstellungsbeschluss mit dem Ziel, dass die in der Entwicklung bzw. Vermarktung befindlichen Flächen des Technology Campus eine zusätzliche Nordanbindung zur L902 bekommen. Im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung konnte gezeigt werden, dass die Realisierung einer solchen Straße bisher nicht notwendig erscheint. Mit der weiteren Entwicklung des VU Gebietes wird dies erneut betrachtet werden müssen. Der Rahmenplan greift diese Erschließungsstrasse auf, spricht sich jedoch gegen einen Lückenschluss in Richtung Süden und damit eine Durchbindung zur geplanten Ortsmitte aus. Mit diesem Konzept sollen einerseits Durchgangsverkehre vermieden und andererseits Anreize zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf alter-

native Mobilitätsformen geschaffen werden. Selbstverständlich bleibt die Nord-Süd-Achse durchgängig nutzbar für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge, Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sowie für eine potentielle Trambahntrasse.

Wissenschaftspark Golm (B-Plan 100-1)

Beide Bebauungspläne dienen der Weiterentwicklung sowie der Anbindung der Institutsbereiche an die Golmer Mitte rund um den Bahnhofpunkt. In der Umsetzung konkreter Bauprojekte zeigen sich aktuell Konfliktpunkte, die auf stark veränderte Rahmenbedingungen hinweisen und mit einem 10 bis 15 Jahre alten Planungsrecht nur noch bedingt zu vereinbaren sind. Die Höhenentwicklung der Gebäude ist ein Aspekt, der in diesem Themenkontext hier, aber auch an anderen Stellen (z.B. B-Plan 129), im Zusammenhang mit gewerblichen Nutzungen immer wieder Anlass zu Diskussionen gibt. Zeitgemäße Anforderungen an Labor- und Forschungsräume, die hochtechnisiert sind, flexibel aufteilbar und nutzbar sein müssen etc., generieren Geschosshöhen, die in der Summe nicht vereinbar sind mit den in die Jahre gekommenen Festsetzungen der B-Pläne.

Neue Mitte Golm (B-Plan 157-1/-2)

Schon die Überlagerung mit bestehenden B-Plänen und die Aufteilung des Bebauungsplans 157 in zwei Teilbereiche macht die enorme Dynamik in diesem zentralen Bereich deutlich. Die zuvor beschriebenen Konfliktpunkte spielen hier ebenso eine Rolle wie auch die veränderte - und durch die Diskussion zum Rahmenplan sehr stark modifizierte - Sichtweise auf die „Neue Mitte Golm“. Diese stellen den bisherigen Bearbeitungsstand erneut auf den Prüfstand. Inhalte, Zielsetzungen sowie die Verortung bestimmter Funktionen machen eine grundsätzliche Neuorientierung erforderlich. Nähere Ausführungen finden sich im Kapitel 7.1 Neue Mitte Golm. Deutlich erkennbar wird aber, dass der zu überplanende Umgriff deutlich größer ausfallen muss, damit alle Belange der Neuordnung und Funktionssicherung abgedeckt sind. Inwieweit ein oder mehrere Bebauungsplanverfahren sinnvoll sind, muss noch erörtert werden.

Bebauungspläne rechtskräftig



100-1	"Wissenschaftspark Golm"
129	"Nördlich in der Feldmark"
Go2/93	"Wohngebiet Ritterstraße"
Go5/94A	"Wissenschaftspark Teil A"
Go5/94A	"Wissenschaftspark Teil A", 1. Änderung TB zwischen Geiselberg und Straße Am Mühlenberg
Go9/96.1	"Großer Plan, BA -1A"
Go9/96.3	"Großer Plan - Am Herzberg BA3"
Go9/96.3	"Großer Plan - Am Herzberg BA3" 1. Vereinfachte Änderung
VBP 29	"Nahversorgungsbereich Golm"
VBP 29	"Nahversorgungsbereich Golm" 1. Änderung TB Nahversorgung

Bebauungspläne im Verfahren



100-2	"Geiselbergstraße / Kossätenweg"
129	"Nördlich in der Feldmark" 1. Änderung TB Am Feldlerchenwinkel 2. Änderung TB An der Clara-Immerwahr-Straße / Am Marie-Curie-Ring
147	"Anbindung Golm / Golmer Chaussee"
157	"Neue Mitte Golm"
157-1	"Neue Mitte Golm (Nord-West)"
157-2	"Neue Mitte Golm (Süd-Ost)"
164	"Sportanlagen Kuhfortdamm"
Go9/96.1	"Großer Plan, BA -1A", 1. Änderung TB zwischen den Wohngebieten in der Feldmark und Am Herzberg

Nahversorgungsbereich Golm (VBP 29)

Dieser Bebauungsplan hat die Ansiedlung eines Vollversorgungsmarktes sowie weiterer flankierender Flächen für Einzelhandel und Dienstleistungen zum Inhalt. Im Vorfeld wurden zahlreiche Ideen diskutiert und Anforderungen an diesen zentralen Stadt- raum formuliert, die sich nach Realisierung der Bauvorhaben als nicht befriedigend gelöst herausgestellt haben.

Insbesondere die mangelnde Aufenthaltsqualität ist ein gravie- render Kritikpunkt, der in den Ortsteilforen immer wieder vor- gebracht wurde. Zukünftig wird es u.a. darauf ankommen, dass Planungsziele klar benannt und manifestiert werden und die Koppelung zwischen dem städtebaulichen Entwurf, der verbind- lichen Bauleitplanung sowie ggf. den Regelungen eines städte- baulichen Vertrags einem transparenten und effektivem Monito- ring unterzogen werden.

Nördlich der Feldmark (B-Plan 129)

Dieser Bebauungsplan beinhaltet zwei Teilbereiche, die einerseits die starke Nachfrage nach Wohnraum sowie andererseits die er- gänzenden Gewerbeflächen im Technology Campus beantwor- ten. Hier wird sehr anschaulich deutlich, dass die Zonierung und bewusste Trennung der Funktionen ein Nebeneinander, jedoch kein Miteinander zum Ziel hatte. Diese Entwicklung hat sehr zu einer weiteren „Verinselung“ und Clusterbildung in der Ortslage Golm beigetragen.

Die Vorschläge zum Zukunftsquartier im VU-Gebiet Golm Nord zeigen daher einen Paradigmenwechsel auf und stellen sehr be- wusst auf eine Durchmischung der Nutzungen und eine Multi- kodierung der Entwicklungsflächen ab. Auch in diesem Areal geben die Diskrepanz zwischen den Festsetzungen der Gebäu- dehöhen im B-Plan und den veränderten Nutzungsanforderun- gen immer wieder Anlass zu kritischer Reflektion.

ÜBERGEORDNETE FACHPLANUNGEN UND KONZEPTE DER LHP

Für die Gesamtstadt bestehen mehrere übergeordnete Fachpla- nungen und Konzepte, die den Ortsteil Golm und seine Teilbe- reiche in unterschiedlicher Intensität betreffen. Diese wurden im Laufe des Erarbeitungsprozesses ausgewertet und fanden – so weit relevant – bei der Erarbeitung des Rahmenplans Berück- sichtigung. Im Wesentlichen sind hier zu nennen:

- Flächennutzungsplan (Stand: 2014)
- Landschaftsplan (Stand: 2012)
- sowie die gesamtstädtischen Konzepte (hier nur auszugsweise aufgelistet):
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2035 (Stand: 2022)
- STEK Gewerbe 2030 (Stand: 2021)
- STEK Wohnen (Stand: 2014)
- Wohnungspolitisches Konzept (Stand: 2015)
- Wohnungsbaupotentiale Potsdam (Stand: 2020)
- STEK Einzelhandel (Stand: 2021)
- Uferwegekonzept Ortsteile (Stand: 2013)
- STEK Verkehr (Stand: 2014)
- Radverkehrskonzept (Stand: 2017)
- Nahverkehrsplan (Stand: 2019)
- Masterplan 100% Klimaschutz 2050 (Stand: 2017)
- Machbarkeitsstudie Verlängerung Trambahn (Vorbereitung, z.Zt. in Erarbeitung)

Ortsteilbezogene Fachplanungen und Konzepte

Für den Ortsteil Golm gibt es ebenfalls einige Planwerke und Konzepte, die gesichtet und ausgewertet wurden.

- Sportflächenentwicklungskonzept Eiche-Golm (Stand: 2017)
- Entwicklungskonzept / HIS-Studie der Universität (Stand: 2022)
- Maßnahmenplan Golm 2014 – siehe Anlage (Plakat)
- Dokumentation zum studentischen Wettbewerb sowie dem Werkstattverfahren „Neue Mitte Golm“ (Schlussbericht: 2016)
- Hanno C. Conrad: Master Thesis „Living with Science“ (September 2019)

Planungen und Projekte anderer Akteur:innen im Ortsteil

Eine Reihe von Planungen in unterschiedlicher Bearbeitungstie- fe laufen parallel zur Rahmenplanung und werden als „Setzun- gen“ in das vorliegende Konzept übernommen:

- Ergänzende Um- und Neubauten der Universität
- Entwicklungskonzept Technology Campus
- Entwicklungskonzept Hegemann-Gruppe
- Planung Laborgebäude Am Mühlenberg
- Planung Kita / Seniorenwohnen der Feldmark
- Wohnbauprojekte der ProPotsdam GmbH am Kossäten- und Eichenweg

1.7 STATISTIKDATEN IM ÜBERBLICK

LAGE, DICHT, TYPOLOGIE

Der im Südwesten der LHP liegende Ortsteil Golm weist eine Fläche von 11,5 km² mit einer Bevölkerungsdichte von 349 EW/km² auf. Dem Lagetyp „Stadtrand“ sowie dem Siedlungstyp „Ein- und Zweifamilienhäuser“ entsprechend ist die Einwohner:innendichte relativ niedrig. Im Vergleich liegt der Dichtewert für Drewitz (Lagetyp: ebenfalls „Stadtrand“, Siedlungstyp: „Mehrfamilienhaus / Plattenbau“) bei knapp 2.000 EW/km².

BEVÖLKERUNG

In der Landeshauptstadt Potsdam waren am 31.12.2021 insgesamt 185.503 Personen mit ihrem Hauptwohnsitz gemeldet. Zum gleichen Zeitpunkt waren es in Golm 4.174 Personen. Der Vergleich der Bevölkerungsentwicklung zwischen der Gesamtstadt und dem Ortsteil Golm veranschaulicht sehr deutlich die Dynamik der letzten Jahre. Ab 2017 weist Golm einen sprunghaften Anstieg der Bewohner:innen auf. Diese Entwicklung geht auf die Erschließung und den Bezug neuer Wohngebiete zurück, führt zu einem deutlich positiven Wanderungssaldo und dürfte sich durch die Schaffung von Folgeangeboten weiter fortsetzen.

INDIKATOREN

Die zuvor beschriebene Entwicklung zeigt sich auch in der Bevölkerungsveränderung. Sehr eindrücklich ist ebenfalls aus der Übersicht ausgewählter Indikatoren ablesbar, dass der Ortsteil Golm im Vergleich zur Gesamtstadt folgende Charakteristika aufweist:

- eine geringere Wohndauer,
- ein niedrigeres Durchschnittsalter,
- einen signifikant höheren Anteil nichtdeutscher Mitbürger:innen,
- eine geringere Inanspruchnahme von Wohnfläche,
- sowie einen geringeren PKW-Anteil

Dies ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die Spezifika des Ortsteils zurückzuführen. Erwartungsgemäß spiegelt sich hier das Profil eines typischen Universitäts- und Wissenschaftsstandorts. Der Ortsteil Golm ist in seiner Bevölkerungsstruktur durch den Zuzug junger Familien, die Vielzahl der Studierenden und Beschäftigten in Wissenschaft, Forschung und Lehre relativ „jung und bunt“, hochqualifiziert sowie wirtschaftlich gut situiert. Umso wichtiger ist vor diesem Hintergrund die Schaffung von adäquaten Infrastruktur- und Versorgungsangeboten. Nur so wird es gelingen, den positiven Trend fortzusetzen, die Standortqualitäten weiter auszubauen und auch weiterhin eine langfristige Bindung an den Wohn- und Arbeitsort Golm sicherzustellen.

Eine Innendifferenzierung wurde bei der dargestellten Auflistung nicht vorgenommen. Das sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Strukturen in der gewachsenen Ortslage rund um den Reiherberg sowie den schon länger bestehenden Wohnstandorten eine abweichende Tendenz vermuten lässt. Insofern ist den Belangen der „Alteingesessenen“ und insbesondere der älteren Golmer Bevölkerung unbedingt durch entsprechende Vorsorge und Angebote Rechnung zu tragen.

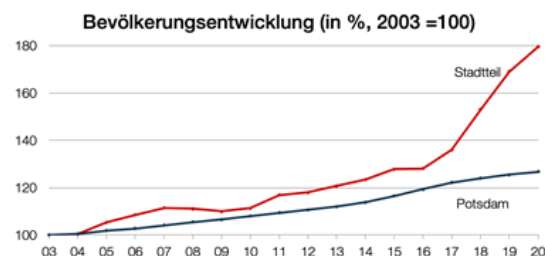


Abb.8: Bevölkerungsentwicklung in Prozent.
Quelle: LHP, Bereich Statistik und Wahlen, 2022

Ausgewählte Indikatoren

Indikator	2019	2020
Bevölkerungsveränderung	10,4	6,2
Durchschnittliche Wohndauer	5,7	5,7
Durchschnittsalter	36,2	36,0
Anteil Nichtdeutscher	17,0	17,8
Anteil Deutscher mit MH	4,3	4,6
Kinderanteil	14,7	14,2
Jugendanteil	4,2	4,1
Seniorenanteil	9,3	9,5
Hochbetagtenanteil	2,4	2,4
Arbeitslosenanteil *	1,2	1,4
Anteil Leistungsempfänger SGB II *	1,2	1,2
Anteil Leistungsempfänger SGB XII	0,2	0,4
Anteil Wohngeldempfänger	0,5	0,6
Wohnfläche je Einwohner	30,8	30,5
Pkw-Anteil	36,9	35,7
Wahlbeteiligung Kommunalwahl	49,1	-

Abweichungen vom Wert der Landeshauptstadt Potsdam (Anteile in Prozentpunkten)

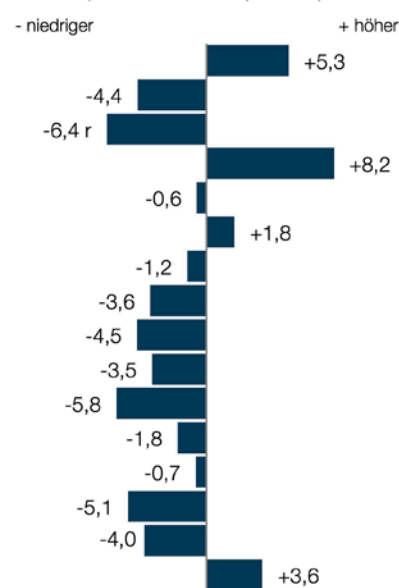
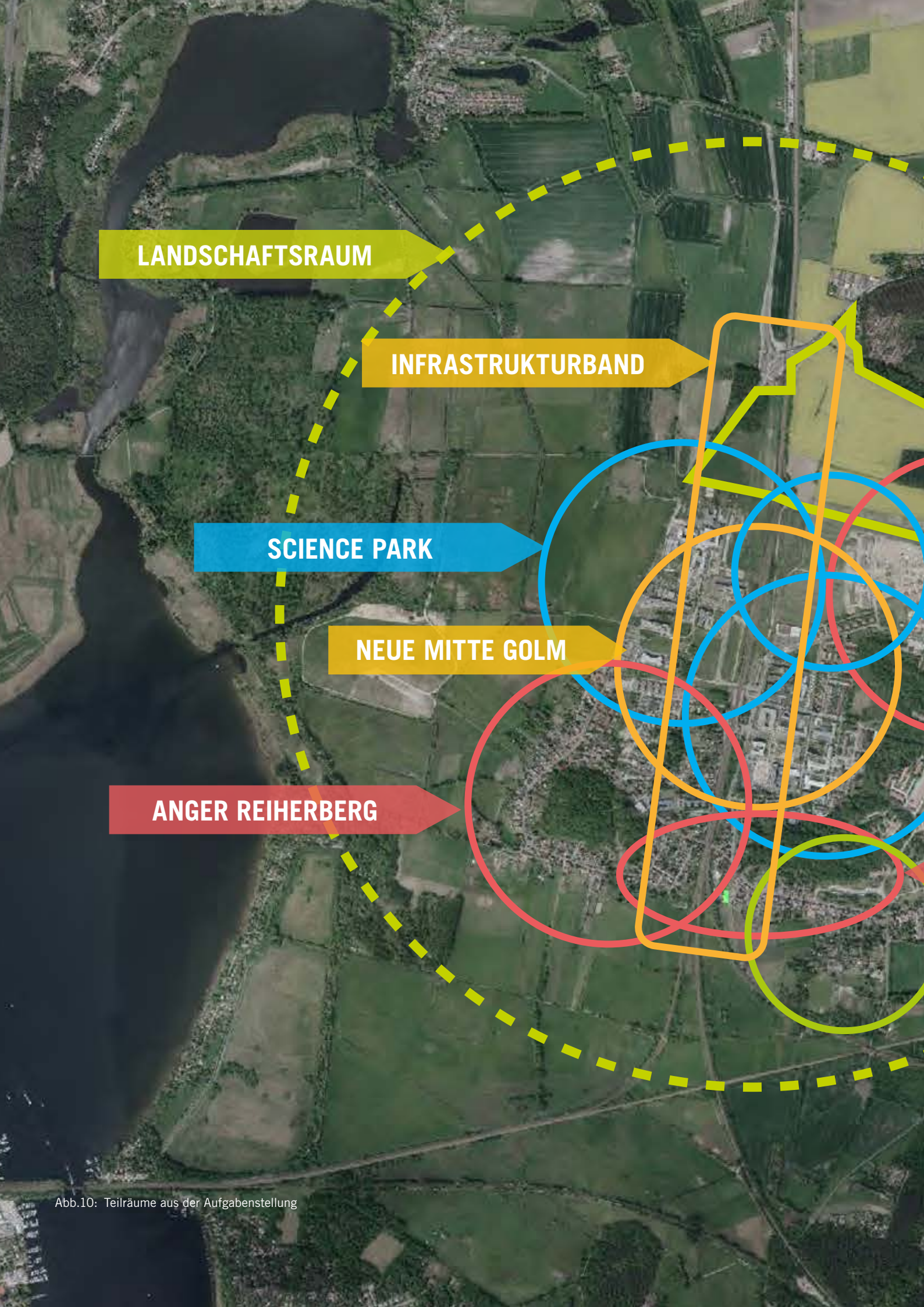


Abb.9: Ausgewählte Indikatoren der Bevölkerungsentwicklung. Quelle: LHP, Bereich Statistik und Wahlen, 2022

2 GOLM VERSTEHEN



LANDSCHAFTSRAUM

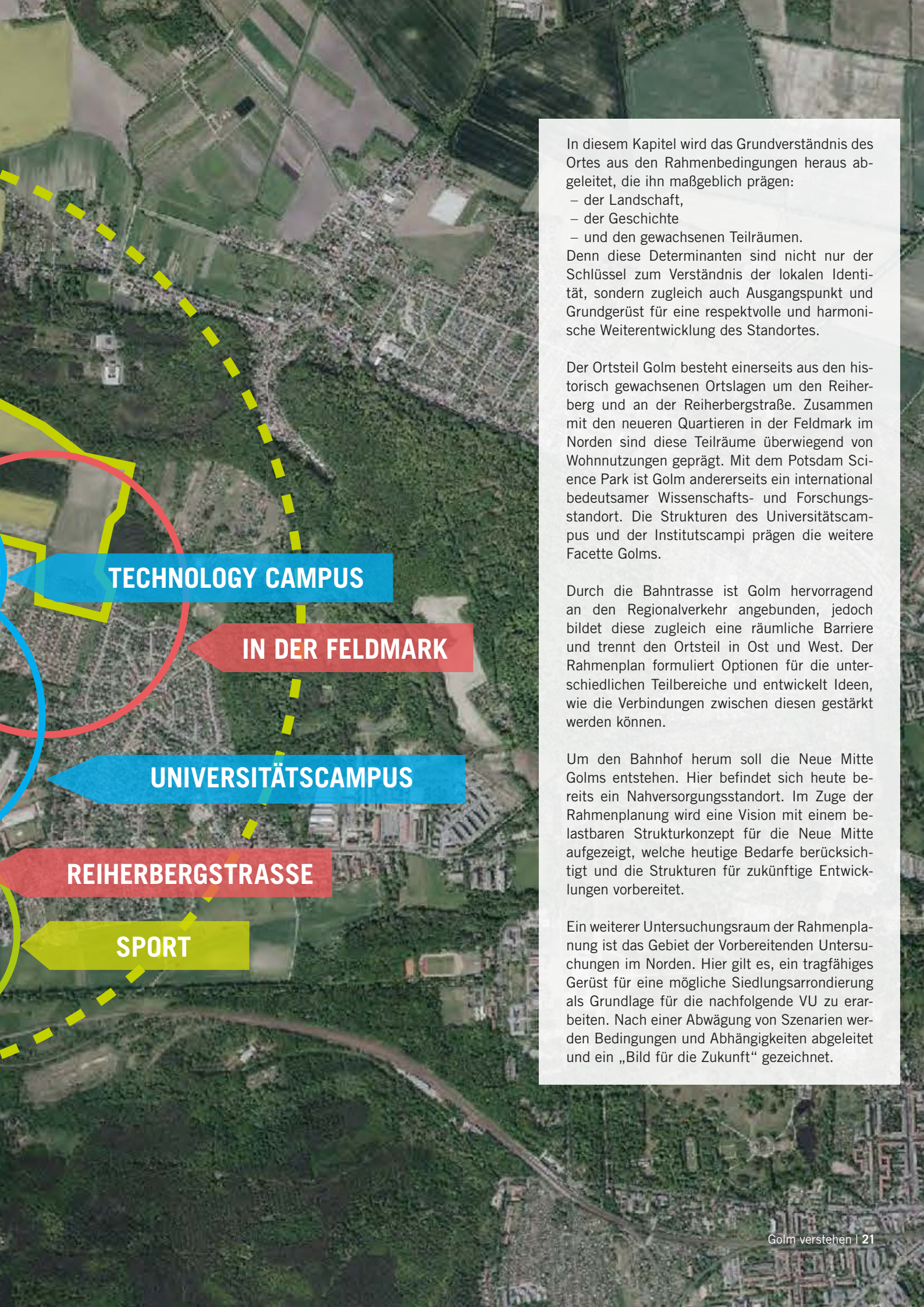
INFRASTRUKTURBAND

SCIENCE PARK

NEUE MITTE GOLM

ANGER REIHERBERG

Abb.10: Teilräume aus der Aufgabenstellung



In diesem Kapitel wird das Grundverständnis des Ortes aus den Rahmenbedingungen heraus abgeleitet, die ihn maßgeblich prägen:

- der Landschaft,
- der Geschichte
- und den gewachsenen Teilräumen.

Denn diese Determinanten sind nicht nur der Schlüssel zum Verständnis der lokalen Identität, sondern zugleich auch Ausgangspunkt und Grundgerüst für eine respektvolle und harmonische Weiterentwicklung des Standortes.

Der Ortsteil Golm besteht einerseits aus den historisch gewachsenen Ortslagen um den Reiherberg und an der Reiherbergstraße. Zusammen mit den neueren Quartieren in der Feldmark im Norden sind diese Teilräume überwiegend von Wohnnutzungen geprägt. Mit dem Potsdam Science Park ist Golm andererseits ein international bedeutsamer Wissenschafts- und Forschungsstandort. Die Strukturen des Universitätscampus und der Instituts campi prägen die weitere Facette Golms.

Durch die Bahntrasse ist Golm hervorragend an den Regionalverkehr angebunden, jedoch bildet diese zugleich eine räumliche Barriere und trennt den Ortsteil in Ost und West. Der Rahmenplan formuliert Optionen für die unterschiedlichen Teilbereiche und entwickelt Ideen, wie die Verbindungen zwischen diesen gestärkt werden können.

Um den Bahnhof herum soll die Neue Mitte Golms entstehen. Hier befindet sich heute bereits ein Nahversorgungsstandort. Im Zuge der Rahmenplanung wird eine Vision mit einem belastbaren Strukturkonzept für die Neue Mitte aufgezeigt, welche heutige Bedarfe berücksichtigt und die Strukturen für zukünftige Entwicklungen vorbereitet.

Ein weiterer Untersuchungsraum der Rahmenplanung ist das Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen im Norden. Hier gilt es, ein tragfähiges Gerüst für eine mögliche Siedlungsarrondierung als Grundlage für die nachfolgende VU zu erarbeiten. Nach einer Abwägung von Szenarien werden Bedingungen und Abhängigkeiten abgeleitet und ein „Bild für die Zukunft“ gezeichnet.

2.1 STRUKTUR DES UNTERSUCHUNGSRRAUMES UND DER TEILRÄUME

Der Betrachtungsraum der Rahmenplanung Golm 2040 umfasst mehr als die reine Ortslage. Alle Talente und Stärken des Ortes sind die Basis: Golm liegt inmitten einer einzigartigen Landschaft, ist exzellenter Forschungsstandort und Ortsteil mit engagiertem gesellschaftlichem Leben und einer vielfältigen Bewohnerschaft.

Das Grundverständnis von Golm wird in einer **Schatzkarte** zusammengefasst und besteht aus den folgenden Thesen:

- **Landschaft von außen:** der Landschaftsraum um Golm ist Identitätsstifter und prägt die gesamte Ortslage.
- **Ränder der Ortslage zum Landschaftsraum:** besondere Bedeutung haben die Ränder zum Landschaftsraum, die je nach Teilraum sehr unterschiedlich gestaltet sind.
- **Landschaft von innen:** grüne „Inseln“ strukturieren die Ortslage im Inneren. Insbesondere der Große Herzberg, der Ehrenpfortenberg und der Reiherberg markieren die Silhouette des Ortsteils.
- **Beiderseits der Bahn:** der Bahnhof ist das Mobilitätszentrum. Er stellt eine hervorragende Anbindung an Potsdam und den

Großraum Berlin sicher. Gleichzeitig entfaltet die Bahntrasse eine hohe trennende Wirkung, welche aktuell nur durch zwei Unterführungen durchbrochen wird.

- **Golmer Inseln:** die Ortslage besteht aus einzelnen Teilräumen, die wie Inseln eingebettet in der Siedlungslandschaft liegen. Diese Inseln haben sehr vielfältige Qualitäten und Strukturen (Science Park mit Instituts-Campi und Universitätscampus, Wohnquartiere in der Feldmark, historischer Siedlungskern rund um den Reiherberg etc.).
- **Treffpunkte:** Golm hat heute nur wenige Orte, an denen der gesamte Ortsteil zusammenkommt. Dazu gehört der Bahnhof, der Supermarkt, die Kirchen und die Spiel- und Sportplätze. Innerhalb der Inseln sind die Treffpunkte eher auf eine spezifische Zielgruppe ausgerichtet – wie beispielsweise die Kantinen und die Mensa für Studierende und Mitarbeitende.
- **Entwicklungsflächen:** Golm bietet ein enormes Flächenpotential für weitere räumliche Entwicklungen, die es maßvoll, zukunftsfähig, innovativ und unter Einbeziehung aller Interessen zu gestalten gilt.



Abb.11: Schatzkarte Golm

2.2 LANDSCHAFT UND FREIRAUM

Der Ortsteil Golm ist eingebettet in die historische Kulturlandschaft der Potsdamer Havelseen und naturräumlich der Großeinheit der Mittelbrandenburgischen Platten und Niederungen zuzuordnen. Der Große Zernsee im Westen und die am Westufer im Golmer Luch angrenzenden Niederungen sind Teil des Landschaftsschutzgebietes „Potsdamer Wald- und Havelseengebiet“. Die Gesamtfläche des Schutzgebietes beträgt rund 19.350 ha. Davon liegen ca. 64,2 ha im erweiterten Betrachtungsraum der Rahmenplanung, was etwa 0,33 % der gesamten Schutzgebietsfläche ausmacht. Der Teil des Schutzgebietes in Golm wird vom Großen Zernsee, als Teil der Havel mit ihren vielen Seen sowie von Wiesen, Weiden und Ackerflächen, im und am Golmer Luch geprägt. Zum Landschaftsschutzgebiet in Golm gehören auch die Wälder und Forsten des Katharinenholzes und des Großen Herzberges.

Die naturräumlichen Voraussetzungen zur Entstehung der Golmer Kulturlandschaft sind wichtig für das Verständnis der Entwicklungsprozesse, die eine einzigartige Landschafts- und Siedlungsstruktur herausgebildet haben.

TOPOGRAFIE

Das heute vorhandene Relief wurde maßgeblich durch die letzte Kaltzeit - die sog. Weichsel-Kaltzeit - vor ca. 115.000 bis 10.000 v. Chr. geformt. Durch die Gletscherrandlage hat sich eine vielgestaltige Landschaft aus Niederungen sowie Grund- und Endmoränenzügen ausgebildet.

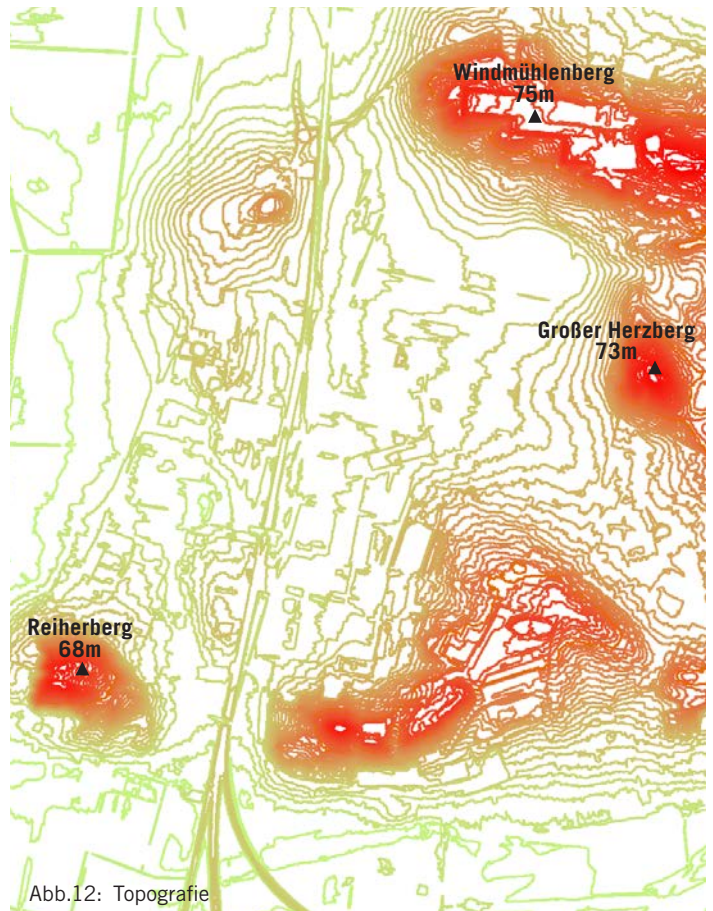
Die Geologie und das Relief des Planungsgebietes werden von einem flachwelligen inselartigen Grundmoränenrücken bestimmt. Dieser Geländerrücken wird im Westen von dem verzweigten, aus eiszeitlichen Schmelzwasserströmen hervorgegangenen Niederrungszug der Havel-Seenkette umschlossen.

Die Niederungen im Plangebiet weisen durchschnittlich eine Höhe von 30m auf, die nach Osten in die leicht ansteigenden Grundmoränenplatten übergehen. Unmittelbar westlich der Bornimer Chaussee ist eine unscheinbare Reliefkante erkennbar, die die ehemaligen Niedermoorflächen von den höher gelegenen Grundmoränenflächen trennt.

Auf dieser Grundmoränenplatte liegen die Siedlungsteile Golms, wie das um den Reiherberg angelegte alte Dorf Golm, die Siedlungserweiterungen mit Wohnbauflächen, der Potsdam Science Park mit der Universität sowie weiteren Instituten und Unternehmen. Im Bereich der sogenannten Stauchmoränen, zu denen der Reiherberg, der Ehrenpfortenberg, der Große Herzberg, das Katharinenholz mit Zachelsberg und Windmühlenberg sowie der Geiselberg gehören, steigt die Topografie bis auf 68 m am Reiherberg, 73 m am Großen Herzberg oder 75 m am Windmühlenberg an.

HYDROLOGIE

Aufgrund der eiszeitlichen Überformung sind im Rahmenplangebiet unterschiedliche Gewässertypen zu finden. Am größten und



markantesten ist der Große Zernsee im Westen Golms als seeartige Erweiterung der Havel. Vom Zernsee zweigt ein Stichkanal nach Osten ab, der früher zum Anlegen von Schubverbänden genutzt wurde. Wahrscheinlich wurden in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts von hier aus die nordwestlich liegenden Spülflächen angedient. Der Stichkanal besitzt heute keine durchgängige Verbindung zum Zernsee und wird von einem Anglerverein bewirtschaftet.

Neben dem Stichkanal ist der gesamte Niederungsbereich des Golmer Luchs von Entwässerungsgräben durchzogen, die noch zu DDR-Zeiten als Teil einer größeren Polderlandschaft mit Schöpfwerken bewirtschaftet wurden. Heute unterliegt die Unterhaltung dem Wasser- und Bodenverband Nauen. In der Zuständigkeit des Verbands werden die Gräben unterhalten und auch weiterhin die Polder über Schöpfwerke entwässert. Daneben gibt es natürliche und naturnahe Kleingewässer, wie den Mühlenpuhl in Golm.

BÖDEN

In Golm herrscht durch die vom Relief geprägten, kleinteiligen Strukturen ein abwechslungsreiches Nebeneinander überwiegend armer Bodentypen vor. Auf den höher gelegenen Flächen bestehen die Böden überwiegend aus lehmigem Sand und Geschiebemergel, was häufig zu Staunässe bei Starkregen und schlechten Versickerungsverhältnissen führt. In den Niederungen des Golmer Luchs, westlich der Bornimer Chaussee befinden sich neben Gleyböden aus Flusssanden vorwiegend ehemalige Niedermoorböden aus Torf über Flusssand.



Abb.13: Golmer Landschaft, Blick nach Norden auf das Katharinenholz

Die Bornimer Chaussee kann als ungefähre Trennlinie zwischen den feuchten Niederungsböden und den lehmigen Sanden und Geschiebemergeln auf den höher gelegenen Flächen angesehen werden. Diese Trennlinie spiegelt sich auch im Siedlungsbild Golms wider, da bis auf die Zernseesiedlung keine dauerhaften Gebäude im Niederungsbereich zu finden sind.

KLIMA

Das Klima Golms und seiner Umgebung ist gekennzeichnet durch die Merkmale des Binnenklimas. Die durchschnittlichen Jahrestemperaturen in Potsdam liegen bei ca. 10,3 Grad Celsius, wobei der Januar der kälteste und der Juli der wärmste Monat ist. Die durchschnittlichen Niederschläge liegen bei 666 mm im Jahr. Durch den Zernsee im Westen sind die Siedlungsteile Golms den vorherrschenden West- und Nordwest-Winden deutlich stärker ausgesetzt als z.B. die innerstädtischen Lagen Potsdams.

FLORA UND FAUNA

Die Niederungslandschaft des Großen Zernsees und Golmer Luchs ist weitgehend von offener Wiesenlandschaft geprägt, die heute extensiv landwirtschaftlich genutzt wird. Gräben und begleitende Gehölzstreifen gliedern den vom Wasser geprägten Landschaftsraum. Die ehemaligen Spülflächen nordwestlich des Stichkanals wurden nach Aufgabe der Aufspülungen mit Pappeln bepflanzt. Teilweise sind bruchwaldartige Strukturen entstanden, in denen neben Pappeln auch Weiden und andere Auengehölze vorkommen. Die Niedermoorböden sind dabei so gut erhalten, dass die Flächen des Golmer Luchs großes Potential für eine Wiedervernässung besitzen.

Das Golmer Luch war am Anfang des 20. Jahrhunderts wegen seiner interessanten Flora und Fauna bekannt, insbesondere durch seine große Anzahl an unterschiedlichen Vogelarten. Für diese bestand damals noch ein großes, zusammenhängendes Schilf- und Wiesengebiet. 135 Vogelarten wurden in den 20-er Jahren des letzten Jahrhunderts im Golmer Luch gefunden. Zu der Zeit dehnte sich das Luch vom Golmer Damm im Süden bis nach Grube im Norden und vom Ufer des Großen Zernsee

bis an die etwas höher gelegenen Ackerflächen aus. Dieser Lebensraum aus Wasserflächen und großen Schilfbeständen, aus moorigen Tümpeln, Flachmoorwiesen und Weidengehölzen ist heute nur noch in Teilen erhalten. Durch die Aufspülungen und Müllablagerungen im Bereich einer Deponie im 20. Jahrhundert hat das ehemalige Landschaftsschutzgebiet tiefgreifende Veränderungen erfahren.

Erst eine zunehmende Vernässung nach Einstellung der Polderbewirtschaftung und die Stilllegung der Mülldeponie haben dafür gesorgt, dass sich wieder eine große Artenvielfalt ausbilden konnte. Reiher, Kraniche, Kolkraben, Nachtigallen, Störche, Eulen und viele andere Vögel wie auch Seeadler sind im Golmer Luch heute anzutreffen. Im Frühjahr und Herbst rasten hier Tausende Gänse an den Ufern des Großen Zernsees. Neben den vielen Vogelarten finden sich im Luch auch zahlreiche Säugetiere wie Dachse, Marderhunde, Waschbären oder Wasserspitzmäuse. In der Flora der Feuchtwiesen des Golmer Luchs sind heute Besonderheiten wie Orchideen, Wiesenenzian und Sandstrohblumen zu entdecken.

Der Große Zernsee und die Niederungsflächen sind vom Rahmenplangebiet durch die Bornimer Chaussee und die Bahnlinie des Berliner Außenrings räumlich getrennt, so dass aus den östlichen Teilen Golms kein direkter Freiraumbezug zu diesen Landschaftsräumen besteht. Aus den Ortslagen heraus sind aber die Landschaftserhebungen Zachels- und Windmühlenberg im Norden, der Große Herzberg im Osten sowie der Ehrenpfortenberg und der Reiherberg im Süden als bewaldete Kuppen gut erlebbar.

Charakteristische Baumarten dieser Wälder und Forsten sind die Stiel- und Traubeneiche, Birke und Kiefer. Am Fuß des Großen Herzberges und des Katharinenholzes liegt in der offenen Feldflur eine inselartige Waldfläche, die überwiegend mit Nadelhölzern bestockt ist. Die Waldflächen und die angrenzenden Ackerflächen und Grünlandflächen auf dem Grundmoränenrücken sind im Gegensatz zu den Niederungsflächen eher durch



Abb.14: Golmer Landschaft, Blick nach Süden auf den Reiherberg

trockene Standortverhältnisse geprägt. Sie bilden damit eine wertvolle Ergänzung im Biotopverbund mit den feuchten Niederungsstandorten im Golmer Luch.

KULTURLANDSCHAFT / LANDSCHAFTSBILD

Die eiszeitlich geprägte Landschaft Golms wird heute überlagert durch menschliche Eingriffe und die damit verbundenen Landschaftsveränderungen. Die im 9. bis 11. Jahrhundert gegründete Siedlung Golm bezieht sich im Namen (von Kulm oder westslawisch Chelm „Hügel“) auf den Reiherberg. Das Dorf Golm liegt bis heute am Reiherberg als markanter Ring am Hangfuß und kann noch als Teil der vorindustriellen Siedlungs- und Landschaftsentwicklung erlebt werden.

Mit der Ansiedlung Schweizer Landwirte um 1685 wurde auch die Landschaft des Golmer Luchs nachhaltig verändert. Dämme und Gräben sind als Spuren der Erschließung dieser unwegsamen Niedermoorlandschaft bis heute in Teilen erhalten. Neben dem alten Dorfkern sind das Golmer Luch und seine Erschließungsmaßnahmen bis zum Großen Zernsee der zweite wichtige Teil der Kulturlandschaft im Rahmenplangebiet.

Aus der vorindustriellen Landschaft haben sich die bewaldeten Kuppen des Reiherbergs, des Ehrenpfortenbergs, des Großen Herzbergs, des Katharinenholzes sowie des Geiselbergs bis heute erhalten. Sie bilden nach Norden, Osten und Süden eine markante landschaftsräumliche Fassung der Ortslage. Dieser halbkreisförmige topografische Ring verweist auf die glaziale Prägung der Landschaft und betont damit die Orientierung Golms auf den Großen Zernsee und das Golmer Luch. Potsdam selbst liegt damit wörtlich genommen hinter dem Berg, auch wenn Sanssouci nur 5 km östlich anschließt.

Der flachwellige Grundmoränenrücken zwischen Bornimer Chaussee und den bewaldeten Kuppen auf den eiszeitlichen Stauchmoränen ist heute primär durch die Landwirtschaft und durch die Siedlungserweiterungen des 20. und frühen 21. Jahrhunderts geprägt. Die Siedlungsstruktur hat sich in inselartigen,

auf sich bezogenen Siedlungsteilen ausgebildet. Wohnbauflächen und Wissenschaftsstandorte liegen unverbunden nebeneinander. Ein Bezug zur Kulturlandschaft wie beim Dorf Golm lässt sich nicht erkennen. Ortsränder sind häufig nur als temporäre Zwischenstände der Siedlungsentwicklung zu verstehen oder gar nicht ausgebildet. Im Siedlungsbereich sind teilweise wiesen- und gehölzgesäumte Wege angelegt, die als Potential für ein grünes Netz verstanden werden können, um die unterschiedlichen Siedlungsteile zukünftig besser miteinander zu verbinden. Für das Landschaftsbild besitzen die Siedlungs- und Ackerflächen auf dem flachwelligen Grundmoränenrücken die geringste Bedeutung.

Aus der Überlagerung von Naturlandschaft und menschlichen Eingriffen ist in Golm eine vielfältige Kulturlandschaft entstanden, die im Zusammenspiel des Großen Zernsees mit den feuchten Niederungen, der bewaldeten Kuppen sowie des alten Dorfs Golm ihren stärksten Ausdruck findet. Diese eiszeitlich geprägte Landschafts- und Siedlungsstruktur soll auch in Zukunft erlebbar bleiben und wird im Rahmenplan aufgegriffen.

Die alte Ortslage Golm sollte in Ihrer Ringstruktur am Fuß des Reiherbergs gestärkt werden. Das Golmer Luch ist als Naturraum mit seinen Niedermoorböden zu erhalten und als vielfältiger Lebensraum für Pflanzen und Tiere weiterzuentwickeln. Die bewaldeten Kuppen auf dem Reiherberg, dem Ehrenpfortenberg, dem Großen Herzberg, dem Zachelsberg, dem Windmühlenberg sowie dem Geiselberg sollten als landschaftsräumliche Waldkulisse - auch mit Blick auf die Herausforderungen der Wälder durch den Klimawandel - gesichert und in ihrer Funktion gestärkt werden. Entwicklungsmöglichkeiten ergeben sich damit aus landschafts- und naturräumlicher Sicht vor allem auf den bereits besiedelten und den landwirtschaftlich genutzten Flächen im Norden Golms.

2.3 STÄDTEBAU

Golm ist von einer heterogenen städtebaulichen Struktur geprägt. Kleinteilige, zum Teil historisch gewachsene Wohngebiete wechseln sich mit großmaßstäblichen Forschungseinrichtungen ab. Gegliedert wird der Ortsteil durch vielfältige freiräumliche Strukturen wie die Hügellandschaft, ein Netzwerk aus Kanälen und grünen Freiraumverbindungen.

STÄDTEBAULICHES GRUNDGERÜST

Die in nord-südlicher Richtung verlaufenden Bahnschienen des Regional- und Güterverkehrs sind einerseits eine wichtige Mobilitätsachse, andererseits trennen sie räumlich den Ortsteil in Ost und West und bilden eine strukturelle Barriere. Eine Querung ist heute nur an drei Stellen möglich: im Süden durch die Reiherbergstraße, in der Mitte am Bahnhof und im Norden des Gebiets durch die Straßentrasse der L902.

Im Zentrum des Ortsteils liegt der Bahnhof Golm. Dieser ist ein wichtiger Ankommensort für Golm. Rund 10.000 Pendler:innen nutzen diesen täglich an Werktagen. Das **Bahnhofsumfeld** jedoch weist, obwohl es wichtiges und zentrales Verbindungsglied für Golm ist, städtebauliche Mängel auf. Viele der Grundstücke zwischen der Bahntrasse und der Hauptachse Karl-Liebnecht-Straße sind unter- bzw. ungenutzt und liegen brach. Dadurch fehlt ein stadträumlicher Umgang mit der Bahntrasse und der wichtigen, zentral in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Karl-Liebnecht-Straße sowie der dazwischenliegenden Flächen.

Die Karl-Liebnecht-Straße wird nur auf der östlichen Seite durch Universitätsgebäude gefasst und schafft es so nicht, eine Adresse bzw. eine Identität für den zentralsten Raum Golms zu definieren. Auch der vor einigen Jahren gestaltete Bahnhofsvorplatz erfüllt diese Funktion nur unzureichend. Prägend für den Platz am Bahnhof sind die in Hochlage verlaufende Bahntrasse, die Unterführung in Ost-West-Richtung, sowie ein P&R Parkplatz, welcher vorwiegend von Berufspendler:innen (und als Umsteigebahnhof zum BER) aus dem Golmer Umland genutzt wird. Stationäre Angebote gibt es, abgesehen von einer Fahrradabstellanlage, für die Nutzer:innen des Bahnhofes nicht.

Durch die Aktivierung der Flächen entlang der Bahn besteht daher das Potential, den Raum entlang der Karl-Liebnecht-Straße in Verbindung mit dem Bahnhofsvorplatz zu einem Ankommensort für den gesamten Ortsteil zu machen. Gleichzeitig wird auf dem emissionsbelasteten Streifen entlang der Bahn bereits heute mit dem Projekt „Quadratum“ eine aktive Innenentwicklung mit einem nicht unerheblichen Potential für Golm betrieben.

Unmittelbar östlich an den Bahnhof angrenzend liegt der **Campus der Universität Potsdam**, der größte der insgesamt drei Standorte der Potsdamer Universität. Herzstück der ab den frühen 1990er Jahren etablierten Universitätsnutzung ist der große Campuspark. Das auf einem ehemaligen Kasernengelände liegende Areal beherbergt unter anderem die mathematisch-naturwissenschaftliche Fakultät und einige der modernsten Gebäude der Universität Potsdam, wie beispielsweise die Campus-Bibliothek (IKMZ). Durch den Brandenburgischen Landesbetrieb für Liegenschaften

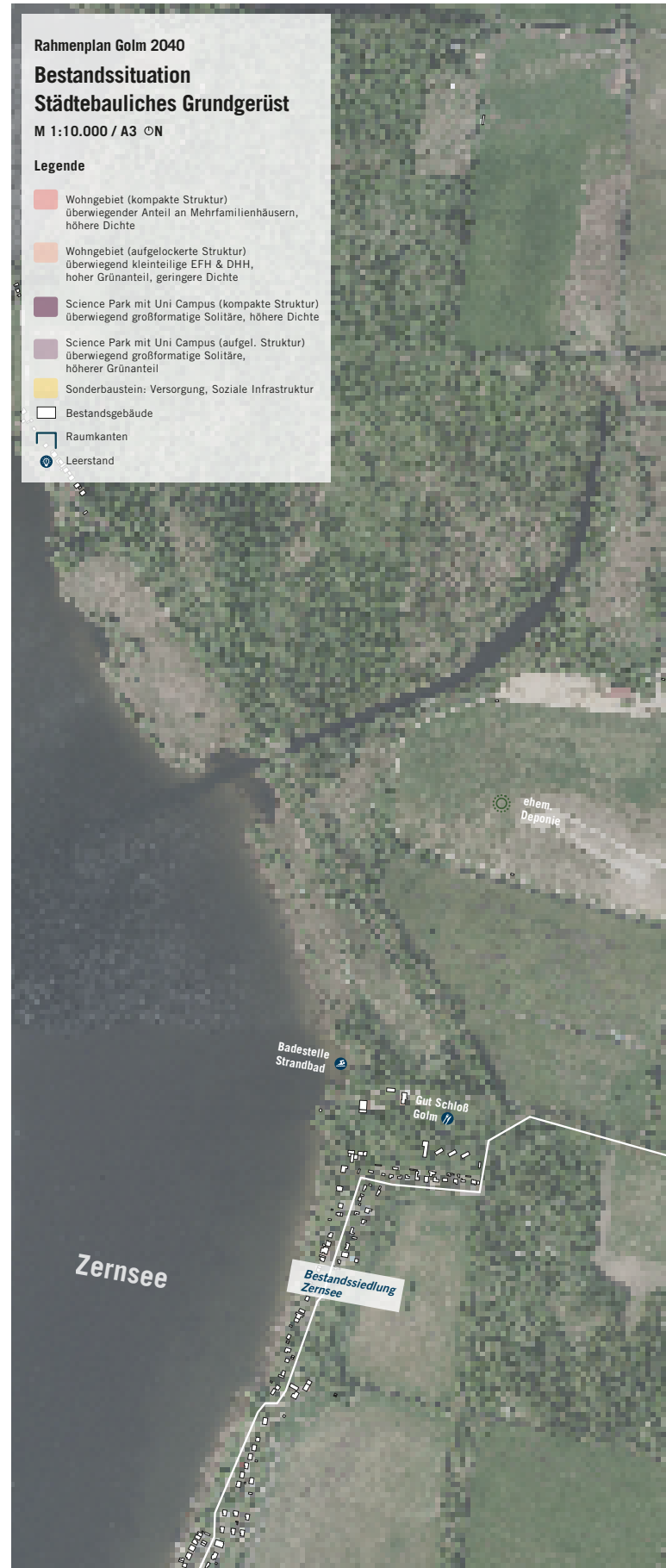


Abb.15: Städtebauliches Grundgerüst



und Bauen (BLB) wurde ein Konzept für die Weiterentwicklung des Standorts - einschließlich der Erweiterungsflächen im Technology Campus - erarbeitet, welches den kurz- und mittelfristigen Erweiterungsbedarf der Universität abdecken soll. Die Transformation des Uni-Campus Golm, dessen Nachverdichtungspotentiale und die damit verbundenen Bedarfe an Wohnraum für Studierende und Lehrende gilt es in den Rahmenplan zu integrieren.

Nördlich des Campus befindet sich das heutige **Nahversorgungszentrum** von Golm, bestehend aus einem eingeschossigen, großformatigen Vollsortimenter (REWE) und gewerblichen Einheiten im Erdgeschoss des Wohngebäudes „In der Feldmark“ Nr. 1. Die Erdgeschoßeinheiten sind aktuell von Leerstand betroffen, der Nahversorger wird an diesem Standort intensiv frequentiert. Die öffentlichen Freiräume dieser „alten“ Mitte bieten keinerlei Aufenthaltsqualität, sind nahezu vollständig als Parkplatzflächen genutzt und die Stellplätze sowohl dem Einzelhandel als auch den Wohngebäuden zugeordnet. Darüber hinaus fehlen attraktive Fuß- und Radwege.

Entlang der Straße „In der Feldmark“, welche eine wichtige Verbindungsachse in den benachbarten Ortsteil Eiche darstellt, ist die Struktur im westlichen Teil von dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern geprägt. Nördlich der Straße sind diese als punktförmigen Stadtvillen gestaltet, südlich in einer offenen, dreigeschossigen Blockrandbebauung. Diese Strukturen sowie der Verlauf der Straße gehen auf ein städtebauliches Konzept aus den 1990er Jahren zurück.

Die weiter östlich angrenzenden Wohnquartiere „In der Feldmark“ und „Am Herzberg“ sind größtenteils von einer kleinteiligen Einfamilienhausstruktur geprägt und mehrheitlich im Zuge des Wachstums der letzten 20 Jahre entstanden. Die Einfamilienhäuser weisen ein bis zwei Vollgeschosse plus Satteldach auf. Gestalterisch orientieren sich die Wohnquartiere an den Vorgaben der Bebauungspläne und weisen ein relativ einheitliches Erscheinungsbild auf. Zwischen den Wohngebieten, nördlich des Ehrenpfortenbergs, liegt die einzige Grundschule in Golm.

Über den kürzlich erstellten Marie-Curie-Ring ist der aktuell noch in Entwicklung befindliche Technology Campus an die Karl-Liebknecht-Straße angebunden. Hier entwickelt die ProPotsdam GmbH auf rund 10 ha einen innovativen Standort für hochwertige technologie- und forschungsorientierte Gewerbenutzungen sowie wissensbasierte Produktion und Dienstleistungen. Über eine Ringschließung ist das Areal organisiert, das Planungsrecht ermöglicht an dieser Stelle ein „GE“ mit bis zu viergeschossigen Labor-, Büro und Gewerbebauten, welche einen eher solitären Charakter aufweisen werden und sich zum Marie-Curie-Ring hin orientieren.

Der Technology Campus ist, genauso wie der Universitätscampus, ein Bestandteil des Potsdam Science Parks, welcher mit rund 12.500 Studierenden und Beschäftigten der größte Wissenschaftsstandort in Brandenburg ist. Zusätzlich zu diesen beiden Standorten östlich der Bahn, dehnt sich der Science Park auch westlich der Bahntrasse aus und wird dort geprägt durch



Abb.16: Alte Kirche

namhafte Wissenschaftseinrichtungen sowie forschungs- und innovationsorientierte Neubauvorhaben. Die räumliche Struktur in diesem Teil des Science Parks ist mehrheitlich durch eine drei- bis viergeschossige Struktur großformatiger Solitäre geprägt, welche in ansprechend gestaltete und qualitätsvolle Freiräume eingebettet sind. Die Straßenräume hingegen sind funktional gestaltet und weisen wenig Aufenthaltsqualität auf. Zudem fehlen vielerorts sichere Radwege.

Südlich der Straße „Am Mühlenberg“ in direkter Nachbarschaft zum Mühlenpfuhl, liegt der **Institutscampus der Fraunhofer-Gesellschaft**. Die drei- bis viergeschossigen, in Ost-West-Richtung orientierten Riegel beherbergen die verschiedenen Institute der Gesellschaft, ergänzt um eine Kantine und ein eingeschossiges Konferenzzentrum mit modernster Ausstattung. Über die Bornimer Chaussee hinweg bestehen qualitätsvolle Blickbeziehungen in die Landschaft des Luchs.

Ein zentraler Ort des Science Parks sind die Technologie- und **Innovationszentren** GO:IN I und GO:IN II. Diese bieten ein Flächenangebot, das auf die Ansiedlung und Förderung junger und innovativer Unternehmen abstellt. Zudem ist hier das Standortmanagement des Science Parks angesiedelt, welches einen wichtigen Beitrag zu Austausch und Vernetzung am Standort leistet. Entlang der Bahntrasse entsteht aktuell das **Quadratum Potsdam**, ein Ensemble aus vier weiteren Büro- und Laborgebäuden. Die hohe Qualität des Science Park ist hier einerseits durch die einladenden Freiräume gegeben, andererseits durch die Lagegunst in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes. Ein weiteres Projekt, das sogenannte InnoLab, befindet sich in Planung. Das Konzept sieht ein variables Angebot für Labor- und Büroflächen zur Miete in einem viergeschossigen Baukörper vor.

Nördlich der Straße „Am Mühlenberg“ schließt der **Max-Planck-Campus** mit weiteren Instituts- und Forschungsgebäuden sowie das **Brandenburgische Landeshauptarchiv** an. Während das Landeshauptarchiv eine kompakte Riegelstruktur aufweist, gruppieren sich die Einrichtungen des Max-Planck-Campus strahlenförmig um ein zentrales Gebäude, in welchem u.a. die Kantine



Abb.17: Campus-Bibliothek Golm (IKMZ) an der Karl-Liebknecht-Straße



Abb.18: Wohngebäude an der Geiselbergstraße

untergebracht ist. Die Höhenentwicklung der Labor- und Forschungsgebäude liegt bei drei bis vier Geschossen mit für solche Nutzungen entsprechend notwendige Geschosshöhen.

Die Herausforderung in der Weiterentwicklung des Science Park besteht darin, die Straßenräume auch für Fuß- und Radverkehr ansprechend zu gestalten. Dazu gehört unter anderem eine Aktivierung der Erdgeschosse, welche in Teilen wenig einladend gestaltet sind. Zudem gilt es, Orte für Austausch und Vernetzung schaffen, an denen Wissenschaft, Forschung, Wirtschaft und Gesellschaft zusammenkommen.

Nach Süden grenzt - im Übergang zum Reiherberg - das durchgrünte „Wohngebiet Ritterstraße“ an. Hier besteht die Planungsaufgabe, im Bereich Kossätenweg eine vermittelnde Lösung zwischen den großformatigen Solitären der Forschungseinrichtungen und der kleinteiligen Struktur der Wohnbebauung zu schaffen.

Der Bereich um den **Reiherberg** ist der älteste Teil Golms und ein historisch gewachsenes Straßen- bzw. Angerdorf. Die teilweise sehr gut erhaltenen und renovierten Ensembles aus landwirtschaftlichen Hofgebäuden und Wohnhäusern prägen das Erscheinungsbild maßgeblich und zeugen von einer lokalen baukulturellen Identität. Entlang der Reiherbergstraße, an der sich das Dorf im Laufe der Jahre von der Unterführung, um den Reiherberg herum und bis hin zur Bornimer Chaussee entwickelte, gibt es zwei räumlich-bauliche Schwerpunkte. An der Kreuzung Geiselbergstraße / Reiherbergstraße bilden die zwei historischen Kirchen des Ortes ein wichtiges Ensemble (Kaiser-Friedrich-Kirche und die barocke Dorfkirche).

Ein weiterer identitätsstiftender Raum ist der Bereich zwischen Thomas-Müntzer Straße und Reiherbergstraße. Hier sind gemeinschaftliche Funktionen wie beispielsweise das ehemalige Gemeindeamt und die freiwillige Feuerwehr verortet. Abgesehen von einem Spielplatz ist der Bereich von den verkehrlichen Anforderungen der Reiherbergstraße geprägt und der öffentliche Raum teilweise als Parkplatz genutzt. Im Umfeld des jetzigen Standorts der frei-

willigen Feuerwehr bietet sich die Chance, die Aufenthaltsqualität und die gemeinschaftlichen Funktionen behutsam zu stärken.

NUTZUNGSANGEBOTE IM ORTSTEIL: SOZIALE INFRASTRUKTUR, VERSORGUNG UND GEMEINSCHAFT

Die Grundversorgung mit sozialer Infrastruktur in Golm ist durch zwei Kitas und die bereits genannte Grundschule gesichert. Eine weitere Kita befindet sich am Standort „In der Feldmark“ im Bau. Ein Jugendtreff ist im Bereich des Sportparks Kuhfortdamm angesiedelt. Darüber hinaus gibt es keine sozialen Einrichtungen bzw. Institutionen im Ortsteil.

Auf dem Anger am Fuße des Reiherbergs befindet sich die freiwillige Feuerwehr des Ortsteils Golm, eine Hausarztpraxis und eine Praxis für Physiotherapie. Ebenfalls an der Reiherbergstraße liegt das einzige Hotel in der direkten Ortslage. Am Max-Planck-Campus gibt es ein Gästehaus, welches Gästen aller Institute offensteht. Neben der im Hotel befindlichen Gastronomie gibt es ein weiteres Restaurant in Golm. Ergänzt wird dieses durch ein temporäres, mobiles Angebot am Bahnhof und auf dem Parkplatz des Supermarktes.

Die Universität hält mit einer Mensa und zwei Cafés Versorgungsmöglichkeiten vor. Zudem befinden sich auf den Instituts-campi zwei Kantinen für die Mitarbeitenden. Auf dem Fraunhofer-Campus bietet ein Konferenzzentrum Platz für rund 150 Teilnehmende. Das „Gut Schloss Golm“ am Zernsee ist ein weiterer Veranstaltungsort mit dazugehörigem Restaurant. Die Nahversorgung in Golm ist durch einen Vollsortimenter gesichert, weitere Angebote befinden sich an der Kaiser-Friedrich-Straße im Ortsteil Eiche.

Das gesellschaftliche Leben im Ortsteil wird durch verschiedene Vereine und Initiativen gestaltet. Neben dem Jugendfreizeitladen Golm „Chance“, der sich explizit an Jugendliche richtet, sind unter anderem die Kirchen, Sportvereine, oder auch ein Seniorenbeirat aktiv. Der Verein „Kultur in Golm e.V.“ gibt eine Ortsteilzeitung heraus, informiert über Veranstaltungen etc. und unterstützt die Pflege der Chronik des Ortsteils.

2.4 MOBILITÄT

VERKEHRSBEZIEHUNGEN

Für die Golmerinnen und Golmer sind die Wege in die Nachbarortsteile und insbesondere in die Potsdamer Kernstadt von großer Bedeutung. Etwa ein Drittel der Beschäftigten und Studierenden kommt aus dem Stadtgebiet Potsdam, ein Drittel aus Berlin (Befragung des Science Parks), 20 % aus dem Umland und 13 % aus Golm oder Eiche. Daher hat das überörtliche Verkehrsangebot für Golm eine besondere Relevanz.

ÄUSSERE ERSCHLIESSUNG

Golm ist durch den Bahnhof gut an das übergeordnete System des öffentlichen Nahverkehrs (ÖV) angeschlossen. Kleinere und periphere Teile Golms sind jedoch zu Fuß über 10 Minuten vom Bahnhof entfernt. Hier (sowie zur Anbindung von Eiche) kommt der vorhandenen Bike-and-Ride-Anlage eine besondere Bedeutung zu. Kurzfristig sind Maßnahmen zur funktionalen und gestalterischen Aufwertung des Bahnhaltspunkts Golm vorgesehen. In Richtung Potsdam-Hauptbahnhof fahren stündlich vier Regionalbahnen, teilweise (jedoch zeitlich begrenzt) auch bis nach Berlin-Hbf. Nach Norden fahren stündlich zwei Regionalbahnen, eine davon ab Dezember 2022 nach Berlin-Gesundbrunnen. Über den BER in Richtung Königs Wusterhausen fährt eine Bahn je Stunde. Beschäftigte und Fluggäste des BER parken

daher teilweise im Bahnhofsumfeld, was hier zu entsprechenden Belastungen des Straßenraums führt, die durchaus kritisch zu bewerten sind.

Am bestehenden Bahnhof sollen zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung durch längere Zugeinheiten die Bahnsteige in Richtung Norden verlängert werden. Hieraus ergeben sich Chancen für die fußläufige Anbindung des Bahnhaltspunkts an die Neue Mitte.

In die Nachbarstadtteile und -kommunen bestehen **Buslinien**, deren Angebot sukzessive angepasst wird. Mit der Umsetzung des „Buskonzept Nordwest“ im April 2022 erfolgte bspw. eine Taktverdichtung auf der Linie 605 bis Charlottenhof. Zudem wird das Platzangebot in der Regionalbahn RB 22 deutlich erhöht. Für die Verlängerung einer **Trambahntrasse** nach Golm wird parallel zur Rahmenplanung eine Machbarkeitsstudie erstellt. Ziel ist es, Golm an das Trambahnnetz der Kernstadt anzubinden. Mit welcher verkehrlich und baulich sinnvollen Trassenführung, als auch und mit welchem Finanzaufwand dies realisierbar ist, wird im Rahmen der vorgenannten Studie ermittelt.

Zwischen Golm und der Potsdamer Kernstadt bestehen mehrere Radverkehrsverbindungen, wobei der eigenständig geführte Radweg über die Lindenallee zum Neuen Palais besonders attraktiv ist.

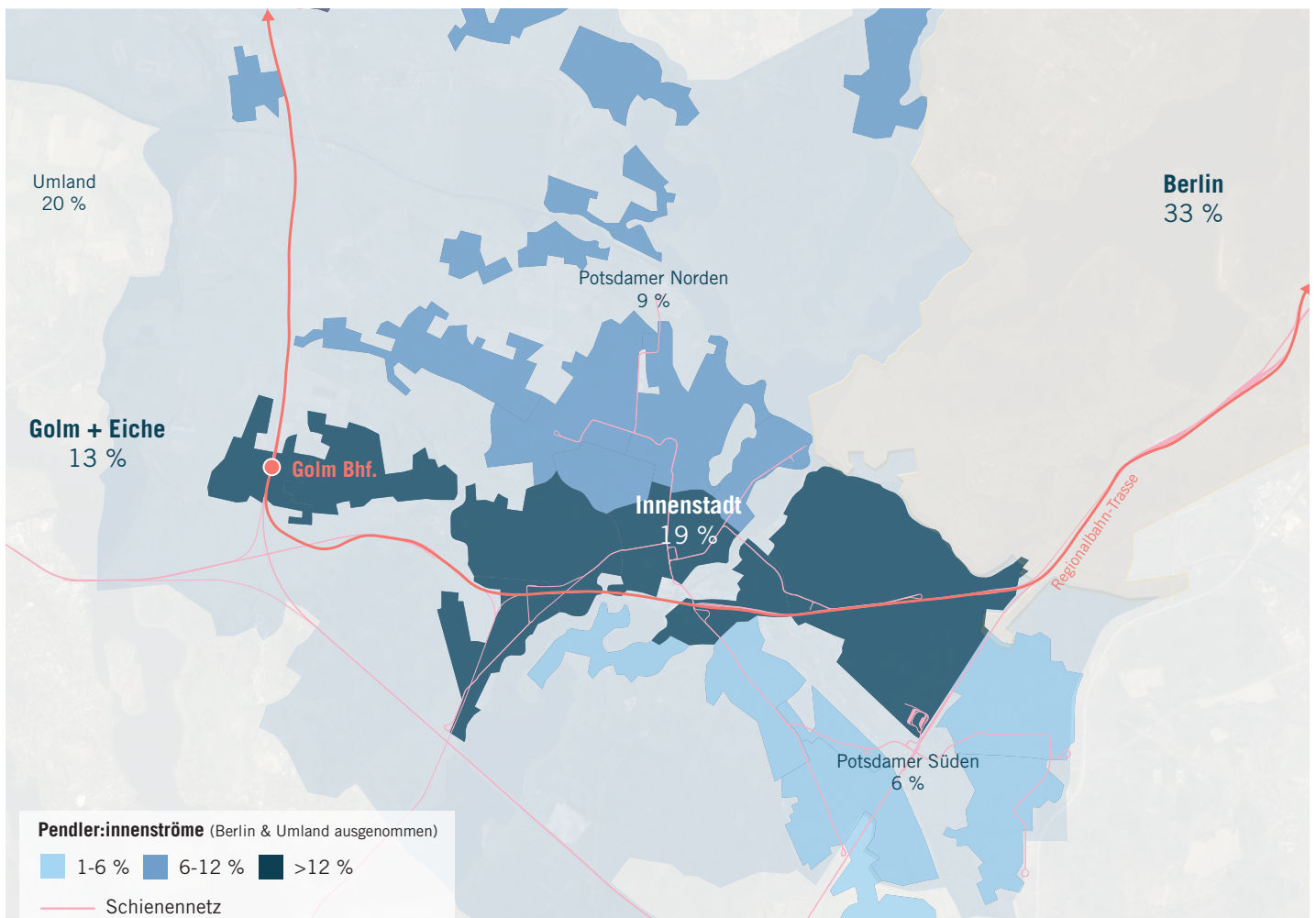


Abb.19: Pendler:innenströme nach Golm

Zusätzlich sind weitere Verbesserungen im **Radwegenetz** vorgesehen. Die Radschnellverbindung Potsdam-Werder wird über Kuhfort geführt und verbessert damit auch die regionale Erreichbarkeit Golms mit dem Rad. Ein Teil dieser Verbindung läuft über eine zusätzliche Brücke zwischen Potsdam und Werder, die sich derzeit im Bau befindet. Nach Fertigstellung wird das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel zwischen Golt und Werder sein. Im Radverkehrskonzept sind zudem zwei Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz vorgesehen, die die Anbindung Golms zusätzlich attraktiver gestalten: zum einen nach Norden entlang der Bornimer Chaussee, zum anderen nach Süden entlang des Kuhfortdamms und des Werderschen Damms in Richtung Geltow. Zusätzlich dazu sollten die Anbindungen an die östlich gelegenen Ortsteile gestärkt werden. Das Katharinenholz und auch die düsteren Teiche stellen hier eine besondere Barriere für Radfahrende dar. Aufgrund der Wegebeschaffenheit und der Steigung eignen sich diese Wege heute nur für Fußgänger. Auch in Richtung Potsdam sind ergänzend zur Lindenallee weitere attraktive Wegebeziehungen wünschenswert.

Die Ortslage Golt ist über das bestehende Wegenetz für Alltags- und Erholungswege grundsätzlich gut mit der umgebenden Landschaft und den Ortsteilen vernetzt. Übergeordnete Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr fehlen jedoch in Richtung Zernsee, Goltmer Luch und Nattwerder. Hier könnten die Dämme

als ein Potential genutzt werden, um die Verbindung des Ortsteils an den See zu stärken und das Netz des Ortsteils mit der Radroute F3 zu verknüpfen.

Mit dem Kfz ist Golt aus Richtung Norden über die L 902, aus Richtung Osten über die Kaiser-Friedrich-Straße und aus Richtung Süden über den Kuhfortdamm und den Werderschen Damm erreichbar. Hierbei bestehen punktuelle Überlastungen der Kfz-Infrastruktur, insbesondere auf den Straßen von und zur Potsdamer Kernstadt. Die Landeshauptstadt Potsdam plant dazu die Umsetzung folgender Maßnahmen (Quelle: Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 147, 2020):

- Vollsignalisierung der Einmündung Hugstraße / Potsdamer Straße / Rückertstraße zur Verbesserung der Zufahrt aus der Hugstraße
- Verlängerung der Abbiegestreifen an der Zufahrt von der Kaiser-Friedrich-Straße auf die Kreuzung Am Neuen Palais / Amundsenstraße / Maulbeerallee
- Signalisierung der Einmündung Reiherbergstraße / Karl-Liebnecht-Straße zur Verbesserung der Zufahrt aus der Karl-Liebnecht-Straße
- Signalisierung der Einmündung Reiherbergstraße / Kaiser-Friedrich-Straße / Kuhfortdamm zur Verbesserung der Zufahrt aus dem Kuhfortdamm

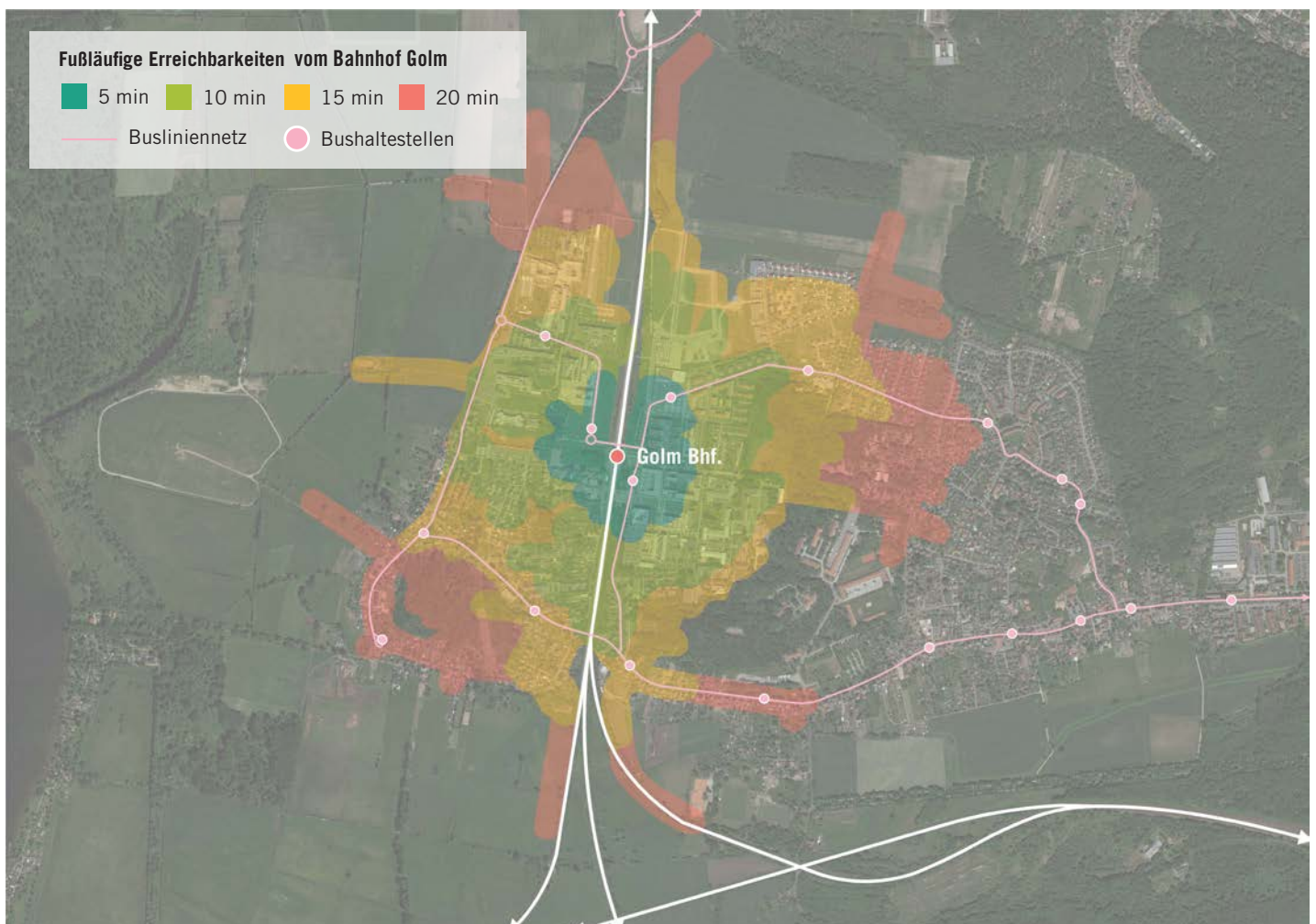


Abb.20: Analyse: Erreichbarkeit des Bahnhof Golt mit dem ÖV



Abb.21: Beispiel für informelle Wegeverbindung, Foto: ARGUS



Abb.22: Trampelpfade. Luftbild: Google Earth, abgerufen am 06.10.2022, Bild aus Mai 2021.

MOBIL IN GOLM

Innerhalb des Ortsteils bilden die heute vorhandenen Querungsmöglichkeiten der Bahntrasse für den Fuß- und Radverkehr wichtige Fixpunkte. Insbesondere der Bereich des Bahnhofpunkts mit der Unterführung ist ein stark frequentierter Verknüpfungspunkt mit entsprechend hohem Fußverkehrsaufkommen. Auffällig sind zudem die informellen Wegeverbindungen (Trampelpfade): ein deutliches Indiz dafür, dass das heutige Fußwegenetz nicht überall den tatsächlichen Bedarfen entspricht. Entlang der neueren Straßen bestehen zwar Gehwege, allerdings ist die angrenzende Bebauung oftmals nicht so gestaltet, dass sich kurzweilige Wegeverbindungen ergeben. Die Straßenräume in Golm laden überwiegend nicht zum Verweilen ein. Ein Hinderungsgrund für einen höheren Fußverkehrsanteil der Wohnbevölkerung stellt die eher mangelhafte Nahversorgungssituation in Golm dar.

Die innerörtlichen Straßen werden von bis zu 7.000 Kfz pro Tag befahren (Reiherbergstraße, Verkehrszählung vom 23.08.2018). Die meisten Straßen liegen aber deutlich darunter (Karl-Liebknecht-Straße und Am Mühlenberg mit 3.350 Kfz). Die Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen sehen auf Straßen mit Tempo 50 bis 4.000 Kfz pro Tag keine gesonderte Radverkehrsführung vor. Die Radverkehrsführung in Golm ist also weitgehend angemessen.

Der Schwerverkehrsanteil liegt auf den Straßen in Golm i.d.R. bei etwa 5 % oder darunter, was für innerörtliche Straßen nicht auffällig ist. Eine erhöhte Belastung - u.a. aktuell auch durch Bautätigkeiten - ergibt sich für die Unterführung am Bahnhof mit gut 30 Schwerverkehrsfahrzeugen in der Spitzenstunde am Vormittag, was einem Anteil von über 10 % entspricht.

¹ Geprüft für mehrere Carsharing-Anbieter und TIER Mobility am 06.10.2022

Der Ortseingang am Reiherberg ist im Bereich der Geiselbergstraße nicht aus der Straßenraumgestaltung abzulesen. Auch die Ortsdurchfahrt im Bereich der Reiherbergstraße nimmt keinen Bezug auf den umgebenden Stadtraum. Dadurch entsteht hier ein Transitort, der vom Kfz-Verkehr dominiert wird. In der historischen Ortslage am Reiherberg gibt es zudem Straßen mit ungebundener Oberfläche, beispielsweise den Akazienweg, was neben gestalterischen auch sicherheitsrelevante Defizite verursacht.

In Golm gibt es mehrere großflächige Parkplatzflächen, die der Universität, dem Einzelhandel, den Instituten oder auch Wohngebäuden zugeordnet sind. Die Universität hat an der Karl-Liebknecht-Straße ihren Hauptparkplatz mit über 250 ebenerdigen Stellplätzen. Im Bereich des Einzelhandels dominieren die ca. 100 Stellplätze des Nahversorgers sowie weitere ca. 100 Stellplätze, die den Wohngebäuden in der Feldmark zugeordnet sind, das funktionale Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes. Unmittelbar gegenüber des Bahnhofsvorplatzes gibt es einen Park&Ride-Parkplatz mit rund 65 Stellplätzen, welcher auch von Reisenden genutzt wird, die auf die Bahn umsteigen und zum BER anreisen. Dadurch sind viele Stellplätze oft längerfristig belegt. Im Ortsteil Golm besteht keine Parkraumbewirtschaftung.

Nextbike verfügt in Golm über drei (tlw. virtuelle) Stationen. Stand Oktober 2022 sind in Golm keine gewerblichen stationsgebundenen Carsharing-Anbieter aktiv und keine Leih-E-Scooter verfügbar.¹ Insgesamt besteht für Sharing-Angebote somit noch ein großes Potential.



Abb.23: Unterführung am Bahnhof, Foto: ARGUS



Abb.24: Reiherbergstraße



Abb.25: Analyse: Erreichbarkeit des Bahnhof Golm für den Radverkehr

2.5 FAZIT DER ANALYSE: GOLM HEUTE

Golm hat eine Geschichte von mehr als 700 Jahren und durchläuft einen dynamischen Entwicklungsprozess als Forschungs- und Wissenschaftsstandort. Dies macht es erforderlich, einen gesamtheitlichen Blick auf den Ortsteil zu werfen und mit den noch anstehenden Entwicklungen auch die mittlerweile entstandenen und zukünftig zu erwartenden Bedarfe zu decken.

Auf Basis der Analyse ergeben sich folgende Herausforderungen, die im Zuge der Rahmenplanung bearbeitet werden:

- » **Golm ist ein starker Wissenschaftsstandort.**
Durch die weitere Ansiedlung von Unternehmen soll das Profil als Forschungs- und Wissensort ausgebaut werden.
- » Dies bedeutet auch, dass gleichzeitig **Wohnraum** entstehen muss, um jungen Menschen und Familien die Möglichkeit zu bieten, in Golm zu leben und um ein noch größeres Ungleichgewicht zwischen Bewohnern und Einpendlern zu vermeiden.
- » Golm ist ein **lebendiger Ortsteil**, der aus sehr heterogenen Teilräumen besteht. Es fehlen Möglichkeiten zur Begegnung für Bewohner:innen, Studierende und Mitarbeitende. Hierfür braucht es nicht nur eine funktionale Mitte, sondern auch eine stärkere Verbindung der Teilräume untereinander.
- » Golm hat eine **zentrale Bedeutung für sein Umland**. Viele Maßnahmen im Rahmenplan sichern und fördern die Attraktivität des Ortsteils mit seinen Versorgungsstrukturen auch für seine Nachbargemeinden.
- » Golm ist heute bereits ein Standort, der sich durch **dynamisches Wachstum** auszeichnet. Die aktuellen Herausforderungen dieses Wachstums müssen in Abhängigkeit zueinander untersucht und vor der Erzeugung zusätzlicher Bedarfe gelöst werden. Soziale Infrastrukturen und Versorgungsangebote müssen bedarfsorientiert mitwachsen.
- » Golm ist gut in verschiedene **Mobilitätsnetze** eingebunden, aber bereits heute punktuell durch Verkehre belastet. Ziel ist es daher, die Alternativen zum MIV auszubauen, diesen verträglich abzuwickeln und die Aufenthaltsqualitäten im Straßenraum zu verbessern.
- » Die **Golmer Kulturlandschaft**, die vom Zernsee, der historischen Ortslage, den bewaldeten Kuppen und den feuchten Niederungen geprägt ist, sollte als Landschafts- und Siedlungsstruktur auch in Zukunft erlebbar bleiben und als Golmer Identität weiterentwickelt werden.
- » Golm kann jetzt was verändern! Die Rahmenplanung bietet die Chance, Impulse für positive Veränderungen zu setzen und in einem integrierten Prozess eine **ganzheitliche Vision** für den Ortsteil zu entwickeln.

3 PLANUNGSPROZESS

3.1 PLANUNGSTEAM UND PROJEKTBETEILIGTE

AUFTRAGGEBER LANDESHAUPTSTADT POTSDAM

Der „Rahmenplan Golm 2040“ ist ein Projekt des Geschäftsbereichs 4 „Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt“ der Landeshauptstadt Potsdam. Die gemeinsame Projektverantwortung lag in den Bereichen Stadtplanung (Projektleitung) und Wirtschaftsförderung (Projektkoordination).

PLANUNGSTEAM

Entsprechend der Aufgabenbeschreibung wurde ein Planungsteam zusammengestellt, in dem die Fachdisziplinen

- Städtebau
- Landschafts- und Freiraumplanung
- Natur- und Artenschutz
- Klimaanpassung- und Niederschlagsmanagement
- Mobilitäts- und Verkehrsplanung

kompetent und leistungsstark abgebildet wurden.

Im Ergebnis eines anspruchsvollen und mehrstufigen Vergabeverfahrens ging der Zuschlag an das Planungsteam aus den Büros:

- ASTOC, Köln (Stadtplanung / federführende Koordination und Projektleitung)
- Arbos, Hamburg (Landschafts- und Freiraumplanung, Natur- und Artenschutz)
- Argus, Hamburg (Mobilitäts- und Verkehrsplanung)
- STEG, Hamburg (prozessbegleitende Kommunikation und Beratung)

Die Querschnittsaufgabe Klimaanpassung- und Niederschlagsmanagement wurde im gesamten Team bearbeitet, wobei im Zuge der Konzeptfindung ein starker Fokus auf Fragen des Niederschlagsmanagements lag. Lösungsansätze zu diesem Themenkomplex wurden im Wesentlichen durch die Landschafts- und Freiraumplaner entwickelt.

In zweiwöchigen Sitzungen des Planungsteams wurden die aktuellen Arbeitsergebnisse vorgestellt und gemeinsam mit den

Projektverantwortlichen der LHP erörtert, Anregungen ausgetauscht und Entscheidungen zum weiteren Vorgehen getroffen.

PROJEKTBETEILIGTE

Neben den Fachdisziplinen innerhalb der Potsdamer Stadtverwaltung waren eine Reihe weiterer Projektbeteiligter in das Verfahren involviert. Nachstehend sind die Institutionen und Interessensvertretungen genannt, die im besonderen Maße mit den lokalen Themen und Planungsaufgaben verbunden sind und entsprechend intensiv beteiligt wurden:

- Ortsbeirat Golm
- Standortmanagement Potsdam Science Park
- Universität Potsdam
- Wissenschafts- und Forschungsinstitute
- ProPotsdam GmbH (Entwicklungs- und Sanierungsträger/Projektentwickler)

Zu Beginn der Konzepterarbeitung fanden mit allen genannten Stakeholdern Gespräche statt, die einerseits den jeweils individuellen Fokus beleuchten sowie sich andererseits immer stärker zu einem Gesamteindruck der lokalen Ideen, Wünsche aber auch sehr konkreten Anforderungen verdichten ließen.

PARTIZIPATION UND PROJEKtablauf

Anspruch war und ist es, bei der Erarbeitung des Rahmenplans Golm 2040 sowie der VU Golm Nord die Öffentlichkeit, politische Gremien, lokale Akteur:innen aus Wissenschaft und Wirtschaft, verschiedene Bereiche der Verwaltung etc. intensiv und in geeigneter Weise zu beteiligen. Der Partizipationsprozess wurde gleichermaßen offen, aber auch durch das klare Herausarbeiten von gegenwärtigen Rahmenbedingungen und zukünftigen Erfordernissen des Standorts ziel- und ergebnisorientiert gestaltet.

Der Rahmenplan hat nicht den Anspruch, dass alle Fragen der örtlichen Entwicklung in einem Werk beantwortet werden. Es geht vielmehr darum, die Entwicklungslinien und Schlüsselprojekte der nächsten 25 Jahre zu definieren und für deren Umsetzung einen klaren Fahrplan zu vereinbaren. Für die Erarbeitung



Abb.26: Diskussion an einer Themenstation, Urbanizers, 2022

und spätere Akzeptanz in der Umsetzungsphase bedarf die Vision „Golm 2040“ weiterhin einer intensiven Beteiligung aller lokal relevanten Akteur:innen.

Eine Kernaufgabe der Partizipation innerhalb des Planungsprozesses war die Auswertung und Bündelung bereits vorhandener Unterlagen und der daraus ablesbaren Sachthemen und Argumentationsstränge.

Eine Gliederungsstruktur für die Organisation der Projektpartizipation erfolgte analog zu den Planungsschritten in vier Themenblöcken:

- Bestandsaufnahme und erste Ideen
- Diskussion der Entwicklungsszenarien
- Auswahl einer Vorzugsvariante und konkrete Ausarbeitung relevanter Teilräume
- Abschlusspräsentation und Prozessauswertung

Auf Grundlage der Auswertung bestehender Unterlagen, einer aktuellen Bestandsaufnahme, Gesprächen mit relevanten Akteur:innen etc. wurden die einzelnen Themenblöcke in Text- und Bildform analysiert und in Arbeitsthesen zusammengefasst. Vorstellung und Diskussion erfolgten jeweils in einem öffentlichen „Ortsteilforum Golm“. Die Ergebnisse wurden zeitnah dokumentiert und u.a. auf einer eigenen Webseite allgemein zugänglich gemacht.

MODERATION

Fachlich-inhaltliche Fragestellungen sollten im Prozess klar erkennbar aus einer Hand bearbeitet, präsentiert und argumentiert werden. Um eine Vermischung von „Fachexpertise“ mit der notwendigen „Kommunikation und Partizipation“ zu vermeiden, wurde eine begleitende Moderation durch ein externes Büro beauftragt. Hier lag der Schwerpunkt auf der organisatorischen und prozessbegleitenden Ebene. Der gesamte Beteiligungsprozess wurde durch das Partizipationsteam konzeptionell vorbereitet, durchgeführt und dokumentiert. Die qualifizierte Moderation durch das Büro Urbanizers, Berlin, sicherte die neutrale Erfassung und Berücksichtigung aller Meinungen und Stimmen und diente im Prozess gleichermaßen als „Lotse“ wie auch als „Sachwalter der jeweiligen Interessen“.

GREMIENBETEILIGUNG

Nach Abschluss der Beteiligungsformate und im Zuge der Beschlussfassung kamen in den politischen Gremien weiterführende Änderungswünsche auf. Vor diesem Hintergrund wurde der hier vorliegende Rahmenplanbericht von der Stadtverordnetenversammlung am 04.10.2023 nur unter dem Vorbehalt umfangreicher Änderungen am städtebaulichen Konzept für Golm Nord sowie der entsprechenden Überarbeitung des Berichts beschlossen. Mit der Veröffentlichung des Rahmenplanberichts im Sommer 2024 liegt nun die finale Fassung vor.

3.2 VON DER IDEE ZUM RAHMENPLAN

Der Rahmenplan für Golm 2040 wurde in einem kontinuierlichen und dialogorientierten Prozess von einem interdisziplinären Planungsteam seit April 2021 erarbeitet.

Im Juni 2021 fand auf Initiative des Ortsbeirates Golm ein Auftaktworkshop zur „Neuen Mitte“ in Golm statt. Es folgten drei öffentliche Ortsteilforen im August 2021, November 2021 und Februar 2022, in denen der Rahmenplan mit den Teilnehmenden diskutiert und auf Basis der Ergebnisse Schritt für Schritt weiterentwickelt wurde. Zwischen den Ortsteilforen fanden zudem Workshops mit dem Ortsbeirat statt, in denen der jeweils aktuelle Planungsstand vertieft diskutiert wurde.

An den öffentlichen Foren nahmen durchschnittlich etwa 40 bis 60 Personen teil. Über Ansprechpartner:innen aus der Stadtverwaltung, eine prozessbegleitende Online-Dokumentation und eine eigene E-Mail-Adresse war eine kontinuierliche Möglichkeit zur Information und Rückmeldung gegeben. Zudem erfolgten Einzelgespräche mit wichtigen Akteur:innen aus dem Stadtteil, wie beispielsweise den Forschungsinstituten oder der Universität.

Weiterhin wurde die Rahmenplanung für Golm 2040 zwei Mal dem Gestaltungsrat der Stadt Potsdam vorgestellt. In diesen Sitzungen sprachen die Mitglieder Empfehlungen und Hinweise aus, welche bei der weiteren Planung Berücksichtigung fanden.

Die öffentliche Beteiligung zum Planungsprozess schloss mit dem vierten Ortsteilforum am 10.09.2022 ab. In Verbindung mit einer Ausstellung wurde das Ergebnis des rund einjährigen Planungsprozesses vorgestellt und in einem abschließenden Dialog zu Inhalt und Verfahren bewertet.

Nachfolgend werden in Kurzform die insgesamt fünf Veranstaltungen skizziert. Die ausführliche Dokumentation aller Foren ist auf der Website der Landeshauptstadt Potsdam einzusehen.

**SZENARIO 1:
MAXIMALE NACHVERDICHTUNG IM BESTAND**



**SZENARIO 2:
MAXIMALE ENTWICKLUNG IM NORDEN**



**SZENARIO 3:
NEUE MITTE GOLM & ZUKUNFTSQUARTIER GOLMER NORDEN**

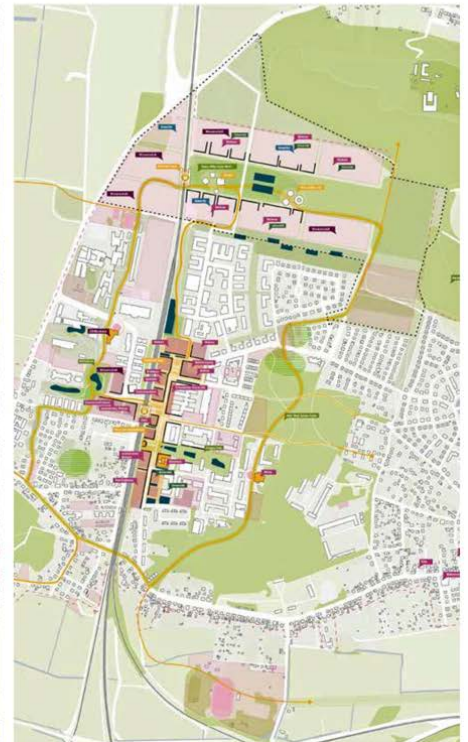


Abb.28: Entwicklungsszenario 1-3, Planungsteam, 2021

ORTSTEILFORUM 1: VON NULL BIS HUNDERT

21. August 2021

Präsenz-Veranstaltung, Einladung durch LHP, ca. 60 Personen, Arbeitsphase und Diskussion an vier Thementischen

Ziele der Veranstaltung waren:

- Aufzeigen verschiedener potenzieller Entwicklungswege für den Ortsteil
- weitere Schärfung der Bedarfe der Golmer:innen und lokalen Akteur:innen

Input-Vorträge:

- Yvonne Stolzmann (LHP, Bereichsleiterin Stadterneuerung): „Was verstehen wir unter einem Rahmenplan?“
- Agnes von Matuschka (Standortmanagement Potsdam Science Park): „Welche Bedarfe haben die Wissenschaftseinrichtungen in Golm?“

Input durch das Planungsteam

anhand von drei Planungsszenarien für Golm:

- Maximale Nachverdichtung im Bestand
- Maximale Entwicklung im Norden
- Neue Mitte Golm & Zukunftsquartier Golmer Norden

Arbeitsgruppen zu den Themen:

- Mobilität und Verkehrsstrategie
- Öffentlicher Raum und wichtige Orte
- Städtebau und Nutzungsvielfalt
- Landschaft und Grünräume

GOLMER LANDSCHAFT



ORTSLAGE GOLM



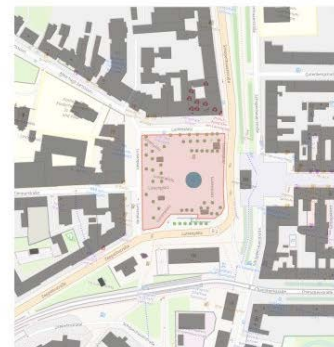
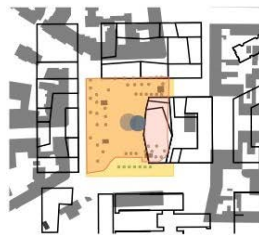
GOLMER ORTE



Abb.30: Innovation auf drei Massstabsebenen, Planungsteam, 2022



Neue Mitte Golm



Luisenplatz, Potsdam

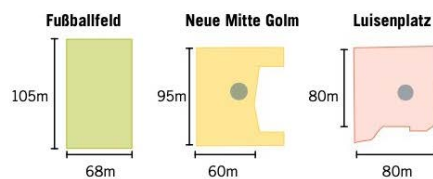


Abb.31: Luisenplatz und Neue Mitte, Planungsteam, 2022

ORTSTEILFORUM 3: WIR WOLLEN MEHR! INNOVATIONEN FÜR GOLM

2. April 2022

Präsenz-Veranstaltung, Einladung durch LHP, ca. 40 Personen, Diskussion an vier Themenstationen, Stimmungsbarometer

Ziele der Veranstaltung waren:

- Einschätzung aus dem Plenum zum aktuellen Planungsstand
- Kritik und Anregungen für die weitere Planung

Input durch das Planungsteam:

- Vertiefende Betrachtung der vier Fokusthemen aus dem 2. OTF

Diskussion an den vier Themenstationen:

- Grün-blaues Golm
- Lebenswertes Golm
- Mobiles Golm
- Zukunftsfähiges Golm

ORTSTEILFORUM 4: EIN KONZEPT FÜR DIE ZUKUNFT

10. September 2022

Präsenz-Veranstaltung, Einladung durch LHP, ca. 60 Personen, Ausstellung der finalen Plakate zum Rahmenplan, Arbeitsmodell, Diskussion an den Ausstellungsplakaten sowie am Modell, Feedback-Box

Ziele der Veranstaltung waren:

- Überblick über den Prozess und die Ergebnisse
- Feedback, Erwartungen, Wünsche zum weiteren Vorgehen

Input durch das Planungsteam:

- Ein Jahr Rahmenplanung in Golm
- Wesentliche Meilensteine seiner Entstehung

Kernthemen:

- Integration von landschaftsräumlicher und städtebaulicher Entwicklung
- Klimagerechter Ansatz
- Mobilitätskonzept in der Ortslage
- Zukunftsquartier Nord: eine neue Facette Potsdams
- Mehr Angebote für alle Golmer:innen

Podiumsdiskussion mit:

- Angela Böttge, Ortsbeirat Golm
- Dr. Rainer Höfgen, Kultur in Golm e.V.
- Agnes von Matuschka, Standortmanagement Potsdam Science Park
- Erik Wolfram, LHP, FBL Stadtplanung
- Sebastian Hermann, ASTOC / Planungsteam



Abb.32: Modellfoto - Arbeitsmodell zum 4. Ortsteilforum

4 GOLM 2040: ZUKUNFT IM BLICK

4.1 GESAMTSTÄDTISCHE PERSPEKTIVE

Alle Bedarfe mitdenken

Abgeleitet aus dem Leitbild der Landeshauptstadt Potsdam wurden im Rahmen der strategischen Steuerung gesamtschädtische Ziele definiert (siehe Abbildung). Sie konkretisieren das Leitbild, setzen Prioritäten und strukturieren das Handeln der LHP für den Zeitraum der Jahre von 2019 bis 2024. Darauf aufbauend wurden durch alle Geschäftsbereiche der Landeshauptstadt Potsdam korrespondierende Strategieprojekte definiert, die zur Erreichung dieser Ziele beitragen sollen.

Die Weiterentwicklung Golms zu einem innovativen Stadtquartier ist ein definiertes Strategieprojekt, die Erstellung der Rahmenplanung eine zugehörige Maßnahme. Im Sinne einer strategischen Gesamtsteuerung sind die definierten Ziele, Projekte und Maßnahmen jedoch nicht isoliert zu betrachten, sondern sollen sich durch ihr Zusammenspiel und in ihren Wechselwirkungen gegenseitig stärken.

Anspruch der Rahmenplanung ist es, eine planerische Grundlage zur Weiterentwicklung Golm zu liefern, die darüber hinaus auch integrative Beiträge zu anderen städtischen Zielen und Projekten leistet. Eine besondere Berücksichtigung und Verankerung in der Rahmenplanung fanden dabei die Ziele:

- Wachstum mit Klimaschutz und hoher Lebensqualität,
- Bezahlbares Wohnen und nachhaltige Quartiersentwicklung,
- Bedarfsorientierte und zukunftsfähige Bildungsinfrastruktur,
- Umweltgerechte Mobilität,
- Vielseitiges Unternehmertum.



Abb.33: Verzahnung in die Landschaft

Eine weitere Leitlinie der Rahmenplanung lautet daher: Die Weiterentwicklung Golms soll Mehrwerte für die gesamte Stadt schaffen. Hierfür gilt es, alle gegenwärtigen und künftigen Bedarfe mitzudenken und lokale Beiträge zu gesamtschädtischen Problemlösungen zu leisten.

Mit der Rahmenplanung Golm 2040 wurde versucht, die strategischen und relevanten operativen Ziele auf der städtebaulichen Planungs- und Handlungsebene zu bündeln. Die weitere qualitative und quantitative Ausprägung kann jedoch nur angedeutet, im Einzelnen aber nicht weiter ausgeführt werden. Hierbei stellt die Zeitperspektive eine entscheidende Komponente dar. Erst mit der Grundsatzentscheidung zur Entwicklung des VU-Gebiets Golm Nord können z.B. die Eckwerte für den Zuwachs an Einwohnern, Arbeitsplätzen etc. quantifiziert und in konkrete Handlungsoption übersetzt werden.

In den Planungen für Golm 2040 werden inhaltliche Zusammenhänge zu anderen gesamtschädtischen Zielen und Handlungsfeldern aufgezeigt. Aufgabe in den weiterführenden Planungsschritten muss es sein, diese Ziele weiter zu verfolgen und zu konkretisieren.

4.2 LEITLINIEN DER PLANUNG

Der Ortsteil Golm ist heute bereits ein Standort mit vielfältigen Qualitäten. Für die Zukunft gilt es, diese Qualitäten zu bewahren und weiterzuentwickeln. Das Zielbild für 2040 lautet, dass Golm ein **lebendiger, innovativer** und **verantwortungsvoll-nachhaltiger Stadtteil** von Potsdam ist.

Wie in der Analyse der Rahmenbedingungen dargestellt (siehe Kap. 2), gilt es die Weiterentwicklung Golms als Wissens- und Forschungsstandort einerseits, bei gleichzeitiger Sicherung der Freiraum- und Wohnqualitäten andererseits, zu gewährleisten. Die Grundlagen für eine zukunftsfähige Mobilität im Ortsteil zu schaffen und die Bedarfe nach sozialer Infrastruktur und gemeinschaftlichen Treffpunkten verträglich mitzuentwickeln, sind dabei die Grundvoraussetzung einer tragfähigen Zukunftsvision.

Der Rahmenplan muss diese Spannungsfelder sorgfältig ableiten und aus dem Ort heraus fortschreiben. Es gilt dabei, die Talente der einzelnen Teilräume zu stärken und eine soziale, ökologische, wirtschaftliche sowie innovative Perspektive für den gesamten Ortsteil aufzuzeigen. Dabei müssen gleichzeitig überörtliche Bedarfe und Notwendigkeiten, welche sich aus der gesamtschädtischen Entwicklung Potsdam ableiten, berücksichtigt werden, wie beispielsweise Wohnraumbedarfe und übergeordnete Freiraumverbindungen. Das zentrale Ziel der Rahmenplanung ist es, ein gemeinsames Raumbild für die Entwicklung des gesamten Ortsteils Golm zu zeichnen, welches allen Akteur:innen als Handlungsgrundlage dient. Es gilt, die in der nachfolgenden Grafik dargestellten Wirkungsfelder immer wieder in Beziehung zu setzen, mit den aktuellen Fragestellungen abzugleichen und eine Balance der Interessen herzustellen.



Abb.34: Leitlinien der Planung

MEHRWERT FÜR ALLE

- » Jede Einzelmaßnahme muss die Gesamtentwicklung stärken

Während das INSEK für Potsdam einen größeren Betrachtungsraum beschreibt und insbesondere die Zusammenhänge der Ortsteile untereinander in den Fokus rückt, liegt der Schwerpunkt der Rahmenplanung Golm auf dem Ortsteil selbst.

Es wird ein Grundverständnis des Ortsteils mit all seinen Teilräumen herausgearbeitet. Die Wechselwirkungen und Beziehungen der unterschiedlichen Teilräume zueinander und mit der umgebenden Landschaft werden identifiziert, um Synergien zu stärken und den lokalen Bedürfnissen und Anforderungen gerecht zu werden. Deshalb werden auf der Ebene des Gesamttraumes „Golmer Landschaft“ Leitlinien formuliert, die für alle räumlichen Ebenen gleichermaßen gelten. Für die einzelnen Teilräume der „Ortslage Golm“ werden vertiefende Leitlinien und Konzepte erläutert und besondere „Golmer Orte“ konkretisiert.

Die erste Grundregel lautet daher, dass alle Entwicklungen in Golm im Kontext der gesamten Ortslage betrachtet und auf ihre positive Wirkung für den Gesamttraum hin formuliert werden. Jedes Vorhaben muss einen zusätzlichen funktionalen und qualitativen Beitrag zur Gesamtentwicklung leisten.

LOKALE NACHHALTIGKEIT

- » Alle Eingriffe werden vor Ort ausgeglichen

Der Klimawandel ist nur einer von vielen Megatrends, der sich unmittelbar auch auf Golm auswirkt und besondere Anforderungen an eine langfristige räumliche Entwicklung stellt. Der schonende Umgang mit Landschaft und Natur hat oberste Priorität, Grund und Boden sind ein nicht-vermehrbares Gut.

Die zweite Regel lautet daher: Eingriffe in den Landschaftsraum sind zu minimieren, natürliche Strukturen zu berücksichtigen und zu qualifizieren. Alle notwendigen Eingriffe sollen im lokalen Kontext der Ortslage ausgeglichen werden. Die Rahmenplanung bietet die Chance, eine Perspektive bis 2040 in den Blick zu nehmen und so eine integrierte Planung mit Weitblick umzusetzen. Es sollen lokale Lösungen für lokale Herausforderungen gefunden werden, die keine Verlagerung an andere Orte oder auf spätere Generationen implizieren.

QUALITATIVE NACHVERDICHTUNG

- » Flächenreserven verantwortungsvoll nutzen

Der Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ ist seit vielen Jahren eine wichtige Leitlinie in der Stadtentwicklung und -planung. Das heißt im Konkreten, dass vorrangig Flächenreserven im Inneren der bestehenden Strukturen entwickelt werden sollen. Auch im Ortsteil Golm finden sich solche Flächen. Eine (Re-)Aktivierung dieser Flächen mit neuen, bedarfsorientierten Nutzungen kann den Flächenverbrauch reduzieren, Vielfalt und Frequenz erhöhen und bestehende Strukturen stärken. In bestehenden Kontexten Flächen zu entwickeln, bedeutet aber auch, dass die Fragestellungen komplexer und die Anforderungen vielschichtiger werden.

Die dritte Grundregel ist folglich, dass mit einem „mehr“ an Nutzungsdichte auch ein „mehr“ an Qualität erforderlich ist. Dies ist nicht beschränkt auf das rein bauliche Projekt, sondern richtet sich gleichermaßen an die Qualität des Prozesses, die Vielfalt der Einbindung von Akteur:innen und die Qualität des Programms, welches für die jeweilige Fläche vorgesehen ist.

4.3 IMPULSE FÜR INNOVATIONEN

Die räumlichen Bearbeitungsebenen der Rahmenplanung beziehen sich auf drei Maßstabsebenen. Auf jeder Maßstabsebene werden unterschiedliche Impulse für die Entwicklung von Golm gesetzt, alle orientieren sich an den zuvor formulierten Leitlinien.

GOLMER LANDSCHAFT

Die Maßstabsebene der „Golmer Landschaft“ bezieht sich auf den Gesamttraum in seinen Wirkungszusammenhängen. Sie reicht vom Zernsee bis zur Kernstadt Potsdam und verfolgt eine regionalökologische Strategie. Einzelne Maßnahmen - beispielsweise Ausgleichsmaßnahmen oder die Maßnahmen zum Umgang mit dem Niederschlagswasser - sind Teil eines großräumig angelegten Konzepts. Dadurch können auf der landschaftlichen Ebene regionale wie lokale Zusammenhänge gestärkt bzw. hergestellt oder vervollständigt werden. Sichtbar wird dies exemplarisch an den Landschaftsfugen, die zugleich Wegeverbindung, Freiraum, Biotopverbund, Ausgleichsfläche und Teil des Entwässerungssystems sind.

GOLM WIRD BLAU-GRÜNE MODELLREGION

Gerade weil Brandenburg die letzten Jahre durch geringe Niederschläge und große Trockenheit geprägt war, wird der sorgfältige Umgang mit dem Niederschlagswasser immer wichtiger. Das Wasser soll wieder unmittelbar in die natürlichen Kreisläufe zurückgeführt werden und im Golmer Luch die bestehenden Niedermoores wieder vernässen. So können das Luch als wichtiger Natur- und Lebensraum sowie als CO₂ Speicher aktiviert und neue landwirtschaftliche Bewirtschaftungsstrategien getestet werden. Auf der anderen Seite ist es durch ein sorgfältiges Regenwassermanagement möglich, besser auf die vermehrt auftretenden Starkregenereignisse einzugehen: hier kann ein relevantes Modellprojekt von überregionaler Strahlkraft entstehen.

GOLMER RUNDWEGE: ERLEBBARKEIT DER TRANSFORMATION

Diese Maßnahmen dürfen nicht nur technischer bzw. ökologischer Natur, sondern sollen gleichzeitig sichtbar, erlebbar und in ihrer Entstehung nachvollziehbar sein. Die Golmer Rundwege können dies begleiten und unterstützen. Die Golmer Bewohnerschaft und die Besucher:innen profitieren, weil es bessere Wegeverbindungen mit Freizeit-, Sport- und Bildungsangeboten gibt. Und auch Wissenschaft und die Forschung können im Rahmen eines Reallabors Teil dieser Transformation werden. Die Golmer Landschaft ist eine zusätzliche und zukunftsgerichtete Facette Potsdams in der starken Tradition der Landschaftsgestaltung.

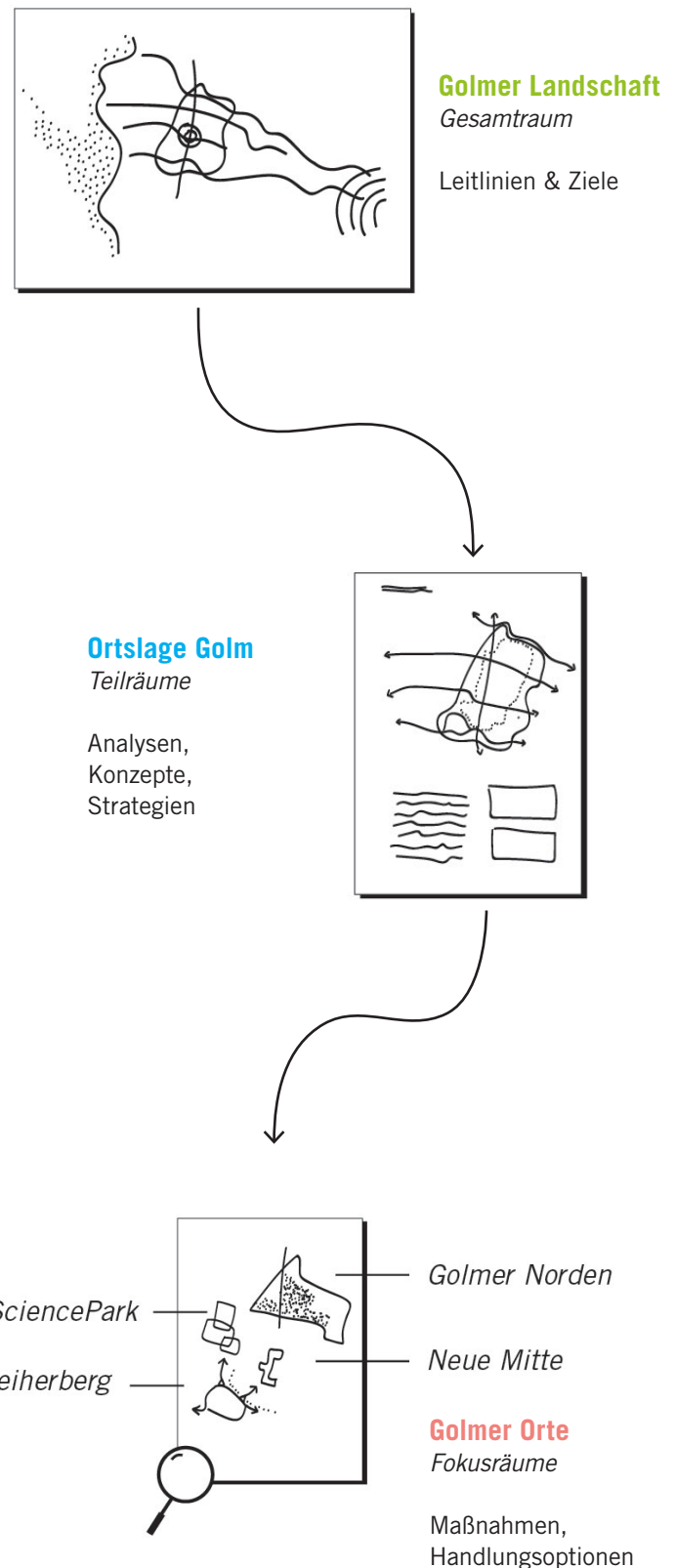


Abb.35: Leitlinien, Konzepte, Maßnahmen

4.4 IDEEN FÜR GOLMER ORTE

Als „Golmer Orte“ werden die Teilräume bezeichnet, an und in denen in besonderem Maße die Zukunft Golms gestaltet wird. Folgende Strategien wurden im Zuge der Rahmenplanung für die jeweiligen Teilräume erarbeitet.

GESAMTE ORTSLAGE

In der Ortslage Golm werden die Inhalte der Rahmenplanung konkret und im Sinne einer übergreifenden Strategie miteinander verknüpft, um Antworten auf in Teilen schon lange Zeit offene Fragen geben zu können.

Austausch ist die Basis für Miteinander und Innovation: dafür sollen vielseitige Orte entstehen. Die Stärkung des Bahnhofs als zentraler Ankommensort wird mit der Trassenfreihaltung für eine Stadtbahn verknüpft. Die Verkehrsführung führt mit der Nordanbindung eine neue Komponente ein und ermöglicht eine verkehrsarme bis verkehrsfreie Mitte, die die Möglichkeit bietet, mehr und bessere Angebote der Versorgung und der Kommunikation zu integrieren. So werden in der Golmer Mitte Verkehrsräume zu lebendigen und attraktiven Stadträumen.

Die Golmer Rundwege stellen Verknüpfungen innerhalb der Ortslage und nach außen her. Neue Wohnquartiere werden angemessen verdichtet und flächensparend angelegt. Sie sind nachhaltig - ökologisch wie sozial - geplant und ergänzen das bisherige Angebot. Insgesamt wird eine stärkere Mischung der Nutzungen mit kurzen Wegen und einem ambitionierten Zusammenspiel zwischen Wissenschaft und Wohnen, Arbeiten und Leben, Innovationen und Lernen angestrebt.

HISTORISCHE ORTSLAGE REIHERBERG

Die historisch gewachsenen Strukturen rund **um den Reiherberg** mit den beiden Kirchen sind wichtiger Teil der Golmer Identität und ein zukunftsorientierter Ausgangspunkt. Durch eine behutsame Weiterentwicklung werden die vorhandenen Qualitäten gestärkt und neue Orte für ein gemeinschaftliches Miteinander geschaffen.

NEUE MITTE GOLM

Eine **Neue Mitte** für alle: in der Neuen Mitte Golm entstehen entlang des Entwicklungsbandes der Karl-Liebknecht-Straße neue Orte für Austausch und Gemeinschaft. Der Straßenraum wandelt sich in die funktionale und nutzungsgemischte Mitte des Stadtteils. Die Neuordnung der Verkehrsführung schafft einen Quartiersplatz, um den sich vielfältige Angebote von Wohnen über Versorgung, Dienstleistungen, soziale Einrichtungen und Kultur gruppieren.

SCIENCE PARK

Ein kreatives **Miteinander**: der Science Park als Ort der Innovation und Spitzenforschung wird in seinen Qualitäten weiterentwickelt. Die Lage in der Kulturlandschaft ist gleichzeitig Qualitäts- und Alleinstellungsmerkmal. Das Wachstum wird als Chance verstanden, auch Orte für Austausch und Vernetzung mitzudenken und so in einem ganzheitlichen Ansatz das Profil und die Attraktivität des Standortes zu stärken.

GOLMER NORDEN

Ein **Reallabor im Golmer Norden**: mit der Entwicklung des VU-Gebietes entsteht ein neues, innovatives und nachhaltiges Quartier, welches einzigartig in Potsdam und Brandenburg ist. Im Sinne eines Reallabors, in dem in kooperativen, partizipativen Prozessen neue zukunftsfähige Lösungen erprobt und getestet werden, fügt dieses Quartier dem Potsdamer Portfolio eine neue Facette hinzu.

5 EIN RAHMENPLAN FÜR GOLM

5.1 ZIELGRUPPEN, BEDÜRFNISSE, INTERESSEN

Im Rahmenplanprozess wurde aus unterschiedlichen Nutzer- und Bewohnerperspektiven in die Zukunft geblickt. Das Erkennen bestehender bzw. entstehender Bedarfe und deren Deckung wurde aufgearbeitet, um einen sozial und gesellschaftlich ausgeglichenen Ortsteil zu schaffen. Gleichzeitig müssen auch die Rahmenbedingungen für eine gute ökonomische Weiterentwicklung gelegt werden.

In Golm wohnen rund 4.000 Einwohner:innen, manche bereits seit Generationen, manche im Zuge des Wachstums der letzten Jahre und manche auch nur während ihres Studiums. Die Altersstruktur ist dabei sehr heterogen. Neben jungen Familien mit Kindern über Studierende bis hin zu Senior:innen ist jede Altersgruppe vertreten. Für die Bewohner:innen ist die Perspektive meist eine sehr langfristige: Golm ist Heimat und Wohnstandort. Dementsprechend sind die Bedürfnisse auf eine wohnortnahe Versorgung, gemeinschaftliche Treffpunkte und eine gute soziale Infrastruktur in Form von Kindertagesstätten und Schulen ausgerichtet.

Eine weitere Nutzergruppe in Golm sind die ansässigen Forschungsinstitute, Unternehmen und Start-Ups. Zusammen mit den Wissenschaftler:innen und Mitarbeitenden der Universität blicken diese auf Golm als einen Arbeitsstandort. Dabei stehen Anbindungs- und Lagequalitäten im Vordergrund. Gleichzeitig sind diese Gruppen auch aktive Nutzer der Golmer Infrastrukturen, vom Einkaufen bis zu Mobilitätsangeboten. Für die zahlreichen Studierenden, die täglich nach Golm pendeln, stehen ähnliche Bedarfe im Vordergrund. Neben einer guten Erreichbarkeit ist insbesondere die Qualität der Versorgungs- und Aufenthaltsangebote relevant.

Für Besucher:innen und (Tages-)Touristen ist Golm aus einer weiteren Perspektive attraktiv. Die unmittelbare Nähe zu u.a. dem Zernsee zieht insbesondere bei schönem Wetter eine nicht unwesentliche Zahl an Gästen an. Das führt zu einer Belastung von Radwegen, Parkplätzen und Straßen und zieht so Nutzungskonflikte nach sich.

Allein dieser kurze Überblick zeigt, wie vielfältig die Nutzergruppen und die damit verbundenen Nutzungsansprüche an den Ortsteil sind. Nicht zu vergessen sind die verschiedenen Vereine, vom Sportverein über den Fischereiverein, die Kirchengemeinde bis hin zu den Senior:innentreffpunkten, die das gesellschaftliche Leben in Golm aktiv gestalten. Im Zuge der Rahmenplanung wird daher zum einen differenziert auf spezifische Anforderungen einzelner Nutzergruppen eingegangen. An anderen Stellen hingegen wird eine flexible und nutzungsoffenere Gestaltung als sinnvoller erachtet.

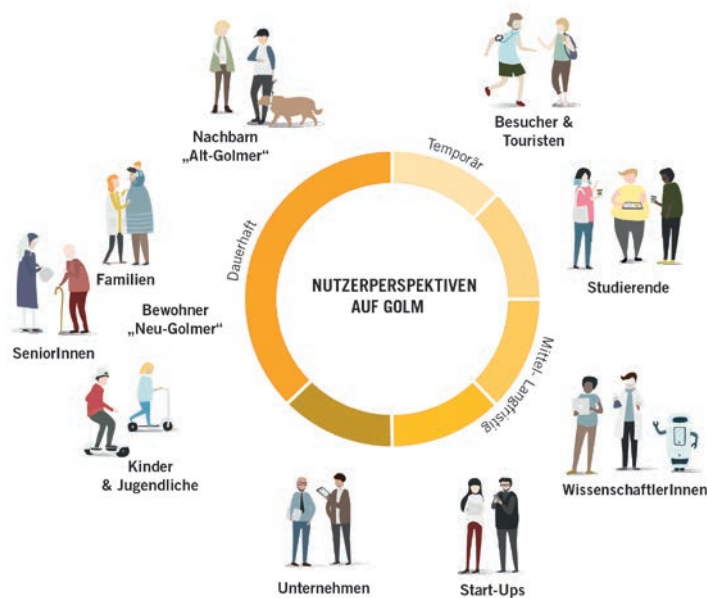


Abb.36: Nutzer:innenperspektiven auf Golm

5.2 PLANUNGSEBENEN

Der Rahmenplan für Golm besteht aus zwei wesentlichen Planwerken: dem städtebaulichen und dem strategischen Rahmenplan. Diese beiden Planwerke ergänzen sich in ihren Aussagen.

Der städtebauliche Rahmenplan zeigt eine städtebaulich-räumliche Vision für die Entwicklung des gesamten Ortsteils.

Der strategische Rahmenplan benennt die Schlüsselorte und Maßnahmen, welche zur Umsetzung des Zielbildes erforderlich sind und stellt Handlungsoptionen für die unterschiedlichen Teilräume dar.

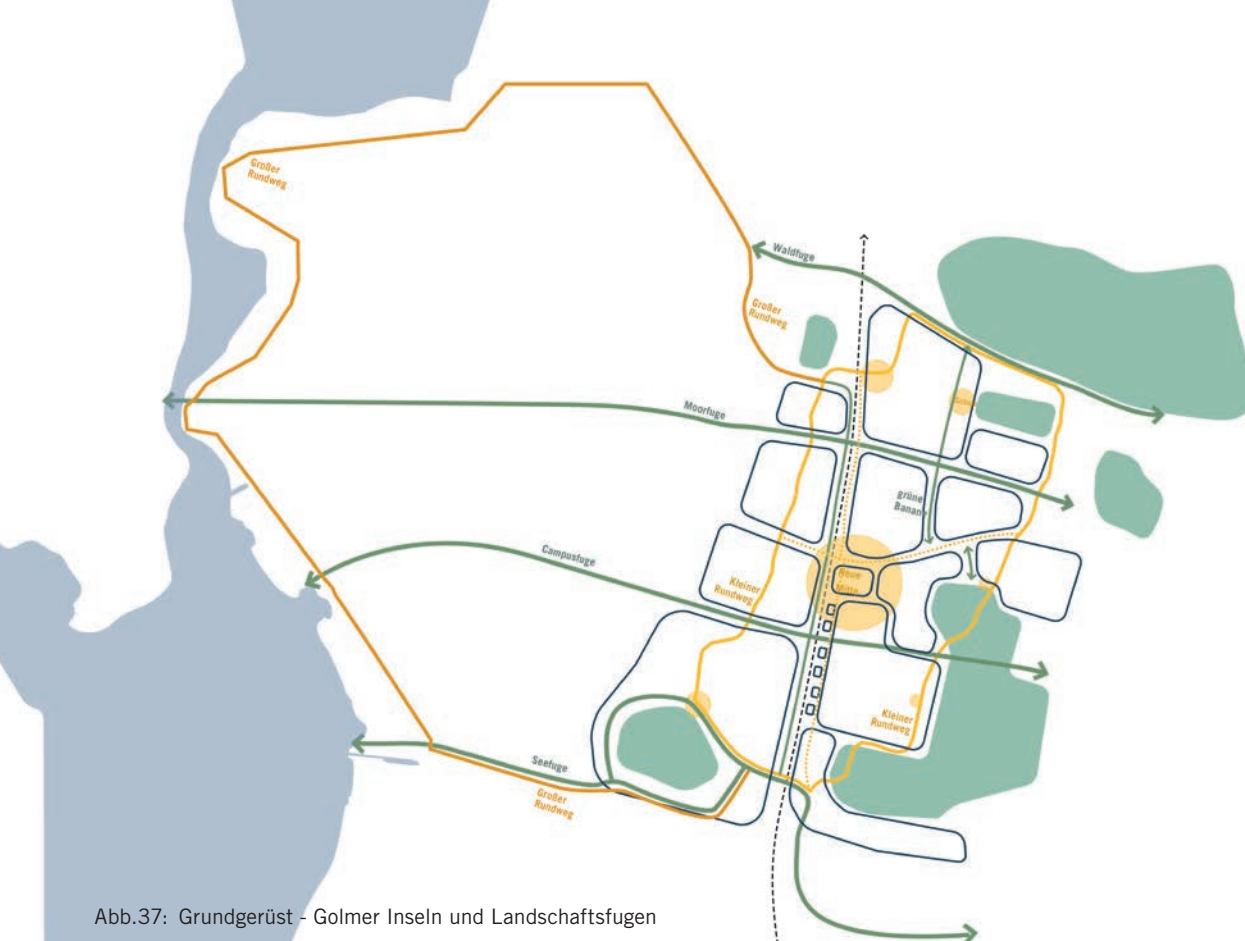


Abb.37: Grundgerüst - Golmer Inseln und Landschaftsfugen

5.3 STÄDTEBAU

Der städtebauliche Rahmenplan konkretisiert die Entwicklungsziele für Golm in einem baulichen, aber auch sehr stark freiräumlichen Kontext.

Als ein **informelles Planungsinstrument** formuliert der Rahmenplan die Rahmenbedingungen der Entwicklung und beschreibt durch Adaption und Arrondierung das zukünftige städtebauliche Grundgerüst. Die baulichen Strukturen sind daher als Visualisierung und Entscheidungshilfe zu verstehen, bedürfen jedoch einer weiteren Konkretisierung und anschließend einer Übersetzung in formelles Planungsrecht. Folgende Kernaussagen trifft der städtebauliche Rahmenplan.

Wesentlicher Untersuchungsgegenstand im Rahmenplanprozess waren die **Grenzen der baulich-räumlichen Entwicklung**. Die Bornimer Chaussee im Westen markiert dabei eine gegebene Trennungslinie zur Landschaft. Die Lage der Institute im Grünen ist ein Qualitätsmerkmal und wird durch das System der sogenannten „Landschaftsfugen“ und des Golmer Rundweges gestärkt. Die Erfahrbarkeit der Hügellandschaft zu erhalten, ist ein weiteres Ziel. Hier werden ausreichende Abstände zu den Wäldern und Kuppen definiert und freigehalten. Im Osten bildet die Birkenallee die Grenze der baulichen Entwicklung. So kann der landschaftlich attraktive Raum zwischen Naturwald, Katharinenholz und Herzberg freigehalten und erlebbar gemacht werden. Auch der Ehrenpfortenberg und der Reiherberg gehören zu den landschaftlich prägenden Strukturen im Ortsteil. Entlang der Hangfüße sollte eine bauliche Entwicklung nur unter besonderer Beachtung der lokalen Höhenverhältnisse und der konkreten freiräumlichen Strukturen erfolgen.

Neben den **Raumkanten**, die den Übergang zwischen bebautem Raum und Landschaftsraum definieren, konkretisiert der Rahmenplan auch wichtige Orte innerhalb der Teilräume. Um die Neue Mitte Golm als einen zentralen Ort erlebbar zu machen, wird der Raum beiderseits der Karl-Liebknecht-Straße durch neue Nutzungsbausteine gefasst.

Golm ist ein vielschichtiger und gewachsener Ortsteil, welcher durch eine heterogene Gesamtstruktur von in sich homogenen Teilstrukturen geprägt ist. Die durchgrüneten und teils historischen Wohnquartiere am und um den Reiherberg, die Areale der Institute und der Universität oder auch die neueren Wohnquartiere in der Feldmark prägen die Vielfalt des Ortsteils, sind aber in sich jeweils von nur einer einzigen Nutzung geprägt. Dieses Grundprinzip wird durch das Konzept der **„Golmer Inseln und Landschaftsfugen“** beschrieben. Jede „Insel“ hat dabei einen ganz eigenen Charakter und wird durch eine Landschaftsfuge von den benachbarten Inseln gleichzeitig getrennt und mit diesen verbunden. Die Golmer Mitte übernimmt Funktionen der Nahversorgung und bildet mit dem Bahnhof eine wichtige Schnittstelle als Mobilitätsknotenpunkt. Das Innovationsquartier im Norden folgt dem Grundverständnis des Ortes - jedoch werden hier alle Nutzungen miteinander in einer Insel kombiniert.

Der Kleine Golmer Rundweg² ist das **Verbindungselement** zwischen den Teilräumen. Entlang des Rundwegs liegen nahezu alle wichtigen Orte. Ergänzend dazu sichert das System der Freiraumfugen die Verbindungen in die Landschaft und gestaltet die Übergänge zwischen den Teilräumen. Der Große Golmer Rundweg verbindet den Ortsteil mit den umliegenden Freiräumen und benachbarten Ortsteilen. Die besonderen freiräumlichen Elemente werden im Kapitel 5.5 Landschaft und Freiraum konkreter erläutert.

² Diese Idee greift das Konzept eines Rundwegs aus der Master-Thesis „Living with Science“ von Hanno C. Conrad (2019) auf.

Zukunft Golm 2040 Städtebaulicher Rahmenplan

M 1:10.000 / A3 ©N

Legende

-  Fußwegeverbindungen
-  großer und kleiner Rundweg
-  besondere Orte
-  Besondere Nutzungen
-  Kita
-  Grundschule
-  Bistro / Cafe
-  Mensa / Kantine / Restaurant
-  Einkaufsmöglichkeit
-  Potenzial Bestandsaktivierung
-  optionaler neuer Standort Feuerwehr
-  Mobilitätshubs
-  Sport- und Spielfläche
-  Rundweg / Laufstrecke
-  Badestelle
-  Kirche
-  Medizinische Versorgung





Abb.38: Städtebaulicher Rahmenplan

54 | Rahmenplan Golm 2040



Abb.40: Teilräume und Prägungen

5.4 STRATEGIE UND UMSETZUNG

Der Strategieplan für Golm stellt einerseits die Ist-Struktur dar und zeigt andererseits Entwicklungsperspektiven für Teilbereiche auf, um die unterschiedlichen Potentiale der Transformationsräume zu nutzen. Dabei indiziert die Farbe, welche Nutzung und Dichte den Teilbereich überwiegend prägt. Je intensiver die Farbe, desto höher sind Nutzungsintensität und bauliche Dichte.

Als „Entwicklungsbereiche“ sind die Flächen im formell beschlossenen VU-Gebiet im Norden gekennzeichnet. Für „Konzeptflächen“ in der Ortslage Golm gibt es entweder bereits ein formelles Planungsrecht, konkrete Planungen Dritter oder sie wurden, wie beispielsweise die Neue Mitte Golm, als Vertiefungsraum im Zuge der Rahmenplanung bearbeitet. Konzeptflächen sind durch eine gestrichelte Konturlinie gekennzeichnet und geben über die Farbe der Fläche ebenfalls einen Nutzungsschwerpunkt an.

„Potentialflächen“ sind die Flächen, die perspektivisch zu einer positiven Entwicklung des Ortsteils beitragen könnten, deren Status jedoch nicht formell gesichert oder in ein konkretes Konzept übersetzt ist.

Zudem zeigt der Strategieplan auf, wo die Landschaftsfugen liegen und an welchen Stellen die Vernetzung mit der Landschaft gestärkt wird. Der Verlauf des kleinen und großen Rundweges ist dargestellt. Zudem gibt es Orte, an denen ein besonderer Landschaftsbezug besteht. Dieser sollte bei allen weitergehenden Planungen berücksichtigt und gesichert werden.

Weitere Handlungsfelder, die im Strategieplan abgebildet werden, sind die Themen Mobilität und Vernetzung. Hier liegt der Fokus auf den Bereichen, in denen die Qualität der Straßenräume gesichert oder verbessert werden sollte. Dies betrifft die Abschnitte von Geiselberg- und Reiherbergstraße, aber auch die Neugestaltung der Karl-Liebknecht-Straße im Bereich der Mitte, die als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ vorgeschlagen wird. Zudem ist die neue Campusachse, die den Universitätscampus mit den Universitätsgebäuden im Technology Campus verbindet, ein wichtiges Element. Ebenfalls werden die potenziellen neuen Querungen für Fuß- und Radverkehre dargestellt.



Legende

- Bestandsstrukturen**
- Wohngebiet (kompakte Struktur)
 - Wohngebiet (aufgelockerte Struktur)
 - Science Park mit Uni Campus (kompakte Struktur)
 - Science Park mit Uni Campus (aufgel. Struktur)

Entwicklungsflächen - Betrachtungsraum VU-Gebiet

- Schwerpunkt Wohnen
- Schwerpunkt Forschen, Arbeiten, Wissen
- Schwerpunkt Innovation & Mischung
- Schwerpunkt Bildung & Gemeinschaft

Konzeptflächen

- Fokusräum Neue Mitte

Konzeptflächen

Flächen, für die konkrete Planungen vorliegen oder deren planungsrechtliche Entwicklung gesichert ist

Potenzialflächen

Flächen, die Potenzial zu einer positiven Entwicklung beitragen könnten

- Potenzialfläche Mischung
- Potenzialfläche Wohnen
- Potenzialfläche Science Park und Campus

Besonderen Landschaftsbezug sichern

- Freiraumfugen
- Bestandsgehölze
- großer Rundweg
- kleiner Rundweg

Straßenraumgestaltung

- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Mitte

Campusachse

- Freihaltetrasse Tram Bahn

Neue Bahnquerung (Fuß- und Rad)

Begegnungsorte

- Besondere Nutzungen

- Kita
- Grundschule
- Bistro / Cafe
- Mensa / Kantine / Restaurant
- Einkaufsmöglichkeit
- Potenzial Bestandsaktivierung
- optionaler neuer Standort Feuerwehr
- Mobilitätshubs
- Sport- und Spielfläche
- Rundweg / Laufstrecke
- Badestelle
- Kirche
- Medizinische Versorgung



Abb.41: Strategischer Rahmenplan

5.5 LANDSCHAFT UND FREIRAUM

Das Grundgerüst der städtebaulichen Entwicklung ist die Landschaft. Der Große Zernsee als Teil des Potsdamer Havelseengebiets und das Golmer Luch prägen die Identität der Landschaft im Westen. Die bewaldeten Kuppen des Reiherbergs, Ehrenpfortenbergs, Großen Herzbergs, des Katharinenholz mit Zachelsberg und Windmühlenberg sowie des Geiselbergs bilden im Osten eine markante Raumfassung. Die besiedelten Ortsteile Golms entwickeln sich auf dem flachwelligen Grundmoränenrücken zwischen diesen beiden landschaftlichen Polen.

Da sowohl die bestehenden als auch die neu geplanten Quartiere Golms inselartig ausgebildet sind, wird den Nahtstellen dieser unterschiedlichen Inseln besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Als Landschaftsfugen in variierenden Breiten übernehmen sie wichtige ökologisch-klimatische und Naherholungsfunktionen.

In Ost-West-Richtung verknüpfen die Waldfuge, die Moorfuge, die Campusfuge und die Seefuge die bewaldeten Kuppen im Osten mit der Niederungs- und Seenlandschaft im Westen. Diese 30 bis 40 m breiten Landschaftsfugen nutzen land- und forstwirtschaftliche Techniken, um eine robuste und kraftvolle Landschaftsentwicklung anzustoßen. Mit dem Anlegen der Grünflächen und intensiven Baumpflanzungen werden ein landschaftlicher Rahmen und Maßstab für die städtebauliche Entwicklung geschaffen. Da die tief- und hochbauliche Umsetzung in Abschnitten erfolgen wird, kann mit der Fülle an einheimischen Baumpflanzungen und ihrer kraftvollen Präsenz ein landschaftliches Grundgerüst für diesen Transformationsprozess entstehen.

WALDFUGE

Die Waldfuge hat ihren Auftakt im Nordosten des Plangebietes, wo Windmühlenberg und Großer Herzberg ineinander übergehen. Im Nordwesten führt sie bis nach Grube und Nattwerder an das Ufer der Wublitz. Als gestalteter Waldsaum ist sie dem Waldrand am Katharinenholz vorgelagert. Das teilweise aufgelöste Baumraster bindet Naherholungsangebote wie Kleinspielfelder, Spielplätze oder Aufenthaltsmöglichkeiten räumlich ein. Die Baumarten der Waldfuge werden aus dem Bestand der angrenzenden bodensauren Eichenmischwälder abgeleitet. Vier Baumarten wechseln sich im Raster ab: Stieleichen (*Quercus robur*), Pflaumeichen (*Quercus petraea*), Hängebirken (*Betula pendula*) und Waldkiefern (*Pinus sylvestris*).

MOORFUGE

Die Moorfuge ist für die nördlichen Entwicklungsflächen die zentrale Sammelachse für das in diesem Bereich anfallende Oberflächenwasser. Sie startet im Osten am Fuß des großen Herzberges und verläuft nach Westen in der Achse des Steinwerderdamms bis an die Wublitzer Brücke. Im Bereich der Bahnquerung wird ein Dükerbauwerk benötigt, um das Oberflächenwasser weiter nach Westen ableiten zu können. Ein breiter Graben dient zur Ableitung und wird mit dem vorhandenen Grabensystem im Golmer Luch verbunden. Ungefähr auf halber

Strecke im Niederungsbereich trifft der Golmer Stichkanal auf die Moorfuge. Durch die Grabenverbindungen wird diese Fuge zu einem zentralen Element für die Wiedervernässung der Niedermoorflächen im Golmer Luch. Die Baumarten in der Moorfuge beziehen sich auf den Niederungsstandort: Waldkiefern (*Pinus sylvestris*), Moorbirke (*Betula pubescens*), Schwarzerle (*Alnus glutinosa*) und Eschen (*Fraxinus excelsior*).

CAMPUSFUGE

Die Campusfuge hat ihren Auftakt in Eiche und bildet das Rückgrat des Golmer Universitätscampus. Auf der Höhe des Bahnhaltdepots in Golm quert die Campusfuge den Gleiskörper und führt im Westen bis an das Nordostufer des Großen Zernsees. In diesem westlichen Abschnitt wird die Campusfuge durch eine Verlängerung des Golmer Stichkanals geprägt, die bis an den westlichen Ortsrand führt. Dieser neue Stichkanal soll als Wasserverbindung für Kanus oder Kajaks einen direkten Anschluss Golms an die Potsdamer Havelseen ermöglichen. An der Querung des alten Stichkanals wird eine Brücke für die direkte Wegeverbindung vorgesehen. Die Baumarten der Campusfuge beziehen sich auf den Standort am Universitätscampus: Feldahorn (*Acer campestre*), Spitzahorn (*Acer platanoides*), Eschen (*Fraxinus excelsior*) und Vogelkirsche (*Prunus avium*).

SEEFUGE

Die Seefuge knüpft im Osten an die aus den Parkanlagen von Sanssouci bzw. vom Neuen Palais kommende Lindenallee an, die bis an die Sportflächen im Süden Golms reicht. Am Endpunkt der Lindenallee teilt sich die Seefuge in einen nördlichen Strang auf, der als Ring über das alte Dorf Golm und den Reiherberg bis an das Golmer Schloss am Großen Zernsee reicht. Der zweite Strang der Seefuge quert weiter südlich die Bahngleise und führt dann in direktem Verlauf zur Zernseesiedlung. Die Seefuge ist auch als Verbindung für Erholungssuchende von Interesse, da sie über die Lindenallee und den Ökonomieweg in Sanssouci die Innenstadt Potsdams mit der Niederungslandschaft am Großen Zernsee verbindet. Die Baumarten der Seefuge beziehen sich auf die alte Lindenallee: Sommerlinde (*Tilia platyphyllos*), Winterlinde (*Tilia cordata*), Flatterulme (*Ulmus laevis*) und Holländische Ulme (*Ulmus hollandica*).

FREIRAUMFUGEN

Die vier großen Landschaftsfugen werden ergänzt durch zahlreiche kleinere Freiraumfugen, die vor allem in Nord-Süd-Richtung die Quartiere gleichzeitig trennen und verbinden. Diese Freiraumfugen übernehmen wichtige Wegeverbindungen und bilden die Grundlagen für ein nachhaltiges, dezentrales Regenwassermanagement. Die kleinen Fugen knüpfen an die vielfältig vorhandenen Wiesen- und Saumpfade in Golm an, die landschaftliche Bewegungsräume unabhängig vom motorisierten Individualverkehr schaffen.

Als weitere Elemente der Golmer Landschaft werden ein „Kleiner Golmer Rundweg“ und ein „Großer Golmer Rundweg“ angelegt, die die unterschiedlichen Orte in der Landschaft und der bestehenden Naherholungsangebote im Siedlungszusammenhang miteinander verbinden.



Abb.42: Waldfuge

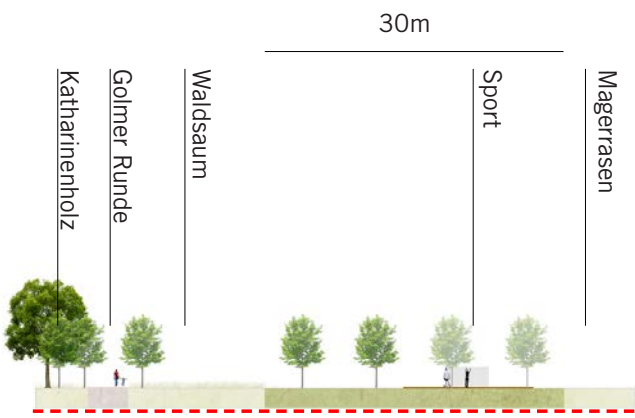


Abb.43: Moorfuge

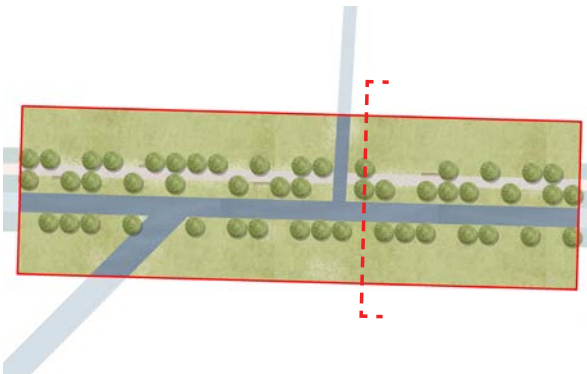
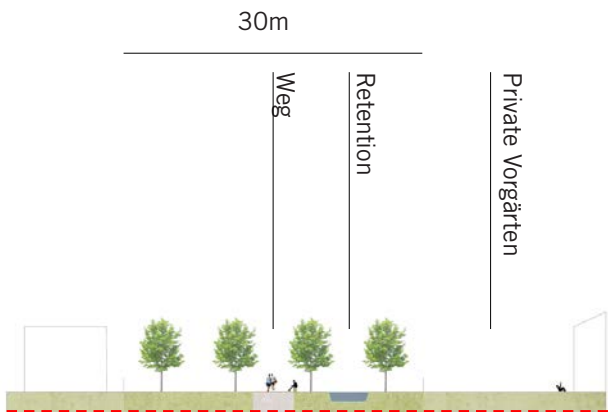


Abb.44: Campusfuge

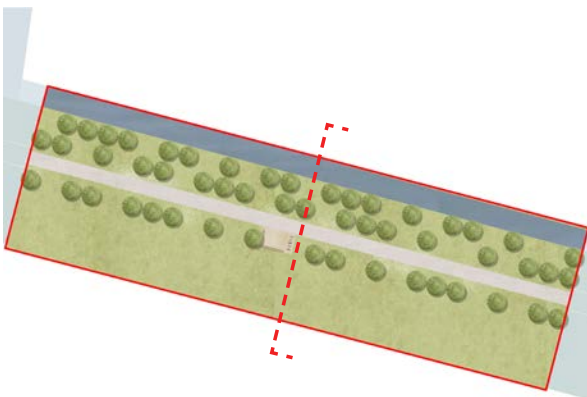
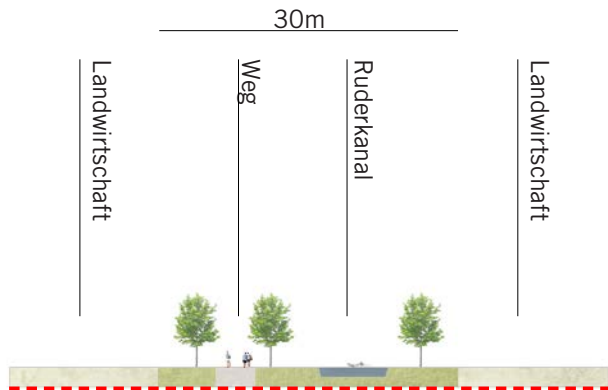
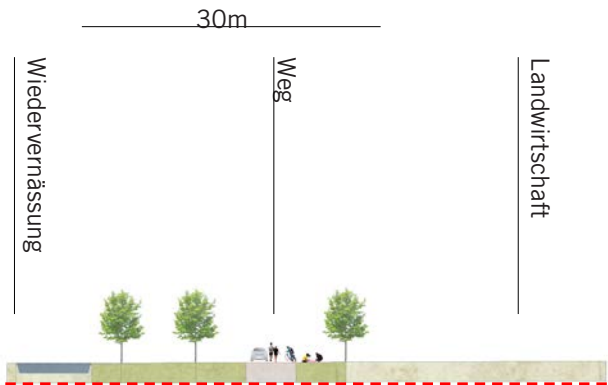
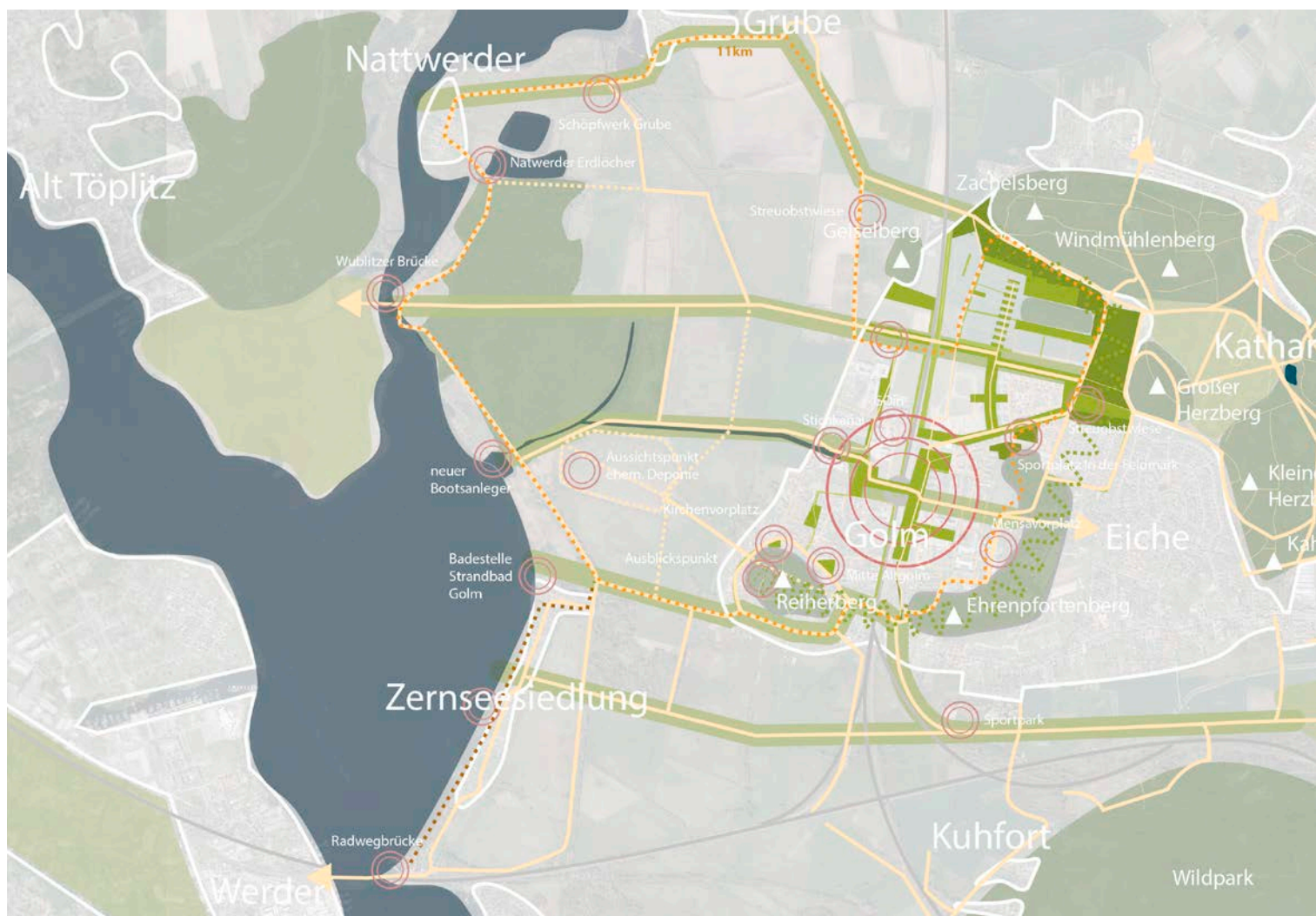


Abb.45: Seefuge





Der „Große Golmer Rundweg“ verbindet auf einer ca. 11 km langen Strecke die Attraktionen der bewaldeten Hügellandschaft im Osten mit dem Ufer des Großen Zernsees und dem Golmer Luch im Westen. Auf der einen Seite eröffnen sich weite Ausblicke von den Aussichtspunkten auf dem Reiherberg, Ehrenpfortenberg oder Großen Herzberg. Auf der anderen Seite werden Badestellen, Bootsanleger oder die Wublitzer Brücke erschlossen.

Der „Kleine Golmer Rundweg“ erschließt die unterschiedlichen Siedlungsteile und ihre Freiraumangebote beiderseits der Bahnlinien, die Golm in Nord-Süd-Richtung durchschneidet. Der „Kleine Golmer Rundweg“ und der „Große Golmer Rundweg“ werden eingebunden in das übergeordnete Wegenetz und in das Netz der Landschafts- und Freiraumfugen.

Ein besonderer Fokus des Rahmenplans liegt darüber hinaus auf der Entwicklung der Ortsränder und der Übergänge in die Landschaft. Vor allem im Gebiet Golm Nord sollen die Hangfüße des Großen Herzbergs und des Katharinenholzes mit Zachelsberg und Windmühlenberg von Bebauung freigehalten werden, um die flachwellige, eiszeitliche Topografie in diesen Bereichen und wichtige Sichtbeziehungen erlebbar zu halten. Gleichzeitig werden so lokalklimatisch bedeutsame Frischluftschneisen sowie ökologisch und brandschutztechnisch notwendige Waldabstände eingehalten.

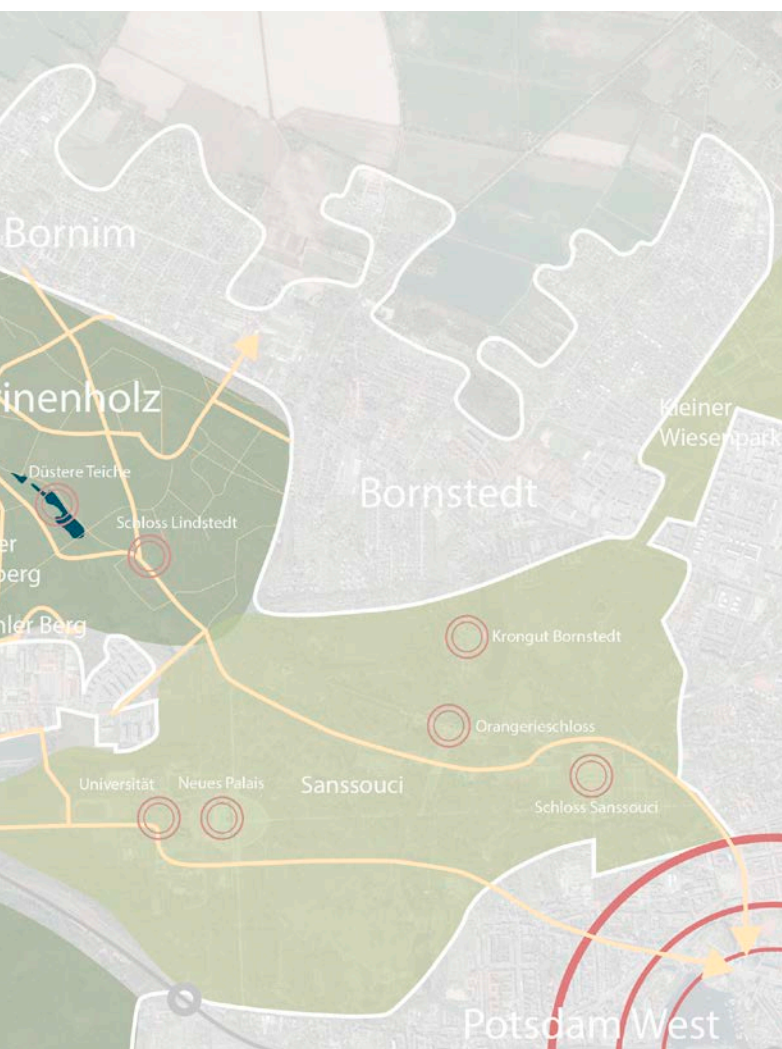
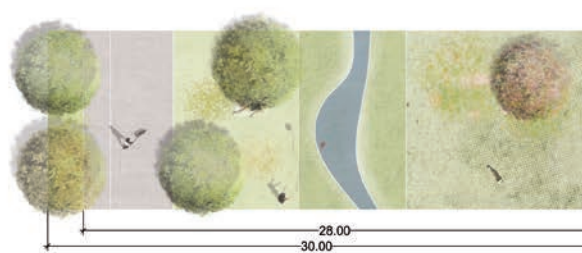
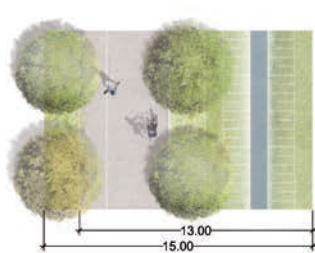
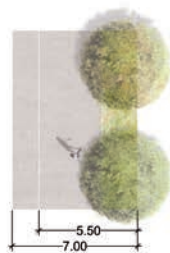
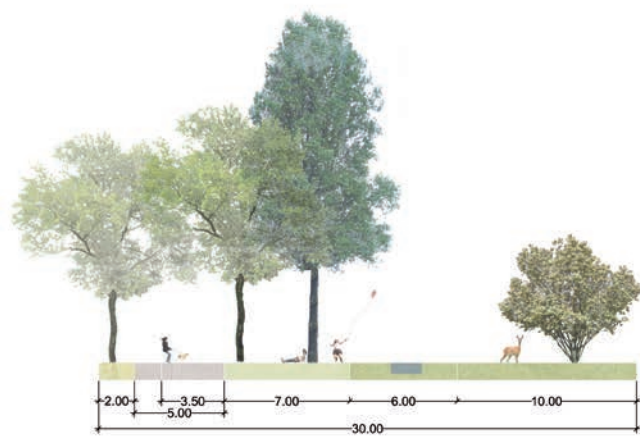
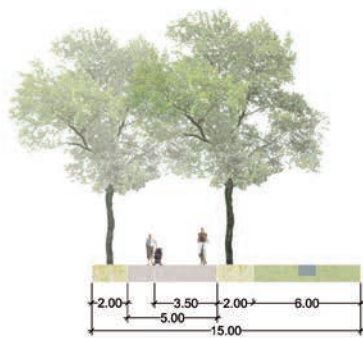


Abb.46: Regionale Einbettung



Grüner Weg

Abb.47: Golmer Wegetypen

Kleiner Golmer Wasserweg

Großer Golmer Wasserweg



Wiedervernässung Golmer Luch

Moorfuge

Bruchwald auf ehemaligen Spülflächen

Golmer Runde

Golmer Luch

Golmer Stichkanal

Campusfuge

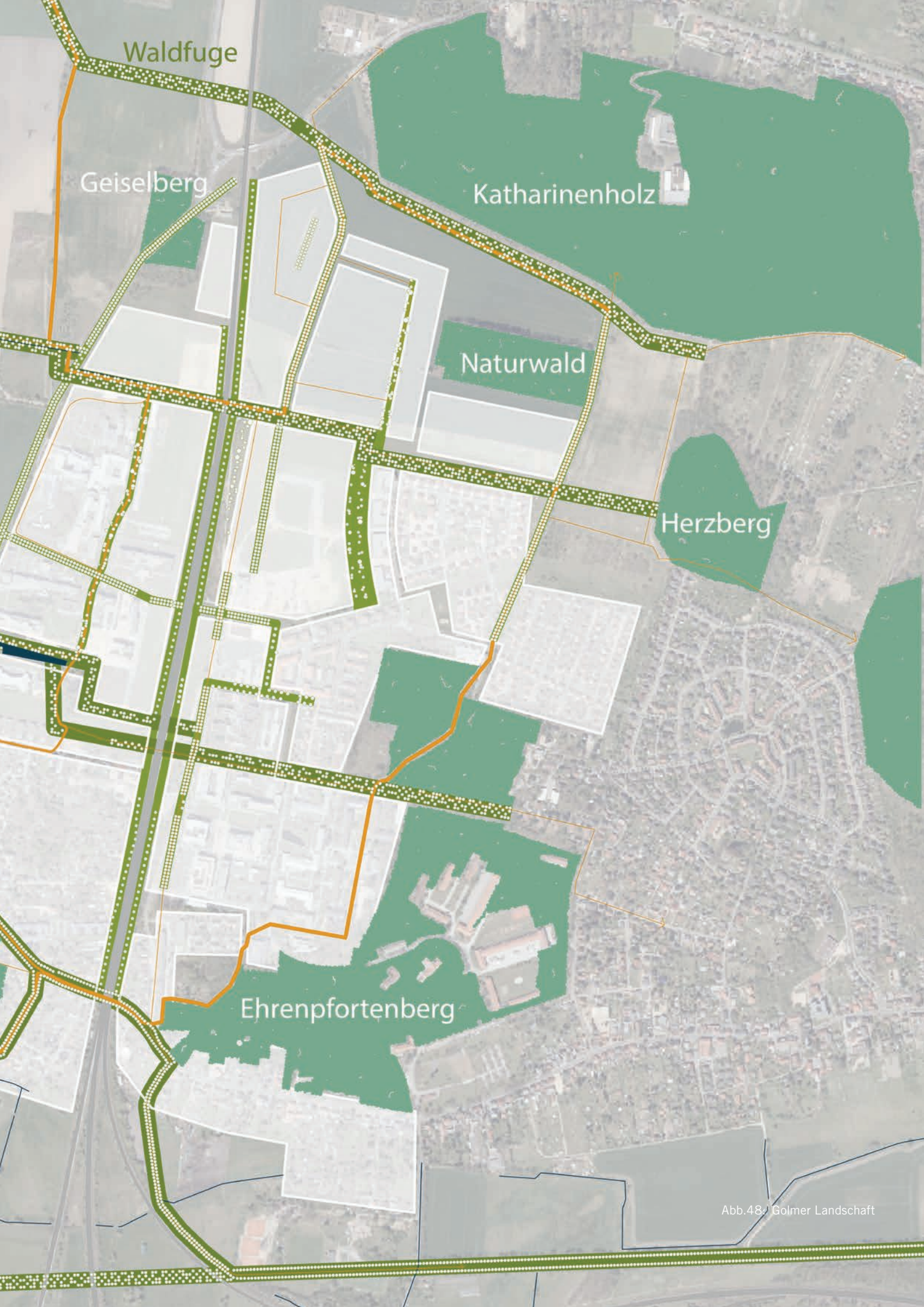
Neuer Ruderkanal

Golmer Deponie

Seefuge

Zernsee

Reiherberg



Waldfuge

Geiselberg

Katharinenholz

Naturwald

Herzberg

Ehrenpfortenberg

5.6 KLIMA UND NIEDERSCHLAG

Städtebau und Siedlungsentwicklung sind heute in besonderem Maße aufgefordert, Antworten auf die Auswirkungen des Klimawandels zu geben. Lange sommerliche Hitzeperioden verbunden mit längeren Trockenzeiten belasten die Menschen genauso wie die einheimische Pflanzen- und Tierwelt. Gleichzeitig kommt es immer häufiger zu Starkregenereignissen, bei denen die Kanalisation sowie Gräben, Bäche und Flüsse als natürliche Vorflut die in kurzen Zeiträumen anfallenden Regenwassermengen nicht mehr aufnehmen können.

Beides trifft in besonderem Maße auf Golm zu, da auf der einen Seite im Westen die erhaltenen Niedermoorböden bei zunehmender Trockenheit unter Freisetzung großer klimaschädlicher CO₂-Mengen verloren gehen. Bei Moorbohrungen, die im Rahmen des Masterplan Klimaschutz Potsdam 2050 punktuell durchgeführt wurden, wurde festgestellt, dass die Torfböden durch die entwässerungsbasierte landwirtschaftliche Nutzung stark zersetzt sind und Moormächtigkeit meist nicht mehr als 30cm beträgt. Auf der anderen Seite neigen die lehmigen Sande und der Geschiebemergel des flachwelligen Grundmoränenrückens im Osten häufig zu Staunässe bei Starkregen und schlechten Versickerungsverhältnissen. Bei zunehmender Überbauung und Versiegelung würde sich dieses Problem noch deutlich verschärfen. Schon heute sind die Retentionsräume für Regenwasser in den Bestandsquartieren äußerst knapp bemessen.

In einem ersten Planungsschritt wurde daher geprüft, ob die beabsichtigte bauliche Entwicklung auch ausschließlich als Innenentwicklung durch Nachverdichtung realisierbar wäre. Da ein reines Nachverdichtungskonzept nicht die notwendigen Flächen für eine Erweiterung des Wissenschaftsstandortes aktivieren kann, wurde aus drei unterschiedlichen Szenarien nach intensiven Diskussionen mit allen Beteiligten ein städtebauliches Konzept entwickelt, das lediglich 50 % der in Aussicht genommenen Bauflächen in Anspruch nimmt.

Dieses städtebauliche Konzept wird mit einer großräumig angelegten Strategie zur klima- und regenwassersensiblen Landschaftsentwicklung verknüpft. Das auf den Bauflächen anfallende Regenwasser, das aufgrund der lehmigen Sande und Geschiebemergel kaum versickern kann, soll oberflächennah nach Westen abgeleitet werden, um ehemalige Niedermoorflächen wieder zu vernässen. Damit wird die städtebauliche Entwicklung direkt mit einem Projekt zur Klimaanpassung und zum Niederschlagsmanagement verknüpft. Bauliche Entwicklung auf der einen Seite bedingt - oder lässt dies zumindest sehr nahelegend erscheinen - die Wiedervernässung ehemaliger, ebenfalls in Golm liegender Niedermoorflächen auf der anderen Seite.

Voraussetzung für dieses ambitionierte Konzept ist die Reaktivierung einer umgekehrten Polderbewirtschaftung und die Nutzung der ehemaligen Entwässerungsgräben für die Wiedervernässung im Golmer Luch. Die ehemals für die Entwässerung hergerichtete Infrastruktur aus Gräben und Schöpfwerken ist im Westen Golms weitgehend erhalten. Durch ein gezieltes Wassermanagement kann diese Infrastruktur auch für die Verteilung und Verrieselung des in den Baugebieten anfallenden Regenwassers genutzt werden. Das im Osten anfallende Regenwasser wird oberflächennah, der natürlichen Topografie folgend, in den Landschafts- und Freiraumfugen abgeleitet. Größtes Hindernis auf dem Weg des Wassers ins Golmer Luch ist die vorhandene Bahntrasse, die nur durch ein oder zwei Düker-Bauwerke überwunden werden kann. Von der Westseite der Bahn kann das Regenwasser über eine geplante Verlängerung des Golmer Stichkanals im Golmer Luch verteilt werden.

Bei den vorgeschlagenen umfangreichen Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung der Niedermoorflächen und entwässerter Niederungsstandorte aus Klimaschutzgründen muss die Naturschutzperspektive mitbedacht werden. Bei der geplanten Nutzung der Niederungsflächen, z.B. durch Paludikulturen, können mit einer naturschutzfachlichen Flankierung der alternativen Bewirtschaftungsverfahren landwirtschaftliche Nutzung und Biodiversitätsförderung in vorbildhafter Weise verknüpft werden. Als konzentrierendes Verfahren bietet sich eine Flurneuordnung an, um Grundstücks- und landwirtschaftliche Nutzungsfragen auf der einen Seite und naturschutzfachliche Aspekte auf der anderen Seite integrierend zu klären.

Die Verknüpfung der städtebaulichen Entwicklung mit der Wiedervernässung von Niedermoorflächen im Golmer Luch dient auch als strategischer Ansatz bei der Frage, wie typische Kulturlandschaften reaktiviert und die Ausgliederung von Teilflächen aus dem Landschaftsschutzgebiet kompensiert werden kann.



Abb.49: Bewässerungs- und Entwässerungsprinzip



Abb.50: Gehölzbiotop entlang der Bahntrasse



Abb.51: Landwirtschaftliche Nutzung im Nordosten

5.7 NATUR- UND ARTENSCHUTZ

Ein Teil des Rahmenplangebietes (64,2 ha) liegt im Landschaftsschutzgebiet „Potsdamer Wald- und Havelseengebiet“. Darüber hinaus befinden sich keine nationalen oder europäischen Schutzgebiete innerhalb des Plangebiets oder seiner näheren Umgebung. Im Nordosten des Plangebietes ragt eine Waldfläche des Katharinenholzes in das Plangebiet, die als geschütztes Biotop (Eichenmischwälder bodensaurer Standorte, frisch bis mäßig trocken) erfasst ist.

In den Niederungsbereichen im Westen dominieren feuchte Grünlandnutzungen. Dieses Grünland eignet sich als Bruthabitat für Acker- und Wiesenbrüter und als Nahrungshabitat für Greifvogelarten. Eine Nutzung als Jagdhabitat für Fledermäuse ist hier möglich. Auf den ehemaligen Spülflächen vor der Wublitzer Brücke sind Pappeln angepflanzt worden, die teilweise in bruchwaldartige Strukturen übergehen. Im gesamten Golmer Luch gibt es einen großen Bestand an Gräben, die als Lebensraum für Amphibien und Libellen von Bedeutung sein können. Der Golmer Stichkanal hat keine direkte Wasserverbindung mehr zum Großen Zernsee und wird von einem Anglerverein betreut. Der Fischbesatz ist daher deutlich höher und als nicht naturnah anzusehen.

An den Gräben, an der Bornimer Chaussee, auf beiden Seiten der Bahntrasse und an einzelnen Feldwegen finden sich lineare Gehölzbiotope, die sich als Brutreviere für Vogelarten des Offen- und Halboffenlands und als Jagdhabitat für Fledermäuse eignen. Darüber hinaus können diese linearen Gehölzbiotope als Leitstruktur für Fledermäuse dienen. Bei Vorkommen älterer Baumbestände mit Höhlen und Spalten sind auch Quartiersnutzungen möglich. In den Gehölzbiotopen ist zudem das Vorkommen holzbewohnender Käferarten denkbar. An einigen Stellen im Rahmenplangebiet, wie am Bahndamm, erstrecken sich ruderaler Pionier-, Gras- und Staudenfluren, die teilweise Gehölzbewuchs aufweisen. Diese Standorte bieten einen potenziellen Lebensraum für Vogelarten des Offen- und Halboffenlands und eignen sich als Jagdhabitat für Fledermäuse.

In der Nähe zum Bahndamm und vereinzelt Gehölzen sind die ruderalen Pionier-, Gras- und Staudenfluren zudem ein geeigneter Lebensraum für Zauneidechsen. Im Nordosten des Plangebietes kommen am Rand und in Insellage Waldflächen vor, die im Bereich von Katharinenholz, Großem Herzberg, Ehrenpfortenberg, Reiherberg und Geiselberg als Eichenmischwälder ausgebildet sind. Die inselartige ca. 4 ha große Waldfläche im Nordosten besteht zu großen Teilen aus Nadelbäumen. Die Waldbiotope eignen sich als Brutreviere für Vogelarten der Wälder und Gehölze. Die Waldränder sind zudem Bruthabitate für Vogelarten des Halboffenlands. An diesen Waldrändern können auch Zauneidechsen und andere Reptilienarten wie Blindschleiche oder Waldeidechse vorkommen. In den Wäldern ist mit dem Vorkommen von Fledermäusen zu rechnen. An den Waldrändern können darüber hinaus holzbewohnende Käferarten und in den Wäldern Nester der Waldameise vorkommen.

Vor allem im Nordosten des Plangebiets liegen noch einige Ackerflächen, die von Wald oder vom Bahndamm begrenzt werden. Durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung ist von einem eingeschränkten Artenvorkommen auszugehen. Trotzdem stellen die Ackerflächen potenzielle Bruthabitate für Acker- und Wiesenbrüter dar. Darüber hinaus können sie von Greifvogelarten als Nahrungshabitat genutzt werden. Angrenzend an den südlichen Rand der Ackerflächen liegen Ersatzlebensräume für Zauneidechsen, die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 129 angelegt wurden.

Dieser kurze Überblick über die Lebensräume im Rahmenplangebiet zeigt das eng vernetzte Nebeneinander unterschiedlicher Lebensräume. Dabei wird deutlich, dass westlich der Bornimer Chaussee die feuchten Standorte dominieren und östlich der Bornimer Chaussee die trockenen Standorte überwiegen. Bei einer baulichen Entwicklung im Rahmenplangebiet sind daher beide Lebensraumtypen (feucht und trocken) zu berücksichtigen. Die Umsiedlung geschützter Arten und die Verlagerung von Ersatzlebensräumen wird bei einer Bebauung der entsprechenden Flächen erforderlich.

Das städtebauliche Konzept setzt auf eine verdichtete Bebauung, um die Flächeninanspruchnahme so weit wie möglich zu reduzieren. Der gesamte Landschaftsraum westlich der Bornimer Chaussee wird von Bebauung freigehalten.

Der durch die geplante Bebauung verursachte Eingriff in Natur und Landschaft soll weitestgehend im nördlichen Bereich ausgeglichen werden. Ziel der Ausgleichsmaßnahmen im Nordosten ist es, die Reste verbleibender Ackerflächen zu halbtrockenen Gras- und Staudenfluren zu entwickeln. Damit können diese Flächen als Lebensräume des Offen- und Halboffenlands erheblich aufgewertet werden.

Gleichzeitig werden mit den vorgeschlagenen Landschafts- und Freiraumfugen großräumige Biotopverbindungen geschaffen, die die unterschiedlichen Lebensräume untereinander verbinden. Waldflächen, Laubgebüsche, Feldgehölze, Alleen, Baumreihen, Baumgruppen, ruderaler Pionier-, Gras- und Staudenfluren, Grünland, Gräben und die Ufer des Großen Zernsees werden durch die Landschaftsfugen vernetzt.

Mit dem Konzept der Wiedervernässung ehemaliger Niedermoorflächen soll darüber hinaus ein Lebensraumtypus wiederhergestellt werden, der in dieser Form im Rahmenplangebiet so nicht mehr vorkommt. Auch hier wird die städtebauliche Entwicklung genutzt, um die Landschaftsentwicklung in Sinne des Arten- und Biotopschutzes zu fördern.



Abb.52: Moor als Ackerland



Abb.53: Aussichtspunkt Reiherberg



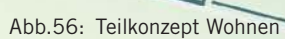
Abb.54: Naturmoor



Abb.55: Moor als Weideland

6 ENTWICKLUNGSFELDER

 Begegnungsorte



6.1 WOHNEN

Die historisch gewachsenen, dörflichen Strukturen um den Reiherberg und entlang der Reiherbergstraße mit ihren identitätsstiftenden Orten wie Kirchen, Angern und landwirtschaftlichen Hofstellen sind gleichzeitig historisch wertvolle Strukturen und Ausgangspunkt für eine zukunftsorientierte Entwicklung. Es gilt dabei, die Qualitäten der durchgrün- und aufgelockerten Strukturen durch behutsame und bestandsorientierte Maßnahmen weiterzuentwickeln wie bspw. kleinteilige bauliche Arrondierungen.

Die Neue Mitte Golm bietet das Potential, Wohnen als wichtigen Baustein der funktionalen Mischung zu verankern. Vielfältige Wohnangebote können die Neue Mitte unabhängig von Ladenöffnungszeiten beleben und aktivieren. Aufgrund der Zentralität und der sehr guten fußläufigen Erreichbarkeit ist die Neue Mitte ein geeigneter Wohnstandort z. B. auch für Senior:innen, für die es aktuell keine zielgruppenspezifischen Wohnangebote im Orts- teil gibt. Zur Vielfalt tragen auch Angebote des gewerblichen Wohnens bei, wie beispielsweise ein Hotel oder ein Gästehaus der Universität.

In unmittelbarer Nähe zur Neuen Mitte Golm bestehen, im Rahmen des geltenden Bebauungsplanes, Möglichkeiten zur Arrondierung der Flächen entlang der Straße „In der Feldmark“ Ecke Taubenbogen. Das Planungsrecht aus dem Jahr 1992 lässt hier eine neue Wohnbebauung mit bis zu drei Vollgeschossen sowie eine Kita zu.

Entlang des Kossätenweg besteht die Herausforderung, den Bereich zwischen den großformatigen Bausteinen des Science Park und den kleinteiligen Einfamilienhäusern angemessen zu gestalten. Als vermittelnder Übergang wird eine giebelständige Bebauung aus kurzen Hauszeilen vorgeschlagen, die neuen Wohnraum in Bahnhofsnähe schafft (siehe Kap. 7.1).

Die gewachsenen Siedlungsstrukturen entlang des Akazienweg bedürfen einer funktionalen Aufwertung. Hier gilt es zunächst, die Standards für zeitgemäßes Wohnen zu schaffen, z.B. durch einen Straßenausbau und den Ausbau der digitalen Infrastruktur. Im Zuge dieser Aufwertungen könnten weitere Potentiale einer kleinteiligen baulichen Entwicklung identifiziert werden.

Die Fläche des ehemaligen Sportplatzes am Eichenweg ist eine weitere Potentialfläche, die sich zur kurzfristigen Schaffung von Wohnraum eignet. Unter besonderer Rücksichtnahme auf den schützenswerten Baumbestand könnten hier bspw. zwei offene Wohnhöfe entstehen, die im Innenbereich gemeinschaftliche Freiflächen umschließen.

Die Wohnanlagen des Studierendenwerks sind ein weiterer Bestandteil des vielfältigen Golmer Wohnangebotes. Neben Unterkünften direkt auf dem Uni-Campus (mit rund 400 Plätzen) gibt es am Mühlenteich weitere Wohnheimplätze. Das Studierendenwerk beabsichtigt dieses Angebot weiter auszubauen. Auf dem Campus ist ein zusätzliches Wohnheim konkret in Planung. Zudem ergänzen private Anbieter - wie die Apartments des „Base Camp“ oder die „The Twenty“ Apartments - dieses zielgruppenspezifische Angebot.

Es wäre wünschenswert, wenn abweichend vom Format der Kleinstwohnungen andere Konzepte des gemeinschaftlichen Wohnens entwickelt und an den Markt gebracht würden. Eine Vielzahl guter Beispiele, die stärker in Richtung Wohnen in der Gemeinschaft, Verbindung von Wohnen, Arbeiten und gemeinsamer Freizeitgestaltung etc. gehen, können hier als Orientierung dienen.

Besondere Potentiale in der Ergänzung des Wohnraumangebotes für Golm liegen im Innovations-, Klima- und Waldquartier im VU-Gebiet. Die Areale im Norden bieten ideale Voraussetzungen für die Umsetzung von vielfältigen und innovativen Wohnformen. Vor dem Hintergrund des hohen Drucks am Potsdamer Wohnungsmarkt sollte der Fokus auf der Schaffung von neuen Konzepten des bezahlbaren Wohnraums für verschiedenste Zielgruppen liegen, wie beispielsweise Familien, Studierende, Senior:innen oder auch Mitarbeitende der Forschungseinrichtungen. Eine Begleitung der Entwicklung und die Erreichung eines hohen Qualitätsstandards kann insbesondere durch besondere Maßnahmen wie Konzeptvergaben, Wettbewerbe oder Modellprojekte flankiert werden.

Dabei sollte auch die Schaffung von bedarfsgerechtem Wohnraum für Haushalte mit kleinem und mittleren Einkommen Berücksichtigung finden, um eine soziale Durchmischung der Bevölkerung von Golm zu gewährleisten und einer sozialen Segregation in der Landeshauptstadt Potsdam entgegenzuwirken. Darüber hinaus sind weitere soziale und gesundheitsbezogene Wohnbedarfe zu prüfen und zu berücksichtigen.

Durch die aufgezeigten Potentiale besteht die Möglichkeit, vielfältige und neue Wohnraumangebote in Golm zu schaffen. Das Aufgreifen von lokalen Bauweisen, die Verwendung regionaltypischer Baumaterialien und die Setzung moderner Akzente bei gleichzeitiger Rücksichtnahme auf die vorhandene Umgebung ist für das Herausbilden einer lokalen Identität, die es in manchen Teilräumen heute so noch nicht gibt, von essentieller Bedeutung. Auch ein sichtbarer Fokus auf nachhaltige, ressourceneffiziente oder innovative Materialien, die z.B. im Science Park mit entwickelt werden, kann einen wichtigen Beitrag zur Identitätsbildung durch baulich-räumliche Gestaltung leisten. Ziel sollte eine unverwechselbare bauliche Identität sein, die zur Stärkung Golms als Innovationsstandort beiträgt.

Rahmenplan Gollm 2040
**Teilkonzept Arbeiten,
 Wissen & Forschung**
 M 1:10.000 / A4 ☰N

Legende

- Konzept-, & Entwicklungs und Potenzialflächen
- Schwerpunkt Forschen, Arbeiten, Wissen
 - Schwerpunkt Innovation & Mischung
 - Fokusraum Neue Mitte
 - Potenzialfläche Science Park und Campus
 - Freiraumfugen
 - großer und kleiner Rundweg
 - Neue Bahnquerung (Fuß- und Rad)
 - Begegnungsorte



Abb.57: Teilkonzept Arbeiten, Wissen und Forschung

6.2 ARBEITEN, WISSEN UND FORSCHEN

Der Potsdam Science Park mit seinen Forschungsinstituten, innovativen Unternehmen und exzellenten Bildungsangeboten ist ein dynamisch wachsender Wissensstandort. Für die Akteur:innen vor Ort schafft der Rahmenplan optimale Bedingungen durch die Sicherung der Qualitäten, die den Standort heute prägen. Ein Schwerpunkt liegt außerdem in der Ansiedlung von forschungs- und technologieorientierten Unternehmen aus den Branchen der Life Sciences, welche sich zunehmend im unmittelbaren Umfeld der Institute niederlassen. Es gilt dabei, Angebote für jede Phase des unternehmerischen Lebenszyklus zu schaffen, um unterschiedliche Bedarfe am Standort Golm abbilden zu können.

Ein nicht unwesentlicher Teil dieser Unternehmen gründet sich aus den Forschungsinstituten oder der Universität heraus. Für diese jungen Unternehmen gibt es bereits vielfältige, mitwachsende Flächenangebote und ein breites Angebot an organisatorischen Supportstrukturen. Das Flächenprofil - beispielsweise im GO:IN 1 und GO:IN 2 - richtet sich vor allem an naturwissenschaftlich- und forschungsorientierte Start-Ups und Unternehmen.

Das Großprojekt **Technology Campus** befindet sich aktuell in der Vermarktung durch die ProPotsdam GmbH, einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der LHP. Golm als Wissens- und Forschungsstandort wird hier durch ein Flächenangebot gestärkt, welches sich eher an Unternehmen richtet, die bereits am Markt etabliert sind und Flächen zur Selbstnutzung suchen. Entsprechend des Standortprofils richtet sich das Portfolio auch hier an technologie- und forschungsbezogene Gewerbebetriebe. Die Veräußerung der verfügbaren Flächen erfolgt dabei im Rahmen von Konzeptvergaben. Ergänzt werden soll das Nutzungsprogramm durch hochwertige Labor- und Büroflächen zur Miete sowie durch die Option zur Ansiedlung von Angeboten zur Kinderbetreuung, kleinteilige Gastronomie etc.

Auf der westlichen Bahnseite ist die Entwicklung der **Innovationszentren** mit neuen Bausteinen wie dem „Quadratum Potsdam“ und weiteren Büro- und Laborgebäuden im Realisierungsprozess. Eine Arrondierung mit gewerblichen Bausteinen ist im südlichen

Abschluss in unmittelbarer Bahnhofsnähe vorgesehen. Besondere Bedeutung hat an dieser Stelle die Einbettung in das System der Landschaftsfugen und die damit verbundene Sicherung der Freiraumqualitäten um und am Mühlenpfehl sowie der Erhalt der Baumbestände. Hier gilt es, die Sockelbereiche der neu entstehenden Gebäude attraktiv zu gestalten, sodass qualitätsvolle Wegebeziehungen entlang der Straßenräume und in die umliegenden Quartiere entstehen.

Die Weiterentwicklung der **Institutscampi** ist teilweise in den geltenden Bebauungsplänen bereits gesichert. Entlang der Bahn weist insbesondere der Max-Planck-Campus große Flächenreserven auf. Auch auf dem **Campus der Universität** bestehen Potentiale zur Nachverdichtung in Bereichen mit eingeschossigen Barackenstrukturen, welche noch aus Zeiten der militärischen Nutzung als Kaserne stammen. Zudem besteht durch die Neugliederung der Mitte ein Potential, für den Campus eine sichtbare und attraktive Adresse zur Golmer Mitte hinzuentwickeln. Im Norden, entlang der Karl-Liebknecht-Straße, werden „Schaufenster der Universität“ mit studentischen Arbeits- und Seminarräumen vorgeschlagen. Durch die Neutrassierung der Karl-Liebknecht-Straße im südlichen Campusbereich und eine Verlagerung der heute ebenerdigen Parkplätze in einen Uni-Campus-Hub entsteht die Möglichkeit, den Auftakt zur neuen Mitte durch die Universität signifikant und imageprägend neu zu gestalten, imageprägend neu zu gestalten, ohne das Stellplatzangebot zu minimieren.

In der **Neuen Mitte** entstehen neue Wohn- und Arbeitsorte. Durch die Schaffung von weiteren, nachfrageorientierten Flächen für Einzelhandel und kleinteiliges Gewerbe wird die Versorgungsfunktion Golms gestärkt. Ein bedarfsgerechtes Angebot an Flächen für Büro und Dienstleistungen rundet die funktionale Mischung um den Quartiersplatz ab.

Das **Haus der Innovationen (HDI)** leistet einen besonderen Impuls für die Entwicklung Golms. Als städtebaulicher Akzent mit einer multifunktionalen Nutzung aktiviert das HDI den heute als Parkplatz genutzten Vorbereich des Bahnhofs. In einer zentralen Lage entsteht so ein Kristallisationspunkt, der von verschiedensten Nutzer:innengruppen und mit vielfältigen Formaten bespielt werden kann. Der offene Charakter des HDI sollte sich auch in der flexiblen Gestaltung der Grundrisse genauso wie in der architektonischen Gestaltung wiederfinden. Denkbar wäre hier die Arbeit mit nachhaltigen

und innovativen Materialien, die im Science Park entwickelt werden. Das HDI kann so zu einem Ort für Austausch und Vernetzung werden, der als Begegnungsort für Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft einen Mehrwert für Golm schafft.

Im **Innovationsquartier** im Norden entsteht - mit einem Schwerpunkt auf dem Profil der Life Sciences - ein gemischtes, multi-kodiertes Quartier. Neben dem Fokus auf forschungs- und technologieorientierte Unternehmen ist die Zielsetzung, verträgliche Nutzungen miteinander zu mischen und so ein lebendiges und vielfältiges Nutzungsprogramm zu etablieren. Westlich der Bahn bietet der Labort Campus Möglichkeiten für Unternehmen mit großformatigeren Flächen- und Laborbedarfen in hoher landschaftlicher Qualität und in unmittelbarer räumlicher Nähe zu den Forschungsinstituten. Ergänzend zum bestehenden Umspannwerk versorgt der Energy Campus den Norden sowie den Ortsteil Golm mit erneuerbaren und ggf. auch innovativen Energieformen.

Angrenzend an die Forschungsschwerpunkte im Norden besteht zudem die Möglichkeit, analog zu den Forschungsfeldern der Institute behutsam und verantwortungsvoll neue „**Experimentierfelder**“ in der Landschaft anzulegen. Mit diesem neuen Flächentypus sollen Freiheitsgrade für innovative Nutzungsmöglichkeiten geschaffen werden, z. B. für Reallabore, Testfelder oder neue Formen der temporären und projektbezogenen (Zusammen-)Arbeit. Im östlichen Übergangsbereich zwischen Klimaquartier und den Flächen unterhalb des Herzbergs könnte beispielsweise - im Zusammenspiel von Wissenschaft, Forschung und Anwendung - ein Modellprojekt verortet werden, das die Transformation von ehemals großformatig landwirtschaftlich genutzten Flächen zu einem Beispielort für alternative Nahrungsmittelproduktion veranschaulicht.

Zusammenfassend werden im Rahmenplan die Potentiale für die weitere Entwicklung Golms als Innovations- und Wissensstandort aufgezeigt. Innovationsfähigkeit und Entwicklungsmöglichkeiten werden am Standort sichergestellt. Dazu gehört, neben vielen anderen Themen, vor allem die Sicherung der Lagequalität innerhalb der Golmer Landschaft. Andererseits schafft die Neue Mitte einen zentralen Ort, der das Image und Profil Golms als lebendiger Ortsteil neu formuliert und so auch den Science Park als Arbeitsort stärkt. Mit dem Haus der Innovationen entsteht ein Impuls, der die Genese von Synergien, Förderung von Netzwerken und informellen Austausch ermöglicht.

Rahmenplan Gollm 2040
**Teilkonzept Gemeinschaft
 & Soziale Infrastruktur**
 M 1:10.000 / A4 ☰N

Legende

- Konzept-, & Entwicklungs und Potenzialflächen
- Schwerpunkt Bildung & Gemeinschaft
 - Fokusraum Neue Mitte
 - Potenzialfläche Gemeinschaft
 - Sportflächen
 - Freiraumfugen
 - großer und kleiner Rundweg
 - Straßenraumgestaltung
 - Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Mitte
 - Neue Bahnquerung (Fuß- und Rad)
 - Begegnungsorte



Abb.58: Teilkonzept Gemeinschaft & Soziale Infrastruktur

6.3 GEMEINSCHAFT, SOZIALE INFRASTRUKTUR

Die Stärkung der sozialen Infrastruktur und Angebote im Ortsteil sowie die Schaffung von neuen Orten für Begegnung und Gemeinschaft ist ein wichtiges Themenfeld der Rahmenplanung. Die Neue Mitte wird der zentrale Begegnungsraum für Golm. Hier entstehen nicht nur kommerzielle Angebote, sondern auch ein ergänzendes Nutzungsprogramm aus ortsteilbezogenen Treffpunkten und sozialer Infrastruktur. Der neue Quartiersplatz ist der öffentliche Mittelpunkt für Golm und bietet durch eine nutzungsoffene und attraktive Gestaltung vielfältige Möglichkeiten, z.B. für die Durchführung von Veranstaltungen.

Insbesondere vor dem Hintergrund der möglichen Entwicklungen im Norden Golms muss die Bereitstellung und Auslastung von sozialer Infrastruktur in jedem Schritt mitgedacht werden. In der Neuen Mitte könnte eine weitere Kita entstehen, im Norden wird der Suchraum für eine weiterführende Schule definiert sowie drei weitere Kitas eingeplant. Auch im Technology Campus können die prognostizierten Bedarfe durch eine zusätzliche Kita gedeckt werden. Der Bevölkerungszuwachs auf über 8.000 Einwohner:innen legt die spätere Bedarfsprüfung und in Folge ggf. eine sinnvolle Verortung einer zusätzlichen Grundschule nahe. Hier ist eine Kombination mit der weiterführenden Schule, aber auch eine Solitäre Lösung denkbar.

Mit der Ausweitung des Angebots an sozialer Infrastruktur sind weitere Maßnahmen, wie beispielsweise die Verbesserung und Sicherheit der Schulwege oder auch die Schaffung neuer Spiel- und Sportangebote, eng verknüpft. Hier leistet der kleine Golmer Rundweg einen effizienten Beitrag. Er verbindet wichtige Orte untereinander und wird durch das System der Landschafts- und Freiraumfugen ergänzt, die ebenfalls sichere, attraktive Verbindungen für Fußgänger:innen und Radfahrende schaffen. Neue Sportangebote könnten nördlich der Max-Planck-Institute und im VU-Gebiet entstehen. Auch für Kinder und Jugendliche im Ortsteil müssen weitere Angebote vorgesehen und zeitnah realisiert werden. Der Jugendfreizeitladen „Chance“ am Kuhfortdamm sollte daher unbedingt am Standort Golm erhalten bleiben und bei der Neugestaltung der Sportanlage Kuhfortdamm räumlich und funktional mitgedacht werden.

Neue zielgruppenspezifische Angebote für Senior:innen finden in der Mitte einen Raum. Hier können Angebote wie der Quartierstreff, ein Bäcker mit Café, ein Bistro oder Angebote aus dem medizinischen Bereich einen Mehrwert bieten. Der Quartierstreff eröffnet die Möglichkeit die neue Anlaufstelle für die zahlreichen Vereine zu werden, die in und um Golm ansässig sind und das gesellschaftliche Leben im Ortsteil aktiv mitgestalten.

Im Bereich der Wohnquartiere „In der Feldmark“ und „Am Herzberg“ ist die sogenannte „Birkenallee“ als Teil des kleinen Rundwegs ein wichtiges Freiraumelement und Treffpunkt zugleich. Sie verbindet den Ehrenpfortenberg mit dem Landschaftsraum am Fuße des Katharinenholzes. Östlich der Birkenallee liegt die Streuobstwiese, westlich entsteht aktuell ein naturnah gestalteter Kinder-

spielplatz mit verschiedenen Funktionsbereichen. Vor allem in Kombination mit der südlich anschließenden Grundschule mit Hort und Spielplatz ist das Areal ein wichtiger Treffpunkt im Ortsteil.

Die Ortslage Reiherberg wird durch punktuelle Maßnahmen gestärkt. Der Fokus der baulich-räumlichen Entwicklung liegt auf Schlüsselorten, wie beispielsweise im Umfeld der freiwilligen Feuerwehr. Sollte perspektivisch eine Standortverlagerung erfolgen, bietet sich diese Fläche als ein Ort der Begegnung für die lokale Gemeinschaft an. Nach der Verlagerung der freiwilligen Feuerwehr, z.B. durch funktionale Integration in den Mobilitätshub an der Karl-Liebknecht-Straße, sollte diese Fläche als Ort für die Dorfgemeinschaft einer neuen, gemeinschaftlichen Nutzung zugeführt werden. Auch die bisher als Parkplatzflächen genutzten Bereiche gegenüber des Landhotels bieten Ansatzpunkte für eine gestalterische Neukonzeption. Kooperative Prozesse könnten alle Beteiligten an einen Tisch bringen und so zu tragfähigen Lösungen führen. Potential besteht ebenso in der Aktivierung der Erdgeschosse der „Blauen Dächer“, die aktuell von Leerstand betroffen sind. Denkbar wären in diesem Kontext experimentellere Formate, mit denen temporäre Nutzungen erprobt und getestet werden.

Ein weiteres wichtiges Themenfeld am Reiherberg ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Dreieckskreuzung von Reiherbergstraße und Geiselbergstraße. Die Gestaltung des Straßenraumes muss durch sichere Quermöglichkeiten und ausreichend dimensionierten Fuß- und Radwege verbessert werden. Weitere verkehrstechnische Maßnahmen - wie die Reduzierung der Geschwindigkeit - sollten geprüft werden. Neben der historischen Bedeutung - die „Alte Kirche“ wurde bereits im 15. Jahrhundert errichtet - ist der Bereich um die Kirchen und die Kita „Storchennest“ auch ein viel frequentierter Schlüsselort für Golm.

In der historischen Ortslage am Reiherberg liegt ein weiterer Handlungsbedarf auf den Verbindungen in Richtung Bahnhof und Neue Mitte. Einerseits schafft der Kleine Golmer Rundweg eine grüne Fuß- und Radwegeverbindung. Andererseits kommt dem Akazienweg eine wichtige Bedeutung zu. Im Zuge der Anpassung der technischen Infrastrukturen sollte auch eine gestalterische Aufwertung mit Fokus auf eine sichere Wegeverbindung erfolgen.

Auch die Universität leistet mit Mensa, Lesecafé und Cafeteria im IKMZ einen Beitrag zu gemeinschaftlichen Treffpunkten. Mit den Entwicklungspotentialen für die Universität entlang der Karl-Liebknecht-Straße könnten weitere Anziehungspunkte hinzukommen. Eine neue, zentral gelegene Mensa ergänzt beispielsweise das gastronomische Angebot und belebt den Platz am alten Bahnhof. Dieser wird als Verlängerung des Campuspark neugestaltet und verbessert die Aufenthaltsqualität. Der alte Bahnhof selbst könnte (wieder) einer neuen gastronomischen oder nicht-kommerziellen, sozialen Nutzung zugeführt werden.

Im Gesamten definiert der Rahmenplan die Bedingungen, unter denen ein sozial verträgliches Wachstum in Golm gelingen kann. Dazu gehören, neben der Grundversorgung mit sozialer Infrastruktur auch Orte, die „zufällige“ und nicht-kommerzielle Begegnung und Austausch ermöglichen. Die Verbindung von wichtigen Orten wird über den Rundweg und die Fugen erleichtert.

6.4 MOBILITÄT

PRÄMISSEN ZUR VERKEHRSABWICKLUNG

Das Kfz-Verkehrsnetz von Golm in Richtung Potsdamer Kernstadt und Potsdamer Norden ist heute punktuell überlastet. Mit der allgemeinen Entwicklung des Standorts Golm und der Erschließung zusätzlicher Flächen im Golmer Norden werden die Anforderungen an die verkehrliche Infrastruktur weiter steigen. Daher werden drei Prämissen verfolgt, um die zukünftige Verkehrsabwicklung möglichst reibungslos sicherzustellen:

- Stärkung alternativer Verkehrsformen, Ausbau lokaler Nahversorgungsstrukturen und eine Strategie der kurzen Wege reduzieren das Kfz-Verkehrsaufkommen.
- Kfz-verkehrsarme Konzeption des Golmer Nordens, um den hinzukommenden Kfz-Verkehr zu minimieren.
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit an einzelnen Knotenpunkten, um die Kapazität zur Abwicklung des Kfz-Verkehrs zu erhöhen.

FUSS- UND RADVERKEHRSNETZ

In der Rahmenplanung wird das Alltagswegenetz für den Fuß- und Radverkehr verdichtet. Unter anderem werden neue Wegeverbindungen entlang der Bahntrasse geschaffen. Dies ermöglicht zum einen kürzere Wege für die Beschäftigten der anliegenden Institute und Forschungscampi, zum anderen entsteht eine schnelle Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr.

Um die Wegstrecken und die Transferzeiten signifikant zu verkürzen, sind als weitere Maßnahmen zusätzliche Bahnquerungen vorgesehen. Die Priorisierung erfolgt nach städtebaulichen Kriterien, einer möglichst effizienten Verknüpfung von Siedlungsentwicklung und Wegenetz, jedoch ohne Berücksichtigung des baulichen Aufwands. Folgende Querungen werden vorgeschlagen:

Priorität 1: Verlängerung der Straße Am Mühlenberg in Richtung Osten für Fuß- und Radverkehr

- Mit dieser neuen Unterführung könnten die Nutzungen westlich der Bahntrasse möglichst auf direktem Weg mit der Neuen Mitte verbunden werden. Diese zusätzliche Bahnquerung bringt eine Reduzierung der Wegzeiten um etwa 5-6 Minuten und sorgt für zusätzliche Frequenz und Belebung in der Golmer Mitte.

Priorität 2: Querung im Verlauf der „Moorfuge“ in Verbindung mit dem Dükerbauwerk

- Die Entwicklung des Golmer Nordens bringt zusätzliche Nutzungen und damit Einwohner:innen und Beschäftigte, die eine bessere Verbindung in Ost-West-Richtung dringend erforderlich machen. Neben dem Zuwachs durch die Quartiersentwicklung ist auch die Qualität der Anbindung der bereits vorhandenen Institute und ergänzender Nutzungen im Westen der Bahntrasse ein wesentliches Ziel.
- Diese Querung erfolgt vorzugsweise als Unterführung und wird in Verbindung mit dem Dükerbauwerk geplant. Dieses wiederum ist erforderlich zur Implementierung des Entwässerungssystems zur Ableitung der Niederschläge in Richtung Golmer Luch (siehe Kap. 5.6).

Beide zuvor beschriebenen Aspekte sind essentiell für die erfolgreiche Umsetzung der Planungsziele für den Golmer Norden und daher wesentlicher Bestandteil des Maßnahmenkatalogs.

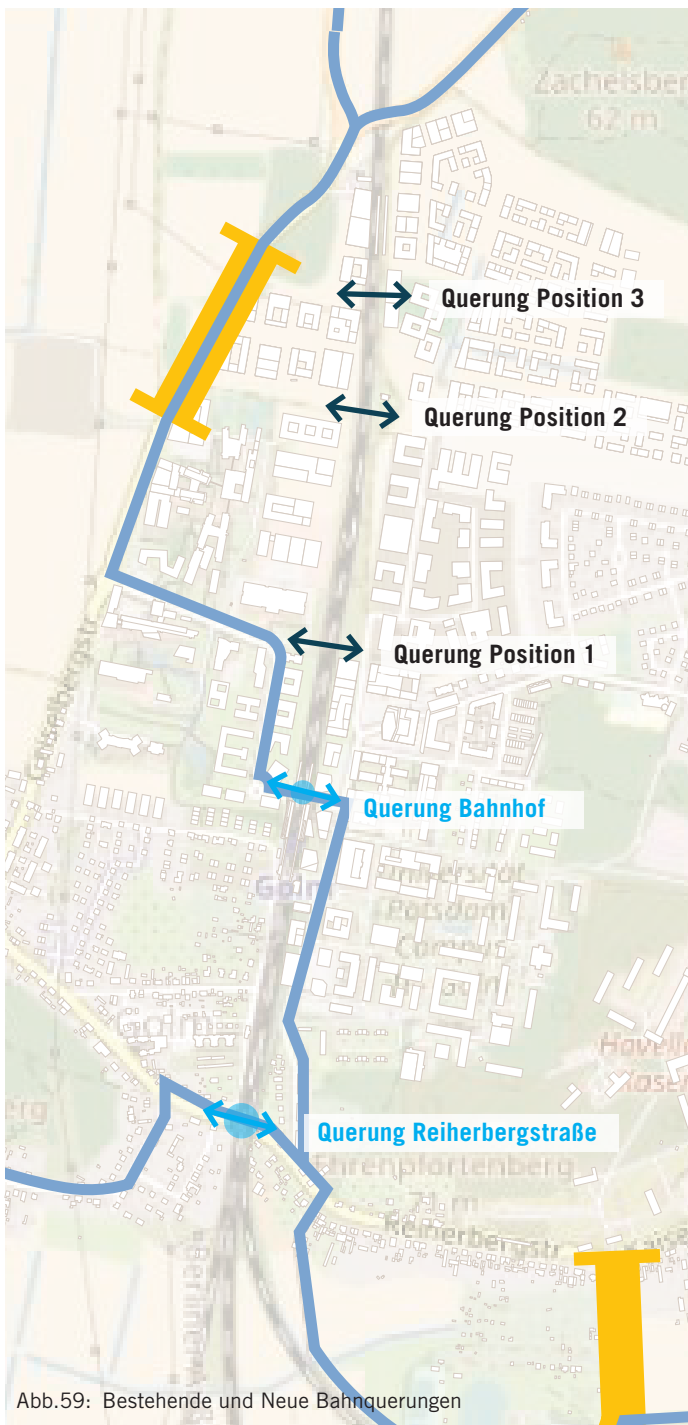


Abb.59: Bestehende und Neue Bahnquerungen

Priorität 3: Querung im Bereich des Geiselbergs

- Hier befindet sich die Bahntrasse in einem tiefer gelegenen Geländeeinschnitt, wodurch die Querung an dieser Stelle als Brückenbauwerk begünstigt wird. Zudem entstehen mit der Entwicklung des Golmer Nordens beidseits der Bahntrasse Nutzungen, für die eine Erreichbarkeit auf kurzen Wegen sinnvoll ist (Logistik Hub, Erdgeschossnutzungen für Dienstleistungen, soziale Infrastruktur, Freizeitangebote etc.)

Der Ortseingang auf der Geiselbergstraße in Richtung Reiherberg und die Ortsdurchfahrt werden so umgestaltet, dass langsamer und rücksichtsvoller gefahren wird. Die Aufenthalts- und Begegnungsqualität im historischen Ortszentrum wird dadurch verbessert und der Bedeutung dieses wichtigen Teilraums dadurch stärker Rechnung getragen.

ÖPNV

Eine wesentliche Zielstellung ist die Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV sowie anderer emissionsarmer Verkehrsarten. Neben den Maßnahmen im vorhandenen Netz bietet die Neuentwicklung der Flächen im Golmer Norden die Chance entsprechende Vorkehrungen von vorneherein in die Planung zu integrieren.

Die Erzeugung von Kfz-Verkehr im Golmer Norden kann umso stärker reduziert werden, je besser die überörtliche ÖPNV-Verbindung ist. Dabei spielt insbesondere eine starke ÖPNV-Achse in die Potsdamer Kernstadt und nach Berlin eine große Rolle.

Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Rahmenplans liegt das Ergebnis der Machbarkeitsstudie für eine Trambahnverlängerung nach Golm noch nicht vor. Daher werden zunächst die als wahrscheinlich eingeschätzten Trassen und Wendeschleifen im Ortsteil Golm vorsorglich gesichert. Dort, wo die Trambahntrasse ggf. später im Straßenraum verläuft, wird der erforderliche Raum freigehalten bzw. in die Konzeption integriert. Im Bereich der Neuen Mitte und der Karl-Liebknecht-Straße würde die Trambahn im Mischverkehr mitgeführt werden. So kann der Straßenraum der Karl-Liebknecht-Straße attraktiv gestaltet werden (siehe Kap. 7.1). Für einen möglichen Haltepunkt an der DB-Trasse im Norden werden die erforderlichen Flächen konzeptionell mitgedacht. Eine spätere Integration ist nach Prüfung mit relativ geringem Aufwand möglich und eröffnet dann die Chance auf eine weitere Verbesserung des ÖPNV-Angebots durch eine zusätzliche Anbindung des Quartiers an den Berliner Außenring. Mit anbaufreier Zufahrt von der Landesstraße kann zudem ein Park-and-Ride-Angebot entstehen.

Die Haupteerschließung im Norden wird so geplant, dass eine Befahrbarkeit mit Linienbussen möglich ist. Hier wird eine Breite des Straßenquerschnitts von mind. 6,20 m empfohlen. In den Bereichen, in denen möglicherweise auch die Trambahn fahren könnte, wurde dies ebenfalls in der Planung berücksichtigt und eine Breite von 7,70 m vorgehalten. Durch die Entwicklung des Golmer Nordens ist hier eine hohe Nachfrage zu erwarten.

Shuttlebusse können das ÖPNV-Angebot in Golm optional ergänzen. Allerdings ist hierbei zu bewerten, dass die Verkehrsbeziehungen nach Golm zu einem großen Teil aus Richtung Potsdamer Kernstadt und Berlin größere Pulk bei einzelnen Fahrten an den Standort heranbringen. Die Leistungsfähigkeit eines kleinformatigen Shuttlebetriebs steckt hier Grenzen ab und verursacht zudem verhältnismäßig hohe Kosten.

Hinzu kommt, dass eine diffuse ÖPNV-Nachfrage, die ein Shuttleangebot mit kleineren Einheiten rechtfertigen würde, in Golm kaum besteht. Zudem sind viele Wege zwischen Bahn und Zielort kurz und mit Fahrrad, E-Scooter und teilweise selbst zu Fuß besser als mit einem Shuttle zurückzulegen, der u.a. aufgrund der mit jedem Umstieg ansteigenden Unsicherheit den Anschluss zu erreichen und dem daher einzuplanenden Puffer auf vielen Wegen wenig konkurrenzfähig sein dürfte.

KFZ-ERSCHLIESSUNG

Für das Hauptstraßennetz in Golm wurde eine Vielzahl von Erschließungsvarianten geprüft, die alle gewisse Vor- und Nachteile mit sich bringen. Unter Berücksichtigung der verschiedenen Belange wurden folgende Abwägungen getroffen.

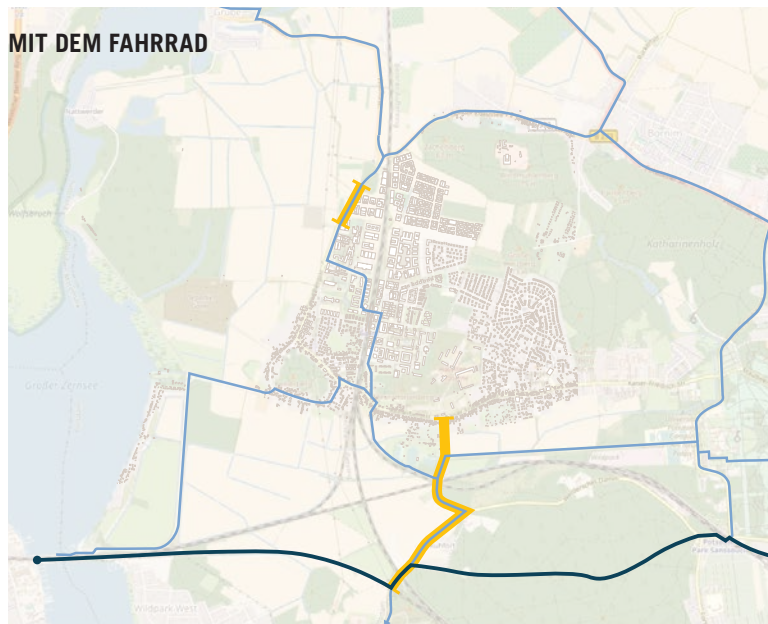
Der Bereich des Bahnhofs und der Mitte bleibt für den Kfz-Verkehr weitgehend befahrbar. Allerdings wird der Stadtraum so gestaltet, dass langsam und rücksichtsvoll gefahren wird. Sofern die Straßenverkehrsordnung bis dahin entsprechend angepasst ist, könnte dies ein geeigneter Bereich für eine Begegnungszone nach österreichischem Beispiel sein. Alternativ könnte eine Ausweisung als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit Tempo 20 geprüft werden.

Zwischen Norden und Mitte wird östlich der Bahn für den allgemeinen Kfz-Verkehr keine direkte Verbindung angeboten. Für den ÖPNV wird aber eine Durchfahrungsmöglichkeit vorgesehen, die durch einen Absenkpoller abgesichert wird. Dies erfolgt zum einen, um die Golmer Mitte nicht mit zusätzlichem Kfz-Durchgangsverkehr zu belasten, zum anderen, um einen deutlichen Attraktivitätsvorteil des Fuß-, Radverkehrs und ÖPNV gegenüber dem Pkw zu erreichen. Das Parkhaus des Supermarkts in der Mitte ist sowohl von Süden und Osten als auch von Norden aus erreichbar, kann aber nicht zum Durchfahren genutzt werden. In diesem Parkhaus werden zudem Parkkapazitäten für Bewohner:innen der umliegenden Wohngebäude bereitgestellt.

Die Clara-Immerwahr-Straße wird von Norden her angebunden, um den hier erzeugten Kfz-Verkehr nicht durch die Mitte zu führen.

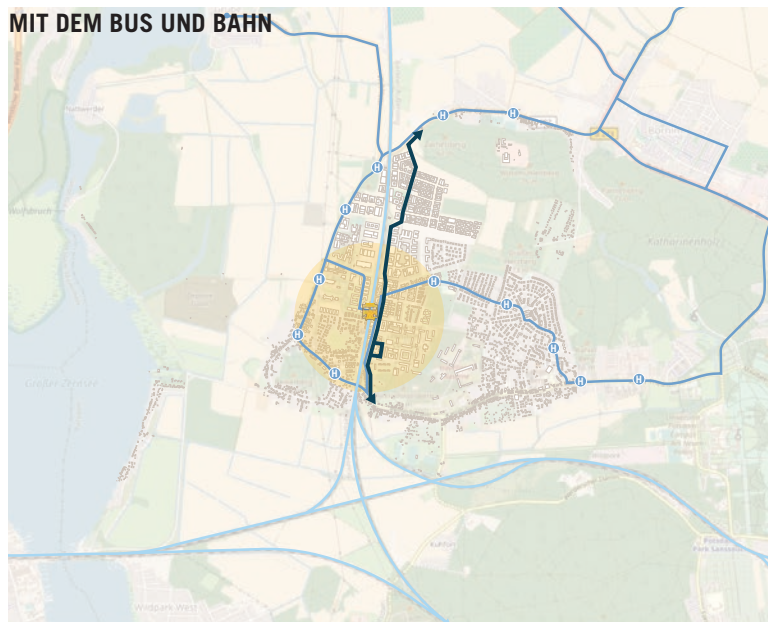
Zusätzliche Bahnquerungen werden nur für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen, da eine Querung für den Kfz-Verkehr noch einmal einen deutlich erhöhten Aufwand bedeuten würde, der geringe Mehrwert dies jedoch nicht rechtfertigt. Der Abstand zwischen den bestehenden Bahnquerungen im Norden an der L902, in der Mitte im Bahnhofsbereich sowie im Süden an der Reiherbergstraße beträgt jeweils etwa 1,25 km und stellt somit für den Kfz-Verkehr eine zumutbare Weglänge dar.

MIT DEM FAHRRAD



-  Radschnellverbindung
Werder-Potsdam-West
-  Hauptroute 1. Stufe
-  Lückenschlüsse (geplant)
-  Brücke/Querung (im Bau)

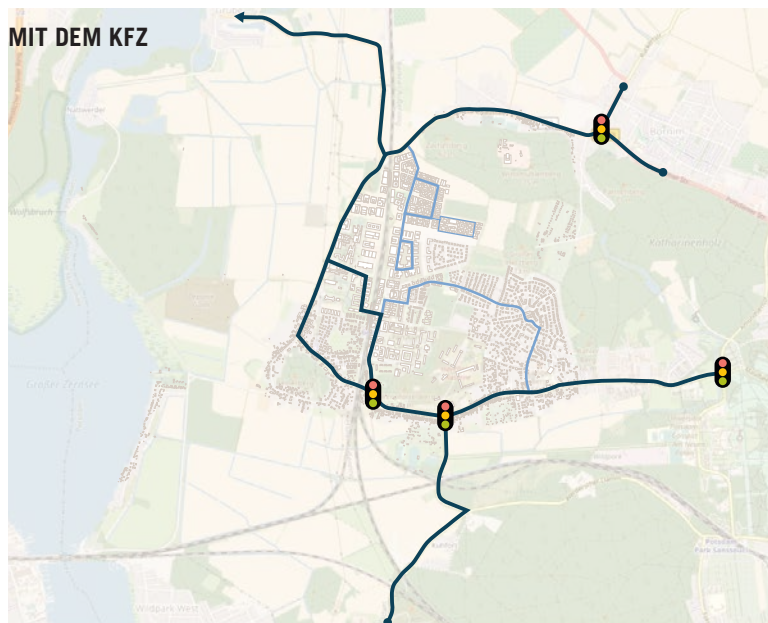
MIT DEM BUS UND BAHN



-  Straßenbahn nachrüstbar
(alternativ Linienbusse)

Optional können entsprechend der technischen
Entwicklung zur inneren Erschließung ergänzend
autonome Shuttle zum Einsatz kommen
-  Kontinuierliche Stärkung
der Regionalbusverbindungen
nach Bornim und Gube
-  Bahntrasse
-  Bahnhaltelpunkt Golm
-  Erreichbarkeitsradius 600 m
~ 10 min
-  Bushaltestellen

MIT DEM KFZ



-  Hauptverkehrsstraßen nach Golm
-  Innere Erschließung Golm
-  Verbesserung der Leistungsfähigkeit
von Kreuzungen



Abb.60: Mobilitätshub mit Sharing- Angeboten

Logistik

Für Kurier-, Express- und Paketdienste wird im Golmer Norden - evtl. auch noch an weiteren Stellen im Ortsteil Golm - ein so genannter MicroHub eingerichtet, an dem Lieferungen von Lkw z.B. auf Cargobikes umgeschlagen werden können. Den Dienstleistern steht die Nutzung dieses Angebots frei. Die Auslieferung mit Cargobikes auf der letzten Meile bietet den Vorteil, dass in Golm ein sehr engmaschiges Wegenetz genutzt werden kann, wohingegen die Auslieferung mit dem Kfz häufig mit deutlich längeren Wegstrecken verbunden ist.

PARKEN UND MOBILITY HUBS

Im Norden sowie auf dem Campus der Universität und ggf. auch im Science Park wird das Pkw-Parken zukünftig zentral in Quartiersgaragen organisiert. Die Parkstände im Straßenraum werden in diesen Bereichen sowie im Bahnhofsumfeld bewirtschaftet. So wird auch unterbunden, dass ungesteuerte und ungewollte Park-and-Ride-Verkehre ins Golmer Zentrum gezogen werden.

Für die Bestandstrukturen ergibt sich durch die Bündelung des Parkens die Möglichkeit, die heutigen ebenerdigen Parkplätze anderen Nutzungen zuzuführen und gegebenenfalls zu überbauen. So ist zum Beispiel der aktuell vorhandene P+R-Platz in unmittelbarer Nähe der Bahnunterführung aus städtebaulicher Sicht unbedingt zu überdenken. Hier sind Nutzungsstrukturen erforderlich, die ganztagig zur Attraktivitätssteigerung und Lebendigkeit in diesem zentralen Bereich der Golmer Mitte beitragen.

Als Ersatz werden im weiteren Verfahren geeignete Alternativen entwickelt. Hierbei sind auch neu geschaffene Angebote für Pendler wie z.B. die „Mobilitätsdrehscheibe Marquardt“ zu betrachten. Die dann am Standort Golm weiterhin bestehenden Bedarfe sind rechtzeitig vor einer alternativen Inanspruchnahme der jetzigen Fläche neu zu bewerten und in der Neuausrichtung des Flächenlayouts für die Golmer Mitte zu berücksichtigen.



Im VU-Gebiet Golm Nord können durch die Quartiersgaragen die Straßenräume weitgehend vom ruhenden Kfz-Verkehr freigehalten und der fließende Kfz-Verkehr auf wenige Straßen gebündelt werden, so dass wichtige Voraussetzungen erfüllt sind, um eine flächendeckend hohe Aufenthaltsqualität in den neu entstehenden Stadträumen sicherzustellen.

In den Quartiersgaragen werden zusätzlich Sharing-Angebote (Carsharing, Lastenräder, Micro-Carrier) bereitgestellt, so dass diese einen Mobility Hub bilden. Daneben werden weitere Mobility Hubs ohne oder mit nur wenigen Pkw-Stellplätzen eingerichtet, beispielsweise am Bahnhof Golm mit dem Schwerpunkt auf das Fahrradparken und Sharing-Angebote. Gut sichtbar im Straßenraum können weitere Angebote (z.B. Abstellflächen für Sharing-Angebote) hinzukommen.

Im Bereich der Bahnüberquerung im Norden können der zuvor beschriebene MicroHub für den Warenverkehr sowie eine Paketstation entstehen. Sollte hier perspektivisch ein (Straßen-)Bahnhalt entstehen, könnte zudem eine Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Station eingerichtet werden. Am heutigen Bahnhof liegt der Schwerpunkt beim Fahrradparken und bei Sharing-Angeboten. Zusätzlich können hier eine Paketstation und eine Fahrradreparaturstation das Angebot ergänzen.

Legende



Mobility Hub



Mobility Hub mit Quartiersgarage



Bahnquerung Neu



Bahnquerung Bestand



Lückenschluss im Radverkehrsnetz



Umgestaltung Straßenraum im Bereich des Ortseingangs und der Ortsdurchfahrt



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Mitte



Straßenbahn nachrüstbar
(Machbarkeitsstudie läuft zzt.)

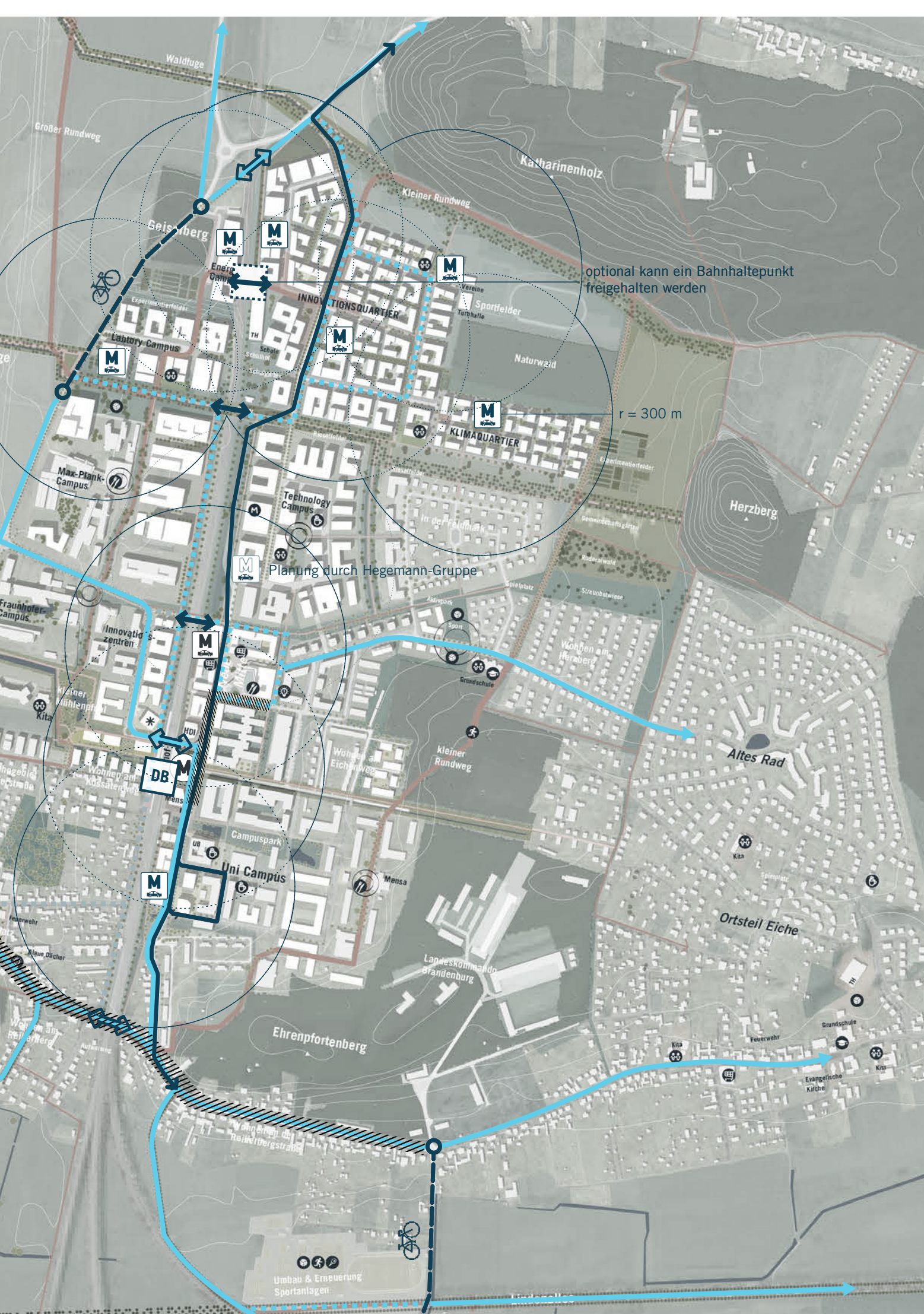


Alltagsradverkehrsnetz (Hauptrouuten
1. & 2. Stufe) Bestand



Zielnetz 2040 (Ergänzungen Haupt-
rouuten 1. & 2. Stufe)

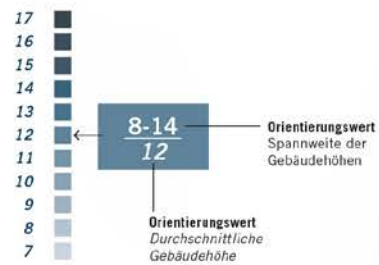




Rahmenplan Golm 2040
Teilkonzept Gebäudehöhen
 M 1:10.000 / A4 ☉N

Legende

Gebäudehöhen in Meter ab Oberkante des Geländes
 ohne technische Aufbauten, Orientierungswerte



Darstellung Gebäude

- Bestandsgebäude
- Gebäude in Planung (durch Dritte)
- Gebäude Konzept Rahmenplan 2040



Abb.62: Teilkonzept Geschossigkeiten und Höhenentwicklung

6.5 GEBÄUDEHÖHEN

Die Silhouette Golms ist, wie bereits in Kapitel 2 beschrieben, in besonderem Maße von der umgebenden Hügellandschaft geprägt. Mit einer Höhenentwicklung von bis zu 75m sind die Hügel an vielen Orten im Ortsteil ein sichtbares Landschaftselement. Auch aus der umgekehrten Perspektive, beim Blick von den Hügeln auf Golt, spielen diese Sichtbeziehungen eine wichtige Rolle. An klaren, sonnigen Tagen reicht der Blick bis weit über das Luch zum Zernsee.

Daher ist eine abgestimmte Höhenentwicklung im Ortsteil notwendig, die sich zum einen an den Sichtachsen und Freiräumen orientiert und zum anderen gut in den städtebaulichen Kontext der Bestandsbebauung einfügt.

Spezielle Herausforderungen können dabei z.B. auch aus den technischen Erfordernissen moderner Gebäude in Holzbauweise resultieren. Aufgrund der geringeren Nutzlast ist bei Holzbauten im Vergleich zur konventionellen Stahlbetonbauweise ein vergleichsweise höherer Deckenaufbau nötig, was dann eine insgesamt höhere Geschosshöhe zur Folge hat.

Um also innovative und nachhaltige Gebäude zu ermöglichen ist es erforderlich, eine größere Flexibilität in der Ausgestaltung der Höhen zuzulassen. Zudem ist es aus städtebaulicher Perspektive wünschenswert, interessante und spannende Räume zu schaffen. Daher sollte eine Diversifizierung in der Höhenentwicklung der Gebäude erfolgen. Dies sorgt für Abwechslung, erzeugt visuelle Spannung und belebende Gegensätze. Zuletzt leistet eine maßvolle Entwicklung in die Höhe - im Sinne einer doppelten, „vertikalen“ Innenentwicklung - einen Beitrag zur Schaffung bzw. dem Erhalt von Grün- und Freiräumen im Ortsteil.

Die Herausforderung besteht also in der Formulierung eines „Golmer Maßstabs“, welcher die kleinteiligen, ein- bis zweigeschossigen Wohngebäude mit den modernen Forschungsgebäuden im Höhenkonzept in einen gemeinsamen Kontext setzt. Die darin vorgeschlagenen Geschosshöhen beziehen sich auf die Gebäudehöhe ohne technische Aufbauten und orientieren sich an den topografischen Bedingungen und Bestandsgebäuden der Umgebung sowie den Nutzungsanforderungen, die im Rahmenplan erarbeitet wurden. Ein besonderer Fokus liegt auf der Gestaltung der Erdgeschoss- und Sockelzonen, welche einen Bezug zum öffentlichen Straßenraum herstellen sollten.

Bauliche Hochpunkte tragen maßgeblich zum Erscheinungsbild und zur Wahrnehmung eines Ortes bei.³ Entscheidend für die positive Wirkung eines Hochpunktes sind neben dem Nutzungsprogramm die architektonische und gestalterische Qualität.

Im Höhenkonzept werden vier Suchräume für einen städtebaulichen Hochpunkt definiert. Der südlichste liegt unmittelbar am Bahnhof und kann einen Impuls für die Gestaltung der Mitte sein. Mit einem Höhenprofil von 19m bis 27m orientiert sich dieser an Bestandsgebäuden wie dem IKMZ (ca. 19m) und könnte maximal ein Geschoss höher werden als das heute höchste Gebäude auf dem Universitätscampus, das Department für Psychologie (ca. 24m).

Der nördliche Suchraum für einen Hochpunkt liegt zentral im Innovationsquartier und orientiert sich ebenfalls an diesen Werten. Auch die Höhenlage des Geländes unterscheidet sich an dieser Stelle nur geringfügig. Ein dritter Suchraum für einen städtebaulichen Akzent liegt im Osten des Klimaquartiers, unmittelbar angrenzend an den Landschaftsraum. Hier wurde mit 15-22m ein Höhenprofil angesetzt, welches einen Blick in die Landschaft ermöglicht, sich aber unter der Hochhausgrenze befindet und dem zum Herzberg hin ansteigenden Gelände sowie der niedriggeschossigen Bestandsbebauung Rechnung trägt. Ein vierter Suchraum für einen städtebaulichen Akzent, welcher sich in Richtung Landschaft orientiert, ist die Potentialfläche des Max-Planck-Institutes an der Bornimer Chaussee. Eine „Landmarke“ könnte hier einen Beitrag zur Gestaltung des Ortseingangs leisten und ein Ausblick in die Landschaft schaffen, ohne die Siedlungsgrenze der Bornimer Chaussee zu überschreiten.

Der Rahmenplan kann bei Aussagen zur Höhenentwicklung nur Orientierungswerte und Anhaltspunkte definieren. Eine konkrete Entscheidung für oder gegen einen baulichen Hochpunkt ist nach sorgfältiger Abwägung in nachgelagerten Prozessen zu entscheiden.

³ Gemäß brandenburgischer Bauordnung sind Gebäude ab einer Höhe von 22m als „Hochhaus“ definiert (§2 Abs. (4) Satz 1 BbgBO).

7 GOLMER ORTE



7.1 NEUE MITTE GOLM

Die Neue Mitte ist der wichtigste Baustein für die Bündelung der zentralen Aufgaben und Funktionen innerhalb des gesamten Ortsteils Golm. Wenngleich es Entwicklungsansätze im Kontext der historischen Ortslage am Reiherberg (z.B. im Bereich der „Blauen Dächer“-Immobilie) gab, existiert aktuell kein Ortsteilzentrum. Neben dem Entwicklungskonzept für Golm Nord ist die Definition einer „Neuen Mitte Golm“ wesentlicher Auftrag und Bestandteil des vorliegenden Rahmenplans.



Abb.63: Neue Mitte - Bahnhof mit Haus der Innovationen

VORUNTERSUCHUNGEN

Für die Neue Mitte wurden bereits in unterschiedlichen Formaten Ideen und Konzepte entwickelt. Diese werden im Folgenden kurz dargestellt. Eine umfassende Dokumentation der Verfahrensergebnisse ist auf den Internetseiten der Landeshauptstadt Potsdam abrufbar.

MASSNAHMENPLAN

Die Erarbeitung des Maßnahmenplans Golm erfolgte in einem umfangreichen Workshop-Verfahren. Von Dezember 2012 bis Januar 2014 fanden eine umfangreiche Ideensammlung unter Einbeziehung der Bürgerschaft, 13 Workshop-Termine mit Vertreter:innen von Institutionen und Gruppierungen die den Ortsteil vertreten und als Multiplikatoren dienten, zwei Redaktionssitzungen zur Dokumentation der Arbeitsergebnisse etc. statt. Die Mitteilungsvorlage wurde in der Sitzung der SVV am 17.10.2014 behandelt und „soll als Orientierung für die Entwicklung des Ortsteils Golm dienen“.

Hierzu wird im Abschlussbericht bzw. in der Beschlussvorlage ausgeführt: „Im Themenfeld 1 wird die Erstellung einer städtebaulichen Studie für die funktionale Mitte als zentrale Maßnahme bewertet. In diesem Zusammenhang wurde im Rahmen der Diskussion die funktionale Mitte als Bereich zwischen dem neuen Nahversorgungszentrum (REWE) und dem ehemaligen Bahnhofsgebäude definiert.“

STUDIERENDENWETTBEWERB & WERKSTATTVERFAHREN

Zur städtebaulichen Ideenfindung für die „Neue Mitte Golm“ fand 2015/16 ein Wettbewerb mit insgesamt 12 studentischen Teams statt. Mit dem 1. Preis prämiert wurde die Arbeit des Teams der BTU Cottbus-Senftenberg. In einem Werkstattverfahren fand die Weiterentwicklung des Vorschlags statt. Der Entwurf sieht u.a. einen zweigeteilten Stadtplatz beiderseits des Bahnhofs Golm vor, dessen östlicher Teil durch ein Bürger:innenhaus mit einem Hotel-/Büroturm besonders akzentuiert wird. Mit diesem „Marktplatz“ soll auch die den ganzen Ortsteil prägende Zäsur durch die Eisenbahntrasse partiell überwunden werden.

BEBAUUNGSPLAN 157 „NEUE MITTE GOLM“

Der den Bereich der zukünftigen Mitte umfassende, in Aufstellung befindliche Bebauungsplan 157 „Neue Mitte Golm“ basiert in wesentlichen Punkten auf dem Ergebnis des Studentenwettbewerbs bzw. des 2016 nachfolgenden Werkstattverfahrens. Der damalige Siegerentwurf sah die Verortung der neuen Mitte beiderseits der Bahnunterführung vor. Aus gestalterischen, aber mehr noch aus funktionalen Gründen, ist dieser Planungsansatz kritisch zu sehen. Die trennende Wirkung der Bahntrasse lässt sich nicht durch die damals im Wettbewerbsverfahren vorgeschlagene Verteilung der zentralen Funktionen wie Einzelhandel, Dienstleistung, soziale Infrastruktur etc. aufheben. Gestalterisch sollte dieser Bereich durch ein „teppichartiges“ Platzlayout unter der Bahn hindurch miteinander verbunden werden. Diese Grundannahme verträgt sich nicht mit der Idee einer kompakten funktionalen Mitte mit hoher Aufenthaltsqualität.

WORKSHOP „NEUE MITTE“

Die Einbringung des Vorentwurfs des Bebauungsplans führte 2019 zu einer kritischen Wertung der Planungsinhalte. Es wurde sehr schnell deutlich, dass eine weitere Befassung und Überprüfung erforderlich sind. Als Auftakt dazu fand im Mai 2021 ein Workshop „Neue Mitte Golm“ statt. Hier hatten die Bearbeiter:innen des Rahmenplans eine erste Gelegenheit, Hinweise und Stimmungen aus der Golmer Bürgerschaft sowie dem Ortsbeirat mit eigenen Eindrücken abzugleichen.



Abb.65: Vorbereich Bahnhof, Blick Richtung Süden



Abb.64: Parkplatz, Blick Richtung Bahnhof

DIE NEUE MITTE VERSTEHEN

Die Rahmenplanung baut auf den bereits erarbeiteten Konzeptvorschlägen auf und integriert diese Vorüberlegungen in ein neues Gesamtkonzept. Das heißt auch, die Mitte im Kontext der großen und langfristigen Entwicklungsperspektive für den Ortsteil Golm einzuordnen.

Eine „Neue Mitte“ gibt Golm funktional und räumlich ein bislang fehlendes Zentrum. Leitend für die Entwicklung des Konzeptes zur Neuen Mitte waren drei zentrale Fragestellungen:

1. In was für einem Golm liegt die Mitte **2040**?
2. Wo liegen heute die **Qualitäten** und wo die **Herausforderungen** in der Golmer Mitte?
3. Was muss eine Mitte für Golm **unbedingt** leisten, was ist **zusätzlich** wünschenswert?

Die Hinweise und Anmerkungen zu diesen Fragen aus den Foren können in der Dokumentation auf der Website der LHP eingesehen werden.

RAHMENBEDINGUNGEN UND AUSGANGSLAGE

Der ansässige Rewe-Vollsortimenter versorgt nicht nur die Ortsteile Golm und Eiche, sondern ist auch für die umliegenden Orte als Einzelhandelsstandort von Bedeutung. Deshalb ist ein Nahversorger ein gesetzter Baustein des neuen Konzeptes.

Die Prognose von zukünftigen Bedarfen wird von unterschiedlichsten Faktoren beeinflusst und ist gerade in der aktuellen Zeit von Unsicherheiten geprägt. Für den Standort Golm wird von einer moderaten Steigerung der Nachfrage und somit einer Erweiterung der Flächen für den Einzelhandel ausgegangen. So werden die Bedarfe aus dem direkten Umfeld abgedeckt und auch eine perspektivische Entwicklung im Norden mit den dazugehörigen Bedarfen mitgedacht.

Die Verfügbarkeiten von Grundstücken und Flächen sind eine weitere Grundlage des Konzeptes für die Mitte. Diese beeinflussen maßgeblich die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Umsetzung und Entwicklung. Manche Flächen befinden sich bereits in öffentlichem Eigentum oder gehören städtischen Gesellschaften und können relativ kurzfristig aktiviert werden. Andere Flächen sind Eigentum der Universität oder im Privateigentum Dritter. Hier ist die Entwicklungsperspektive eine deutlich langfristige.

Das Konzept für die Mitte soll als Diskussionsgrundlage dienen und Potentiale aufzeigen. Zudem liegen nicht unwesentliche Infrastrukturtrassen und -leitungen in der Neuen Mitte. Diese wurden, wo möglich, in die konzeptionellen Überlegungen integriert, eine detaillierte Ausarbeitung muss aber im Zuge der Konkretisierung der Planungen erfolgen.

Eine weitere Grundlage der Konzeption sind die in Untersuchung befindlichen Varianten der Studie zur Führung der Trambahn (siehe Kap. 6.5). Hier gilt es vor allem, die nötige Flexibilität in der Trassenführung zu sichern, unabhängig davon, ob die Trambahn von Norden aus dem Technology Campus oder von Süden über die Karl-Liebnecht-Straße in und durch die Mitte geführt wird.



Abb.66: Überlagerung Luftbild und Konzept für die Neue Mitte

EIN NEUER DREIKLANG: CAMPUS - BAHNHOF GOLM - GOLMER PLATZ

Die Neue Mitte ist das heute fehlende gesellschaftliche und funktionale Rückgrat für Golm. Die Mitte ist nicht nur ein Platz: sie erstreckt sich vom Campuspark im Süden über den Bahnhof in der Mitte bis zum Platz im Norden. So werden drei sehr unterschiedliche Räume miteinander verbunden, die mit ihren besonderen Funktionen und Charakteren das neue Gesicht von Golm bilden.

EINE MITTE FÜR ALLE!

Das Konzept für die Entwicklung der Mitte sieht vor, die Karl-Liebknecht-Straße in ihrem westlichen Abschnitt durch neue Gebäude zu ergänzen. So wird die - heute nur durch die Bahntrasse geprägte - Westseite belebt und es entsteht ein beidseitig gefasster und durch die Typologien lebendiger Straßenraum, der schrittweise entwickelt werden kann - mit dem Ziel immer auch relevante Angebote für die Golmer Einwohner:innen zu realisieren und lokale Bedarfe zu decken. Gleichzeitig entsteht dadurch ein neuer Ort, an dem alle Nutzer:innen Golms - Studierende, Bewohner:innen, Mitarbeitende, Besucher:innen - zusammenkommen.

ORTE FÜR GEMEINSCHAFT UND AUSTAUSCH

In der Neuen Mitte werden die öffentlichen Räume neu gedacht. Dabei stehen die jeweiligen Nutzerbedürfnisse im Fokus: neben dem Wunsch nach einem zentralen Platz, an dem man sich treffen, verweilen oder sich versorgen kann, stehen auch Mobilitätsanforderungen im Vordergrund. Am Bahnhof mit neuem Mobilitätshub ist das Haus der Innovationen ein Magnet für ganz Golm. Der Campuspark dient bereits heute als ein ruhiger Ort für Aufenthalt und Erholung. Durch die neue Mensa und die Reaktivierung des alten Bahnhofs als Treffpunkt werden ergänzende Angebote geschaffen.

CAMPUSPLATZ

Den südlichen Auftakt der Neuen Mitte bildet der „Campusplatz“. Er ist die alte und neue Adresse des Campus und von besonderer Bedeutung. Die neue, an der Karl-Liebknecht-Straße vorgeschlagene, Mensa liegt zentral, gut erreichbar und kann ein lebendiger Treffpunkt für Studierende, Mitarbeitende und Gäste werden. Die Aktivierung des alten Bahnhofes mit einem ergänzenden gastronomischen Angebot könnte den neu entstehenden Campusplatz zusätzlich beleben. Südlich angrenzend entsteht durch die Trassenänderung der Karl-Liebknecht-Straße Platz für weitere Baufelder, z.B. für universitätsnahe Nutzungen. So könnte in einem Mobilitätshub das aktuell ebenerdig angelegte Parken konzentriert und effizient organisiert werden. Neben weiteren Flächen für die Universität könnte zudem ein Angebot für Gäste- oder Kurzzeitwohnen an der Karl-Liebknecht-Straße entstehen, welches das heutige Angebot von Studierendenwohnen auf dem Campus sinnvoll ergänzt.

BAHNHOFSPLATZ

Der Bahnhofplatz ist das zentrale Scharnier zwischen der West- und Ostseite Golms. Durch eine Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird dieser an die Bedürfnisse der Nutzer:innen ange-

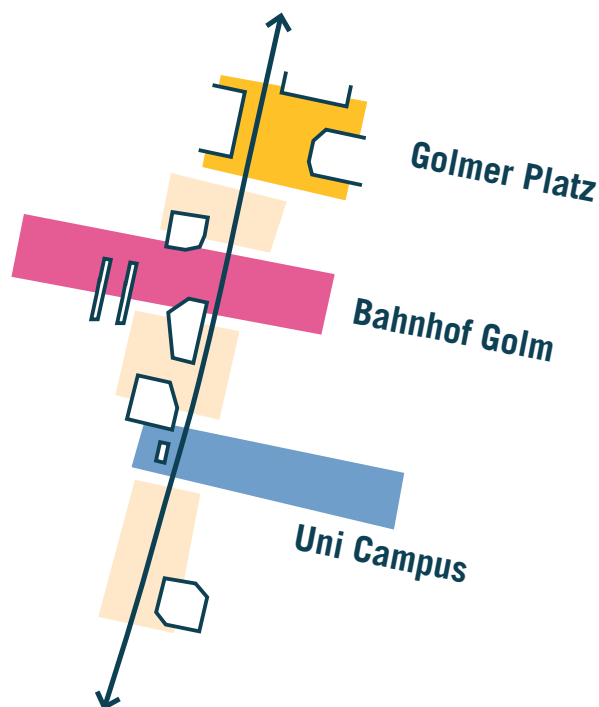


Abb.67: Grundprinzip der neuen Mitte

passt. An dem Ort mit der höchsten Fußgängerfrequenz Golms steht zunächst die Qualität von Aufenthalt, Warten und Umsteigen im Vordergrund. Hierfür werden neue Mobilitätsangebote geschaffen. Im Erdgeschoss des Flex-Bausteins - ein offenes Konzept für weitere Nutzungen, die auf die Nachfragesituation flexibel eingehen und abgestimmt werden - auf dem Bahnhofsvorplatz entsteht ein neuer Mobilitätshub mit verschiedenen Sharing-Angeboten (Rad, Pedelec, Lastenrad, E-Scooter). Ein Kiosk, eine Paketstation, eventuell eine Infostation der DB sowie ein großzügiger und sicherer Fahrradparkplatz sind weitere Angebotsoptionen dieses Hubs. In den Obergeschossen bietet der Flex-Baustein eine nutzungsoffene Konzeption: verschiedene Angebote von Co-Working über Büroflächen bis hin zu temporären Wohnangeboten sind denkbar.

Nördlich angrenzend ist das Haus der Innovationen in zentralster Lage verortet. Durch das vielfältige und offene Nutzungsangebot bespielt und aktiviert das Haus den Bahnhofsvorplatz.

Gegenüberliegend, auf der Ostseite der Karl-Liebknecht-Straße, liegt das Institut für Chemie der Universität Potsdam. Aktuell orientiert sich dieses mit nahezu fensterlosen Fassaden hin zur Karl-Liebknecht-Straße. Zur Aktivierung dieser Räume wird vorgeschlagen, das Institutsgebäude um sogenannte „Schaufenster der Universität“ zu ergänzen. So könnten die Erdgeschosse durch studentische Arbeitsräume interessant und erlebbar gemacht werden.

GOLMER PLATZ

Mit dem REWE-Markt besteht bereits ein vitaler Ort der Nahversorgung und damit einer der zentralen Funktionen einer urbanen



Abb.68: Neue Mitte - Uni-Campus mit Mensa

Mitte. Das aktuelle Konzept sieht vor, dass durch die Neuordnung der verkehrlichen Erschließung im Kontext des bestehenden Marktstandorts ein ergänzendes Angebot an zusätzlichen Funktionen (SB-Discounter, Drogeriemarkt, Gastronomie, Dienstleistungen, Gemeinbedarfseinrichtungen etc.) geschaffen wird.

Der neue Golmer Platz entsteht auf den Flächen, die heute als Straße und Parkplatz genutzt werden. Zum Ersatz der Parkplätze wird ein neues Parkhaus an der Bahn vorgesehen. Die Erschließung ist über die südlich verlaufende Straße „Am Zachelsberg“ und den von Norden kommenden „Marie-Curie-Ring“ gesichert. Eine Trasse für eine Trambahn - oder ein alternatives ÖPNV-Angebot - wird berücksichtigt und könnte bei Realisierung den Platz durch eine Haltestelle zusätzlich bereichern und aufwerten.

Das Konzept schlägt auf der Westseite des Platzes einen Baustein mit Einzelhandel im Erdgeschoss und Büro- und Wohnnutzungen in den Obergeschossen vor. Dieser Baustein liegt auf den Flächen, die heute als Brachflächen neben der Bahn keinerlei Funktion haben. Ein Umzug des REWE-Supermarktes in diesen neuen Komplex ist angestrebt, sodass eine (um)baubedingte Schließung vermieden wird. Auf den Flächen des heutigen REWE könnte nach dessen Umzug ein weiterer gemischter Baustein aus Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel (Drogerie, SB-Discounter u.a.) entstehen. Komplettiert wird die Neugestaltung der Golmer Mitte durch den östlichen Baustein, welcher eine Mischung von Seniorenwohnen und sozialer Infrastruktur vorsieht. Hier wäre auch ein kleinteiliges gastronomisches Angebot oder ein Quartierstreff im Erdgeschoss denkbar.

Alle Funktionen umrahmen einen Quartiersplatz, der zum Verweilen einlädt, sowie Möglichkeiten für die Ortsteilaktivitäten (Dorffest, Kulturveranstaltungen, Floh- und Weihnachtsmarkt etc.) anbietet. Es entsteht ein Ort für Begegnung und Austausch, ein Treffpunkt mit Aufenthaltsqualität.

Die Dimensionierung des neuen Platzes orientiert sich an den Maßen, die sich in den vielen Beispielen der europäischen Stadtgeschichte als funktional erwiesen haben. Häufig sind „historisch gewachsene“ Stadtplätze ca. 100m lang und ca. 80m breit - ungefähr so wie ein großes Fußballfeld. Der dänische Forscher Jan Gehl hat untersucht, dass diese Maße mit der menschlichen Anatomie - insbesondere mit der visuellen Wahrnehmung unserer Umgebung - zusammenhängen. Die Dimensionen beeinflussen maßgeblich, ob wir uns auf einem Platz wohl fühlen oder nicht. Der Neue Golmer Platz orientiert sich an diesem „menschlichen Maßstab“. Mit ca. 95 x 60m entsteht ein gut dimensionierter Platz für den Ortsteil Golm. Im Potsdamer Kontext kann der Luisenplatz als Referenz herangezogen werden. Dieser ist mit ca. 80 x 80m vergleichbar groß und in der Lage, unterschiedlichsten Nutzungsanforderungen Rechnung zu tragen.

Ein weiterer wichtiger Faktor für das Einfügen und die Raumbildung des Golmer Platzes ist die Geschossigkeit. Mit 3-4 Geschossen fügt sich die Neue Mitte in die umgebenden Bebauungsstrukturen der Universitäts- und Wohngebäude und deren Höhen ein. Das vorgeschlagene Layout schafft die städtebaulichen Voraussetzungen für einen urbanen Ort, der durch räumliche Qualität und eine erlebnisreiche Nutzungsmischung alle Kriterien der im Maßnahmenplan priorisierten „funktionalen Mitte“ erfüllt.





Abb.69: Neue Mitte - Golmer Platz



Abb.70: Nutzungsmischung Erdgeschoss

ENTWICKLUNGSBAND KARL-LIEBKNECHT-STRASSE

Die Karl-Liebknecht-Straße verbindet heute bereits wesentliche Funktionen im Ortsteil Golm. Hierzu gehören der neue Bahnhof ebenso wie das historische Bahngelände, der Uni-Campus mit seinen markanten Neubauten, P+R-Flächen sowie als nördlicher Endpunkt der bestehende Nahversorger. An diesem Entwicklungsbereich können sich weitere Funktionen angliedern wie, z.B. das Haus der Innovationen, eine Mensa, ein Konferenz- und Tagungshotel.

Im Zuge der Neugestaltung der Karl-Liebknecht-Straße wird die Möglichkeit einer integrierten Trambahntrasse vorgesehen und der Straßenkörper leicht nach Osten verschoben. Im südlichen Bereich, auf Höhe des neuen Studierendenwohnheims, läge die neue Straßenführung teilweise auf Flächen, die heute als Parkplatz der Universität in Nutzung sind. Durch diese Umgestaltung werden so zum einen die Anforderungen an eine zukunftsfähige Mobilität im Ortsteil berücksichtigt, zum anderen könnten zwischen Straße und Bahn effektiv nutzbare Baufelder geschaffen werden, die den Straßenraum beidseitig fassen und mit universitätsnahen Nutzungen aufwerten. Die Haltepunkte der Trambahn (oder ggf. alternativer ÖPNV-Angebote) sorgen zukünftig für eine weitere Belebung dieses Entwicklungsbereichs.

ZENTRALE FLÄCHEN WESTLICH DER BAHN

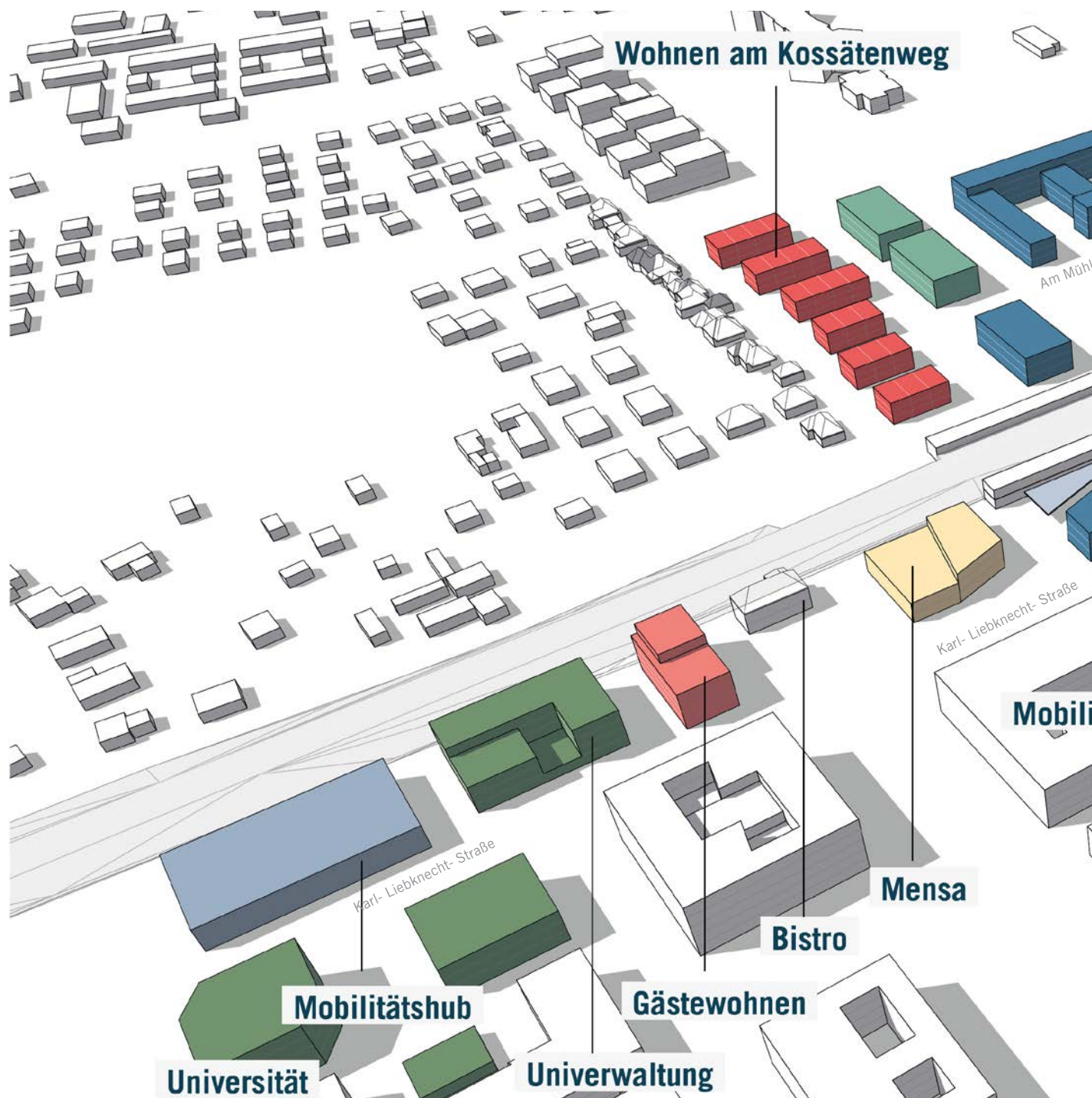
Im Bereich Am Mühlenberg / Kossätenweg sind mehrere Projekte im Fokus der städtebaulichen Arrondierung der zentralen Funktionen der „Neuen Mitte Golm“. Hier liegt das Augenmerk stärker als bisher auf flankierenden Nutzungen, die einerseits keine Konkurrenz zur Ostseite der Bahn schaffen, aber dennoch Beiträge für die Attraktivitätssteigerung in diesem zentralen Bereich der Golmer Mitte sowie des Science Parks leisten.

Einige Projekte sind in der konkreten Projektierung und bringen kurzfristig zusätzliche gewerbliche Flächen an den Markt. Versorgungseinrichtungen spielen hierbei praktisch keine Rolle, sondern dienen nur den internen Betriebsabläufen wie z.B. als Cafeteria für die Beschäftigten.

Für die Flächen südlich des Kreisverkehrs „Am Mühlenberg“ sind Nutzungen vorgesehen, die zwischen den gewerblichen Angeboten des Science Parks und den südlich des Kossätenwegs angrenzenden Einfamilienhäusern vermitteln. Selbstverständlich spielt auch hier der Bezug zum Science Park eine Rolle, dient aber im Nutzungsspektrum primär der Versorgung mit Wohnraum für die Beschäftigten sowie der Studierenden der Universität, Mitarbeiter:innen der Institute und Gäste des Science Parks. Gewerbliche oder merkantile Nutzungen sind hier nicht vorgesehen.

STÄDTEBAULICHES KONZEPT NÖRDLICH DES KOSSÄTENWEGS

Unmittelbar dem Kossätenweg nördlich angegliedert sind kurze Gebäudezeilen, die mit einer dreigeschossigen Bebauung den Übergang zu den kleinteiligen Einfamilienhäusern bilden. Der erhaltenswerte Baumbestand sowie die grüngeführte Wegeverbindung in Ost-West-Richtung schaffen einen weiteren Filter an der Nahtstelle zur Bebauung Am Mühlenberg sowie den großvolumigen Strukturen des Science Parks. Hier sind drei Einzelbaukörper mit 3 - 4 Geschossen vorstellbar, die sich hinsichtlich der Nutzungen ebenfalls am Wohnraumbedarf des Science Parks orientieren. Die kleine (öffentliche) Platzsituation am Kreisverkehr gibt den Blick frei auf die erhaltenswerte Baumgruppe, schafft eine Sichtachse zwischen „alt und neu“ und vermittelt zwischen der (relativ) hohen Dichte im Science Park und der lockeren Bestandsbebauung.



NUTZUNGSMISCHUNG

Die Neue Mitte wird, angepasst an die Bedürfnisse der Golmerinnen und Golmer, um neue Funktionen ergänzt. Neben einem diversen Angebot für gewerbliche Nutzungen sind insbesondere Wohnangebote und soziale Treffpunkte wichtige Elemente der funktionalen Mischung in der zukünftigen Mitte.

Ein neuer Baustein mit Seniorenwohnen und der Möglichkeit, eine Zweigstelle der VHS, eine Stadtteilbibliothek etc. hier zu verorten, zielt insbesondere auf die Bedarfe für Senior:innen ab. Gleichzeitig entsteht so ein öffentlicher Ort für Wissenstransfer. Im Erdgeschoss dieses Bausteins sind zudem Begegnungsräume vorgesehen. Hier könnte ein Nachbarschaftstreff mit Café entstehen, ergänzt um kleinteiligere gastronomische und gewerbliche Angebote.

Die Integration von Wohnen und Einzelhandel, welche für die beiden Bausteine westlich und nördlich des Platzes vorgeschlagen wird, schafft neue Synergien. Es entstehen bedarfs- und standortgerechte neue Einzelhandelsflächen. In den Erdgeschossen findet der Einzelhandel (bspw. der Rewe), ein SB-Discounter und ein Drogeriemarkt Platz. Die Kombination von Einzelhandel im Erdgeschoss mit darüber liegenden Wohn- und Büronutzungen ist ein Trend, der den gestiegenen Nutzungsanforderungen an zentral gelegenen Flächen entspricht und ist bereits vielfach erprobt.

Wohnnutzungen sind in der Neuen Mitte ein wesentlicher Bestandteil einer funktionalen Mischung. Sie tragen entscheidend zur Belebung des Platzes und der neuen Mitte bei und stellen die soziale Kontrolle auch nach Ladenschluss sicher.

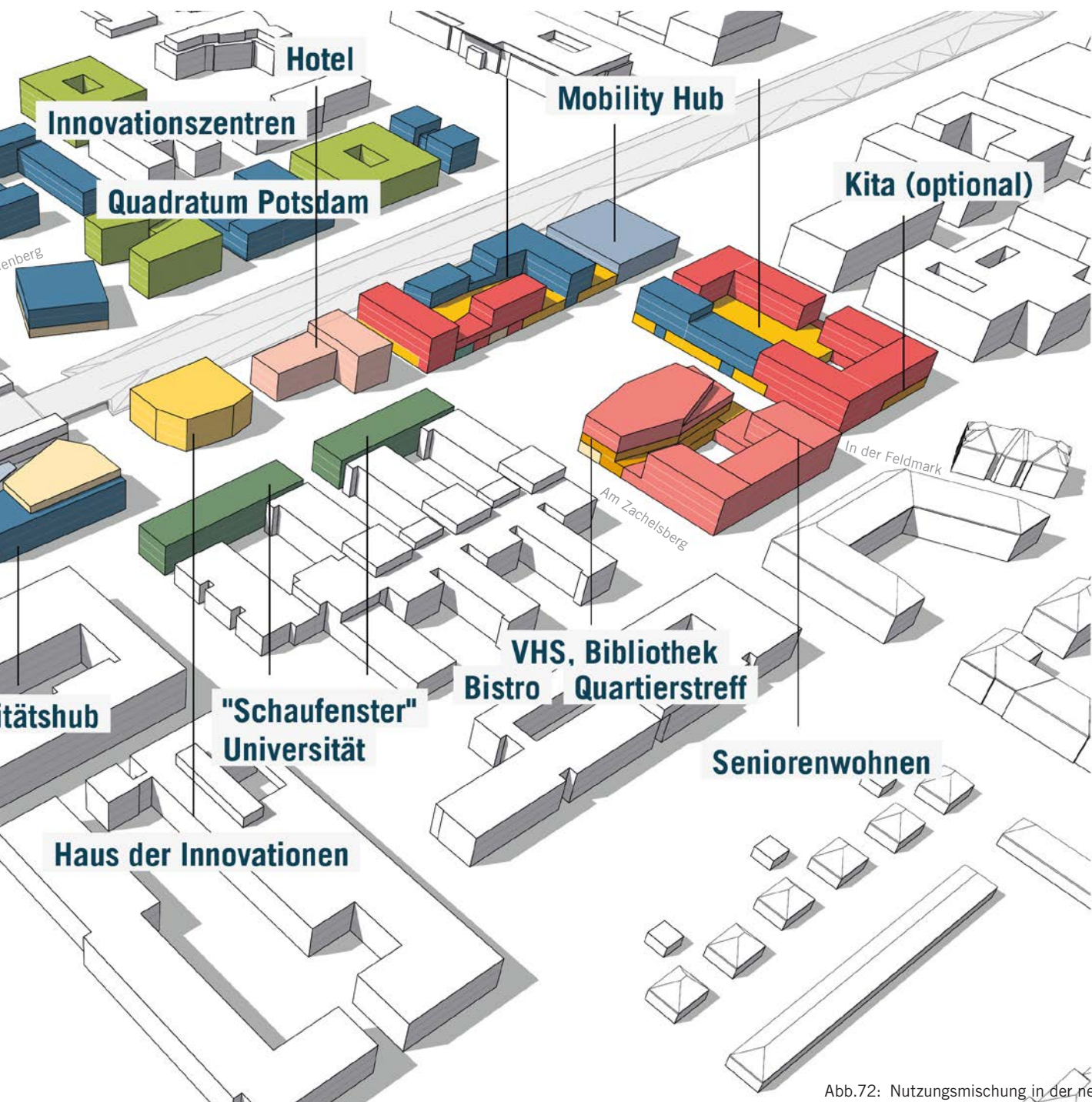


Abb.72: Nutzungsmischung in der neuen Mitte

Als eine zusätzliche Option könnte eine Kita im nördlichen Baustein verortet werden. Darüber hinaus bietet das städtebauliche Grundgerüst genügend Flächen und Ansatzpunkte für eine flexible Ausgestaltung, die auf aktuelle und zukünftige Nutzungsanforderungen reagieren kann.

UMSETZUNGSPERSPEKTIVE

In der neuen Mitte besteht das Potential, auf bereits erschlossenen Flächen im Innenbereich des Ortsteils rund 200-300 neue Wohneinheiten sowie ca. 400-600 Arbeitsplätze zu schaffen (den aktuell am Standort befindlichen REWE mit einbezogen). Dazu kämen weitere Flächen für die Universität, die im Rahmen des Entwicklungskonzeptes mit studentischen Arbeits- und Seminarräumen genutzt werden könnten.

Die Weiterbearbeitung des Bebauungsplans 157 „Neue Mitte Golm“ erfolgt unmittelbar nach Fertigstellung des Rahmenplans. In einem ersten Schritt ist die Abgrenzung des Geltungsbereichs auf das aktuelle städtebauliche Konzept anzupassen. Entsprechende Vorschläge werden durch die Verwaltung erarbeitet und dem Ortsbeirat Golm vorgestellt.

In den letzten Monaten hat es bereits Gespräche mit den Grundstückseigentümer:innen der Flächen und Gebäude in der zukünftigen Mitte gegeben. Diese ersten Kontakte basierten noch nicht auf dem jetzt vorliegenden Layout, zielten aber schon auf die Sondierung der Mitwirkungsbereitschaft z.B. bei einer Verlagerung des Rewe-Standes ab. Das starke Interesse allgemein am Standort Golm sowie das Erkennen der in der Neuordnung liegenden Chancen seitens der Planungspartner:innen lässt eine Umsetzung des Konzepts durchaus realistisch erscheinen.

ZUKUNFTSQUARTIER GOLM NORD





Abb.73: Städtebaulicher Rahmenplan Gelnhausen Nord

7.2 ZUKUNFTSQUARTIER GOLM NORD

Das VU-Gebiet Golm Nord umfasst rund 70 ha und ist für die Landeshauptstadt Potsdam ein letzter großer Potentialbereich für eine bedarfsgerechte Ausweisung arrondierender Wohn- und Gewerbeflächen in einem bereits bestehenden räumlichen Zusammenhang. Aufbauend und anknüpfend an die bisherige Entwicklung des Science Parks besteht hier die Chance, das Profil der LHP als Innovations- und Life Science*-Standort weiter auszubauen und dies mit einer integrierten Gesamtentwicklung des Ortsteils zu verbinden.

AUSGANGSLAGE

In einem Abwägungsprozess wurden drei Szenarien für die räumliche Entwicklung Golms untersucht. Die Spannweite reicht dabei von einer konsequenten Innenentwicklung im Ortsteil ohne Inanspruchnahme der Flächen des VU-Gebietes bis hin zu einem Szenario, welches eine maximale Entwicklung der Flächen im Norden untersuchte (siehe Kap. 3). Als Grundlage für die Rahmenplanung wurde in den Ortsteilforen eine Variante erarbeitet, welche rund 50% der Flächen im Norden für eine bauliche Entwicklung vorsieht und mit einer maßvollen Innenentwicklung im Ortsteil kombiniert.

RAHMENBEDINGUNGEN

Aktuell ist das VU-Gebiet als Landschaftsschutzgebiet definiert. Die Herauslösung aus diesem Status stellt besondere konzeptionelle Erfordernisse an die Standortentwicklung. Im Prozess der räumlichen Strukturfindung wird die Landschaft als „Bestandsstruktur“ verstanden, das Konzept entwickelt ein passives Design aus der Landschaft heraus als neue Identität für das Quartier.

LEITBILD + ZIELE

Der Golmer Norden ist der Wissensstandort der nächsten Generation: ein Potsdamer Zukunftsstandort. Vernetzung, Vielfalt und Austausch stehen als Qualitäts- und Profilvermerkmale im Fokus. Folgerichtig wird deren aktive Zusammenführung bereits im städtebaulichen Grundgerüst angelegt. Innovation entsteht durch Austausch, durch ein Miteinander von unterschiedlichsten Personen und Akteur:innen. Hierfür müssen die Rahmenbedingungen und die Orte kreiert werden. Der Golmer Norden ist ein aktiver Teil Golms, der auch für den gesamten Ortsteil einen Mehrwert bietet.

Im Golmer Norden entsteht daher einerseits ein Konzept für ein innovatives Zukunftsquartier, andererseits dient die Landschaft als Basis und bestimmt in besonderem Maße die lokale Identität.

RÄUMLICHES GRUNDGERÜST

Die räumliche Grundstruktur des Innovationsquartiers leitet sich aus den bestehenden Freiraumstrukturen ab und übersetzt die lokalen Gegebenheiten in ein räumliches Konzept.

Durch übergeordnete Freiraumverbindungen, die Landschaftsfugen und den Rundweg, ist das Quartier mit dem Ortsteil und dem umgebenden Landschaftsraum verbunden. Im Norden definiert die „Waldfuge“ den Übergang und Abstand zwischen bebautem Raum und dem Waldsaum des Katharinenholzes. So wird sichergestellt, dass die besonders wertvollen Biotope, die an den Schnittstellen zwischen den Wäldern und offenen Graslandschaften bestehen, langfristig gesichert werden.

Im Süden liegt die „Moorfuge“ als Übergang zwischen VU-Gebiet und den Bestandsstrukturen „In der Feldmark“ und dem Technology Campus. Die Moorfuge ist die funktionale Freiraumverbindung, die den Herzberg mit dem Golmer Luch verbindet. Zugleich ist sie der Raum, der zwischen Bestandsquartieren und neuem Quartier vermittelt. Bedingt durch die topographischen Gegebenheiten dient die Moorfuge zudem als wichtiger Retentionsraum. Neben dem kontrollierten Rückhalt des Niederschlagswassers, beispielsweise bei Starkregenereignissen, wird dieses über einen Düker von der Ost- auf die Westseite geleitet, um dort die Moorflächen wiederzuvernässen (siehe Kap. 5.6).

Diese beiden Landschaftsfugen sichern als Freiraumschneisen zudem die Kaltluftströme, die auf den Wäldern und Kuppen entstehen und in das Quartier im Norden und den Ortsteil hinabströmen und diese so abkühlen.

Die bestehenden Biotope, Graben- und Gehölzstrukturen sind ebenfalls in das räumliche Grundgerüst integriert. Das heute vorwiegend als Ackerland genutzte Gebiet weist, abgesehen von der solitären Waldstruktur im Privatbesitz, kaum Baumbestand auf. Die sogenannte „Birkenallee“ ist als wichtige Freiraumverbindung in das Konzept integriert. Sie bildet den räumlichen Übergang zwischen Landschaftsraum im Osten und bebauten Strukturen im Westen.

Die Branche der „Life Sciences“

- » diagnostische und therapeutische Verfahren in der Human- und Veterinärmedizin
- » stoffwechselorientierte und neurologische Test- und Therapieverfahren
- » Anwendungen im Bereich der Molekular- und Zellulärmedizin
- » medizinischer Einsatz von Biomaterialien
- » Pharmazeutika
- » vorklinische und klinische Analyseverfahren. u.a. als Leistungsangebot für Pharmaunternehmen

NUTZUNGSPROGRAMM

Das Nutzungsprogramm für den Golmer Norden beschreibt ein innovatives gemischtes Quartier. Neben der Schaffung von Wohnraum werden Flächen für gewerbliche Nutzungen mit den Schwerpunkten Forschung und Entwicklung vorgesehen. Innerhalb des Nordens werden Teilquartiere definiert, die basierend auf ihren spezifischen Lagequalitäten unterschiedliche Schwerpunkte aufweisen.

Das **Innovationsquartier** ist das Herzstück der Entwicklung im VU-Gebiet. Innerhalb eines einfachen Grundrasters bieten die Baufelder flexible Möglichkeiten der Nutzung an. Die kompakte Struktur wird durch bewusste, aber verträgliche Maßstabssprünge immer wieder gebrochen. Kleinteiligere Gebäude wechseln sich mit großformatigeren Gebäuden ab: so entsteht eine spannende und abwechslungsreiche Quartierssilhouette.

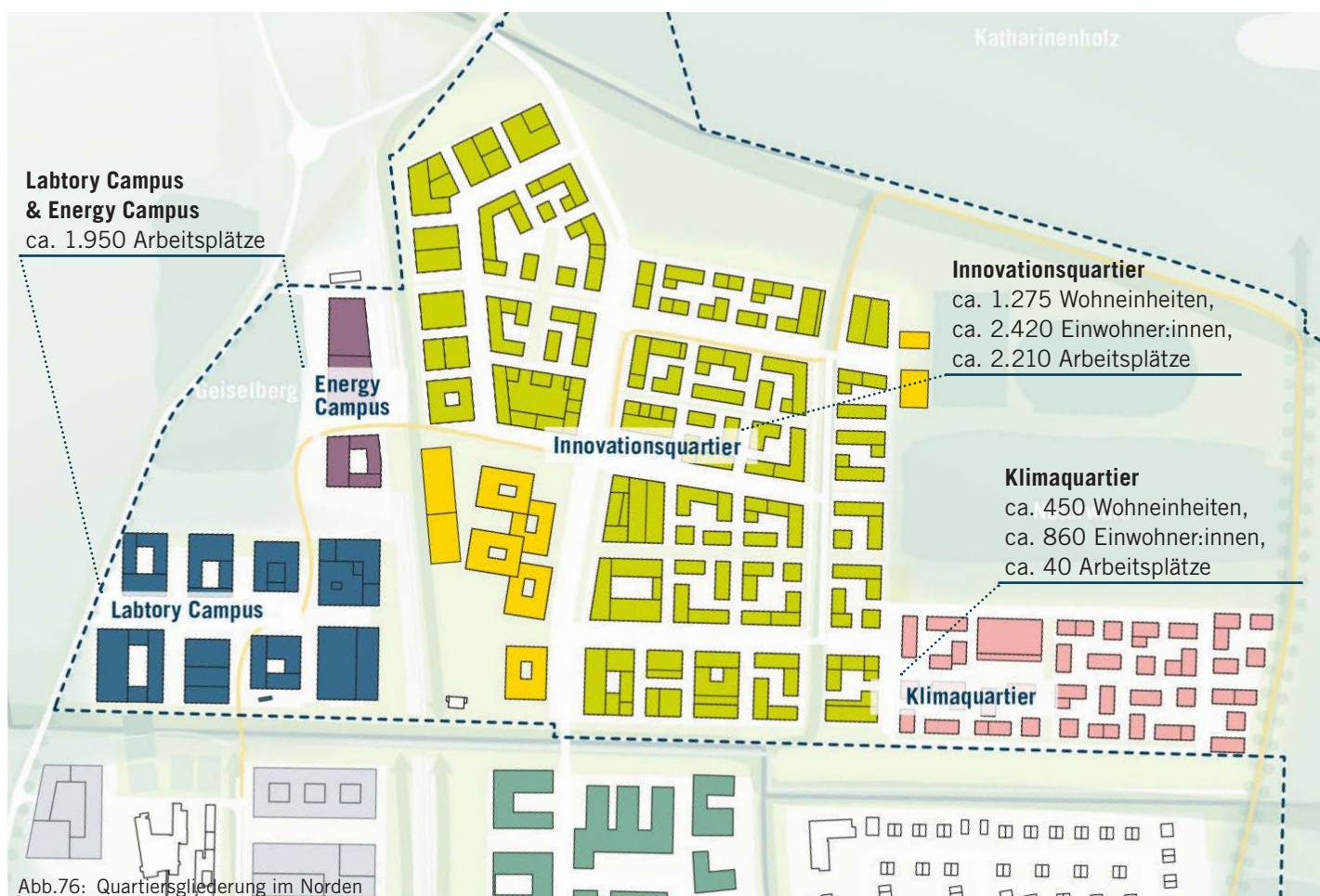
Auf Basis des flexiblen Grundrasters entstehen lebendige und in ihrer Öffentlichkeit variierende Räume, die wieder kleinere Nachbarschaften zusammenbinden. Diese Struktur ermöglicht immer auch weitere Blickbeziehungen und vermeidet trotz der urbanen Dichte das Gefühl von Enge.

Neben quartiersbezogenen Versorgungsfunktionen, die in der Nähe des Quartiersplatzes angeordnet sind, bietet das Innovationsquartier vielfältige Büro- und Gewerbeflächenangebote

für forschungs- und technologieorientierte Nutzer:innen. Insgesamt könnten im Innovationsquartier rund 2.200 Arbeitsplätze entstehen. Ein besonderer Fokus liegt auf der Aktivierung der Erdgeschosse zur Schaffung lebendiger und interessanter Stadträume. Gleichzeitig könnten vielfältige Wohnangebote in rund 1.275 Wohneinheiten für ca. 2.400 Einwohner:innen geschaffen werden.

Östlich des Innovationsquartiers und südlich des Waldes schließt das **Klimaquartier** an. Das Klimaquartier ist vorwiegend von innovativen Wohnnutzungen geprägt, ergänzt um soziale Infrastruktur und kleinteilige gewerbliche Einheiten. Es zeichnet sich durch große Offenheit und einen durchgrünten Charakter aus. Gemeinschaftliche Wohnformen wie Baugruppen, Genossenschaften oder Wohnprojekte finden hier einen Ort und erproben neue Formen des Bauens, Lebens und der Gemeinschaft. So kehrt in dem Quartier ein persönlicher und nachbarschaftlicher Maßstab ein. Mit insgesamt ca. 450 Wohneinheiten für 860 Einwohner:innen könnte das Klimaquartier das Wohnraumangebot in Golm vielfältig ergänzen.

Der Gemeinschaftsgedanke spiegelt sich auch in den öffentlichen Räumen des Quartiers wider: sie sind das Wohnzimmer des Quartiers. Die Gestaltung der Straßenräume ist für die Fortbewegung in Schrittgeschwindigkeit optimiert und von einem hohen Grünanteil geprägt. Auf den Experimentierfeldern im westlichen Übergang zur Landschaft, direkt an der Birkenallee, könnte z. B.



ein korrespondierendes Forschungscluster zu Freiraum, Landwirtschafts- und Ernährungsthemen entstehen.

Auf der westlichen Bahnseite bildet der **Labtory Campus** den nördlichen Abschluss der Institutscampi. Auf der gut erschlossenen Fläche südlich des Geiselberg bietet sich eine Nutzung für forschungsbezogene Nutzer:innen mit größeren Flächenbedarfen an. Ebenfalls auf der Westseite ist der **Energy Campus** verortet, welcher die Energieversorgung für die Entwicklung im Norden leistet und potenziell auch in der Lage ist den Ortsteil mitzuversorgen. Auf der Westseite der Bahn könnten so in den Branchen Energie, Forschung, Technologie und Labor ca. 1.950 Arbeitsplätze entstehen.

Die Bedarfe, die im Norden durch die Entwicklung entstehen, werden durch die **Integration von sozialer Infrastruktur**, wie bspw. mehreren Kitas, berücksichtigt. Auch eine quartiersbezogene Ansiedlung von kleinteiligen Einzelhandelsformaten ist im Rahmenplan vorgesehen. Das genaue Nutzungsprogramm ist im Vorfeld einer konkreten Entwicklung mit den dann aktuellen Konzepten abzugleichen und mit den entsprechenden Stellen abzustimmen.

Zudem sieht die Planung ein Schulzentrum für die Klassen 1 bis 13 einschließlich eines Förderzugs bis Klasse 10 vor. Als Quartiersauftakt und zentraler Ort des neuen Quartiers wird diese an der Haupteerschließung nahe des Quartierszentrums verortet. Die

pädagogische Ausrichtung sowie das Profil dieser Schule sind im weiteren Verfahren mit allen beteiligten Stellen abzustimmen und weiterzuentwickeln. Neben kleineren Sporteinrichtungen am Schulstandort soll die Schule auch die wettkampffähigen Sportplätze im Nordosten des Quartiers nutzen.



Abb.77: Verteilung der sozialen Infrastruktur und Angebote

ERSCHLIESSUNG

Verkehrsflächen

-  Haupteerschließung
...mit Integration Graben
...optional mit Trambahn
ca. 21,5m breit
-  Quartiersstraßen
ca. 15-25m breit
-  Wohnstraßen
ca. 10-15m breit
-  Platzfläche

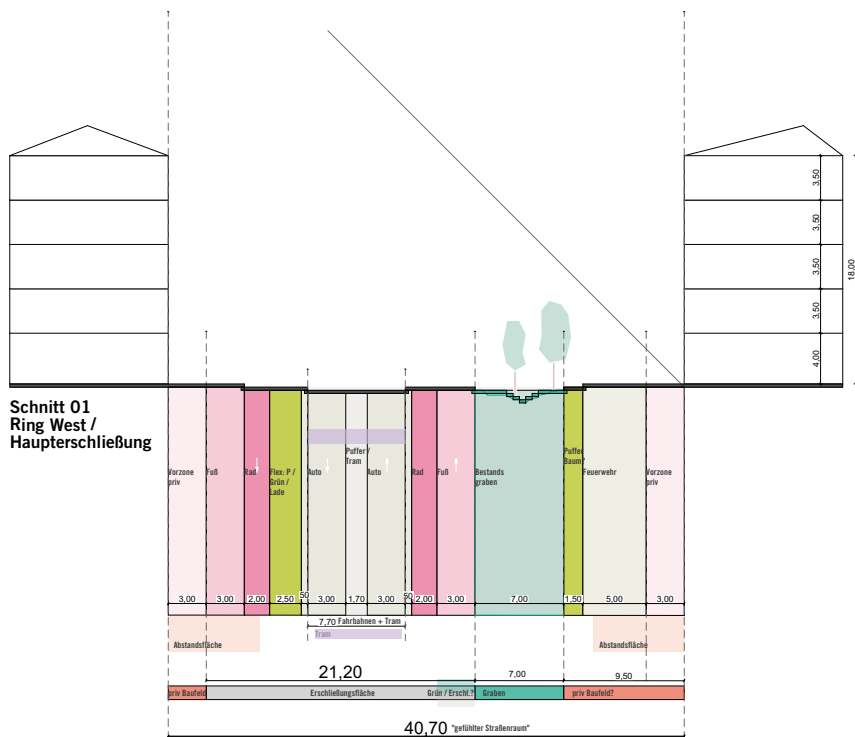


Abb.78: Prinzipschnitt Hapterschließung

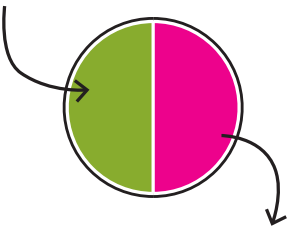


Abb.79: Erschließungshierarchien

DICHTE & GESCHOSSIGKEITEN

ca. 3.270 Einwohner*innen
ca. 4.200 Arbeitsplätze

50% Freiraum



50% Inanspruchnahme
für
Bauflächen (32%),
Erschließungsflächen,
Schulflächen,
Sportflächen

Bauliche Dichte
Geschossflächenzahl (GFZ)

Lightest blue	≤ 1
Light blue	1,5 - 1,6
Medium blue	1,8 - 2,0
Dark blue	2,0 - 2,2

Geschossigkeiten

Lightest blue	I-IV (Schule)
Light blue	II-V (Labtory Campus)
Medium blue	III-V
Dark blue	IV-V



Abb.80: Dichte & Geschossigkeiten

QUARTIERSPROFIL UND ENTWICKLUNGSSTRATEGIE

Bei der Entwicklung des VU-Gebietes wird eine neue, angepasste Strategie verfolgt. Ein enges Miteinander der Unternehmen und Institutionen, das Teilen von Freiräumen und Angeboten, das Bündeln von Stellplätzen und der integrative Schulterschluss mit dem Wohnen sind die leitenden Grundprinzipien.

Der flächensparende Umgang mit Grund und Boden erfordert dabei ein konsequentes Flächenmanagement, bei dem auch das Teilen von Ressourcen vorbereitet und mitgedacht wird. So entstehen Synergieeffekte: im kleinen Maßstab z.B. durch das Multikodieren eines Baufeldes durch mehrere Nutzer:innen und Nutzungen, der Öffnung der Kantine für die Nachbarschaft oder im Quartiersmaßstab durch ein abgestimmtes Mobilitätsmanagement, koordinierte logistische Abläufe und eine zukunftsweisende Energieversorgung. Auch hinsichtlich der Bauart wird

eine zeitgemäße und zukunftsgerichtete, also ökologisch verantwortungsvolle Bauweise angestrebt.

Im Innovationsquartier kommen Gesellschaft, Wissenschaft und Wirtschaft zusammen und schaffen so ein einzigartiges Quartiersprofil, welches die Rahmenbedingungen für eine weitere verantwortungsvolle und dynamische Entwicklung definiert.

Mit den Landschafts- und Freiraumfugen wird ein grüner Rahmen für den Entwicklungsprozess im VU-Gebiet vorgeschlagen, der eine gestalterische Grundsicherung schon in frühen Bauabschnitten ermöglicht. Durch das Entwässerungskonzept in Verbindung mit einer Wiedervernässung ehemaliger Niedermoorflächen sind die grünen Fugen nicht nur gestalterischer Rahmen, sondern ein Teil der notwendigen Infrastruktur.



Abb.81: Axonometrie - Nutzungsschwerpunkte

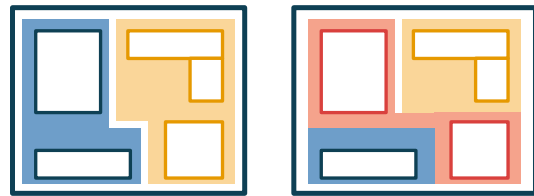
Die Fugen und mit ihnen die Regenwasserinfrastruktur sollten schon zu einem frühen Zeitpunkt der städtebaulichen Entwicklung realisiert werden, um die oberflächennahe Rückhaltung und Ableitung des Oberflächenwassers zu gewährleisten. Mit dieser frühzeitigen Umsetzung der Fugen mit ihren Baumpflanzungen und Entwässerungsgräben können städtebauliche Zwischenstände, die häufig als Torso wahrgenommen werden, gestalterisch besser eingebunden werden. Die Fugen wirken im Entwicklungsprozess wie grüne Ortsränder, die die Einbindung der wachsenden Quartiere in die Landschaft sichern.

Städtebauliche Entwicklung und Freiraumentwicklung gehen Hand in Hand und sind gleichzeitig Teil des Quartiersprofils und der Entwicklungsstrategie.

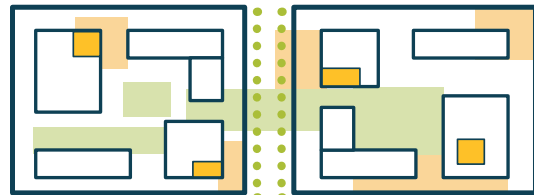
MOBILITÄTSKONZEPT

Das Mobilitätskonzept sieht vor, den Norden mobilitätsstark und autoarm zu entwickeln. Hierfür wird der Radverkehr gestärkt, der ruhende Verkehr gebündelt in Quartiersgaragen sowie Mobilitätshubs untergebracht und die potenzielle Trambahntrasse in die Erschließungsräume integriert.

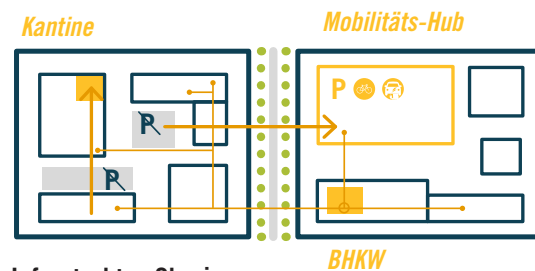
Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz erfolgt über die Golmer Chaussee (L902). Über eine effiziente Ringstraße wird das Quartier erschlossen. Nach Süden ist eine Anbindung an den Technology Campus über die Clara-Immerwahr-Straße gesichert, wobei nur für Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV eine Durchwegung zur Golmer Mitte angeboten wird. verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Straßen- und Erschließungsräume. Im Sinne einer gleichberechtigten Straßenraumgestaltung sind die Flächen als mit breiten Geh- und Radwegen ausgestattet.



Ein Baufeld, mehrere Nutzer:innen



Orte für Austausch



Infrastruktur-Sharing

Abb.82: Kollaboration und Synergieeffekte

ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVE UND UMSETZUNGS-STRATEGIE

Innerhalb des VU-Gebietes werden rund 31 Hektar für eine bauliche Entwicklung in Anspruch genommen. Die weiteren 54 % der Fläche des VU-Gebietes, rund 35 ha, bleiben als Frei- und Landschaftsraum erhalten. In einem intensiven Diskussionsprozess wurde die verträgliche und notwendige Dichte erörtert, um einen begrenzten Eingriff in den Landschaftsraum zu erreichen und auch für Golm neue Wohnformen zu etablieren. Auf den für eine bauliche Entwicklung vorgesehenen Flächen kann Raum für ca. 3.000-3.500 Einwohner:innen und ca. 4.000-4.500 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Die Flächen, die im Zuge der Entwicklung in Anspruch genommen werden, lassen sich in einer überschlägigen Bilanz wie folgt aufgliedern:

Verkehrsflächen	68.810 m²	10 %
Bahnflächen	11.750 m²	
Quartierserschließung	57.060 m²	
Freiflächen	355.960 m²	54 %
Grünfläche	247.505 m²	
Siedlungsnahes Grün	9.540 m²	
Sportflächen	27.270 m²	
Wald	71.640 m²	
Bruttobauland	237.260 m²	36 %
Baufelder	209.730 m²	32 %
Schule	27.530 m²	4 %
Summe Betrachtungsraum	662.030 m²	100,00%

UMSETZUNGSSTRATEGIE

Im Zuge der Rahmenplanung wurde für das VU-Gebiet ein konzeptionelles und räumliches Grundgerüst entwickelt. Dieses formuliert eine städtebaulich-freiräumliche Struktur und konkretisiert die im Prozess entwickelten Aussagen zur Flächeninanspruchnahme, den angestrebten Nutzungen und der grundsätzlichen Erschließung. Auf dieser Grundlage wird nachfolgend der Bericht zur Vorbereitenden Untersuchung erstellt. In diesem Kontext werden tiefergehende Gutachten und Untersuchungen, beispielsweise zu artenschutzrechtlichen Belangen, erforderlich sein. In den weiteren Planungsschritten werden diese Ergebnisse dann in das Konzept einfließen und das Strukturbild für den Golmer Norden weiter konkretisiert.

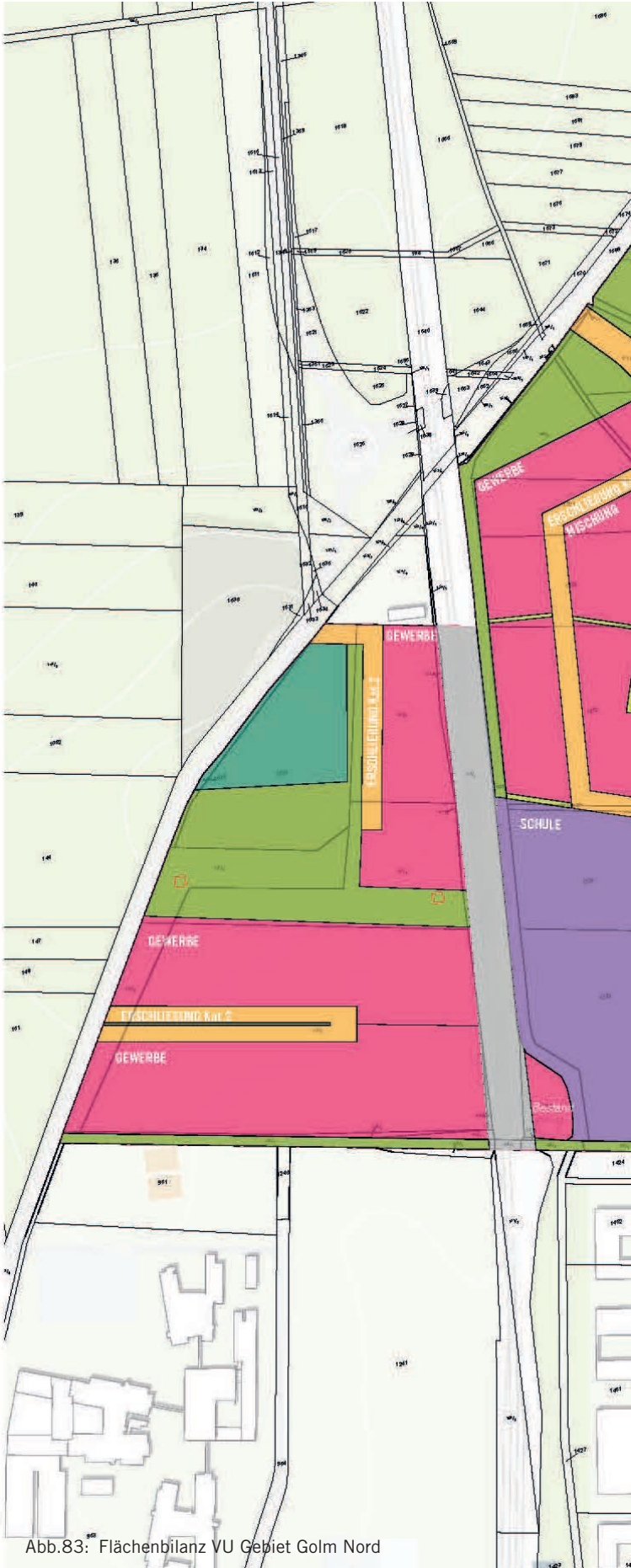
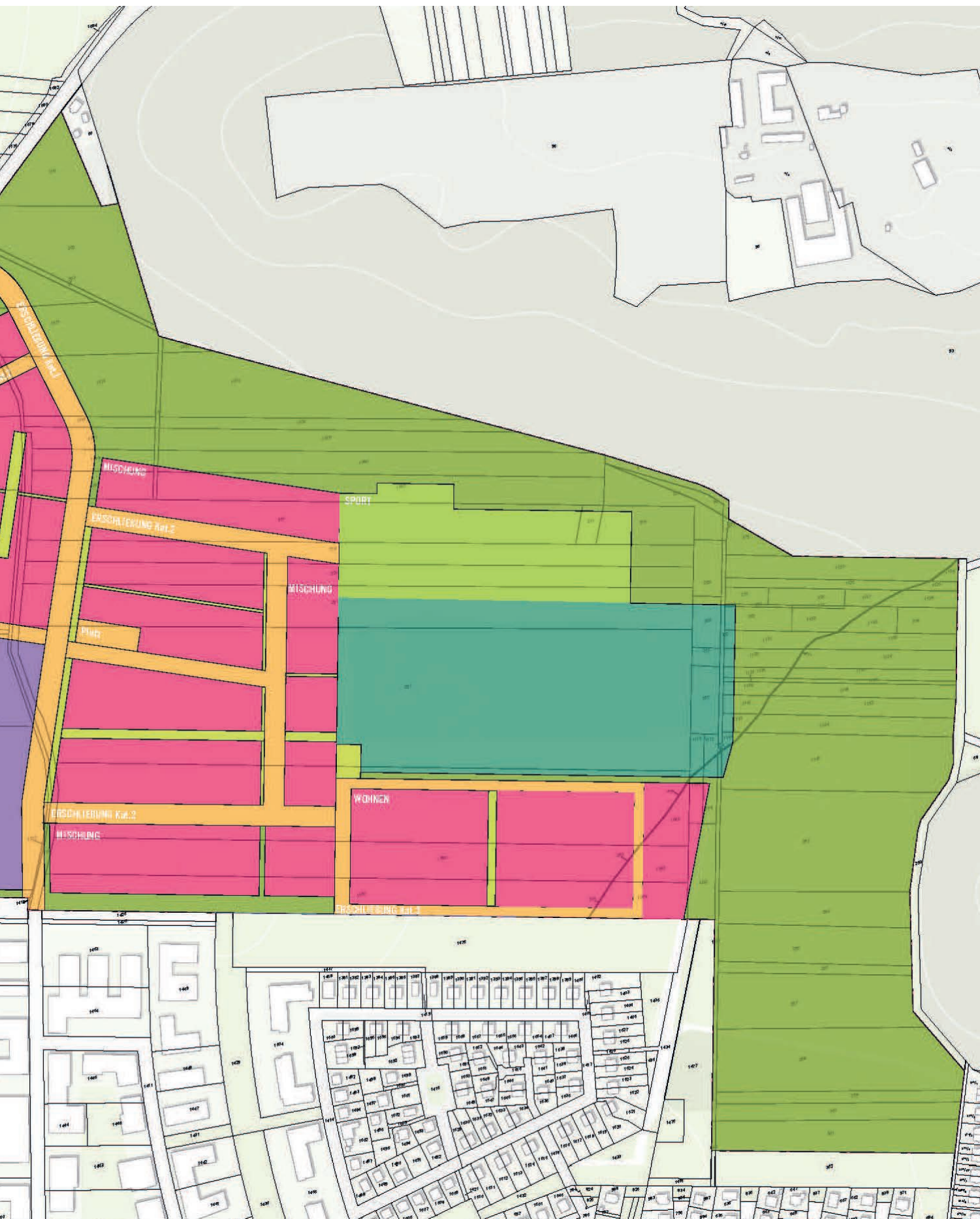


Abb.83: Flächenbilanz VU Gebiet Golm Nord



7.3 HISTORISCHE ORTSLAGE REIHERBERG

CHARAKTERISTIK DES TEILRAUMES

- historische Ortslage am Fuße des Reiherbergs
- durchgrünte, kleinteilige Wohngebiete mit teilweise denkmalgeschützten Bestandsgebäuden

HERAUSFORDERUNGEN

- vergleichsweise hohe Verkehrsbelastung der Reiherbergstraße
- Gestaltung und Qualität der Erschließungsräume
- Leerstand in den Erdgeschossen der „Blauen Häuser“

ENTWICKLUNGSZIELE

- Freiraumqualitäten des Landschaftsraumes und des Reiherbergs erfahrbarer und zugänglicher machen
- Verbindungen zum Bahnhof und in die Mitte stärken
- Bewahrung des ursprünglichen Dorfcharakters bei behutsamer Entwicklung im Bestand (Stärkung lokaler Identität)
- Schaffung neuer (öffentlicher) Orte für Gemeinschaft
- Gestaltung der Ortseingänge
- Schaffung von Wohnraum durch behutsame Bestandsentwicklung



Abb.85: Ortslage Reiherberg

SCHLÜSSELORTE

- **Freiwillige Feuerwehr**
Aktivierung der Parkplatzflächen als Dorfplatz, Sicherung des Standortes als Fläche für gemeinschaftliche Zwecke
- **„Zwei Kirchen“**
Aufwertung des öffentlichen Raumes insbesondere im Bereich „Kita - Kirchen - Bushaltestelle“
- **„Blaue Dächer“**
Aktivierung der leerstehenden Erdgeschosse mit neuen Nutzungen
- **Akazienweg & Kleiner Rundweg**
Verbesserung der Anbindung an den Bahnhof und die Mitte über den Akazienweg und den kleinen Golmer Rundweg
- **Reiherberg**
Gestalterische Qualität und Zuwegung des Aussichtspunktes auf dem Reiherberg sichern



Abb.84: Städtebaulicher & Strategischer Rahmenplan, Zoom Reiherberg

7.4 UNIVERSITÄTSCAMPUS

CHARAKTERISTIK DES TEILRAUMES

- Universitätsstandort in Transformation zwischen Karl-Liebknecht-Straße und Ehrenpfortenberg
- Nebeneinander von modernen Institutsgebäuden und historischen Gebäuden der ehemaligen Kaserne mit hochwertig gestalteten Freiräumen

HERAUSFORDERUNGEN

- Orientierung des Campus nach innen, nur punktuell eine attraktive Adressbildung zur Mitte und zur Karl-Liebknecht-Straße
- Verbindung des Bestandscampus mit dem neuen Standort Technology Campus

ENTWICKLUNGSZIELE

- Freiraumqualitäten des Landschaftsraumes Ehrenpfortenberg sichern, Ausbildung der Campusfuge
- Verbindungen zum Bahnhof und in die Mitte stärken
- Stärke Öffnung und Ausrichtung des Campus zur Golmer Mitte
- Weiterentwicklung des innovativen Campuscharakters
- Belebung und Aktivierung der Freiräume



Abb.87: Campuspark, Foto: Universität Potsdam

SCHLÜSSELORTE

- **Neue Mensa**
Aktivierung des Platzes am alten Bahnhof durch eine neue Mensa
- **Grüne Campusfuge & Kleiner Rundweg**
Schaffung einer attraktiven und schnellen Fußwegeverbindung in die umgebenden Quartiere
- **Entwicklungsband Karl-Liebknecht-Straße**
Entwicklung einer neuen Adresse hin zur Karl-Liebknecht-Straße, z.B. durch die neuen „Schaufenster der Universität“
- **Campusachse**
zur Verknüpfung mit den Universitätsgebäuden im Technology Campus



Abb.86: Städtebaulicher & Strategischer Rahmenplan, Zoom Universitätscampus

7.5 POTSDAM SCIENCE PARK

CHARAKTERISTIK DES TEILRAUMES

- International renommierter Wissenschaftsstandort mit großformatigen Forschungs- und Laborgebäuden in hochwertig gestalteten Freiräumen

HERAUSFORDERUNGEN

- Fehlende lebendige Treffpunkte für informellen Austausch zwischen den Akteur:innen des Science Park Potsdam, aber auch mit Gesellschaft, Wirtschaft und Externen
- Verbindung der einzelnen Institutsstandorte untereinander, Verbindung über die Bahntrasse mit dem neuen Standort Technology Campus

ENTWICKLUNGSZIELE

- Freiraumqualitäten des Science Park Potsdam sichern, Ausbildung der Campusfuge
- Verbindungen zum Bahnhof mit Haus der Innovationen und in die Mitte stärken
- Belebung und Aktivierung der Frei- und Straßenräume durch attraktive und offene Gestaltung der Erdgeschosse

SCHLÜSSELORTE

- **Innovationszentren und Quadratum Potsdam**
Aktivierung der westlichen Bahnhofseite durch eine räumliche Fassung und attraktiv gestaltete Erdgeschosse



Abb.89: Fraunhofer-Campus

- **Grüne Campusfuge, kleiner Rundweg und Landschaftsraum**
Schaffung einer attraktiven und schnellen Fußwegeverbindung zwischen den Instituten und in die umgebenden Quartiere und Integration des neuen Stichkanals als Wasseranbindung zum Zernsee
- **Arrondierung der Instituts campi zur Landschaft**
Nutzung der Entwicklungspotentiale gut erschlossener Flächen unter Berücksichtigung der hohen landschaftlichen Qualitäten
- **Technology Campus**
Schaffung von Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie im zentralen Bereich bei Stärkung der Anbindung an die Neue Mitte
- **Neue Bahnunterführung**
als Bindeglied zur Neuen Mitte und dem Technology Campus

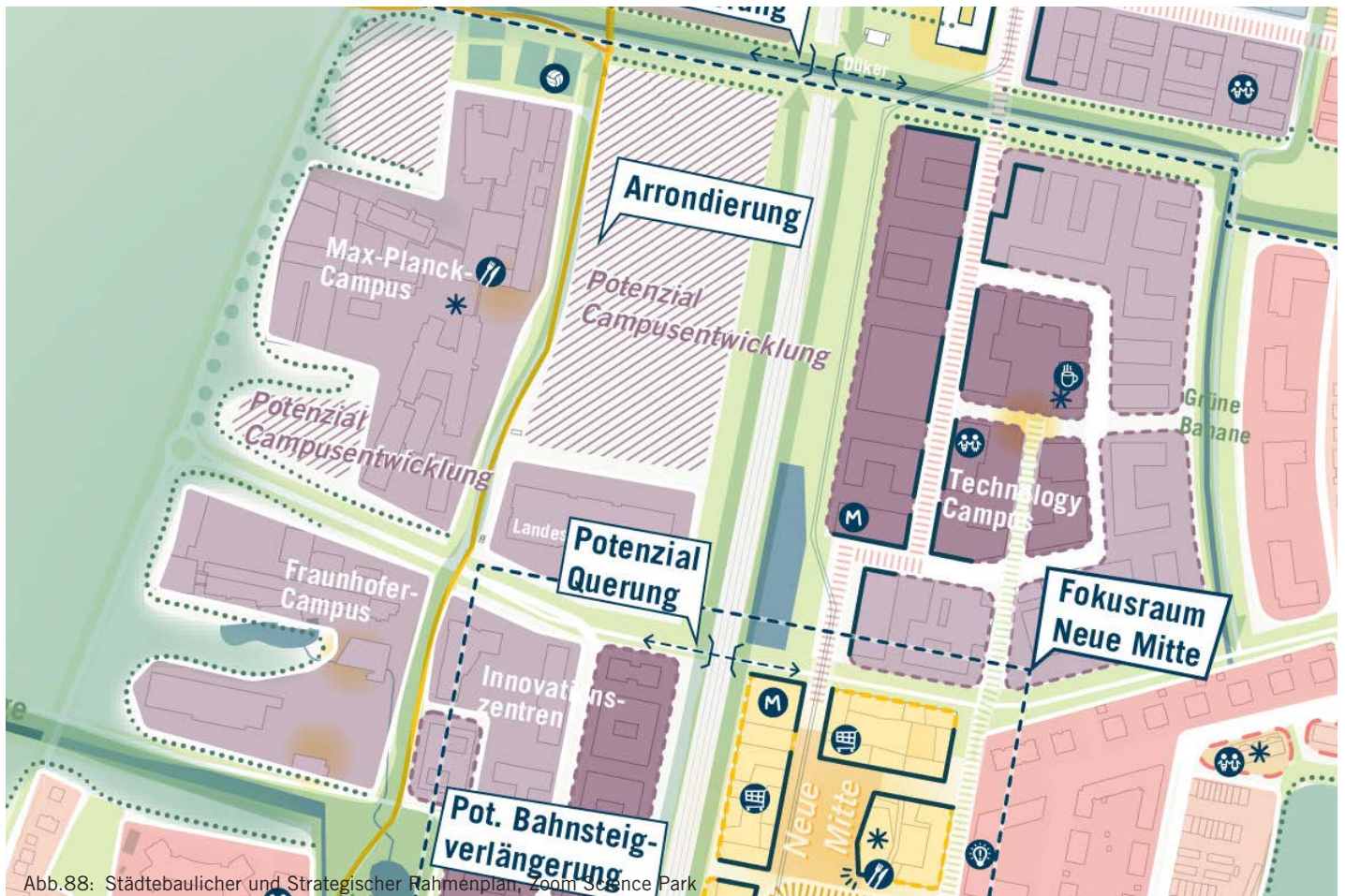


Abb.88: Städtebaulicher und Strategischer Rahmenplan, Zoom Science Park

7.6 BESTANDSSIEDLUNGEN

Die Kuhfortsiedlung und die Zernseesiedlung liegen im Ortsteil Golm und somit auch im erweiterten Betrachtungsraum der Rahmenplanung. Aus planungsrechtlicher Perspektive können auf Rahmenplanebene keine Aussagen getroffen werden, aus funktional-räumlicher Perspektive werden die Siedlungen in der Rahmenplanung mitgedacht. Aufgrund ihrer Historie als gewachsene Siedlungsstruktur haben beide Siedlungen Bestandsschutz.

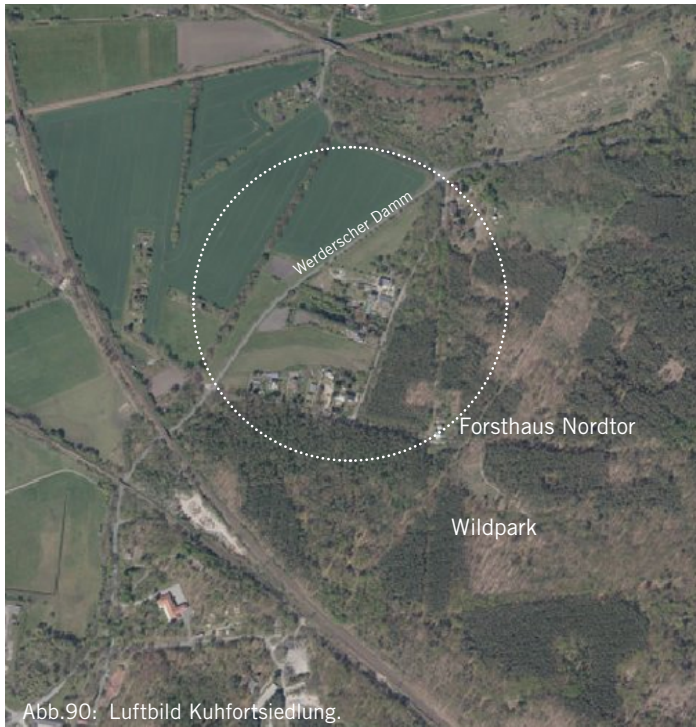


Abb.90: Luftbild Kuhfortsiedlung.



Abb.91: Luftbild Zernseesiedlung.

SIEDLUNG KUHFORT

LAGE UND CHARAKTERISKA

- Die Siedlung Kuhfort liegt zwischen Werderscher Damm und Kuhfortdamm, unmittelbar am Waldgebiet Wildpark (flächiges Denkmal)
- Vorwiegende Wohnnutzung mit rund 17 Wohngebäuden,
- eine gemeinnützige Jugendhilfeeinrichtung und ein Handwerksbetrieb in der Siedlung
- Angebunden über die Buslinie 610,
- Besonderheit: „Forsthaus Nordtor“ steht unter Denkmalschutz, historischer Eingang zum Wildpark
- Darstellung im FNP als Grünfläche, Teil der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

AUSSAGEN IN DER RAHMENPLANUNG MIT BEZUG ZUR KUHFORT-SIEDLUNG

- Radverkehrskonzept: Verbesserung der Anbindung Golms an den Radschnellweg Werder-Potsdam über Kuhfortdamm. Damit einhergehend Aufwertung des Kuhfortdamm für Fuß- und Radverkehr und damit verbesserte Anbindung an den Ortsteil Golm
- Verbesserung der verkehrlichen Situation durch Signalisierung der Einmündung Reiherbergstraße / Kaiser-Friedrich-Straße / Kuhfortdamm zur Verbesserung der Zufahrt aus dem Kuhfortdamm

ZERNSEESIEDLUNG

LAGE UND CHARAKTERISTIKA

- Die Zernseesiedlung liegt am Ostufer des Großen Zernsees, angebunden über den Golmer Damm und den Galliner Damm
- Vorwiegende Wohnnutzung mit rund 70 Wohngebäuden
- Besonderheit: historisches Gut Schloss Golm (Denkmalschutz) als Veranstaltungsort mit Restaurant und Badestelle
- Darstellung im FNP als Grünfläche, Teil der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
- Lage im Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Potsdamer Wald- und Havelseengebiet“, Lage im Hochwasserrisikogebiet, unmittelbar angrenzend an FFH Gebiet „Streuwiesen bei Werder“

AUSSAGEN IN DER RAHMENPLANUNG MIT BEZUG ZUR ZERNSEE-SIEDLUNG

- Der große Golmer Rundweg könnte als verbindendes Element nach Süden erweitert werden und so auch die Zernseesiedlung integrieren
- Zur Steuerung der Parkraumsuchverkehre könnte der Golmer Damm als Fahrradstraße / Anliegerstraße gestaltet werden
- Vierte bzw. südlichste Fuge hat Potential für eine direkte Fuß- und Radwegeverbindung Richtung Kuhfortdamm / Lindenallee

8 FAZIT UND AUSBLICK

ZUSAMMENFASSUNG: EINE VISION FÜR GOLM 2040

Der vorliegende Rahmenplan entwickelt ein Zukunftsbild für Golm 2040. Er zeigt auf, wie und womit es gelingen kann, den Ortsteil Golm in seiner heutigen Prägung und Ambivalenz zu einem lebendigen, innovativen und verantwortungsvoll-nachhaltigen Stadtteil Potsdams zu transformieren. Anspruch und Aufgabe der Rahmenplanung ist es, hierfür zugleich einen „Bauplan“, die zugehörigen „Bausteine“ und die notwendigen „Regeln“ zu liefern.

ENTWICKLUNGSPRINZIPIEN (DIE REGELN)

Der Rahmenplan formuliert allgemeine Leitlinien und konkreten Prinzipien für die Entwicklung Golms, die auf den immanenten Prämissen der Nachhaltigkeit, Verantwortlichkeit, Innovation, Vielfalt und Qualität gründen. Diese Prämissen sind der „rote Faden“ der sich durch alle Maßstabs-, Planungs- und Betrachtungsebenen zieht und konsequente Anwendung findet.

ENTWICKLUNGSFELDER (DIE BAUSTEINE)

Im Prozess der Rahmenplanung wurden für definierte Handlungsfelder und Orte konkrete Handlungsempfehlungen und Maßnahmen erarbeitet, die als modulare Bestandteile jeweils einzeln und in Wechselwirkung zueinander wichtige Beiträge zur Erreichung der übergeordneten Entwicklungsziele leisten sollen. Zentrale und ausgewählte „Bausteine“ der Planung sind:

Landschaft und Nachhaltigkeit

Mit einem integrierten und klimagerechten Ansatz soll es in Golm gelingen, Stadt- und Landschaftsentwicklung harmonisch miteinander zu verbinden und in eine komplementäre Beziehung zu setzen.

Geplant: Grüne und blaue Fugen | Wiedervernässung des Golmer Luchs | Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor Ort | Schaffung von Biotop-Verbindungen | Wegeverbindungen zur Steigerung der Naturerlebbarkeit | Ruderkanal als Funktions- und Freizeitobjekt | ...

Wohnen und Leben

In Golm sollen differenzierte und bedarfsgerechte Wohnangebote für unterschiedliche Nutzer:innengruppen entstehen. Denn das ist nicht das Ergebnis, sondern die Voraussetzung für ein lebendiges Quartier. Zur Sicherung einer sozial gemischten Bevölkerungsstruktur im Ortsteil ist außerdem bedarfsgerechter und bezahlbarer Wohnraum für Haushalte mit geringen und mittleren Einkommen zu schaffen.

Geplant: Wohnangebote für Studierende, Wissenschaftler:innen, Familien, Senior:innen, Bewohner:innen auf Zeit | Neue gemeinschaftliche Wohnformen | Gästehaus | ...

Arbeiten und Forschen

Für den Potsdam Science Park sollen mittel- und langfristige Entwicklungspotentiale geschaffen werden.

Die naturräumlichen Qualitäten gilt es dabei als wichtigen USP für die Profilierung des „Parks“ zu nutzen.

Geplant: Nachverdichtung Uni Campus | Arrondierung im Bestand | Labtory Campus | Innovationsquartier | Haus der Innovationen | Experimentierfelder | Schaufenster der Universität | ...

Gemeinschaft und Soziales

Durch den Ausbau der sozialen Infrastruktur und die Schaffung von neuen Angeboten für gemeinschaftliche und soziale Orte entsteht ein Mehrwert für alle Golmerinnen und Golmer.

Geplant: Neuer Standort für weiterführende Schule | Sport und Spielplätze | Kitas | Quartierstreff | Neue Begegnungsorte | Seniorenwohnen | Sportanlage Kuhforddamm | Aufwertung Dorfanger | ...

Mobilität

Mit einem nachhaltigen Mobilitätskonzept soll in Golm ein autoarmes Quartier der kurzen Wege entstehen. Der Ausbau alternativer Verkehrsformen und des öffentlichen Nahverkehrs sind dafür wichtige Bausteine.

Geplant: Freihaltetrassen für Trambahn | Bündelung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen | Mobility Hubs | Quartierslogistik | zusätzliche Bahnquerungen | Lückenschluss bei Fuß- und Radwegen | Shared Spaces | verkehrsberuhigte Mitte | ...

Neue Mitte Golm

Mit den Neuen Mitte entsteht das funktionale und räumliche Zentrum des Stadtteils mit vielfältigen Angeboten und neuen Orten für Austausch und Gemeinschaft.

Geplant: Wohnen, Versorgung, Dienstleistungen | Neuordnung Straßenraum | Campusplatz, Bahnhofplatz, Golmer Markt | Konferenz- und Tagungsräume | Aufenthalts- und Verweilqualität | Mensa | Haus der Innovationen | ...

Zukunftsquartier Golm Nord

Im Golmer Norden soll ein einzigartiges Quartier entstehen, dass auch für den gesamten Ortsteil einen Mehrwert bietet. Vernetzung, Vielfalt und Austausch stehen hier im Fokus, „Mischung“ ist die Maxime und „Innovation“ das Programm.

Geplant: Innovations- und Klimaquartier | Labtory Campus | Wohnungen für bis zu 3.500 Einwohner:innen | ca. 4.500 Arbeitsplätze | Soziale Infrastruktur | Integration von Naturwald

I ...

RAHMENPLAN (DER BAUPLAN)

In der Rahmenplanung werden vielschichtige Planungsthemen und -ebenen gebündelt und verdichtet. Ausgehend von den definierten Zielen und Prinzipien ist es seine Aufgabe, die verschiedenen „Bausteine“ in einer Weise zusammenzuführen, in der das Ergebnis mehr ist als die Summe seiner Teile.

Der Rahmenplan besteht im Kern aus zwei Komponenten.

- » Der **strategische Rahmenplan** benennt die Schlüsselorte und Maßnahmen, welche zur Umsetzung des Zielbildes erforderlich sind und zeigt Handlungsoptionen für die unterschiedlichen Teilräume auf.
- » Der **städtebauliche Rahmenplan** hingegen stellt eine städtebaulich-räumliche Vision für die Entwicklung des gesamten Ortsteils dar.

In ihrer Gesamtheit zeigt die Rahmenplanung somit Entwicklungschancen auf und definiert zugleich aber deren räumliche Grenzen. Die im Zuge der Rahmenplanung entwickelte Perspektive soll sowohl ein Zukunftsbild des Ortsteils zeigen, als auch die Identität Golms 2040 beschreiben. Die Rahmenplanung hat daher zum Ziel, dass bei aller Entwicklung, bei allem Wachstum und Veränderung die Besonderheit und die Identität Golms Bestand haben kann. Grundlage dafür ist es, den Ort aus seinen Qualitäten und Stärken heraus weiter zu denken.

In seiner rechtlichen Stellung ist ein Rahmenplan ein informelles Instrument ohne eigene Rechtswirksamkeit. Mit seinem informellen Charakter ist er „nur“ eine Willensbekundung, die als grundsätzliche Leitlinie und als Grundlage für die weitere Konkretisierung in der formellen Planung beschlossen werden kann.

Durch eine Beschlussfassung der Potsdamer Stadtverordnetenversammlung soll der vorliegende Rahmenplan Golm 2040 eine normative Wirkung und Verbindlichkeit erlangen.

Die Perspektive für Golm 2040 ist langfristig angelegt. Manche Teilbereiche unterliegen dynamischen Entwicklungen, in anderen Teilbereichen ist erst in einigen Jahren oder Jahrzehnten mit Veränderungen zu rechnen. Die Rahmenplanung ist daher ein dynamischer Prozess. Als ein strategisches Instrument der Ortsentwicklung bildet er die Grundlage für ein entwicklungsbegleitendes Monitoring der Umsetzung und ist in seinen Grundzügen entsprechend fortzuschreiben und anzupassen. Nur so kann sichergestellt werden, dass der Rahmenplan seine Funktion erfüllt und dauerhaft Wirkung und Akzeptanz entfaltet.

So könnte aus der Rahmenplanung ein konkretes Planungs- und Entwicklungsinstrument für ganz Golm entstehen, welches an die Stelle des Maßnahmenplans tritt, ihn ersetzt und sicherstellt, dass die Gesamtperspektive des Ortsteils dabei immer im Vordergrund steht.

VON DER IDEE ZUR REALISIERUNG

Mit einem programmatischen Zeithorizont bis zum Jahr 2040 ist die Rahmenplanung scheinbar weit gefasst.

Da sich die aufgezeigten Maßnahmen jedoch zum Teil sehr stark hinsichtlich ihrer Machbarkeit, Komplexität und Finanzierbarkeit unterscheiden, ist von sehr unterschiedlichen Umsetzungsgeschwindigkeiten auszugehen.

Die Planungen für die Mitte sind im Verhältnis zu den Aussagen im VU-Gebiet präziser gefasst, mit dem Ziel, hier zeitnah erste Entwicklungen anzustoßen. Neben eigentumsrechtlichen Fragestellungen sind unter anderem die infrastrukturellen Rahmenbedingungen in vertiefenden Gutachten zu klären. Zudem muss eine Konkretisierung und Abstimmung des Nutzungsprogrammes für die Mitte erfolgen. Der Prozess der verbindlichen Bauleitplanung wird parallel zur Gremienbefassung zum Rahmenplan kontinuierlich fortgesetzt.

In einem kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont sind auch die vorgeschlagenen Maßnahmen in den historischen Golmer Lagen am Reiherberg zu sehen. Neben der Ansprache der Eigentümer*innen - beispielsweise zur Aktivierung der „Blauen Dächer“ - könnten gestalterische (und technische) Maßnahmen im Straßenraum zeitnah angestoßen werden.

Im VU-Gebiet liegt der Fokus zum jetzigen Zeitpunkt vor allem in der Aussage zur Flächeninanspruchnahme sowie den angestrebten Nutzungen und der grundsätzlichen Erschließung. Hier werden nachfolgende Gutachten und weitere Planungsschritte erforderlich sein, um die Ergebnisse zu präzisieren. Mit dem angestrebten Abschluss der Vorbereitenden Untersuchungen im Jahr 2023 werden wesentliche Klärungen zur Wahl der Instrumente und des Verfahrens zur Umsetzung erfolgen. Um dieses zeitliche Ziel zu erreichen, wird der Prozess der Vorbereitenden Untersuchungen parallel zur Gremienbefassung zum Rahmenplan kontinuierlich fortgesetzt.

Auf Grund der Vielfalt und Komplexität der Aufgaben und Maßnahmen ist die Akquise und ggf. Inanspruchnahme von flankierenden Fördermitteln ebenso zu prüfen wie das Implantieren einer geeigneten Projektsteuerungsstruktur für die Entwicklung der Neuen Mitte Golm. Eventuell könnten hier neue Wege sinnvoll sein wie zum Beispiel die Gründung einer Projektgemeinschaft mit vorhandenen Akteuren aus Wissenschaft und Forschung, Privatwirtschaft und öffentlicher Hand.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb.1: Verortung Golm und VU-Gebiet Golm Nord im Stadtgebiet, LHP, Stand: Oktober 2020	5	Abb.52: Moor als Ackerland.....	68
Abb.2: Strukturanalyse zur Definition von Handlungsfeldern (Stand: 10/2020).....	6	Abb.53: Aussichtspunkt Reiherberg	68
Abb.3: Luftbild Golm 2020, Foto: Lutz Hannemann	8	Abb.54: Naturmoor	69
Abb.4: INSEK 2035, Entwicklungskonzept	11	Abb.55: Moor als Weideland.....	69
Abb.5: Abgrenzung VU-Gebiet Golm Nord mit Überlagerung LSG.....	12	Abb.56: Teilkonzept Wohnen	72
Abb.6: Abgrenzung VU-Gebiet Golm Nord mit Überlagerung Luftbild.....	13	Abb.57: Teilkonzept Arbeiten, Wissen und Forschung.....	74
Abb.7: Bebauungspläne im Untersuchungsraum, Stand Oktober 2022	14	Abb.58: Teilkonzept Gemeinschaft & Soziale Infrastruktur.....	76
Abb.9: Ausgewählte Indikatoren der Bevölkerungsentwicklung. Quelle: LHP, Bereich Statistik und Wahlen, 2022	17	Abb.59: Bestehende und Neue Bahnquerungen	78
Abb.8: Bevölkerungsentwicklung in Prozent. Quelle: LHP, Bereich Statistik und Wahlen, 2022	17	Abb.60: Mobilitätshub mit Sharing- Angeboten	81
Abb.10: Teilräume aus der Aufgabenstellung	20	Abb.62: Teilkonzept Geschossigkeiten und Höhenentwicklung	84
Abb.11: Schatzkarte Golm	22	Abb.63: Neue Mitte - Bahnhof mit Haus der Innovationen	89
Abb.12: Topografie	23	Abb.65: Vorbereich Bahnhof, Blick Richtung Süden	90
Abb.13: Golmer Landschaft, Blick nach Norden auf das Katharinenholz...	24	Abb.64: Parkplatz, Blick Richtung Bahnhof.....	90
Abb.14: Golmer Landschaft, Blick nach Süden auf den Reiherberg.....	25	Abb.66: Überlagerung Luftbild und Konzept für die Neue Mitte	91
Abb.15: Städtebauliches Grundgerüst.....	26	Abb.67: Grundprinzip der neuen Mitte.....	92
Abb.16: Alte Kirche	28	Abb.68: Neue Mitte - Uni-Campus mit Mensa	93
Abb.17: Campus-Bibliothek Golm (IKMZ) an der Karl-Liebknecht-Straße..	29	Abb.69: Neue Mitte - Golmer Platz	95
Abb.18: Wohngebäude an der Geiselbergstraße	29	Abb.70: Nutzungsmischung Erdgeschosse	96
Abb.19: Pendler:innenströme nach Golm	30	Abb.71: Lageplan Mitte.....	97
Abb.20: Analyse: Erreichbarkeit des Bahnhof Golm mit dem ÖV	31	Abb.72: Nutzungsmischung in der neuen Mitte	99
Abb.21: Beispiel für informelle Wegeverbindung, Foto: ARGUS	32	Abb.73: Städtebaulicher Rahmenplan Golm Nord	101
Abb.22: Trampelpfade. Luftbild: Google Earth, abgerufen am 06.10.2022,	32	Abb.74: Landschaftsfugen.....	103
Bild aus Mai 2021.....	32	Abb.75: Frischluftschneisen	103
Abb.23: Unterführung am Bahnhof, Foto: ARGUS.....	33	Abb.76: Quartiersgliederung im Norden	104
Abb.24: Reiherbergstraße	33	Abb.77: Verteilung der sozialen Infrastruktur und Angebote	105
Abb.25: Analyse: Erreichbarkeit des Bahnhof Golm für den Radverkehr ...	33	Abb.79: Erschließungshierarchien	106
Abb.26: Diskussion an einer Themenstation, Urbanizers, 2022	36	Abb.78: Prinzipschnitt Haupteerschließung	106
Abb.27: Schatzkarte aus der Präsentation, Planungsteam, 2021.....	38	Abb.80: Dichte & Geschossigkeiten.....	107
Abb.28: Entwicklungsszenario 1-3, Planungsteam, 2021.....	39	Abb.81: Axonometrie - Nutzungsschwerpunkte.....	108
Abb.29: Quartiere... für wen? oder was? Planungsteam, 2021.....	40	Abb.82: Kollaboration und Synergieeffekte	109
Abb.30: Innovation auf drei Massstabsebenen, Planungsteam, 2022	41	Abb.83: Flächenbilanz VU Gebiet Golm Nord	110
Abb.31: Luisenplatz und Neue Mitte, Planungsteam, 2022	41	Abb.84: Städtebaulicher & Strategischer Rahmenplan, Zoom Reiherberg	112
Abb.32: Modellfoto - Arbeitsmodell zum 4. Ortsteilforum	42	Abb.85: Ortslage Reiherberg	112
Abb.33: Verzahnung in die Landschaft	44	Abb.86: Städtebaulicher & Strategischer Rahmenplan, Zoom Uni-	113
Abb.34: Leitlinien der Planung	45	versitätscampus.....	113
Abb.35: Leitlinien, Konzepte, Maßnahmen.....	46	Abb.87: Campuspark, Foto: Universität Potsdam	113
Abb.36: Nutzer:innenperspektiven auf Golm	50	Abb.88: Städtebaulicher und Strategischer Rahmenplan, Zoom	114
Abb.37: Grundgerüst - Golmer Inseln und Landschaftsfugen	51	Science Park	114
Abb.38: Städtebaulicher Rahmenplan	53	Abb.89: Fraunhofer-Campus.....	114
Abb.39: Bestandsstrukturen - Planungen - Rahmenplankonzept.....	54	Abb.90: Luftbild Kuhfortsiedlung.	115
Abb.40: Teilräume und Prägungen	55	Abb.91: Luftbild Zernseesiedlung.	115
Abb.41: Strategischer Rahmenplan	57		
Abb.42: Waldfuge.....	59		
Abb.43: Moorfuge	59		
Abb.44: Campusfuge	59		
Abb.45: Seefuge	59		
Abb.47: Golmer Wegetypen	61		
Abb.46: Regionale Einbettung	61		
Abb.48: Golmer Landschaft	63		
Abb.49: Bewässerungs- und Entwässerungsprinzip.....	65		
Abb.50: Gehölzbiotop entlang der Bahntrasse	66		
Abb.51: Landwirtschaftliche Nutzung im Nordosten.....	66		

QUELLEN

Stadt Potsdam (2021) Bevölkerung: Einwohner nach Stadtteilen (abgerufen von: <https://www.potsdam.de/bevoelkerung-einwohner-nach-stadtteilen> am 27.06.2022)

Brandenburgische Bauordnung (https://bravors.brandenburg.de/gesetze/bbgbo_2016)

Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 147 „Anbindung Golm / Golmer Chaussee, Potsdam“ Auftragnehmer: brenner BERNARD ingenieure GmbH, Beratende Ingenieure VBI für Verkehrs- und Straßenwesen, ein Unternehmen der BERNARD Gruppe, Berlin, 21.09.2020

Luftbild (S.13, S.21, S.27, S.22, S.27, S.31, S.33, S.38, S.53, S.60, S.62, S.91, S.115): Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB), Brandenburgviewer, © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0

