

MEHR INFOS ZUM
STADTTEIL GOLM
IM INTERNET:
WWW.KULTUR-IN-GOLM.DE
WWW.GOLM-PORTAL.DE

SONDERAUSGABE ZUM MASSNAHMEPLAN GOLM · 2013 ·



14476 Golm

DIE STADTTEILZEITUNG FÜR POTSDAM  GOLM

SONDERAUSGABE ZUM MASSNAHMEPLAN GOLM

WOHNEN

ARBEITEN

LEBEN

FORSCHEN



IMPRESSUM

»14476 Golm« – Die Ortsteilzeitung für den Ortsteil Potsdam-Golm

SONDERAUSGABE
»MAßNAHMEPLAN GOLM«

HERAUSGEBER

Kultur in Golm e.V. – Chronik Information und Kultur, Vorsitzender Dr. Rainer Höfgen, Storchenhof 6, 14476 Potsdam-Golm, eingetragen im Vereinsregister des Amtsgerichtes Potsdam VR 7645 P.

VORSTAND

Dr. Rainer Höfgen | Siegfried Seidel | Sven Goltz

INTERNET www.kultur-in-golm.de

E-MAIL kontakt@kultur-in-golm.de

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR (ViSdP)

Dr. Rainer Höfgen, Storchenhof 6, 14476 P-Golm

REDAKTION

Angela Böttge, Johannes Gräbner, Elrita Hobohm, Dr. Rainer Höfgen, Monika Marx-Diemel, Yvonne Moebius, Angelika Müller, Friedrich Winskowski

E-MAIL-ADRESSE DER REDAKTION

redaktion14476@kultur-in-golm.de

E-MAIL-ADRESSE DES WORKSHOPS ZUM MASSNAHMEPLAN

massnahmeplan@golm-info.de

TITELBILDENTWURF (»14476«) Dirk Biermann

TITELBLATTABBILDUNG PigurDesign

DRUCK

Brandenburgische Universitätsdruckerei und Verlagsgesellschaft mbH, Karl-Liebkecht-Straße 24/25, 14476 P-Golm, Geschäftsführer Carsten Klug und Norbert Schnichels, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichtes Potsdam HRB 922

LAYOUT Ira Wolgast

FOTOS UND ABBILDUNGEN Sofern nicht anders gekennzeichnet, wurden die Fotos, Abbildungen und Grafiken von der Redaktion bereitgestellt. Andere Quellen werden in den Bildtexten angegeben.

FINANZIERUNG Druck und Verteilung dieser Sonderausgabe der »14476 Golm« werden mit Mitteln der Landeshauptstadt Potsdam aus dem Sachaufwand des Ortsteiles Golm gefördert und durch Spenden und von ehrenamtlich tätigen Verteilern ermöglicht. Die Verteilung erfolgt kostenlos an alle erreichbaren Haushalte in 14476 Potsdam-Golm. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Belieferung.



INHALT

EINLEITUNG

MASSNAHMEPLAN GOLM – FÜR EINEN AUFSTREBENDEN STADTTEIL MIT ZUKUNFT

Golm im Übergang vom Dorf zu einem Stadtteil der Landeshauptstadt Potsdam **4**

GEWERBE/WISSENSCHAFTSPARK UND FUNKTIONALE MITTE

Entwicklung des Wissenschaftsstandorts Golm, Entwicklung des Bahnhofumfelds als neue »funktionale Mitte« **9**

WOHNEN, SOZIALE UND KULTURELLE INFRASTRUKTUR

Kita- und Schulversorgung, Spielplätze, kulturelle Angebote und Sportangebote **14**

VERKEHR

Individualverkehr, ÖPNV, SPNV, Radverkehr **17**

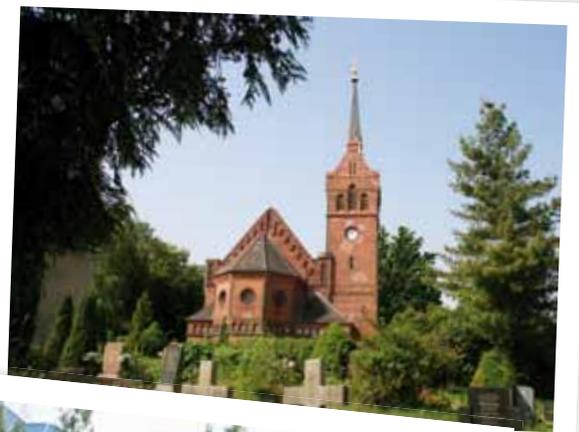
STADTGESTALTUNG UND NATURRAUM/ GRÜNENTWICKLUNG

Gestaltung des öffentlichen und privaten Raums, Nutzung der Freiflächen, Grünwegeverbindungen **24**

DANK FÜR DIE EINGEREICHTEN VORSCHLÄGE

zum Workshop »Maßnahmeplan Golm« **28**

GOLMER IMPRESSIONEN



MASSNAHMEPLAN GOLM – FÜR EINEN AUFSTREBENDEN STADTTEIL MIT ZUKUNFT

Golm im Übergang vom Dorf zu einem Stadtteil der Landeshauptstadt Potsdam

Golm befindet sich in einem Transformationsprozess von einer märkischen Landgemeinde mit überwiegend dörflich geprägten Strukturen, Wohnbebauung und kleinen Unternehmen hin zu einem sich rasant entwickelnden Stadtteil der Landeshauptstadt Potsdam. Aufgrund des Föderalismusbeschlusses zur Ansiedlung von Forschungseinrichtungen in den neuen Bundesländern wurden drei Max-Planck-Institute und zwei Fraunhofer-Institute in Golm angesiedelt. Voraussetzung war der Beschluss der Gründung der Universität Potsdam und die Ansiedlung ihrer naturwissenschaftlichen Fakultäten in Golm durch die damalige Landesregierung unter Ministerpräsident Stolpe und Wissenschaftsminister Enderlein. Als Standort der Universität wurde die ehemalige Juristische Hochschule des Ministeriums für Staatssicherheit gewählt und die außeruniversitären Forschungseinrichtungen in unmittelbarer Nähe angesiedelt, um gemeinsam den Wissenschaftspark Golm zu bilden. Golm war zu diesem Zeitpunkt noch eine unabhängige Kommune im Landkreis Potsdam-Mittelmark und unterstützte aktiv die Ansiedlung der Institutionen. Von Anfang an war der Wissenschaftspark auch als Wirtschaftsstandort gedacht, um Forschungsinnovationen in Entwicklung umzusetzen. Zu diesem Zweck wurden weitere Flächen im Wissenschaftspark vorgehalten. Der daraufhin einsetzenden rasanten Entwicklung der Forschungseinrichtungen und zugleich der Siedlungsentwicklung steht eine deutlich langsamere Infrastrukturentwicklung des Umfeldes gegenüber. Dies ist zum einen der Tatsache geschuldet, dass die aufgrund geplanter Kommunalreformen lange Zeit unklare Zuordnung Golms zu Werder oder Potsdam Entscheidungen behinderte, zum anderen wurden auch nach der Eingemeindung in die Stadt Potsdam im Jahre 2003 Maßnahmen oft nur kleinteilig durchgeführt.

Die Erarbeitung eines Maßnahmeplans für Golm hat zum Ziel, eine übergreifende Vision für die Entwicklung des Stadtteils Golm zu entwickeln. Wollen wir einen Arbeitsort mit großen Pendlerströmen und eine reine Schlafstadt als Vorort Potsdams oder wollen wir einen organischen, lebendigen Stadtteil mit eigenen Versorgungseinrichtungen zum Einkaufen, Arztpraxen, Kitas, Schulen, Sporteinrichtungen, Fahrradwege, Spielplätze und eigenem kulturellen und sozialem Miteinander? Die

Mitglieder des Workshops zum Maßnahmeplan entwickelten Vorschläge, die letztendlich Grundlage für zukünftige Planungen und Entscheidungen werden sollen. Die Entwicklung Golms in geordnetem Rahmen voranzubringen und die Voraussetzungen für die Erarbeitung eines übergreifenden städtebau- und landschaftsplanerischen Konzeptes zu schaffen, ist das Ziel des Maßnahmeplans Golm. Grundlagen dieser Bemühungen sind beispielsweise die im Jahre 2009 erstellte und 2011 veröffentlichte Studie des Arbeitskreises Golm »Ein Konzept für Golm« (<http://www.golm-portal.de/buergerservice/ein-konzept-fuer-golm>) und der Themenspeicher im Rahmen der Bebauungsdiskussionen mit der Initiative »Die Feldmärker« zum B-Plan 129.

Ausgangssituation

Golm hat gegenwärtig rund 2.600 Einwohnerinnen und Einwohner in ca. 1.400 Haushalten. Etwa 9.000 Studenten und über 2.500 Mitarbeiter lernen und arbeiten an der Universität und in den Forschungsinstituten. Nahezu eine halbe Milliarde Euro wurde seitens des Bundes, der EU und der Länder allein in den Bau und die Ausstattung der Universität am Standort Golm und in die Ansiedlung der außeruniversitären Institute der Max-Planck-Gesellschaft und der Fraunhofer-Gesellschaft sowie in das GO:IN (Golmer Innovationszentrum) investiert. Das Land Brandenburg hat einen erheblichen Teil zur Finanzierung beigetragen. Aufgrund der Reputation der ansässigen Institute und der Universität ist Golm inzwischen weltweit bekannt und steht für hervorragende Forschung im Bereich der Natur- und Kognitionswissenschaften, Materialentwicklung und Medizintechnik. Zusammen mit zahlreichen weiteren wissenschaftlichen Einrichtungen Potsdams trägt Golm so zum Markenzeichen der Stadt Potsdam als Wissenschaftsstadt bei (siehe auch <http://www.wis-potsdam.de>).

Als weitere Säule für die wissenschaftlich-wirtschaftliche Entwicklung ist das gemeinsam vom Land, der Stadt Potsdam und dem Landkreis Potsdam-Mittelmark errichtete Technologie- und Innovationszentrum GO:IN hervorzuheben, in dem Existenzgründer und -gründerinnen Geschäftsideen so weit entwickeln können, dass sie wirtschaftlich ausgereift in eine Firmenansiedlung münden können.

Die Ausgründung dieser so genannten »Start-ups« wie auch die Ansiedlung externer wissenschaftsnaher Firmen am Standort Golm gestaltet sich jedoch schwierig, da die äußeren Rahmenbedingungen für die Ansiedlung noch nicht ausreichend gegeben sind. Die sonstige infrastrukturelle und verkehrliche Entwicklung des Ortsteiles hat an die Entwicklung von Wissenschaft und Forschung noch nicht angeknüpft.

Das gemeinsame Kuratorium der Max-Planck-Institute hat sich im Jahr 2012 an den damaligen Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg, Matthias Platzeck, und den Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam, Jann Jakobs, gewandt, um im Rahmen eines Masterplanes Visionen entwickeln zu lassen, wie die vorhandenen Defizite beseitigt werden können und gleichzeitig Golm als Ganzes positiv weiterzuentwickeln ist.

Durch die Stadtverordnetenversammlung wurde nach Antrag durch den Oberbürgermeister Jann Jakobs im Ergebnis dieser Bemühungen der »Maßnahmeplan Golm« ins Leben gerufen. Mit diesem sollen ausdrücklich nicht nur Lösungen für den Wissenschaftspark entwickelt, sondern für Golm insgesamt ein Paket geschnürt werden, mit dem die Stärken ausgebaut und die Schwächen ausgemerzt werden sollen. Dieses Paket ist durch die Stadtverordnetenversammlung zu beraten, die dann über dessen Umsetzung entscheidet. Der Maßnahmeplan soll binnen Jahresfrist den Stadtverordneten der Landeshauptstadt Potsdam vorgestellt und dem Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg, Dietmar Woidke, zur Verfügung gestellt werden.

Der Auftakt zur Erarbeitung des »Maßnahmeplans Golm« fand am Mittwoch, den 12.12.2012, statt. (Ortsteilzeitung »14476 Golm«, Ausgabe 1-2013). Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerschaft, der Wissenschaftseinrichtungen, des Ortsbeirats und der Landes- und Stadtverwaltung trafen sich in den folgenden vier Monaten wöchentlich mittwochsabends mit dem Ziel, Strategien für die Entwicklung Golms zu erarbeiten.

Bearbeitet wurden 4 Themenschwerpunkte:

1. Gewerbe/Wissenschaftspark und funktionale Mitte

(Entwicklung des Wissenschaftsstandorts Golm, Entwicklung des Bahnhofumfelds als neue »funktionale Mitte«)

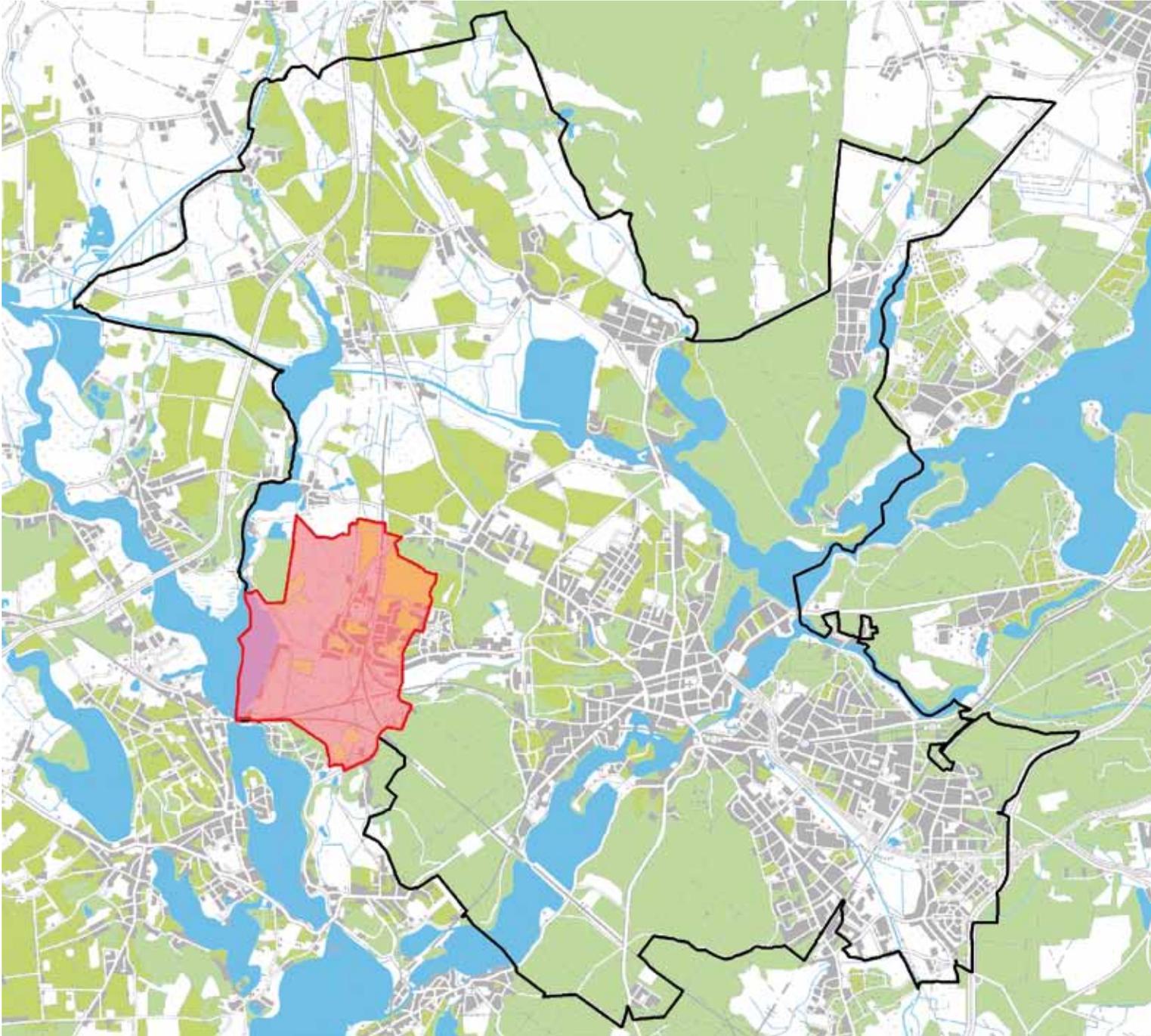


Abbildung 1 Die Lage des Stadtteils Golm innerhalb der Stadtgrenzen Potsdams. Die Karte wurde vom Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung Bereich Stadtentwicklung – Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Potsdam zur Verfügung gestellt.

2. Wohnen, soziale und kulturelle Infrastruktur

(Kita- und Schulversorgung, Spielplätze, kulturelle Angebote und Sportangebote)

3. Verkehr

(Individualverkehr, ÖPNV, SPNV, Radverkehr)

4. Stadtgestaltung und Naturraum/Grünentwicklung

(Gestaltung des öffentlichen und privaten Raums, Nutzung der Freiflächen, Grünwegeverbindungen)

Um möglichst große Transparenz und Bürgerbeteiligung zu erreichen, wurden alle Besprechungsprotokolle, auch Zwischenstände, im Golm Portal veröffentlicht (<http://www.golm-portal.de/buergerservice/manahmeplan-golm>). An dieser Stelle sei allen Bürgerinnen und Bürgern gedankt, die sich mittels Zuschriften oder direkter Ansprache mit ihren Vorschlägen und Ideen in die Planungsgespräche eingebracht haben. Dank auch an die Stadtverordnetenversammlung, die mit ihren Beschlüssen, sowie die Stadtverwaltung, die mit großem personellem Einsatz, die Voraussetzungen für die Durchführung des Maßnahmenplans geschaffen haben.

Mit der Beteiligung der Bürger an der Entwicklung ihrer Stadt hat dieser Workshop

zum Maßnahmenplan sicherlich auch neue Standards gesetzt, wie Bürgerinteressen in die langfristigen Planungen der Stadtentwicklung einfließen können. Alle Beteiligten am Maßnahmenplan Golm hoffen, dass sich aufgrund der Erfahrungen im Maßnahmenplan Golm ein neues Verständnis für die städtebauliche Entwicklung der künftigen Stadtteile herauskristallisiert und Stadtplanung nicht mehr am »Reißbrett« und kleinteilig erfolgt.

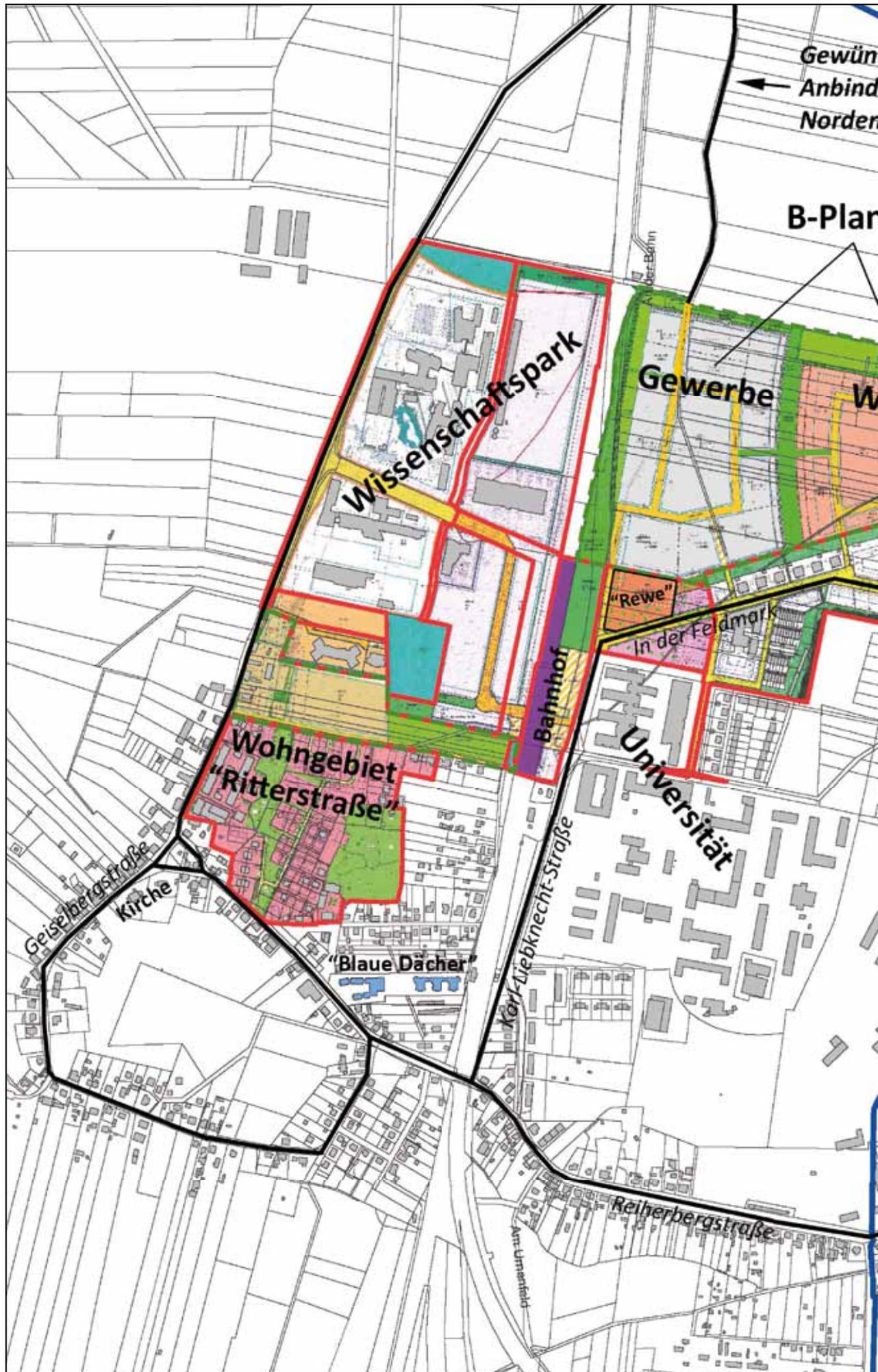
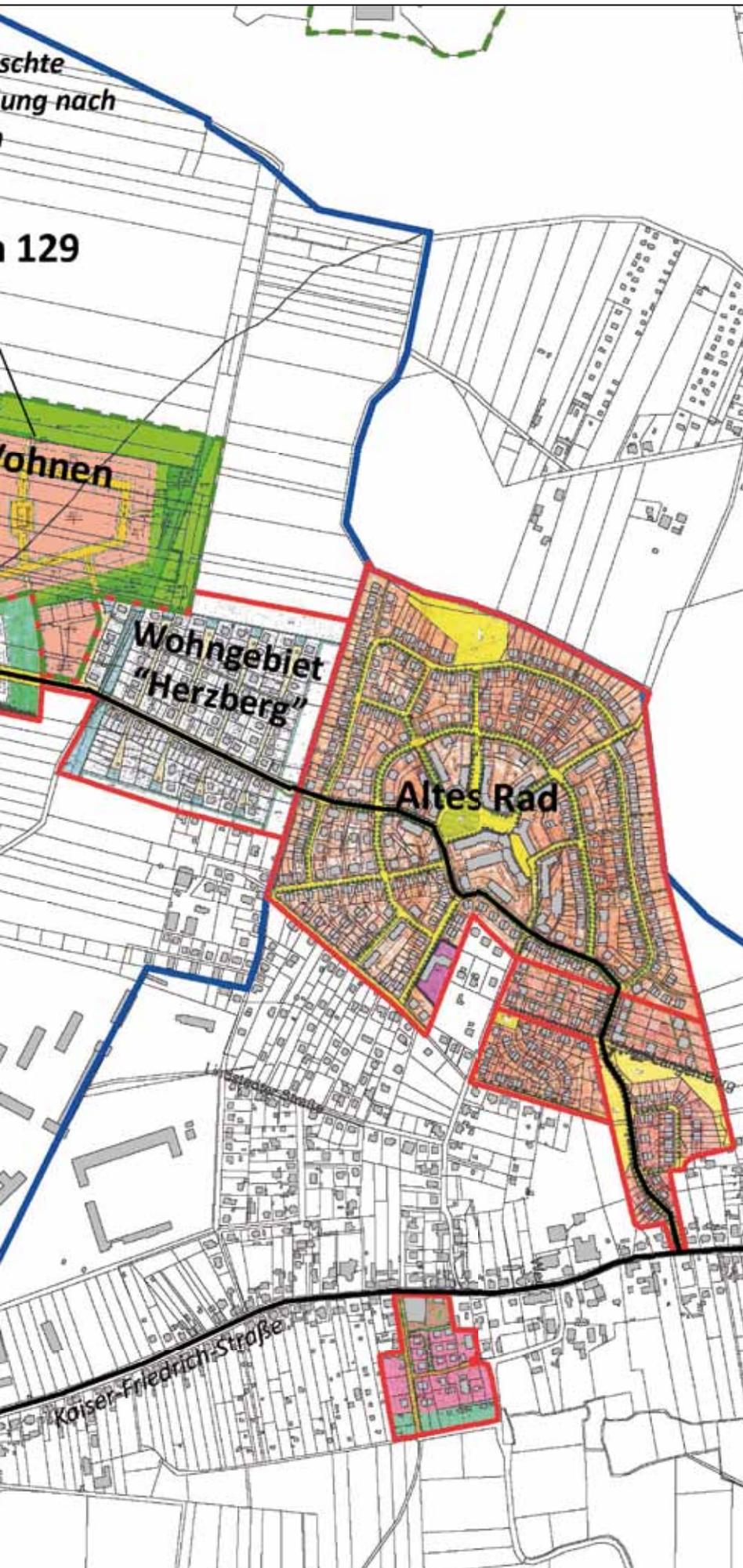


Abbildung 2
 Die Abbildung zeigt die verschiedenen Siedlungsbereiche des Zentralen Golmer Bereichs mit dem alten Ortskern um den Reihenberg herum sowie nördlich davon und weiterhin entlang der Reihenbergstraße. Durch das an das Eicher Wohngebiet Altes Rad anschließende Wohngebiet »Herzberg« und »in der Feldmark« sowie die geplante Wohnbebauung »Nördliche Feldmark« des B-Plan 129 verschiebt sich der Siedlungsschwerpunkt Golms in den Bereich um den Bahnhof mit den dort entstehenden Versorgungszentren. Des Weiteren wird dieser Bereich durch den Wissenschaftspark mit Universität, außeruniversitären Instituten und wissenschaftsnahen Firmansiedlungen ergänzt. Perspektivisch wird die Einwohnerzahl Golms sich mindestens verdoppeln.



Landeshauptstadt
Potsdam

Arbeitskarte 2

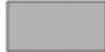
im Rahmen der Erarbeitung des Maßnahmeplanes Golm

 Gemarkungsgrenze Golm/Eiche

Bebauungspläne

 rechtskräftig

 im Verfahren

 Gebäude

 Flurstücke

Anmerkung der Redaktion:

Mit nebenstehender Arbeitskarte soll das Verhältnis „Alt-“ und „Neu-“ Golm verdeutlicht werden. Zur besseren Lesbarkeit wurden in die Originalkarte daher zusätzliche Orientierungspunkte aufgenommen.

In der Schraffur als „Gebäude“ (grau unterlegt) gekennzeichnete Objekte sind Bestand. Insofern dieser Gebäudebestand zusätzlich farblich unterlegt und/oder rot umringt ist, konnte die Bebauung nur über einen Bebauungsplan entstehen. Diese Gebiete sind zum Teil noch nicht vollständig ausgenutzt, d.h. hier können weitere Gebäude errichtet werden. Noch im Verfahren und gegenwärtig noch völlig unbebaut ist die Fläche des Bebauungsplans Nr. 129, der farblich unterlegt und mit einer grünen Strichlinie umgrenzt abgebildet ist.

Der nicht weiter gekennzeichnete bauliche Bestand repräsentiert weitgehend das so bezeichnete „Alt-“ Golm. Die Gegenüberstellung des „alten“ und „neuen“ Teils von Golm zeigt nahezu eine flächenmäßige Verdopplung der Siedlungsfläche und unterstreicht noch einmal die Notwendigkeit einer Gesamtbetrachtung von Golm.

Maßstab im Original (DIN A3): 1:8.000



Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
14461 Potsdam
E-Mail: Stadtentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/stadtentwicklung

Stand: Januar 2013

Beteiligte

Bürgerinnen und Bürger	Johannes Gräbner, Yvonne Moebius, Peer Wendt und Mario Wersig
Im Arbeitskreis »Die Feldmärker« aktive Bürgerinnen	Angela Böttge, Elrita Hobohm und Angelika Müller
In der »Initiative Reiherbergstraße« aktive Bürgerin	Anke Hanf
In der Ortsgruppe Golm des BUND aktive Bürgerin	Monika Marx-Diemel
Ortsbeiratsmitglieder	Kathleen Krause und Ulf Mohr
Ortsbeiratsmitglied und Stadtverordneter	Marcus Krause
Vertreter des Wissenschaftsparks	Marina Hildenbrand, Dr. Rainer Höfgen, Ursula Ross-Stitt und Friedrich Winskowski
Vertreter der Universität	Prof. Patrick O'Brien
Studentischer Vertreter der Universität (ASTA)	Florian Görner
Vertreterin der Landesregierung Brandenburg, MWE	Kathrin Lehmann
Vertreter der Stadtverwaltung Potsdam	Christine Hapig-Tschentscher, Bernd Kahle und Toralf Schirmag
Fachleute und Experten der Stadtverwaltung und anderer Initiativen zu einzelnen Themen	Jan Bornholdt, Bernhard Kneiding, Carolin Kucharczyk, Steffen Ott, Detlef Pfefferkorn und Gabriele Schneider

Vorgehen

Für die oben genannten Bereiche wurden zunächst die aktuellen Zustände und Probleme erfasst.

Im Anschluss daran wurde diskutiert, welche Ziele seitens der Bürgerinnen und Bürger des Ortes und der Wissenschaftseinrichtungen wünschenswert wären.

Für diese Ziele wurde diskutiert, welche Maßnahmen zu ihrer Erreichung geeignet wären und wer an der Umsetzung mitwirken könnte. Verantwortliche für die Umsetzung dieser Maßnahmen sind einerseits die Stadtverwaltung, die Landesregierung, private Investoren, aber auch wir Bürgerinnen und Bürger Golms. Deshalb werden zu einzelnen Maßnahmen und Planungsbereichen auch in Zukunft gemeinsame Planungswerkstätten der Beteiligten notwendig sein. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops »Maßnahmeplan Golm« haben verabredet, sich in größeren Abständen auch in Zukunft zu treffen, um die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen weiter zu begleiten.

Zuletzt wurden diese Ziele und Maßnahmen nach ihrer Wichtigkeit priorisiert. All dies geschah zunächst ohne Rücksicht auf Finanzierbarkeit oder Machbarkeit. Die Prüfung der Machbarkeit wird in der nächsten Stufe erfolgen, wenn es darum geht, den Maßnahmeplan für Golm umzusetzen. Manche der

Ziele sind nur langfristig zu erreichen, wie etwa Schulneubauten, bedürfen aber schon frühzeitig planerischer Maßnahmen, wie etwa die Festlegung und Sicherung geeigneter Flächen.

Ganz allgemein gilt jedoch das Ziel, die urbane Qualität Golms zu erhöhen und gleichzeitig den umgebenden und vorhandenen Naturraum zu erhalten und in geeigneter Weise nutzbar zu machen. Beides zusammen ermöglicht eine hohe Lebensqualität für Bürgerinnen und Bürger und deren Gäste.

Ziel dieser Sonderausgabe der Ortsteilzeitung

Mit dieser Ausgabe der Ortsteilzeitung wollen wir, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Workshop »Maßnahmeplan Golm«, alle Golmer Bürgerinnen und Bürger über den Maßnahmeplan Golm informieren. Aufgrund der Platzeinschränkungen lässt sich natürlich nicht die gesamte Diskussion wiedergeben und alle Einzelheiten bis zum kleinsten Detail darstellen. Dennoch hoffen wir, Ihnen allen einige interessante Aspekte nahebringen und den »Geist« des Workshops vermitteln zu können.

Den Maßnahmeplan Golm haben die Mitglieder des Workshops als Chance verstanden, die Entwicklung Golms in positiver Weise

gemeinsam unter Einbeziehung aller Betroffenen voranzubringen. Die Stadtverwaltung erarbeitet zurzeit aus den Unterlagen einen Bericht und Maßnahmenvorschlag an die Stadtverordnetenversammlung, der in einer der kommenden Herbstsitzungen beraten werden soll. Dieser Bericht wird über die Internetseiten der Stadt Potsdam und das Golm Portal einsehbar sein.

Die Ortsteilzeitung »14476 Golm« wird auch in Zukunft weiter darüber berichten, wie der Maßnahmeplan umgesetzt werden wird. Wir hoffen, dass sich auch künftig Bürgerinnen und Bürger, Vereine und Initiativen Golms weiter in die Diskussionen mit dem Ortsbeirat und der Stadtverwaltung für die Entwicklung Golms einbringen und einsetzen werden. Sie können sich dazu aber auch direkt an den Ortsbeirat Golm, an die Vertreterinnen und Vertreter des Workshops wenden oder Sie benutzen die E-Mail-Adresse »massnahmeplan@golm-info.de«.

Mit dem Maßnahmeplan wurde ein wichtiger Grundstein gelegt, um Golm voranzubringen. Bauen wir gemeinsam darauf auf!

Redaktion dieser Sonderausgabe der Stadtteilzeitung »14476 Golm«

*Angela Böttge
Johannes Gräbner
Elrita Hobohm
Rainer Höfgen
Monika Marx-Diemel
Yvonne Moebius
Angelika Müller
Friedrich Winskowski*

Wie ungewöhnlich die Lage und Umgebung der Max Planck Institute für Molekulare Pflanzenphysiologie am Rande Potsdams im Vergleich zu anderen Wissenschaftseinrichtungen und Standorten ist, kann man der Beschreibung der Reise eines Redakteurs eines der hervorragendsten Wissenschaftsjournale, nämlich »Nature 2005, 433, Seite12«, entnehmen. Die etwas surreale Anreise schien ihn so beeindruckt zu haben, dass die sonst geübte vornehme Zurückhaltung etwas aufgegeben wurde: »The journey southwest from Berlin to Golm, a small village near Potsdam, is a 90-minute train trip to the end of the world.

... Outside Potsdam the only view from the window is farmland stretching to the horizon, until an ultra-modern glass building looms out of the fog. ...«



Abbildung 1

Der Wissenschaftspark

Potsdam-Golm: Östlich der Bahnlinie

befinden sich die Institute der Naturwissenschaftlichen sowie der Humanwissenschaftlichen Fakultät der Universität Potsdam mit mehr als 9000 Studierenden. Der Max-Planck-Campus mit drei Instituten, der Fraunhofer-Campus mit zwei Instituten und das Brandenburgische Landeshauptarchiv sind westlich der Bahnlinie angesiedelt. Hier ist auch der Standort des Technologie- und Innovationszentrums GO:IN, in dem derzeit 22 kleine und mittelständische Firmen, Start-ups, Ausgründungen aus den Instituten und Gründungsprojekte zu Hause sind. Ein standorteigener Kindergarten, Studentenwohnhäuser sowie ein Fitnessclub des Hochschulsports sind in den letzten Jahren entstanden. Weitere Flächen stehen zur Ansiedlung von Firmen und Instituten zur Verfügung und gewerbliche Erweiterungsflächen sind in Planung. /// Quelle: Standortmanagement Potsdam-Golm

Der Max-Planck-Campus mit drei Instituten, der Fraunhofer-Campus mit zwei Instituten und das Brandenburgische Landeshauptarchiv sind westlich der Bahnlinie angesiedelt. Hier ist auch der Standort des Technologie- und Innovationszentrums GO:IN, in dem derzeit 22 kleine und mittelständische Firmen, Start-ups, Ausgründungen aus den Instituten und Gründungsprojekte zu Hause sind. Ein standorteigener Kindergarten, Studentenwohnhäuser sowie ein Fitnessclub des Hochschulsports sind in den letzten Jahren entstanden. Weitere Flächen stehen zur Ansiedlung von Firmen und Instituten zur Verfügung und gewerbliche Erweiterungsflächen sind in Planung. /// Quelle: Standortmanagement Potsdam-Golm

GEWERBE/WISSENSCHAFTSPARK UND FUNKTIONALE MITTE

Entwicklung des Wissenschaftsstandorts Golm, Entwicklung des Bahnhofumfelds als neue »funktionale Mitte«

Wissenschaftspark

Der Wissenschaftspark Potsdam-Golm besteht aus zwei Fakultäten der Universität Potsdam, der Humanwissenschaftlichen Fakultät und der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät, zwei Instituten der Fraunhofer- und drei der Max-Planck-Gesellschaft, dem Landesarchiv Brandenburg und dem Technologie- und Innovationszentrum GO:IN mit derzeit 22 Unternehmen. Als einer der erfolgreichsten Standorte in der wachstumsstarken Region Berlin-Brandenburg ist der Wissenschaftspark schnell zu einem der führenden Wissenschaftsstandorte nicht nur Potsdams und des Landes Brandenburg, sondern weltweit geworden. Mehr als 2.500 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, darunter ca. 200 Professorinnen und Professoren, forschen und lehren an diesem Standort, viele von ihnen mit internationalen Erfahrungen und Auszeichnungen. Die Internationalität des Wissenschaftsparks spiegelt sich auch in der großen Anzahl an Gastwissenschaftlern

wider, die jedes Jahr an die Institute kommen. So ist Englisch Institutssprache an allen Max-Planck-Instituten.

Alle ansässigen Institutionen verfolgten von Anfang an ein klares Ausbaukonzept inklusive modularer Erweiterungsstufen. Leider ist die Entwicklung des Wissenschaftsparks, etwa in Bezug auf Ansiedlung wissenschaftsnaher Produktion sowie auch der Ausbau der Infrastruktur des Umfeldes, mit dieser rasanten Entwicklung nicht parallel verlaufen. Die Entwicklung des Standortes hat sich nach der Klärung der Zuständigkeiten durch die Eingemeindung Golms 2003 nach Potsdam verbessert. So wurde beispielsweise der Bahnhof ausgebaut und die lange geforderte Straßen- und Fußwegverbindung zwischen dem Universitätsgelände und dem Rest des Wissenschaftsparks endlich geschaffen. Die Gründung eines für alle Anrainer agierenden Standortmanagements hat weiterhin für positive Entwicklungen gesorgt. Dennoch stagniert die Entwicklung insbesondere in Bezug auf die Ansiedlung forschungsnaher

Wirtschaftsunternehmen und beim Ausbau der Infrastruktur und der Dienstleistungsangebote im Stadtteil Golm. Der Wissenschaftspark Potsdam-Golm hat das Potenzial zu einem der hervorragenden Wirtschafts- und Wissenschaftsstandorte Deutschlands zu werden und so die bisher getätigten Investitionen öffentlicher Mittel zu rechtfertigen. Die Erfahrungen anderer Wirtschafts- und Wissenschaftsparks zeigen, dass im Schnitt je eingesetztem Euro sieben Euro an Steuern zurückfließen. Zudem stellen die in der Region lebenden Mitarbeiter einen weiteren Wirtschaftsfaktor dar.

Ziel muss es daher sein, die noch bestehenden ungünstigen Standortfaktoren zu verbessern. Hierzu ist ein weiterer Ausbau des Wissenschaftsparks notwendig, insbesondere mit Blick auf die Ansiedlung von Wirtschaftsunternehmen, die Vorhaltung zusätzlicher Erweiterungsflächen, wie dies im aktuellen Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) 29 und dem Bebauungsplan 129 vorgesehen ist, die Beachtung der Anforderungen der



Abbildung 2
 Neue Mitte: Durch die Entwicklung neuer Wohngebiete und des Wissenschaftsparks Potsdam-Golm entsteht eine neue Ortsmitte. Ziel ist es, die Entwicklung dieses Bereiches für die Bürger und Anrainer erlebbar und funktional sinnvoll zu gestalten.
 /// Quelle: Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Potsdam

Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler an den Standort in Bezug auf Wohnen, Verkehrsanbindungen und sozialer Infrastruktur. Dies umfasst auch die Verbesserung der Begrüßungssituation, da Wegweiser-Systeme – auch in englischer Sprache für die zahlreichen internationalen Gäste – fehlen. Zudem wird eine organischere Verknüpfung des Wissenschaftsparks mit dem umgebenden Ort Golm gewünscht. Zur Erreichung dieser Ziele sind eine Anzahl von Maßnahmen im »Maßnahmenplan Golm« formuliert worden. Vorrangiges Ziel ist es, weitere Firmen mit wissenschaftsnaher Produktion am Standort zu etablieren. Dazu muss ein ganzes Bündel von Maßnahmen ergriffen werden. So müssen schnell und unbürokratisch ausreichende und erschlossene Flächen bereitgestellt werden können, Förder- und Anreizmodelle müssen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene bereitstehen, um mit anderen Wirtschafts-

parks konkurrieren zu können – etwa Berlin-Adlershof, Berlin-Buch, München-Martinsried oder dem (Noch-)Flughafen Berlin-Tegel, der als Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort ausgebaut werden soll. Innerhalb Potsdams ist deshalb zu überlegen, ob eine Zersplitterung der Ansiedlungen, wie sie zurzeit mit Hermannswerder, Pappelallee und SAGO besteht, auf Dauer tragfähig ist. Der Fokus muss verstärkt auf Golm gelegt werden, da hier bereits eine trag- und ausbaufähige Basis vorhanden ist und ausreichend Platz zur weiteren Entwicklung zur Verfügung steht. Nur so wird es gelingen, Investoren für den Standort zu interessieren und die erfolgreichen Firmen, die aus dem GO:IN hervorgehen, am Standort zu halten. Mehr als fünf mittelgroße Firmen sind dem Standort bisher verloren gegangen, weil die Rahmenbedingungen nicht geschaffen wurden.

Vorschlag 1:

Die **Liegenschaftsverwaltung** und das aktive Flächenmanagement sind in eine Hand, vorzugsweise die des Standortmanagements, zu legen.

Vorschlag 2:

Genehmigungsverfahren und Fördermittelverfahren sind in einer Hand zu konzentrieren und nicht über mehrere Landesministerien und Bereiche der Stadtverwaltung zu verteilen.

Vorschlag 3:

Schnelle Internetverbindungen für den gesamten Ortsteil Golm. Die wissenschaftlichen Institute sind über das WIN-Netz (Wissenschaftsnetz) hervorragend an das Internet angebunden. Große Bereiche Golms und damit die im Ort wohnenden Golmer Wissenschaftler und Bürger – darunter auch



das GO:IN Innovationszentrum – verfügen aber nur über moderate bis schlechte Internetanbindungen über DSL, UMTS oder andere Systeme. Dieses Angebot entspricht in keiner Weise modernen Standards. Hier ist dringend für eine flächendeckende, den gesamten Golmer Bereich umfassende Versorgung mit schnellen Internetverbindungen zu sorgen. Darüber hinaus ist aus Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops eine Vielzahl weiterer Maßnahmen notwendig zur Verbesserung der Arbeits- und der Lebensbedingungen der Studierenden und Angestellten in Golm. Diese Vorschläge, etwa zum Bereich Wohnungsversorgung mit bezahlbaren und auch möblierten Wohnungen, werden im Themenschwerpunkt 2 »Wohnen« erläutert. Erfreulicherweise nutzen viele Mitarbeiter und Studierende des Wissenschaftsparks öffentliche Verkehrsmittel. Die bereits jetzt erheblichen Pendlerströme, bestehend aus

Studierenden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der wissenschaftlichen Einrichtungen und Firmen, werden perspektivisch noch zunehmen. Vorschläge zur dringend notwendigen Verbesserung der verkehrlichen Anbindung und der bereitgestellten Kapazitäten von und nach Potsdam, Berlin und ins Umland werden ausführlich im Themenfeld 3 »Verkehr« erfasst sowie die notwendigen Verbesserungen der Fuß- und Fahrradwegesituation. Die Aufwertung und Nutzbarmachung des umgebenden Naturraums ist ein wichtiger Standortfaktor für die Institute und wird im Themenschwerpunkt 4 »Stadtgestaltung und Naturraum« thematisiert.

Alle diese Ziele und Maßnahmen dienen direkt und indirekt auch der Verbesserung und Weiterentwicklung des Stadtteils und kommen allen Golmer Bürgerinnen und Bürgern zu Gute.

Gestaltung der funktionalen Mitte (»Neue Mitte«)

Der historische Siedlungskern Golms befindet sich rund um den Reiherberg und nördlich davon. Später kamen die Bebauung entlang der Reiherbergstraße und der Bereich der heutigen Universität hinzu. Östlich und nordwestlich des 2008 ausgebauten Bahnhofs wurden im Wissenschaftspark Potsdam-Golm Wissenschaftseinrichtungen, die Universität und wissenschaftsnahe Unternehmen angesiedelt. Weiterhin sind Kuhfort und die Siedlung »Am Zernsee« peripher gelegene Siedlungsbereiche Golms. In neuerer Zeit erfolgte die Bebauung der Feldmark südwestlich des Großen Herzbergs und an das Wohngebiet »Altes Rad« in Eiche anschließend. Hier gibt es mit dem Bebauungsplan 129 »Nördlich in der Feldmark« Pläne zum weiteren Ausbau der Wohnbebauung und Vorhalteflächen für den Wissenschaftspark, die nördlich des VEP 29, Vorhaben- und Erschließungsplan für das Nahversorgungszentrum (REWE usw.), liegen und etwa bis zum ehemaligen Schrankenwärterhäuschen reichen sowie von der Bahn bis zu den Stadtvillen an der Straße »In der Feldmark«. Der umgebaute Bahnhof mit der beide Seiten verbindenden Unterführung und Konzentration der Buslinien wird so zu einem zentralen Anlaufpunkt für Golm – und beispielsweise aufgrund der Anbindung an den Flughafen Berlin Schönefeld (BER) auch perspektivisch für das weitere Umland. Diese Entwicklungen und die damit einhergehende Zunahme der Bevölkerung und der Pendlerströme führen zu einer Verschiebung des Ortsmittelpunktes von der Reiherbergstraße in Richtung des neuen Bahnhofs. Aufgrund des Charakters Golms als Straßendorf und fehlender zentraler Plätze ausrei-

chender Größe ist es nicht gelungen, im alten Ortskern eine lebendige, funktional einheitliche Ortsmitte zu schaffen, obwohl dies mit den »Blauen Dächern«, dem Platz gegenüber dem ehemaligen Gemeindeverwaltungsbüro und dem Platz gegenüber der alten Kirche ansatzweise versucht wurde. So ergibt sich jetzt die einmalige Gelegenheit, trotz teilweise bereits vorhandener Bebauung, den Bereich der **neuen Mitte** zu gestalten und eine »funktionale Mitte« für Golm zu etablieren.

Ziel dieser Planung sollte es sein, den Bereich zwischen dem alten Bahnhofsgebäude, dem entstehenden Nahversorgungszentrum inklusive des entstehenden zentralen Platzes zu entwickeln, zu beleben und mit einer ausreichenden Infrastruktur auszustatten, etwa Geschäfte, Ärzte und Dienstleister, sodass dieser neue Bereich ganz Golm zu Gute kommt. Hierzu gehört es auch, die »Verweilqualität« in der neuen funktionalen Mitte zu erhöhen und nicht nur Funktionen (Parkplätze, Geschäfte) bereit zu stellen. Für eine umfassende städtebauliche Planung müssen hier also viele Bereiche wie Gewerbeplanung, städtebauliche Planung, Grünbereichsplanung und Verkehrsplanung zusammenkommen. Um den Bahnhof herum und zusammen mit dem neuen zentralen Platz sollte Golm eine offene, freundliche und attraktive Eingangspforte bekommen, um Gäste zu empfangen und zu leiten und auch um den Golmer Bürgerinnen und Bürgern ein soziales und kulturelles Zentrum zu geben, an dem man sich trifft. Eine Vielzahl von Maßnahmen unterschiedlichen Umfangs ist notwendig, um diesen sicherlich langwierigen Prozess anzuschieben. Die wichtigsten Maßnahmen, die diskutiert wurden, sollen hier genannt werden.

1. Im Rahmen des Bebauungsplans 29 »Nahversorgungszentrum Golm« wurde ein zentraler Bereich bereits planerisch erfasst und definiert (siehe Abbildung 3). Hier wird seitens der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops gefordert, dass der zentrale Platz so gestaltet wird, dass er für vielerlei Zwecke und Veranstaltungen wie Stadtteilstelle, Flohmärkte oder Weihnachtsmärkte genutzt werden kann, nicht nur zum Parken. Vielleicht gelingt es sogar, einen kleinen Wochenendmarkt zu etablieren.
2. Für den gesamten Bereich zwischen altem Bahnhofsgebäude und dem zentralen Platz sowie für die angrenzenden Bereiche nördliche Feldmark und den Wissenschaftspark schlagen wir die Durchführung einer städtebaulichen Studie vor, die die vorhandenen und die noch unbeplanten Bereiche gemeinsam betrachtet (roter Kreis in der Abbildung 2). Dies sollte zu



Abbildung 3

Der Vorhaben- und Erschließungsplan 29 beinhaltet die planerischen Grundlagen für den Bereich »Nahversorger Golm« und den entstehenden zentralen Platz wie in dieser Skizze dargestellt. Im Norden befindet sich der im Bau befindliche Lebensmittelmarkt zuzüglich einiger kleinerer Anbieter. Die neue Straße trennt diesen Bereich von einem zentralen, dreieckigen Platz, an dessen Ostseite weitere Gebäude, ebenfalls mit verschiedenen Dienstleistern, eventuell einem Ärztehaus, entstehen sollen. Die Abbildung wurde von der DIBAG Industriebau AG, Lilienthalallee 25, 80939 München über die Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt.

einem Gestaltungsvorschlag für den gesamten Bereich führen, der die Grundlage für einen Bebauungsplan darstellt. Hierzu ist zu bedenken, dass aufgrund der Regionalbahnanbindung an den Flughafen Schönefeld und den im Bau befindlichen Flughafen BER Parkmöglichkeiten auch für Nichtgolmer notwendig sind. Der bisherige P+R Parkplatz nahe dem Bahnhof trennt den Bahnhofsbereich in ungeeigneter Weise vom zentralen Platz und Nahversorgungsbereich. Dieser Verbindungszug sollte attraktiver gestaltet und funktional zusammengeführt werden, etwa durch weitere Dienstleister wie moderne Restaurationen (Café, Biergarten, Bistro o.a.) in der Nähe des Bahnhofs. Natürlich muss dies die Betrachtung der Wegezusammenhänge enthalten, also eine Radwege-, Fußwege- und Straßenplanung. Zur Verbindung des Wissenschaftsparks und des künftigen Gewerbegebietes wird eine fußläufige Querung der Bahn in Höhe des Landeshauptarchivs gefordert. Das entschärft gleichzeitig die Teilung des Wissenschaftsparks durch die Bahnlinie und schafft kurze Wege zum neuen Ortszentrum.

3. Kleinigkeiten wie Wegweiser-Systeme und Karten (in deutscher und aufgrund der Internationalität des Wissenschaftsparks auch in englischer Sprache), die den Gast am Bahnhof in Empfang nehmen und zu den verschiedensten Orten in Golm leiten, sei es ein bestimmtes Institut, das Storchennest, das Luch oder die Kirchen, können bereits jetzt in Angriff genommen werden. Wünschenswert wäre ein Informationspunkt am Bahnhof, vielleicht gekoppelt mit einem Kiosk mit dem klassischen ‚Coffee-To-Go‘ und einem Croissant für den eiligen Pendler.

4. Erfreulicherweise wird das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs intensiv genutzt. Der vorhandene Bahnhof ist aber zu klein für die vorhandenen und perspektivisch noch steigenden Personenzahlen zu Hauptverkehrszeiten. Eine Verbreiterung der Bahnsteige ist notwendig. Eine Verlängerung nach Norden über die Straße hinweg mit weiteren Abgängen sollte geprüft werden.

5. Aus Sicht der Workshop-Teilnehmer sind die Erstellung einer Machbarkeitsstudie und die planerische Vorhaltung von Flächen für die neue »funktionale Mitte« dringend erforderlich.

6. In diesem Zusammenhang wurde auch die Schaffung eines multifunktional nutzbaren Raums als Wunsch an die Stadt Potsdam formuliert. Nach dem Modell der »Kulturscheune Marquardt« (<http://www.kulturscheune-marquardt.de>) könnte dies als »Bürgerhaus« ausgeführt werden, um beispielsweise den zahlreichen Golmer Vereinen und Initiativen als Versammlungs- und Veranstaltungsstätte zu dienen. Gegebenenfalls sollte dies mit einem Informationsangebot für Touristen kombiniert werden. Hier könnte auch der Darstellung der Golmer Ortsgeschichte Raum gegeben werden.

7. Die Universitätsbibliothek, die sich ausdrücklich nicht nur an die Studierenden, sondern auch an die Golmer Bürgerinnen und Bürger wendet (die Ortsteilzeitung berichtete), sollte mit in dieses Planungskonzept einbezogen werden. Dies gilt auch für das alte Bahnhofsgebäude.

Um all dies zu erreichen, muss insgesamt die Attraktivität für Investoren erhöht werden. Einerseits werden die wachsenden Bevölkerungszahlen aufgrund der ausgewiesenen und geplanten Wohnbebauungsgebiete dazu beitragen, aber auch die Pendler sollen eingeladen werden, Zeit in der neuen Mitte zu verbringen, einzukaufen oder ins Café oder Restaurant zu gehen. Wünschenswert wäre es, das bisher nicht in das Ortsgeschehen eingebundene studentische Leben zu integrieren und letztendlich müssen die Golmer Bürgerinnen und Bürger »ihre« Stadtteilmitte nutzen und beleben.

Als Maßnahme wird daher gefordert, dass die Stadtverwaltung planungsseitig Flächen und Konzepte so weit vorbereitet, dass die Umsetzung schnell erfolgen kann. Nur so kann es gelingen, Ideen und Visionen des »Maßnahmenplan Golm« in einem vernünftigen Zeitrahmen umzusetzen.

Ausblick

Hoffnungsvoll stimmt, dass sowohl die Stadt Potsdam als auch das Land Brandenburg sich für eine Fokussierung auf Golm ausgesprochen haben. Jetzt müssen Taten folgen. Einige erfolgreich umgesetzte Maßnahmen

Abbildung 5 (rechts)

Der Bebauungsplanentwurf »Nördlich in der Feldmark« BP 129 zeigt das nördlich des bisherigen Siedlungsgebietes zwischen Bahn und der Siedlung »Am Herzberg« gelegene Plangebiet mit Vorhalteflächen für den Wissenschaftspark entlang der Bahnlinie und Wohnbebauung östlich davon. Der Plan wurde von der Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Stadtentwicklung – Verkehrsentwicklung zur Verfügung gestellt.



Abbildung 4
 In dieser Abbildung ist dargestellt, wie sich der Bebauungsplanentwurf 129 in die Landschaft und die vorhandene Bebauung einpasst.
 Die Abbildung wurde von der Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung zur Verfügung gestellt.



WOHNEN, SOZIALE UND KULTURELLE INFRASTRUKTUR

Kita- und Schulversorgung, Spielplätze, kulturelle und Sportangebote

Für die infrastrukturelle Entwicklung Golms wurden die Bereiche Wohnen, Leben, Kultur, Freizeit und Sport zusammen betrachtet und diskutiert. Hierbei sollen Arbeiten, Wohnen, Bewegen und Erholen miteinander verbunden werden und eine Einheit bilden. Wichtigster Ausgangspunkt für die weiteren Infrastrukturentwicklungen in Golm ist daher der Wohnungsbau in den kommenden zehn Jahren. Mithin werden bis zum Jahr 2025 Wohnungen in verschiedenen Projekten und Wohnformen in Golm errichtet werden, so dass eine Verdopplung der Einwohnerzahl auf etwa 5.000 zu erwarten ist. Damit waren auch Anforderungen an eine adäquate und ergänzende Entwicklung der Wohnumfeld- und Freizeitqualitäten zu formulieren und Vorschläge für eine schnellstmögliche Umsetzung zu machen.

Hier galt es sicherzustellen, dass neben dem reinen Wohnungsbau auch Vorsorge im Hinblick auf die dazugehörige Grundversorgung für die Bürgerinnen und Bürger gewährleistet wird. Vor kurzer Zeit sind eine Kindertagesstätte und ein Studentenwohnheim am Wissenschaftspark errichtet und eröffnet worden. Das allein reicht aber bei weitem nicht aus, dem Entwicklungsdruck zu begegnen. Weitere Infrastrukturprojekte für Golm müssen in die Planung und Finanzierung kommen, um den gestiegenen Bedürfnissen und Anforderungen gerecht zu werden. Die festgelegten Maßnahmen umfassen daher Vorschläge zur Sicherung der grundlegenden Lebensanforderungen der Golmer Bürgerinnen und Bürger in einer gesamten, städtischen Gemeinschaft.

Wohnen

Im Schwerpunkt »Wohnen« wurde ein Bedarf an unterschiedlichen Wohnungsqualitäten und Wohnungsangeboten festgestellt. Um den genauen Bedarf zu kennen und dem auch gerecht werden zu können, ist eine Bedarfsanalyse zu erstellen. Hierbei sind Angebote für besondere Wohnformen zu untersuchen. Dies betrifft zum Beispiel Studenten, kurz- bis mittelfristig ansässige Einwohner wie die an der Universität und den Instituten im Wissenschaftspark tätigen Akademiker und langfristig Ansiedlungswillige. So kann abgeschätzt werden, wie die Schaffung weiteren Wohnraums für Studenten und weitere Wohnungssuchende direkt in unserem Orts-

teil gesteuert werden könnte. Hier könnte Golm vor allem mit dem Vorteil ‚Wohnen in Arbeits- und Studiennähe‘ sich vorteilhaft darstellen. Zu untersuchen ist daher die Bereitstellung preiswerten Wohnraums und die Möglichkeit möblierten Wohnens in Häusern und Wohnungen. Es fehlen hier auch Angebote für Wohngemeinschaften.

In diesem Zusammenhang wurde die Nachnutzung von zum Beispiel nichtgenutzten, baulichen Infrastrukturen betrachtet. Ein Beispiel, welches jeder Golmer kennt, sind die ehemaligen Verkaufsflächen der so genannten »Blauen Dächer« an der Reiherbergstraße. Es böte sich beispielsweise an, mittels einer Entwicklungsvision für die »Blauen Dächer« auch alternative Wohn- oder Dienstleistungsflächen bereit zu stellen. Vorgeschlagen wurde

zum Beispiel, die Verkaufsflächen umzubauen, um sie für altersgerechtes und betreutes Wohnen oder als Ärztezentrum neu zu nutzen. Zur Verbesserung der Golmer Wohnqualität wird die Aufwertung des Wohnumfeldes als besonders wichtig angesehen. Gemeint ist hier die Schaffung harmonischer Bau- und Landschaftsübergänge zwischen den unterschiedlich genutzten Bereichen im Ort. Dieser Anspruch zieht sich durch alle vier Themenbereiche zum Maßnahmeplan, ist aber gerade für den Wohnungsbau und die ergänzenden Infrastrukturen von wesentlicher Bedeutung. Eine der geforderten Maßnahmen ist demnach die Durchsetzung existierender städtebaulicher Erschließungsverträge, die noch nicht umgesetzt wurden, etwa im Bereich der Ritterstraße.



Abbildung 1

Der Innenhof der Blauen Dächer mit dem derzeitigen Leerstand (früher SPAR) könnte durch neue Nutzungskonzepte wie beispielsweise Seniorenwohnungen oder Seniorenbetreuung wieder belebt werden.



Abbildung 2

Im Baugebiet Ritterstraße sind die Verkehrs- und Grünflächen noch nicht hergestellt. Im Zuge der weiteren Bebauung sind nicht nur für die neuen Golmer, sondern für alle die entsprechenden Infrastrukturen umzusetzen (Durchsetzung der vertraglichen Erschließung).

Weiterhin wird die Verbesserung und Ergänzung der Bahnhofsinfrastruktur als dringend und erforderlich angesehen. Hier sind die Stadt und auch die Deutsche Bahn gefordert. Golm verfügt über einen neuen Bahnhof. Dieser wird jedoch den tatsächlichen Anforderungen in dieser Ausstattung nicht gerecht. Es gibt keinen zentralen Aufenthalts- und Informationsbereich, die Zuwegung und Unterhaltung ist nicht zutreffend geregelt, die umliegenden Grünflächen verkommen ungepflegt. Zum Beispiel reicht die Fläche des Bahnsteigs zu Stoßzeiten nicht aus, sodass es zu Gefährdungen der Fahrgäste kommt. Zudem behindern sich so einsteigende und aussteigende Fahrgäste, da einfach kein ausreichender Platz besteht.

In diesem Zusammenhang steht auch die Verbesserung des Schallschutzes für besonders betroffene Wohnbereiche Golms, z.B. der Thomas-Müntzer-Straße. Da eine Schutzwand aufgrund der optischen Trennung des Golmer Ortsbereiches nicht in Frage kommt, wären alternative Schallschutzmaßnahmen erforderlich, um die Wohnbedingungen in den lärmbelasteten Bereichen effektiv zu verbessern.

Soziale Infrastruktur

Bei der Versorgung der Ortsteilbevölkerung mit sozialen Infrastruktureinrichtungen stehen die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualitäten stark im Vordergrund. Golm ist mit klassischen Einrichtungen wie Schulen gar nicht und Kindertagesstätten nicht ausreichend ausgestattet. Zusätzlich muss hier auch die weitere Entwicklung aus dem künftigen Wohnungsneubau bedacht und frühzeitig planerisch erfasst werden.



Abbildung 3

Die Bahnsteige in Golm haben eine zu geringe Breite, sodass es in Stoßzeiten zu Bedrohungen kommen kann und sich zudem aussteigende und einsteigende Fahrgäste behindern.



Abbildung 4

Unsere Kirchen und der Friedhof markieren den Mittelpunkt des alten Golms.



Abbildung 5

Spielplätze wie am Herzberg und weitere Aufenthaltsflächen für Jugendliche werden gefordert!

Als wichtig und dringend wird die Flächenvorsorge für Kindertagesstätten und Schulen eingeschätzt. Dafür sind planerisch Flächen zu sichern, um bedarfsgerecht entsprechende Gebäude später errichten bzw. auszubauen zu können. Vorgeschlagen wird auch die Prüfung zur Errichtung einer Stadtteilschule (Schul-Kita-Campus) in Golm und zum Beispiel einer Betriebskita, möglichst bilingual. Die Planung eines Standortes einer weiterführenden Schule für die nördlichen Stadtteile mit Golm ist in der Schulentwicklungsplanung der Landeshauptstadt Potsdam sicher zu stellen.

Zur sozialen Infrastruktur zählen auch Gemeindezentren als Treffpunkte mit vielfältigen Angeboten zum Beispiel für spezielle Nutzergruppen (ältere Menschen, Studenten usw.). Bisher ist nur rudimentär ein Gemeindebüro an der Reiherbergstraße vorhanden.



Abbildung 6

Im Bereich des jetzigen Fußballplatzes und der anschließenden Flächen ließe sich ein attraktives Zentrum mit gemeinsamer Nutzung für Breiten- und Universitätsport schaffen.



Abbildung 7

Blick auf den Zernsee von der ehemaligen Badestelle – diese Idylle sollte jederzeit erlebbar sein

Dies wird von den neueren Wohnbereichen Golms kaum wahr- und schon gar nicht angenommen. Zukünftig ist hier in Bahnhofsnähe an ein Bürgerhaus oder einen Bürgertreffpunkt mit weiteren ergänzenden Einrichtungen zu denken (»Golmer Kulturscheune«).

In diesem Kontext wurde auch die derzeitige Nutzung und Zukunft des Kirchenstandortes betrachtet. Die Kapazität des Friedhofs wurde mittel- bis langfristig als ausreichend beurteilt. Das Potential des Kirchstandortes ist noch weiter auszuschöpfen. Beide Kirchen werden bereits jetzt für nicht zwingend konfessionsgebundene Veranstaltungen genutzt. Hierbei wird ein kultureller Anspruch insbesondere an die Nutzung der Alten Kirche gestellt, denn in den vergangenen Jahren haben sich die Formate wie Ausstellungen, Informationsmöglichkeiten oder Gemeindegemeinschaften im alten Kirchenhaus bestens bewährt. Dies sollte nun

weiter ausgebaut und in das Zentrum des gemeinsamen Zusammenlebens gerückt werden.

Kulturelle Infrastruktur

Das Themenfeld »Kulturelle Infrastruktur« hatte die Aufwertung Golms im Fokus. So wurde festgestellt, dass nur wenige Orte für Treffen und Kommunikation für die Bürger zur Verfügung stehen. Und dies auch nur im Bereich des alten Ortskerns mit Gemeindebüro und medizinischen Versorgungseinrichtungen. Der neuere Ortsbereich am Bahnhof weist dagegen keinerlei Strukturen für Treffen, Verweilen, Kommunizieren und Erleben aus. Hier bestünde künftig die Möglichkeit, eine Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem im Entstehen befindlichen Einkaufsmöglichkeiten zu schaffen. Für Golm hat die

Schaffung einer »Golmer Kulturscheune« als Bürgerhaus oder Bürgertreffpunkt mit einem Informationszentrum und Räumlichkeiten für Treffs, Ausstellungen und Vereinstätigkeiten hohe Priorität. Aber auch die Einrichtung eines Grillplatzes als Ort der Kommunikation wurde erwogen und als wichtig eingeschätzt. Golm könnte seine Attraktivität für Studierende noch steigern. Die Vernetzung der vorhandenen Kulturangebote und Kulturstätten steht weit im Vordergrund. Wie kann man z.B. Verknüpfungen zwischen Angeboten in der Uni und Golm herstellen? Wichtig ist es auch, Angebote zu schaffen, die für alle Golmer, Wissenschaftler, Studierende und Pendler interessant sind wie zum Beispiel »Kneipen«, Biergärten, Sportangebote, ein Kino, Laientheater usw. Gerade hier hat Golm die Chance, sich zu einem jungen und aufstrebenden Ort zu entwickeln. Die Universität Potsdam und die Wissenschaftseinrichtungen bergen dafür ein enormes Potenzial. Eine verstärkte Einbindung in das kulturelle Leben Golms ist somit das Gebot der Stunde, nach dem Motto »Wir sollten uns nicht nur akzeptieren, sondern auch Gemeinsames voran bringen«. Hier ist die Verbesserung des gegenseitigen Informationsaustausches wichtig. So wäre es als Folge dessen auch möglich, Konflikte im Vorfeld zu entschärfen, die im gegenseitigen Miteinander ein manches Mal auch schwierig werden können. Auf der einen Seite Golm als ruhiger und beschaulicher Lebensort und andererseits die Universität mit dem pulsierenden Studentenleben, manches Mal eben auch bis in den späten Abend oder die Nacht hinein.

Sport

Weiterhin wurde die Ausstattung Golms mit Sport-, Spiel- und Freizeitanlagen betrachtet und diskutiert. Eine Verbesserung wird als dringend notwendig angesehen und angestrebt. Dafür sind Spiel- und Bewegungsflächen als Aufenthalts- und Aktionsräume in Golm für Kinder, Jugendliche und Erwachsene zusätzlich auszuweisen und zu bebauen. Der Zeitpunkt ist günstig, da die Landeshauptstadt Potsdam auch unter Berücksichtigung der Golmer Ansprüche die Sportentwicklungsplanung, die sich derzeit in der Überarbeitung befindet, überarbeiten wird.

Um den tatsächlichen Bedarf an Sport- und Freizeitbedürfnissen Golms zu ermitteln, ist eine Entwicklungsstudie durchzuführen. Zu untersuchen und zu bewerten sind die derzeit genutzten und auch möglichen Standorte in Golm. So wäre es mit dieser Studie möglich, den Bedarf für ein Sportzentrum (Freizeit- bzw. Sportanlage) am »Kuhforter Damm« mit Freisport- und Hallenflächen für Golm und

die Universität Potsdam zu prüfen und ggf. festzuschreiben. Der Zeitpunkt ist auch hier wieder günstig, denn die Universität Potsdam verliert gerade bisher genutzte Flächen und die Stadt Potsdam überarbeitet ihr Sportstättenutzungskonzept. Aufgabe von Bürgern, Universität und Politik ist es, zu begleiten und zu überprüfen, dass bei bestätigtem Bedarf dann auch wirklich entwickelt wird. Weitere Prüfoptionen sind die Einrichtung einer Breitensportanlage auf der Fläche des früheren Senders Golm und die Schaffung von Freiflächen-Sportangeboten für Jugendliche. So könnten beispielsweise eine Crossstrecke und Skaterfläche geschaffen werden. Zur

künftigen Nutzung vorgeschlagen wurden hierfür Flächen wie der Sportplatz hinter der Universität Potsdam und der ehemalige Kohlelagerplatz.

Ein besonderes Augenmerk der Diskussion galt der ehemaligen Golmer Badestelle am Zernsee. Diese ist zurzeit an die Betreiber des benachbarten »Gut Schloss Golm« verpachtet. Seitdem ist dort das Baden verboten und der Zugang in der Regel versperrt. Laut Pachtvertrag ist der öffentliche Park täglich von 8.00 Uhr morgens bis Sonnenuntergang geöffnet, außer montags und an 20 weiteren Schließtagen, die der Pächter frei bestimmen darf. Faktisch war 2013 damit in den drei Sommer-

monaten der öffentliche Zugang zum Zernsee an den Wochenenden gar nicht und in der übrigen Zeit nur bedingt möglich. Die schmale Pforte, die von weitem kaum erkennbar ist mit ihrer Durchgangsbreite unter 60 Zentimetern, kann von Rollstuhlfahrern und Kinderwagen nicht passiert werden. Die Wiederherstellung des uneingeschränkten Zugangs zum Zernsee hat oberste Priorität. Sie ist Voraussetzung für die Wiedernutzbarkeit als Erholungs-, Bade-, Sport- und Spielplatz. Hierfür wurde die Auflösung des Pachtvertrages wiederholt angemahnt. Aus dem Maßnahmenplan kommt die Forderung, hier einen öffentlichen Seezugang zu ermöglichen und zu betreiben.

VERKEHR

Individualverkehr, ÖPNV, SPNV, Radverkehr und Fußgänger

Das Themenfeld 3 behandelt die Ziele der verkehrlichen Erschließung Golms durch den Ausbau innerhalb des Ortskerns und den Anschluss an die umgebenden Bereiche.

Auf der Grundlage der spezifischen Situation des Ortsteils

- als Universitätsstandort mit zwei Fakultäten und 9000 immatrikulierten Studenten
 - als Wissenschaftsstandort mit fünf Instituten und dem Landeshauptarchiv
 - mit 22 klein- und mittelständischen Unternehmen im Wissenschaftspark und der Perspektive einer wesentlichen Vervielfältigung von Unternehmen und einem potenziellen Mitarbeiterwachstum von 1000 Beschäftigten
 - mit 2500 wissenschaftlichen/technischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern
 - mit derzeit ca. 2600 und prognostizierten 5000 Einwohnerinnen und Einwohnern
 - mit weiteren Golmer Unternehmen und der Bundeswehr
- ergeht an die Verantwortlichen der Stadt und des Landes der Auftrag, ein übergeordnetes »Gesamtkonzept« als Grundlage der einzelnen Teilplanungen zu entwickeln und mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern in weiteren Gesprächen abzustimmen.

Es sind für das Themenfeld Verkehr drei Bereiche zu unterscheiden:

1. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV und SPNV), hier insbesondere die Bus- und Bahnverbindungen
2. Der motorisierte Individualverkehr (MIV), also die PKW, LKW und Motorräder
3. Der Rad- und Fußverkehr innerhalb Golms sowie die Anbindungen an die angrenzenden Stadtteile und an das Umland

Für jeden dieser Bereiche wurden im Rahmen der Erarbeitung des Maßnahmenplans Ziele definiert und praktische Maßnahmen für die Umsetzung der Ziele vorgeschlagen und diskutiert. Schließlich wurden die Maßnahmen von den Beteiligten bewertet und die für die Umsetzung Zuständigen benannt. Im Folgenden werden die vorgeschlagenen Maßnahmen beschrieben und näher erläutert, um eine Grundlage für weitere Erörterungen zu schaffen.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der schienengebundene Personennahverkehr (SPNV)

Der Bahnverkehr

Golm ist mit den Regionalbahnen **RB20**, **RB21** und der **RB22** an Potsdam Hauptbahnhof (Fahrzeit: 9 Minuten) angeschlossen. Die Linie RB21 ist morgens zwischen 7:03 und 8:33 Uhr und nachmittags zwischen 14:33 und 17:03 Uhr bis nach Berlin-Friedrichstraße (Fahrzeit ca. 40 Minuten) verlängert. Hierdurch besteht eine attraktive Verbindung für Berufspendler. Für Studierende fehlt allerdings eine direkte Anbindung nach Griebnitzsee. Der Ausbau des Bahnhofs Griebnitzsee ist dringend notwendig, um die einzelnen Universitätsstandorte miteinander zu verbinden. Darüber hinaus entsprechen die angebotenen Taktzeiten oder die direkten Anbindungen von und nach Berlin nicht den realen Arbeitszeiten der Angestellten der Institute und der Studierenden. Am Wochenende ist das Angebot zudem deutlich ausgedünnt. Der Workshop zum Maßnahmenplan fordert daher die Verbesserung der Verbindung Golm-Potsdam durch einen 20-Minuten-Takt. Zusätzlich sollten die Zeitfenster der Direktanbindungen nach Berlin über Potsdam morgens und bis in den Abend hinein sowie am Wochenende deutlich ausgeweitet werden. Die **RB22** erreicht den Flughafen Schönefeld in nur 26 Minuten. Auch dieses ist eine hervorragende Alternative zum PKW und eine attraktive Verbindung für die internationale Anbindung des Wissenschaftsparks, aber auch für das Umland.

Auf der Zugstrecke der **RB20 von Potsdam über Golm** gelangt man in 29 Minuten nach Hennigsdorf und nach 48 Minuten nach Oranienburg. Diese Verbindung verkehrt alle zwei Stunden.

Allerdings gibt es zurzeit keine direkte **Verbindung nach Berlin-Spandau** an die überregionalen ICE-Trassen nach Hamburg, Frankfurt/Main bzw. Köln/Bonn. Hiermit könnte die Fahrzeit in diese Metropolen um bis zu eine Stunde verringert und die wenig zuverlässige, überfüllte Anbindung zum Berliner Hauptbahnhof via Potsdam-Hauptbahnhof entlastet werden. Weiterhin würde dies mit Sicherheit positive Auswirkungen auf die Infrastrukturentwicklung der Wohnlagen und Gemeinden am westlichen Berliner Ring haben (siehe Vorschlag der Industrie- und Handelskammer Potsdam, zusammen mit dem Wissenschaftsparkmanagement Potsdam-Golm).

Darstellung ausgewählter Regionalbahnlínien

- RB20**
Zweistundentakt
- RB21**
Stundentakt
- RB22**
Stundentakt
- RB23**
Stundentakt
- RB 13 neu**
Stundentakt

Legende:
— Stundentakt
-- Alle 2 Stunden

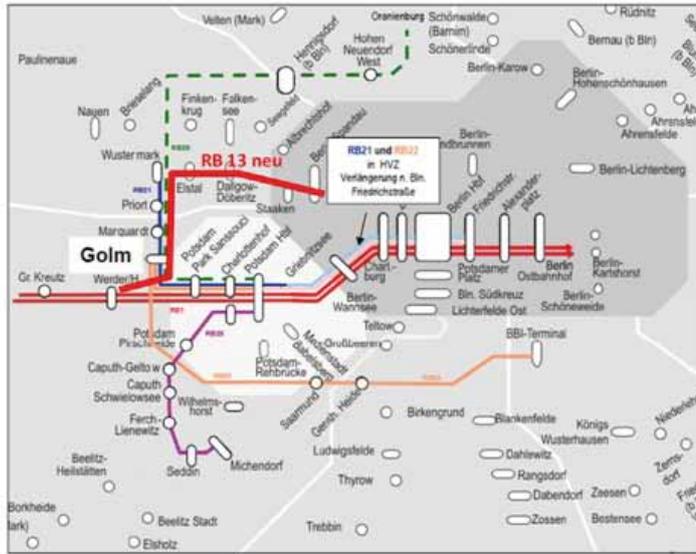


Abbildung 1

Neben den guten Verbindungen von Golm nach Potsdam und nach Berlin, sowie an den Flughafen Schönefeld, wird eine ebenso leistungsfähige Verbindung nach Spandau mit Verlängerung nach Werder gefordert

Aber auch die Nutzungsbedingungen des Bahnhofs Golm und seines direkten Umfelds sind einer näheren Prüfung zu unterziehen.

- Der Bahnhof in Golm platzt aus allen Nähten. Morgens im Berufsverkehr und beim täglichen Universitätsverkehr ist kaum noch Platz auf den Bahnsteigen. Dieses zeugt zwar von der großen Akzeptanz dieses Verkehrsmittels, zeigt aber auch die Notwendigkeiten der Verkehrsplanung für die Stadt, das Land und die Deutsche Bahn AG. Die Bahnsteige müssen mindestens auf die doppelte Breite erweitert werden. Der Platz dafür ist vorhanden. Auch die Anzeigen von Verspätungen und Zugausfälle müssen verbessert werden. Zudem sind die eingesetzten Züge in den Hauptverkehrszeiten viel zu kurz, es müssten weitere Waggons bereitgestellt werden, um die fast schon japanischen Verhältnisse vor allem im RB21 von und nach Berlin abzustellen.
- Wie bereits im Themenbereich 1 erläutert, sind die Park and Ride Plätze (P+R) zu erweitern und neu anzuordnen. Derzeit blockiert der P+R-Platz die weitere Entwicklung der »Funktionalen Mitte« Golms mit seiner Lage zwischen dem Bahnhof und dem Einzelhandelszentrum. Eine fußläufige Anbindung auf Höhe der Bahnsteige an die neue Mitte und den Wissenschaftspark wird gefordert. Die Situation des Parkens am Bahnhof muss daher neu durchdacht werden. Im Landesverkehrsplan ist der Bahnhof Golm zukünftig als P+R ausgewiesen. Der momentane Parkplatz auf der Ostseite des Bahnhofs muss bei der Planung einer funktionalen Mitte zur Disposition stehen. Möglichkeiten für P+R Plätze ergeben sich sowohl auf der Westseite, sowie auf der Südseite, längst des Bahnverlaufs hinter dem »Alten Bahnhof«. Im Bereich der Unterführung sollten einige »Kiss + Ride« Stellplätze zum Aussteigen am Bahnhof geschaffen werden. Im Zusammenhang mit der Grünplanung sind die Parkplätze so auszuführen, dass attraktive Flächen entstehen. Generell sind die zur Zeit eher gar nicht oder sporadisch gepflegten Flächen um den Bahnhof einer geregelten Pflege zuzuführen.

Der Standortnachteil des Wissenschaftsparks am äußersten Rand der Stadt Potsdam könnte so durch bessere Verbindungen zum Teil ausgeglichen werden. Die Bürger Golms und des Umlandes (Pendlerbahnhof, Park + Ride) werden von dieser Entwicklung deutlich profitieren.

Der Busverkehr

Die Buslinien 605 und 606 verbinden den Stadtteil Golm mit der Potsdamer Innenstadt. Die Linie 605 schließt das »Alte Rad« in Eiche an den Bahnhof Golm an, während die Linie 606 Alt-Golm mit dem Bahnhof verbindet. Leider ist durch die derzeitige Trassenführung die Reiherbergstraße westlich der Bahn nicht mehr angebunden.

- Hier schlägt der Workshop zum Maßnahmeplan ein dezentrales Buskonzept vor, bei dem eine Ringlinie die Ortsteile Golm, Grube und Eiche im 30 Minuten-Takt an den Bahnhof Golm anbindet. Vornehmlich die Bahn und die Buslinien über das Alte Rad bzw. über Alt-Golm verbindet die Ortsteile mit der Innenstadt. Diese Verbindungen sollten allerdings auch in den Abendstunden bis direkt zum Hauptbahnhof geführt werden!

Die besonderen Anforderungen der Universitäts- und Wissenschaftsbetriebe sind in den Stoßzeiten mit der Buslinie X5 gegenüber den normalen Hauptverkehrszeiten abgedeckt. Der Bus X5 muss jedoch vor dem 606er fahren. Sie erfüllen damit im Wesentlichen die Erfordernisse der Studierenden beim Wechsel zwischen den Fakultäten und Lehrorten in Golm und Am Neuen Palais.

- Für unsere älteren Mitbewohner wird ein »Rufbus« vorgeschlagen. Er kann per Telefon an eine bestimmte Haltestelle auch in dem Bereich Grube und Eiche geholt werden und die Fahrgäste zu anderen Haltestellen befördern. In den Abend- und Nachtstunden sollte der Rufbus Fahrgäste direkt vom Bahnhof nach Hause fahren.
- Insbesondere in der Kaiser-Friedrich-Straße werden die Busse zu den Hauptverkehrszeiten als Hindernis betrachtet. Hier sollten Haltebuchten gebaut werden. Unter anderem wird damit direkt hintereinander fahrenden Bussen ein Überholen erlaubt, um eine gleichmäßige Verteilung der Passagiere zu erreichen und natürlich wird auch anderen Verkehrsteilnehmern ein flüssigeres Fahren ermöglicht.
- Eine eindeutige Ablehnung hat in der Diskussion der Vorschlag der Stadt Potsdam hervorgerufen, nach Golm eine Straßenbahnlinie zu verlängern. Das Konzept, kurze Strecken mit dem Bus und längere mit der vorhandenen Regionalbahn abzudecken, stand eindeutig im Vordergrund.



Abbildung 2

Dezentrales Buskonzept mit Ringlinie in Golm, Grube und Eiche. Anbindung an Potsdam mit Bussen und Bahn vom Bahnhof Golm.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV)

Die Situation der Autofahrer ist in Golm an vielen Stellen noch nicht befriedigend. Die Reiherbergstraße zwischen Kirche und Eiche bedarf dringend einer Grundsanierung inklusive Bürgersteigen und Parkraumgestaltung. Die Thomas-Münzer-Straße(n) und die Falknerstraße sind unbefestigt. Es fehlt der Straßenbau im Entwicklungsgebiet Ritterstraße. Der Anschluss vom Kossätenweg an den Kreisverkehr vor dem Bahnhof fehlt komplett. Die Straße entlang der Bahn vom Kossätenweg zur Reiherbergstraße ist ein »Albtraum« – u.a. fehlende Straßentrasse, unterschiedliche Straßenbreiten, kein Gehweg, keine Beleuchtung, keine Anbindung an die Grundstücke.

Mit dem Neubaugebiet nördlich der »Neuen Mitte« (B-Plan 129) wird sich die Anzahl der Golmer Bürger deutlich erhöhen und damit auch die Belastung der vorhandenen Straßen. Zur Entlastung der Bereiche Bornimer Chaussee, Geiselbergstraße, Alte Mitte und Reiherbergstraße wird eine »Nordanbindung« östlich der Bahntrasse von der Neuen Mitte bis zur Golmer Chaussee (L902) vorgeschlagen. Viele Argumente sprechen für diese Nordanbindung:

- Anbindung der im B129 geplanten 10 ha Gewerbeflächen.
- Attraktiv für Investoren im neuen Gewerbegebiet.
- Ungestörte Anbindung des neuen Wohngebietes (B129) direkt an die Nordanbindung und damit eine Entlastung der Verkehrsdichte in Eiche (»Am Alten Rad«, Kaiser-Friedrich-Straße und im Neubaugebiet Eiche 2).
- Ungestörte Anbindung der Universität und anderer Anrainer nach Norden ohne Durchquerung der Ortsmitte Golms und des Wissenschaftsparks.
- Direkte Erreichbarkeit der »Neuen funktionalen Mitte« in Golm mit Einkaufszentrum und zukünftigen Versorgungseinrichtungen für die

benachbarten Ortsteile Grube, Bornim und Marquardt.

- Deutliche Reduzierung der Verkehrsbelastung für die Wohngebiete an der Geiselbergstraße und Reiherbergstraße sowie des Wissenschaftsparks durch Wegfall des Durchgangsverkehrs von der L902 Richtung Kuhfort und Eiche.
- Verkürzung »der Stichfahrt« der Buslinie 612 aus Grube zum Bahnhof Golm.

Abbildung 3

Im Zuge des Neubaus der Eisenbahnbrücke an der L902 sollte eine direkte Verbindungsstraße zur Neuen funktionalen Mitte Golms eingerichtet werden. Hier könnte das Wohn- und Industriegebiet nördlich der Feldmark besser erschlossen werden.



Im Zuge der Erneuerung der Brücke über die Bahntrasse auf der Straße nach Bornim, ist ein Neubau nördlich der vorhandenen Brücke geplant (siehe blaue Linien in Abbildung 4) und ein Kreisverkehr westlich der Bahn zur Anbindung der Straßen von Grube, Bornim und Golm. Die im Workshop geforderte neue »Nordanbindung« könnte nicht an den Kreisverkehr angeschlossen werden. Sie würde erst östlich der Bahn in die Straße nach Bornim münden und das Abbiegen wäre deutlich erschwerter. Daher muss diese Planung überdacht werden. Eine Alternative bietet die rotschraffierte Variante. Die vorhandene Straße von Grube würde im Bogen über die Bahn geführt und mündet in einem Kreisverkehr, an dem die neue »Nordanbindung« und die Golmer Chaussee ebenfalls einmünden. Es werden erheblich weniger Bäume dem Neubau zum Opfer fallen und die Baukosten dürften deutlich niedriger sein. Schließlich wird der Teil des Verkehrs, der z.B. das neue Gewerbegebiet oder das neue Wohngebiet erreichen will, so fast automatisch in die neue »Nordanbindung« geleitet.



Abbildung 4
Alternativvorschlag für die Errichtung der Ersatzbrücke über die Bahnlinie an der L902

Leider zeigt sich die Stadt zum Thema Nordanbindung noch etwas »zugeknöpft«, da die Verwaltung die Geiselbergstraße und die Reiherbergstraße für ausreichend dimensioniert hält, um auch den Verkehr aus den neuen Baugebieten aufzunehmen. Zur Beruhigung der Verkehrslage in der alten Ortslage und zur Sicherung der Straßen mit teilweise gefährlichen Straßenquerungen und fehlenden Gehwegen sollte eine Tempo-30-Zone in der gesamten alten Ortslage eingerichtet werden.

Ein weiterer Schwerpunkt ist der ruhende Verkehr. An vielen Stellen wird verkehrswidrig geparkt, weil zum einen der bauliche Zustand nicht eindeutig ist, da nicht erkennbar ist, ob es sich um Grünstreifen, Wege oder Parkflächen handelt, und zum anderen den Bewohnerinnen und Bewohnern und ihren Gästen zu wenig Parkraum zur Verfügung steht. Hier besteht für die Straßenplanung der eindeutige Auftrag, entsprechende Parkmöglichkeiten vorzusehen, eventuell auch durch Erwerb von Flächen durch die Stadt.



Abbildung 5
Zusätzliche Parkplätze (blau umrandet) können die Parksituation im alten Golm deutlich entspannen.

Im Bereich Kossätenweg könnten Stellplätze an der Einmündung der Geiselbergstraße für die Gäste der Siedlung Storchenhof geschaffen werden. Hierbei sollte die unübersichtliche Einmündung des Kossätenwegs entschärft werden. Neben der Bushaltestelle Kirche und gegenüber dem Kindergarten in der Geiselbergstraße sind weitere Parkplätze möglich. Am Landhotel sollten die »gewachsenen« Parkplätze neu geordnet werden und damit diesen Bereich als Platz aufwerten. Auf die bereits beschriebenen P+R-Plätze im Bereich des Bahnhofs wird noch einmal hingewiesen. An der Unterführung sollten einige »Kiss+Ride« Stellplätze zum Aussteigen am Bahnhof geschaffen werden. Im Zusammenhang mit der Grünplanung sind die Parkplätze so auszuführen, dass keine kahlen, sondern attraktive Flächen entstehen.

Der Rad- und Fußverkehr

Dem Fahrrad kommt in Golm und Eiche wie in der gesamten Stadt Potsdam eine wachsende Bedeutung zu. Insbesondere Studierende, die zwischen den Universitätsstandorten in Golm und am Neuen Palais wechseln, aber auch Schulkinder und viele Golmer Bürgerinnen und Bürger nutzen das Rad als sparsames und gesundes Fortbewegungsmittel in unserer Region. Hinzu kommen die Ausflügler, die Routen nach Golm, Potsdam, Wildpark, Werder und Töplitz für Erholung und Entspannung suchen.

Leider hat diese Entwicklung kaum Umsetzung in Golm gefunden. Radwege sind nur unzusammenhängendes Stückwerk und oft nicht für schnelles und sicheres Radfahren geeignet. So gibt es in Golm nur 600 m Radweg zwischen dem GO-IN und dem Bahnhof. Vom Bahnhof bis zur Reiherbergstraße sind lediglich Schutzstreifen für Radfahrer gekennzeichnet. Entlang der Kaiser-Friedrich-Straße und der Reiherbergstraße dürfen die Radler in Teilbereichen die Gehwege mitbenutzen. Dieses führt besonders an den Bushaltestellen zu kritischen Situationen. In Eiche auf der Kaiser-Friedrich-Straße drängeln sich Fußgänger, Radfahrer, PKW und Busse auf engstem Raum.

Golm hat keine eigene Grundschule. Viele jüngere Kinder besuchen daher die Grundschule in Eiche. Ein Hauptziel muss der sichere Schul-

weg für alle Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad sein. Aktuell ist der Schulweg lebensgefährlich. Der Not gehorchend ist das »Elterntaxi« weit verbreitet und dieses führt in den ohnehin schon überbelasteten Straßen zu noch höherem Verkehrsaufkommen. Vergleichbares gilt für die älteren Schüler, die weiterführende Schulen in anderen Stadtteilen besuchen und deren Schulweg mit dem Rad über das Nadelöhr »Am Mörtelweg – Kaiser-Friedrich-Straße« führt.

Eine Radwegebeschilderung – insbesondere für Gäste und Touristen hilfreich – existiert, zuletzt auf Grund der fehlenden Radwege, in Golm nicht.

Die Fußwege sind, wenn überhaupt vorhanden, in schlechtem bis unakzeptablem Zustand. Hohe Bordsteinkanten erschweren nicht nur für Rollstuhlfahrer zusätzlich das Überqueren an Kreuzungen. Nach Regenfällen werden die Passanten durch Spritzwasser zum Teil erheblich belästigt.

Um hier Abhilfe zu schaffen werden drei Vorschläge gemacht!

Die gelb gezeichneten Hauptstraßen müssen abgetrennte Rad- und Fußwege bekommen.

Auf den Nebenstraßen (weiß) können die Radfahrer die Fahrbahn mitbenutzen und es müssen abgetrennte Fußwege geschaffen werden.

In wenige Ausnahmen bei gering frequentierten Straßen (z.B. Geiselbergstraße zwischen Buswendeplatz und Weinmeisterstraße) kann auf einen Fußweg verzichtet werden.

1. Radwegenetz im Norden schließen

Abbildung 6

Der neue Radweg auf der Golmer Chaussee (L902) muss bis Bornim verlängert werden. Die Radwege vom Wissenschaftspark sind über die Bornimer Chaussee an die L902 anzubinden. Die gemäß den Forderungen des Workshops zu schaffende »Nordanbindung« sollte daher ebenfalls breite Radwege bekommen.

(blaue Punkte = vorhandener Radweg, rote Punkte = Radweg neu- oder ausbauen)



Abbildung 7 (oben)
Gefährliche Situation:
Überholen in Kurvenlage
Kuhforter Damm

Abbildung 8 (oben/mitte)
Typische Situation in der
Reiherbergstraße

Abbildung 9 (oben/unten)
Die fahrradgerechte Herstellung
des Radweges in der Lindenallee ist
beschlossen. Die sinnvolle Anbindung
dieses Radweges nach Eiche und Golm
ist völlig ungeklärt.



Abbildung 10

Ausbau der vorhandenen Radwege in der Lindenallee und Verlängerung der Radwege in der Kaiser-Friedrich-Straße mit Querverbindungen zur Lindenallee.

Bau neuer Radwege am Werderschen Damm, Kuhforter Damm und Am Urnenfeld. (blaue Punkte = vorhandener Radweg, rote Punkte = Radweg neu- oder ausbauen)

2. Radwegenetz im Süden schließen

Der Workshop schlägt vor:

- Der Radweg vom Wildpark ist über Kuhfort an die Lindenallee und die Reiherbergstraße anzubinden. Hier sind breite Radwege, die auch in beiden Richtungen befahrbar sind, neben der Straße neu herzustellen.
- Die Lindenallee zwischen Kuhforter Damm und Am Neuen Palais mit zwei Radweg-Querverbindungen in Höhe Grüner Weg und evtl. Ecksteinweg an die Kaiser-Friedrich-Straße anzubinden. Die Erneuerung des Belages des Radweges durch die Lindenallee ist inzwischen durch die Stadtverwaltung erfreulicherweise beschlossen.
- Die Reiherbergstraße und die Kaiser-Friedrich-Straße sollten durchgehend beidseitig Radwege bekommen. Derzeit sind die blau markierten Bereiche Gehwege, die auch von Fahrrädern genutzt werden können. Der Straßenquerschnitt muss ggf. zu Lasten der angrenzenden Grundstücke verbreitert werden, so dass Fußgänger einen separaten Gehweg mit Bordsteinkante und Radfahrer im Notfall auch auf der Fahrbahn gekennzeichnete Schutzstreifen erhalten.
- Der Feldweg Am Urnenfeld bis zum Kuhforter Damm wird nach zähen Verhandlungen mit Anwohnern zumindest in Teilen als fester Radweg ausgebaut. Hier müssen die Anschlüsse an vorhandene Radwege jedoch auch noch hergestellt werden.

3. Radwege nach Grube erneuern und Brücke nach Werder ausbauen

Schließlich muss der Uferweg vom »Gut Schloss Golm« nach Grube instandgesetzt und befestigt werden. Die Durchfahrt für den allgemeinen Autoverkehr ist zwar bereits verboten, dies kann aber offensichtlich nicht durchgesetzt werden. Mit baulichen Maßnahmen (z.B. Öffnen des Stichkanals mit Brücke für Fahrräder) muss der motorisierte Verkehr dort unmöglich gemacht werden. Es wird gefordert, den gesamten Bereich im Golmer Luch im Zusammenhang mit dem Golmer und dem Galliner Damm ab dem Buswendeplatz als Fußgänger- und Fahrradstraße (mit Anliegerverkehr) neu zu widmen, sodass die permanente, teils lebensbedrohliche Bedrängung von Radfahrern und Fußgängern beendet wird. Die Eisenbahnbrücke nach Werder benötigt dringend einen breiteren Rad- und Fußweg mit befahrbaren Rampen auf beiden Seiten. Hierdurch wird der Anschluss an den sehr attraktiven Havelradweg deutlich verbessert.



Abbildung 11

Fahrradstraße im Luch nach Grube und Herstellung eines breiten Rad- und Fußweg mit Rampen an der Bahnbrücke nach Werder.
(blau Punkte = vorhandener Radweg, rote Punkte = Radweg neu- oder ausbauen)



Der Zustand vieler Straßen, Gehwege und Randstreifen ist in Golm durchaus als katastrophal zu bezeichnen. Auch wenn sich an der einen oder anderen Stelle inzwischen etwas getan hat. Gut passt hierzu ein Zitat aus dem Kapitel »Orientierungsverlust« aus dem Buch »Was wir nicht haben, das brauchen Sie nicht.« von Dieter Moor: »Uu-uups, Vorsicht, die Bäume dieser schmalen Allee stehen aber dicht an der Straße! ... Hier hingegen rumpelt es heftig, das Land wuchert fließend in den brüchigen Asphalt,«

*Anmerkung der Redaktion:
Hier = In Brandenburg, im Gegensatz zur Schweiz*

Abbildung 12

Manche Straßenschäden in Golm bestehen schon so lange, dass zwar kein Gras, aber inzwischen wilder Hopfen über die Warnschilder wächst.

STADTGESTALTUNG UND NATURRAUM/ GRÜNENTWICKLUNG

Gestaltung des öffentlichen und privaten Raums, Nutzung der Freiflächen, Grünwegeverbindungen

Eingangs ist kritisch anzumerken, dass sich die Mitwirkenden des Workshops zum Maßnahmeplan nicht mit der Problematik 110 kV-Leitung befasst haben. Dies ist darauf zurückzuführen, dass in einer der ersten Sitzungen durch die Vertreter der Stadtverwaltung deutlich zum Ausdruck gebracht wurde, dass die Klärung dazu im Sinne Golms im Planfeststellungsverfahren bereits so weit fortgeschritten sei, dass hier praktisch keine Einflussmöglichkeiten mehr gegeben und notwendig seien. Vor diesem Hintergrund finden sich bisher keine diesbezüglichen Forderungen in den Unterlagen des Workshops. Der aktuelle Stand stellt sich jedoch derart dar, dass die Interessen Golms, nämlich eine Verlegung der Hochspannungsleitung aus der Ortslage heraus, bisher nicht berücksichtigt wurden.

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, das Verfahren zum Maßnahmeplan ist noch nicht abgeschlossen! Noch steht ein Termin zur »Verabschiedung« dieses Papiers für die Vorlage zur Beratung und Beschlussfassung in den politischen Gremien der Landeshauptstadt Potsdam aus. »Die Macher dieser Ausgabe« werden das Thema 110 kV-Leitung vor dieser Bestätigung und Empfehlung an die politischen Gremien noch einmal aufgreifen.

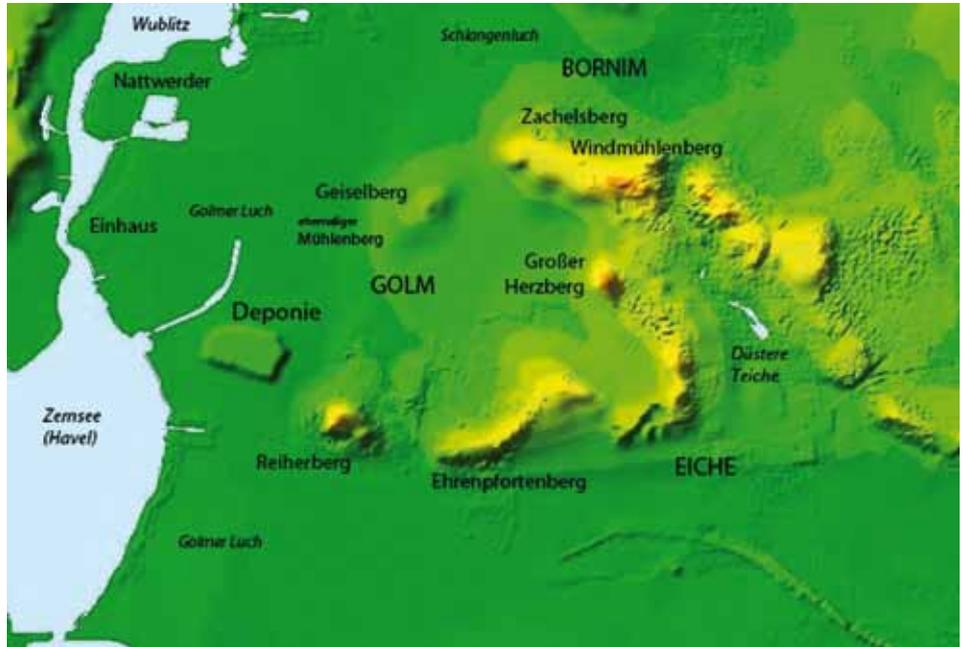


Abbildung 1

Eine Reliefkarte mit stark übertriebenen Erhöhungen lässt den zentralen Siedlungsbereich von Golm und Eiche erkennen. Golm ist von einer Reihe charakteristischer und landschaftsprägender Erhöhungen umgeben. Im Norden sind das der Zachelsberg, Windmühlenberg und der Große Herzberg sowie der Geiselberg. Im Süden sind das der Deponiekörper, der freistehende und landschaftsprägende Reihenberg sowie der Ehrenpfortenberg. Die ehemalige Urstromtalniederung der Nuthe, die den Reihenberg umfloss und zusammen mit der von Norden kommenden Wublitz den Zernsee auskolkte, ist gut zu erkennen.

/// Quelle: »Reliefkarte von Potsdam, Ausschnitt Golm und Umgebung, aus: Landschaftsplan Potsdam, Stand 19.09.2012«, Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Stadtentwicklung – Verkehrsentwicklung.

Ausgangslage

Golm wurde ursprünglich als slawische Siedlung im 9.–11. Jh. um den Reihenberg herum gegründet. Der Ortsname leitet sich vom altslawischen »Chełm« (oder Chołm, manchmal auch Chlum geschrieben) ab und bedeutet nichts anderes als Berg oder Hügel mit Wald – gemeint ist der Reihenberg. Die Landschaft zeigt noch heute klassische Elemente landwirtschaftlicher Prägung. Typisch dafür sind großflächige landwirtschaftliche Nutzflächen, die in ihrer Ausdehnung charakteristische naturräumliche Verbindungen und Blickbeziehungen zwischen den Erhebungen »Reihenberg – Großer Herzberg – Ehrenpfortenberg – Geiselberg – Mühlenberg – Zachelsberg« noch heute ansatzweise erlebbar halten. Beginnend in den dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts wurde, begünstigt durch die Bahnlinie, mit der Errichtung der General-Wever-Kaserne in Golm begonnen. Diese Kaserne wurde für die »Luftnachrichtenabteilung Oberbefehlshaber der Luftwaffe« errichtet und diente u.a. auch der Ausbildung

von Soldaten für das SS-Griechenlandkorps. (Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Universitaet_Potsdam)

Golm wurde damit aber nicht nur zu einem militärisch wichtigen Standort ausgebaut, sondern es wurde gleichzeitig auch der Grundstein für eine städtebauliche Entwicklung gelegt, die den Ort bereits zu diesem Zeitpunkt über den Status eines klassischen »Dorfes« deutlich hinausheben sollte. Nach dem Zweiten Weltkrieg und bis zur Wende wurde das Gelände der heutigen Universität erst durch die sowjetische Armee und später durch das Ministerium für Staatssicherheit der DDR weitergenutzt und baulich nachverdichtet bzw. ergänzt. Beispielgebend dafür ist u.a. die Errichtung der Eigenheimreihenhaus-siedlung am Rande des heutigen Universitätsgeländes. Bereits bis zur Wende wurden so langfristig die Voraussetzungen dafür geschaffen, das Dorf Golm zu einem Ort mit perspektivisch städtischem Charakter zu entwickeln, auch wenn dies noch bis Ende 1989 nicht den jeweiligen politischen Intentionen entsprochen haben dürfte.

Anfang der neunziger Jahre fielen dann die für die weitere Entwicklung Golms ganz wesentlichen Entscheidungen zum Umbau der DDR-Geheimdiensthochschule (Hochschule des MfS) zu einem Universitätsstandort und die Ansiedlung des Wissenschaftsparks in Golm. Nicht zuletzt diese Entscheidungen zogen aufgrund des stetig wachsenden Bedarfes weitere Wohnbebauung nach sich.

Dem Versuch, das ehemalige Straßendorf Golm zu einem funktionierenden Ort zu entwickeln, fehlte bisher jedoch der entscheidende verbindende Ansatz, der jetzt mit dem Maßnahmeplan stärker in den Fokus gerückt werden soll. Noch immer bestehen erhebliche städtebauliche Defizite. So liegen die einzelnen Siedlungsbereiche nebeneinander, ohne mit- und untereinander organisch zu funktionieren.

Und dennoch könnte Golm als wachsender Stadtteil der Landeshauptstadt Potsdam gerade mit diesen Ausgangsbedingungen, die vorbehaltlich einer gezielten Zusammenführung als erhebliche Standortvorteile gelten

können, erfolgreich punkten. Aufgabe ist es daher,

- den alten, historisch gewachsenen Ortskern,
- die Wohn- und Geschäftshäuser »Blaue Dächer«,
- die Wohnbebauungen z.B. in der Ritterstraße und im Bereich der Feldmark,
- den aufgrund der jüngsten Entwicklungen zunehmend stark nach innen orientierten Universitätscampus mit seinen Frei- und Grünanlagen,
- den architektonisch anspruchsvollen Wissenschaftspark mit gestalteten Grünanlagen und Wegeverbindungen, die ansatzweise auch in den neueren Siedlungsbereichen erkennbar sind und
- die (allerdings noch weiter zu verbessernde) Bahnanbindung

nicht nur miteinander zu entwickeln, sondern Golm eingebettet in eine vielseitige Kulturlandschaft mit dem Luch, dem Zernsee, den

Anspruch

Aktuelle Aufgabe ist es daher, Standortvorteile und Entwicklungsdruck aufeinander abzustimmen. Es gilt, Alt und Neu unter einem ganzheitlichen Ansatz behutsam zusammenzuführen und für die vorhandenen und noch geplanten Wohn- und Gewerbebebauungen außerhalb des alten Ortskerns ein modernes Stadtbild zu schaffen, ohne die naturräumlichen Verbindungen, besonders die Sichtbeziehungen, weiter zu zerstören.

Nur so sind die Standortvorteile zu bewahren und das für den Stadtteil Golm Charakteristische »Natur, Wissenschaft und Kultur« als Image nachhaltig zu prägen und zu stärken (**»Wohnen-Arbeiten-Leben-Forschen«**).

Von besonderer Bedeutung ist dabei die Tatsache, dass Golm im Osten entlang der Reiherbergstraße und Kaiser-Friedrich-Straße und in den Wohngebieten Altes Rad und beiderseits der Straße In der Feldmark direkt

über die durch Schweizer Siedler gegründete Ansiedlung Nattwerder am Zernsee entlangziehende Naturstreifen von hohem ökologischen und Erholungswert (Radwanderwege, Wanderwege, Naturbeobachtungen, Wassertourismus). Dieser zieht sich im nordwestlichen Verlauf als ein durchgehender Grün- und Waldstreifen über den Zachelsberg, den Großen Herzberg, die Düstere Teiche bis zum Katharinenholz und dem anschließenden Park Sanssouci und trennt die Stadtteile Golm und Eiche von Bornim und Bornstedt. Südlich erstreckt sich vom Galliner Damm über Wildpark West ein weiterer durch die Bahnlinie tangierter Grünstreifen an der Ansiedlung Kuhfort vorbei über die Lindenallee beziehungsweise den Wildpark bis zum Park Sanssouci und angrenzend nach Potsdam West. Zur weiteren Erschließung und Erhaltung dieser **Naturraumpotentiale** haben die Mitwirkenden am Workshop zum Maßnahmeplan unter Berücksichtigung zahlreicher Bürger-vorschläge folgende Schwerpunkte herausgearbeitet.

- Erhalt und sanfte Erschließung von Grünzügen (in Form der für das Havelland typischen offenen Landschaften und Waldgebiete) für Anwohner und Erholungssuchende durch die Schaffung von Rundwegen inklusive Ausschilderung ab Bahnhof und der Bushaltestelle Alt-Golm (gegebenenfalls sind hier auch alte Wirtschaftswege wiederzubeleben oder Wege über Felder neu zu erschließen), und Erstellung von Kartenmaterial.
- Den Anschluss an Fern- und Radwanderwege. In diesem Zusammenhang ist die Verbesserung des Radüberweges an der Havelbrücke nach Werder dringend geboten, um den Anschluss nach Werder und an den nach Brandenburg führenden Radweg zu erreichen.
- Die Schaffung von Parkplätzen am Rande der Naturbereiche mit entsprechenden Hinweistafeln und gekennzeichneten Wegen
- Die vollständige Sanierung des Deponiekörpers westlich des Reiherberges und Einbeziehung in Naherholungsräume
- Kenntlichmachung von Joggingstrecken, Aussichtspunkten und vielleicht vorsichtige Erschließung von Wasserzugängen (Insbesondere auch für den Universitätscampus und die übrigen Einrichtungen des Wissenschaftsparks birgt die umgebende Naturlandschaft ein großes Potenzial, das an anderer Stelle oft erst mühsam geschaffen werden muss.)



Abbildung 2

Ansicht des Reiherbergs von Norden über die Hüllenwiesen hinweg. Der Reiherberg ist ein sogenannter Kermes, der durch zwei Gletscherzungen zusammengeschoben und nach dem Abtauen zurückgelassen wurde. Der Ursprung der Golmer Siedlungsgeschichte findet sich zu Füßen des 68 m hohen Hügels. Westlich des Reiherberges siedelten Slawen und nördlich deutsche Bauern.

»Bergen« und den sich anschließenden großflächigen Waldgebieten als Stadtteil erlebbar und noch I(i)ebenswerter zu machen.

Verstärkt durch die bereits erfolgte Ansiedlung moderner Spitzenforschung und die Weiterentwicklung der akademischen Lehre am heutigen Standort der Universität und der benachbarten außeruniversitären Institute im Wissenschaftspark unterliegt Golm dabei einem veränderten Entwicklungstrend und hohem Entwicklungsdruck – nämlich hin zu einem eigenständigen und funktionierenden Stadtteil.

an die Eicher Siedlungsgebiete anschließt. Dieser in der Planung zwingend gemeinsam zu betrachtende bebaute Bereich Golm/Eiche ist von allen Seiten von Grünzügen, teilweise in eher naturbelassener Form, teilweise als intensiv oder extensiv genutzte Agrarlandschaft, umgeben.

Trotz der durch Eindeichung, Melioration und Müllverfüllungen verloren gegangenen Auen- und Sumpflandschaft des durch ehemals regelmäßige Überschwemmungen charakterisierten **Golmer Luchs**, das bis 1933 sogar eines der ersten Naturschutzgebiete Deutschlands war, ist der sich von der Wublitz



Abbildungen 3+4

Diese Beispiele dokumentieren und unterstreichen die von zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern geäußerten Wünsche hinsichtlich der Gestaltung vieler Bereiche der Ortsmitte.



- Aufgreifen, Erlebarmachen und Weiterentwickeln der Lennéschen Sichtachsen und landschaftsgestalterischen Elemente in den Siedlungsbereichen:

So nehmen beispielsweise die Gebäude der Max-Planck-Institute die Linienvorgaben Lennés auf. Zäsuren wie sie durch den Eisenbahnbau der Strecke Magdeburg-Potsdam geschaffen wurden, sind zukünftig unbedingt zu vermeiden. Durch den Eisenbahnbau wurde die von der Hauptachse des Parks Sanssouci bis Wildpark geplante Allee, die genau auf der Linie zwischen dem Obelisk und dem Turm der Werderaner Inselkirche liegt, irreparabel unterbrochen; hier ist nur noch das Teilstück der Lindenallee bis zum Kuhforter Damm erhalten geblieben. Im Geiste dieser großzügigen Landschafts- und Grünordnungsplanung sind vor allen Dingen die Sichtachsen zwischen den landschaftsbestimmenden Erhebungen städteplanerisch aufzunehmen, um, soweit dies noch möglich ist, nicht nur einen Siedlungsraum, sondern einen Kulturraum zu schaffen. Konkret anzusprechen ist hier die Verbindung Reiherberg, »Deponieberg«, Geiselberg, Zachelsberg, Großer Herzberg und Ehrenpfortenberg.

Maßnahmen

Unstrittig ist, dass nicht alle zusammengetragenen Wünsche und Ideen kurzfristig umsetzbar sind. Golms starke Entwicklungspotenziale jedoch aus finanziellen Erwägungen heraus zu verschenken, wäre aber der falsche Weg. Einmal »in Beton gegossene Tatsachen« werden eine auf ein modernes Stadtbild mit naturräumlicher Verknüpfung abzielende Entwicklung nicht nur auf Jahrzehnte hemmen, sondern vielleicht sogar gänzlich ausschließen. Vergleichbar etwa mit den aktuellen kontroversen Standpunkten Betroffener zur nachträglichen Öffnung von Uferwegen in der Landeshauptstadt Potsdam. Jede städtebauliche Entwicklung erfordert daher Ideen und Visionen, die nach Analyse aktueller Schwächen und Problemstellungen in kurz-, mittel- und langfristig umsetzbaren Maßnahmenpaketen gipfeln müssen. Dabei ist es unausweichlich, konzeptionelle Ansätze zu entwickeln, um nicht ein loses Stückwerk einzelner, im schlechtesten Fall einander ausschließender oder nicht miteinander kompatibler Einzelmaßnahmen zu produzieren, sondern diese so aufeinander abzustimmen, dass schlussendlich ein harmonisches Ganzes entsteht.

1. Konzepte

Besonderes Augenmerk wurde daher auf die Forderung nach richtungsweisenden konzeptionellen Ansätzen gelegt, wie z.B. die

- Erarbeitung eines übergreifenden **Freiflächenkonzeptes**, mit dem harmonische Übergänge zwischen der Landschaft und der Bebauung im Allgemeinen, zwischen der Bebauung Alt und Neu wie auch die Gestaltung innerhalb der neuen Siedlungsbereiche einschließlich der Ausweisung von erforderlichen Ausgleichsflächen (Kompensation für Neubebauung) planerisch für die gezielte Umsetzung vorbereitet werden sollen,

sowie die

- Erarbeitung eines **Naherholungskonzeptes**, mit dem die Erschließung der Potenziale des an Golm anschließenden Naturraums planerisch so vorbereitet werden soll, dass Schritt für Schritt eine behutsame Entwicklung erfolgen kann. Ziel ist es, die Attraktivität Golms für Anwohnerinnen und Anwohner und ihre Gäste aber auch für Angestellte der ansässigen Unternehmen sowie für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Studierende der wissenschaftlichen Einrichtungen noch weiter zu stärken.

In der Konsequenz ergeben sich daraus folgende Schwerpunkte:

- Die Einbeziehung des Freiflächenkonzeptes in weitere städtebauliche Planungen
- Die Schaffung respektive Erhaltung von

Sichtachsen durch Grünzüge

- Die Identitätsstiftung durch »Themen« in der Begrünung. Vorzugsweise sollte dies mit ortstypischen oder aufgrund der Historie typischen Bäumen und Anpflanzungen geschehen, die bestimmten Bereichen Golms einen eigenen Charakter verleihen. Typisch für Golm sind unter anderem der Rotdorn und der Maulbeerbaum. Reste der ehemals durchgängigen Rotdornbepflanzung findet man noch an verschiedenen Stellen der Reiherbergstraße, Maulbeerbäume u.a. noch im Bereich der Geiselbergstraße.
- Im Luch sollten die in Privatinitiative gepflanzten Weiden als havellandtypische Kopfweiden geschnitten und gepflegt und durch weitere Pflanzungen ergänzt werden.
- Obstbaumpflanzungen, in Form von Streuobstwiesen wie in der Feldmark oder an den Fraunhofer-Instituten sind ein weiteres Landschaftselement. Andere Bereiche könnten ebenfalls identitätsstiftend gestaltet werden.
- Die Bahnlinie trennt Golm förmlich in zwei Teile. Diese Trennung ist durch grünordnerische Maßnahmen im Bereich Thomas-Müntzer-Straße und Karl-Liebknecht-Straße, Schwarzer Weg und Falknerstraße aufzulösen.
- Auf der Fläche des künftigen Bebauungsplans 129 (östlich der Bahn als Pendant zum Wissenschaftspark liegend) ist durch die Stadtverwaltung ein Freiflächengestaltungswettbewerb angeboten worden, mit dem trotz weit fortgeschrittenen Planungsstandes noch der Versuch unternommen werden soll, die geplanten gewerblichen und Wohn-Nutzungen so miteinander zu ver- und in den Naturraum einzubinden, dass hier ein qualitativ anspruchsvolles Umfeld entsteht.
- Überwachung der Umsetzung städtebaulicher Verträge. Investoren verpflichten sich mit derartigen Verträgen z.B. zur Herstellung von Straßen (Stichwort Wohngebiet Ritterstraße) und/oder die Pflanzung von Bäumen oder Gestaltung von Grünflächen.

Über diese »großen« Forderungen hinaus sind durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops und zahlreichen Bürgerinnen und Bürger Golms weitere Vorschläge und Anregungen eingebracht, diskutiert und wie in nachstehender Übersicht dargestellt mit Prioritäten belegt worden.

2. Weitere Einzelmaßnahmen

Mit der **Priorität »SEHR WICHTIG«** wurden die folgenden Einzelaufgaben versehen:

- Öffnung des früheren Zugangs zum Zern-

see nördlich des Gut Schloss Golm mit z.B. Aufwertung als Liegewiese in einer öffentlichen Grünanlage

- Zusammenführung des alten und neuen Ortskerns (durch Grünwegeverbindungen)

Die **Priorität »WICHTIG«** wurde den folgenden Maßnahmen zugeordnet:

- Keine Ausweisung weiterer allgemeiner Parkplätze im Luchgebiet
- Einschränkung des Durchgangsverkehrs vom Schloss Golm nach Nattwerder für den motorisierten Verkehr (durch Einschränkung der Durchfahrt in Höhe des Stichkanals)
- Errichtung eines Stegs am Schöpfwerk (Schlusengraben) als Seezugang
- Entwicklung und Beschilderung eines Naturpfades
- Ermöglichen und nachhaltige Sicherung des Schutzes und der Erlebbarkeit der Uferzonen
- Errichtung eines Bootszugangs für Wassersportler (z.B. zum Paddeln)
- Sicherung der Zugänglichkeit des Zernsees in Höhe der Einmündung des Stichkanals durch ein Ankerverbot

- Verbesserung und Aufwertung des Parkplatzes an der Reiherbergstraße gegenüber dem Landhotel Golm

3. Appell an die Bürgerschaft und den Ortsbeirat

Die vorgenannten Aufgaben können durch die Bürgerschaft nicht umgesetzt werden. Es gibt aber auch genügend Aufgaben, die durch die Golmerinnen und Golmer selbst beeinflusst und gesteuert werden können.

Daher die Bitte: Sorgen auch Sie im Kleinen durch einen bewussteren Umgang mit der Umwelt, eventuell durch die Übernahme von Baumpatenschaften oder den verantwortungsvollen Umgang mit kompostierbarem Abfall oder dem Umgang mit den Hinterlassenschaften der Vierbeiner im öffentlichen Raum für eine deutliche Verbesserung unseres Ortsbildes.

Der Ortsbeirat wird daher aufgefordert, durch noch verbesserte Kommunikation und Information (Pflege und Betreuung von Info-Tafeln) hier ein geändertes Bewusstsein zu vermitteln.



Abbildung 5 (oben) Bahngelände zwischen Karl-Liebknecht- und Thomas-Müntzer-Straße – der allgemein ungepflegte Zustand lädt zum Müllabladen ein.

Abbildung 6 (unten) Grünstreifen zwischen den Wohngebieten »Altes Rad« und »Am Herzberg« – dieser und weitere Grünstreifen in der direkten Umgebung werden als illegale Komposthaufen für Gartenabfälle und Hausrat benutzt.



DIE NÄCHSTE AUSGABE IHRER STADTTEILZEITUNG »14476 GOLM« IST IN ARBEIT UND WIRD SIE NOCH VOR DEN WEIHNACHTSFEIERTAGEN ERREICHEN.



DANK FÜR DIE EINGEREICHTEN VORSCHLÄGE ZUM WORKSHOP »MASSNAHMEPLAN GOLM«

Dem Aufruf, Vorschläge zu den vorgegebenen Themen des Maßnahmenplan Golm-Workshops einzureichen, sind zahlreiche Golmerinnen und Golmer nachgekommen. Neben Einzelvorschlägen und spezifischen Anliegen handelte es sich um zum Teil sehr ausführliche, auf jedes Themengebiet eingehende Beiträge mit detaillierten Erläuterungen und Begründungen. Alle diese Anliegen und Vorschläge sind in unterschiedlicher Form in den Maßnahmenplan für Golm eingeflos-

sen und haben die Belange der Vertreterinnen und Vertreter Golms in diesem Workshop nicht nur unterstützt, sondern die Diskussion um viele neue Aspekte bereichert.

Für die Fülle an wertvollen Vorschlägen und für Ihr Engagement möchten wir Ihnen sehr herzlich danken. Sie haben nicht nur grundsätzliche infrastrukturelle Probleme Golms angesprochen, sondern auch Anliegen benannt, die, wenn sie mit geringen Mitteln und dem Willen aller umgesetzt würden, das Ortsbild und das Lebensgefühl der Einwohner entscheidend verbesserten. Sie haben damit

vielen Golmerinnen und Golmern aus dem Herzen gesprochen und uns gezeigt, dass wir als Ihre Vertreter im Workshop »Maßnahmeplan Golm« uns auf eine breite Unterstützung, ein großes Interesse und eine Vielfalt von Vorschlägen stützen können. Sie haben uns damit Mut gemacht, mit Nachdruck Maßnahmen zu fordern, die zur Verbesserung und Verschönerung unseres Ortsteils beitragen. Ihrem Auftrag sind wir mit Freude gefolgt.