

Sehr geehrter Herr Brinkkötter,

hiermit möchten wir als Plenum aller Nutzer*innen des freiLand Kulturzentrums unsere Einwände und Kritik zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 36 „Neue Halle / östliches RAW-Gelände“ mitteilen und hoffen, dass unsere Anmerkungen in der weiteren Planung Eingang und Gehör finden.

Verkehr

Auf dem abschließend bebauten RAW-Gelände, sollen laut Aussagen des Investors bis zu 1.400 Arbeitsplätze entstehen. Des Weiteren wurden bei der Einwohnerversammlung am 25.09.2019 Nutzungen für Gastronomie, Veranstaltungsbetrieb und Einzelhandel angekündigt – u.a. ein Biomarkt mit 799 m² Verkaufsfläche. Die daraus entstehende Mehrbelastung für den Straßenverkehr wird enorm sein. Schon jetzt wird die Friedrich-Engels-Straße als stark überlastet erlebt. Fahrradfahrer*innen, welche vom Bahnhof aus zum freiLand kommen, berichten immer wieder von sehr gefährlichen Situationen, in denen sie von LKWs oder Bussen fast zwischen parkenden Autos „eingequetscht“ wurden. Ein Wechsel der Straßenseiten auf Höhe des freiLand ist in den Hauptverkehrszeiten regelrecht gefährlich. Insbesondere Kinder und Jugendliche, welche zu den nachmittäglichen Theater-, Sport und Freizeitangeboten im freiLand kommen, müssen sich hier immer wieder einer erhöhten Gefahr aussetzen.

Auch die bestehende ÖPNV-Anbindung des Standortes, die als funktionierende Alternative zum Individualverkehr beschrieben wird, ist allenfalls durchschnittlich und dem abzusehenden Mehrbedarf nicht gewachsen. Direkt ist der Standort (in den Hauptverkehrszeiten im 10 Minutentakt) per Bus angebunden, der an die sich vor Ort oft stauende Verkehrssituation in den Berufsverkehrszeiten gekoppelt ist. Der im weiteren Umfeld liegende Hauptbahnhof, als städtischer und regionaler ÖPNV-Knotenpunkt, hat in den letzten Jahren mit einer chronisch überlasteten und unzuverlässigen Verbindung sowohl im S-Bahn als auch im Regionalverkehr nach Berlin zu kämpfen. Auch perspektivisch dürfte es auf der voll ausgelasteten Berliner Stadtbahnstrecke keine Taktverdichtung oder Steigerung der Zuverlässigkeit geben. Ernstzunehmende Alternativrouten gibt es keine. Die Berlin-Anbindung wurde wohlgermerkt als außerordentlicher Standortfaktor des RAW-Projektes benannt.

Aus diesen Gründen ist uns außerdem unerklärlich, warum die LHP zusätzlich zur geplanten Reduktion der vorzuhaltenden Parkplätze durch die "gute" ÖPNV-Anbindung, eine weitere Reduzierung von Parkplätzen durch Ablösebeiträge ermöglichen will. Alleine in der Planung einer 799 m² großen Verkaufsfläche für einen Biomarkt kann unter den gegebenen Umständen nicht damit gerechnet werden, dass die Menschen hier ihre Einkäufe ohne Auto erledigen werden.

So sehr wir uns im freiLand eine gesellschaftliche Entwicklung wünschen, in der motorisierter Individualverkehr nur noch marginal vorkommt, braucht diese doch zuerst ernstzunehmende Alternativen und nicht nur einen Wunsch.

Hier wird die Nutzung der Umgebung als Parkplatz sehenden Auges in Kauf genommen, um die Projektnutzungsfläche möglichst groß zu halten. Das ist unzumutbar für die bewusst offene Zugänglichkeit des freiLand-Geländes und für die gesamte Nachbarschaft.

Im Stadtentwicklungskonzept (STEK) Verkehr verpflichtet sich die LHP zu Maßnahmen, dass der motorisierte Individualverkehr in der Landeshauptstadt Potsdam bis 2025 trotz steigender Einwohner- und Beschäftigtenzahl nicht weiter zunimmt. Wie kann die LHP unter dieser Maßgaben dem Bauvorhaben zum RAW eine Reduzierung der Parkplätze durch Ablösung ermöglichen? Gibt es Untersuchungen oder ähnliche Forschungsprojekte, welche die Annahme des Investors untermauern, dass hier in den kommenden Jahren mit einer merklichen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in Potsdam zu rechnen ist?

Im Anhang "Verkehrsplanerischer Beitrag" zum Bebauungsplan wird unter anderem unter Punkt 3 als Rahmenbedingung für den verkehrspolitischen Ansatz der LHP konstatiert "Für die verbindliche Bauleitplanung bedeutet das, verkehrsreduzierende Raumstrukturen zu entwickeln." Was bedeutet diese Analyse im Bezug auf die Bebauungsplanung des RAW Geländes?

Uns fehlt diesbezüglich von Seiten der LHP ein schlüssiges und nachhaltiges Konzept, wie mit der zu erwartenden Mehrbelastung im Straßenverkehr umgegangen werden soll, wenn schon die aktuelle Situation sich als sehr unzureichend und gefährlich darstellt. In unserer Wahrnehmung sind hier u.a. nachhaltige ÖPNV-Konzepte in den Untersuchungen zum Bauvorhaben nicht berücksichtigt worden bzw. wurde durch die LHP bis zu diesem Zeitpunkt kein schlüssiges Konzept vorgelegt. Wir fordern die LHP auf, die Unschädlichkeit der Reduzierung von Parkplätzen durch Ablösebeiträge bei einem Projekt dieser Größenordnung durch nachhaltige Konzepte und Untersuchungen zu untermauern oder eben diese Möglichkeit noch einmal in Frage zu stellen. Wir fordern die LHP auf, vor einer Baugenehmigung ein schlüssiges Mobilitätskonzept vorzulegen und die Genehmigungsfähigkeit dieses Projektes an die vorhandenen gesellschaftlichen und infrastrukturellen Kapazitäten anzupassen. Wir fordern die LHP auf, ein deutliches Zeichen für eine behutsame und verträgliche Stadtentwicklung zu setzen.

Gentrifizierungseffekte

Am 08.04.2019 hat im freiLand eine Anwohner*innenversammlung, ausgerichtet durch den Investor, stattgefunden. Da wurde u.a. durch den Vertreter des Investors, Mirko Nauheimer, sinngemäß konstatiert, dass für einen Großteil im RAW entstehenden Arbeitsplätze eine Jahres-brutto-Gehalt von 100.000,- € (plus) zu erwarten sei und dass sich der umlegende Kiez darauf vorbereiten müsse aus seinem „Dornröschenschlaf“ zu erwachen. Solch zahlungskräftiges Klientel würde sicherlich die einen oder anderen Hausbesitzer*innen dazu bewegen, ihre Immobilien bestmöglich zu verkaufen oder dem neuen Klientel entsprechend „aufzuwerten“.

Diese und andere vermeintlich vorausschauende Aussagen der Investorenvertretung haben u.a. dafür gesorgt, dass sich in der Nachbarschaft des RAW die Bürger*inneninitiative „Teltower Vorstadt“ gegründet hat, welche seitdem die LHP immer wieder auffordert, u.a. die gewachsenen sozialen Strukturen im Kiez durch Werkzeuge behutsamer Stadtentwicklung, wie z.B. der Aufstellung einer Erhaltungssatzung, zu sichern.

Auch wir als Nutzer*innen des freiLand sehen in den zusätzlichen Gentrifizierungstendenzen durch dieses Bauvorhaben eine große Gefahr für unser Projekt und die Nachbarschaft. In unserem mittlerweile 8-jährigen Bestehen können wir sagen, dass sich das freiLand mit seinem breiten Kulturangebot gut in die Nachbarschaft einfügt hat. Die Lautstärkebeschwerden gehen gegen Null und die Räume des freiLand werden aktiv durch die Nachbarschaft genutzt.

Wenn in unserer Nachbarschaft perspektivisch ein Aufwertungs- und Sanierungsprozess beginnen sollte, der mit Verdrängung der bisherigen Mieter*innen und Austausch durch Eigentümer*innen und hochpreisige Mietwohnungen einhergeht, wird sich dies

auch nachhaltig auf das freiLand auswirken. Erfahrungen in anderen Städten zeigen, dass Menschen, welche viel Geld in eine Eigentumswohnung investiert haben, sehr viel weniger tolerant sind, was einen lebendigen Kulturbetrieb in ihrer Nachbarschaft angeht.

In der Begründung zum Bebauungsplan werden in Punkt D3 „keine weiteren sozialen Auswirkungen“ erwartet. Auf welcher Grundlage wurde eine Analyse vorgenommen und wie kam die LHP zu dem der Investorenvertretung entgegengesetzten Ergebnis? Gibt es eine Sozialraumanalyse des Quartiers „Teltower Vorstadt“? Wurden ähnliche IT-Projekte in Berlin oder anderen Städten zum Vergleich herangezogen? Gibt es Forschungsprojekte, die für mögliche soziale Auswirkungen von solch großen IT Projekten herangezogen werden können?

Wir fordern die LHP auf, vor einer Baugenehmigung notwendige Maßnahmen für den Erhalt der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung zu treffen. Wir fordern die LHP auf, die Genehmigungsfähigkeit dieses Projektes an die vorhandenen gesellschaftlichen und infrastrukturellen Kapazitäten anzupassen. Wir fordern die LHP auf, ein deutliches Zeichen für eine behutsame und verträgliche Stadtentwicklung zu setzen.

Bürger*innenbeteiligung

In der Anwohner*innenveranstaltung 25.09.2019 wurde durch die Verwaltung mitgeteilt, dass es die Möglichkeit gibt, dem Investor noch vor Abschluss des Planverfahrens eine Baugenehmigung zu erteilen. Ist das richtig? Wie kann es sein, dass Projekte solchen Umfangs und solcher Tragweite so entschieden werden können? Unter welchen Umständen erwägt die Verwaltung ein solches Vorgehen? Welche Auswirkungen hat das Beteiligungsverfahren darauf? Wie wird die Stadtverordnetenversammlung in diese Entscheidung eingebunden?

Dieses Vorgehen steht jedem Gedanken einer ernstgemeinten Bürger*innenbeteiligung diametral entgegen. In den Grundsätzen der Bürgerbeteiligung der LHP ist folgendes zu lesen: "Die Bürger/innen brauchen die Gewissheit, dass ihre Vorschläge und Beiträge von der Stadtpolitik und Stadtverwaltung Gehör finden und auch ernstgenommen werden." Und ebenso: "Eine frühzeitige Einbeziehung der Einwohner/innen fehlt derzeit oftmals, ist jedoch erstrebenswert, damit Entscheidungen zu Fragestellungen gemeinsam erarbeitet werden und nicht im Nachhinein über schon beschlossene Sachverhalte debattiert wird."

Nimmt die Verwaltung die Grundsätze der LHP zur Bürgerbeteiligung ernst, müssten, wie in diesem Fall, eingebrachte Einwände zum Bebauungsplan, welche ggf. auch Veränderungen in der Planung und Ausführung zur Folge haben könnten, vor Erteilung einer Baugenehmigung geprüft werden.

Während fast alle Bereiche der Stadtverwaltung in den letzten Monaten für die Umsetzung dieses "Dekadenprojekts" gearbeitet und in der Anwohner*innenversammlung am 25.09.2019 dafür geworben haben, wurde klar gesagt, dass bisher nur sehr begrenzte Ressourcen für die Voruntersuchungen einer Erhaltungssatzung bereitgestellt wurden. Außerdem wurde die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes an den Investor übertragen und die Auswirkungen des beschlossenen Klimanotstands auf das Projekt negiert, da es nur ein Prüfauftrag ist, wie zukünftig Entscheidungen auf ihre Klimarelevanz geprüft werden können. All das kann nicht dazu führen, dass die 36 in der Verwaltung anhängigen Planverfahren gestoppt werden. Soll es auch gar nicht, denn hier geht es nur um ein Projekt mit außerordentlicher Tragweite.

Wir fordern die LHP auf, die Bedenken der Anwohner*innen ernst zu nehmen und eine gesellschaftliche und politische Beteiligung zu gewährleisten. Wir fordern die LHP auf, die Genehmigungsfähigkeit dieses Projektes an die vorhandenen gesellschaftlichen und infrastrukturellen Kapazitäten anzupassen. Wir fordern die LHP auf, ein deutliches Zeichen für eine behutsame und verträgliche Stadtentwicklung zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen

Sabine Merkel (Sprecherin freiLand-Plenum)

