

ANWOHNER*INNEN-INITIATIVE TELTOWER VORSTADT

kontakt@initiative-teltower-vorstadt.de

An
die Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Per E-Mail über die Fraktionen

Potsdam, den 15.08.2020

Betreff: OFFENER BRIEF anlässlich der Beschlussvorlage 20/SVV/0801 zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 36 "Neue Halle / östliches RAW-Gelände"

Sehr geehrte Stadtverordnete,

im Rahmen der kommenden Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 19.08.2020 sind Sie aufgefordert über das Bauvorhaben auf dem ehemaligen RAW-Gelände zu entscheiden. Das Bauplanverfahren erreicht damit eine entscheidende Schwelle: Als Vertreter*innen der Potsdamer Bevölkerung sind Sie nun anhand der vorliegenden Beschlussvorlage liegt es nun an Ihnen zu beurteilen, ob bei dem auf dem RAW-Gelände geplanten Bauvorhaben die bisher eingebrachten öffentliche Belange, darunter zahlreiche kritische Stellungnahmen, in ausreichendem Maß berücksichtigt wurden. Dies ist umso bedeutender, da die Bauverwaltung bereits öffentlich weitere Eile in den nächsten Verfahrensschritten angekündigt hat und die Prüfung der noch folgenden formellen Auslegung zu einem rein symbolischen Akt zu werden droht.

Auch aufgrund der Größe des Projektes entscheiden Sie damit zugleich, ob die entscheidenden Weichen für eine nachhaltige und sozial ausgewogene Entwicklung der Teltower Vorstadt und unserer Stadt insgesamt gestellt werden.

Als Vertretung der unmittelbar Betroffenen, nämlich der Anwohner*innen in der Teltower Vorstadt, hat unsere Initiative seit letztem Jahr wiederholt und eindringlich auf die Auswirkungen des Bauvorhabens hingewiesen. Wir haben im Rahmen der erkämpften Mitwirkung ausführlich und intensiv die Beteiligungsmöglichkeiten der Stadt Potsdam genutzt. Die nun vorliegenden Entwürfe zum Bebauungsplan, sowie das Dokument über die Abwägungen der Anregungen, Fragen und Hinweise aus den Stellungnahmen der Öffentlichkeit spiegeln diese Beteiligung jedoch nur unzureichend wider.

Daher appellieren wir an Sie, die Beschlussvorlage gerade aufgrund ihrer Bedeutung für die Stadtentwicklung und der bisher starken öffentlichen Beteiligung kritisch zu hinterfragen. Bürgerbeteiligung darf nicht zur Formsache verkommen.

Insbesondere verweisen wir an dieser Stelle nochmals auf folgende Themen:

1) Öffentliche Beteiligung der Bevölkerung

Die Anwohner*innen-Initiative hat stets den Dialog gesucht – sowohl mit der Verwaltung und Stadtpolitik wie auch mit dem Investorenvertreter. Daraus entstandene Gespräche gaben viel Aufschluss. Bewusst sind wir uns jedoch auch, dass die formellen Beteiligungsprozesse die entscheidenden Mittel sind. Und auch hier haben sich zahlreiche Potsdamer*innen beteiligt. Die nun vorliegenden Abwägungen zu den Stellungnahmen der Öffentlichkeit verkürzen die Fülle dieser Einwände jedoch enorm oder gehen nur unzureichend auf Fragestellungen und Themen ein.

Unter anderem wird in der "Analyse sozialer Folgen" nicht auf die geäußerten Befürchtungen der Anwohner*innen des angrenzenden Wohngebiets eingegangen, sondern es werden ausschließlich die wirtschaftlichen Interessen der Stadt durch die angestrebte Nutzung ausgeführt.

Unter Umwelt- und Klimagesichtspunkten wird erneut auf eine ausführliche Prüfung verzichtet und diese mit dem Planungsverfahren begünstigt. Fragen hinsichtlich von Auswirkungen der massiven Baukörper auf das Stadtklima bleiben damit weiter unbeantwortet.

2) Verkehr/Mobilität

Teil des Mobilitätskonzepts ist nunmehr eine ausführlichere Auseinandersetzung mit der angespannten Verkehrssituation im Umfeld des Bauortes. Unbestritten sind die darin enthaltenen sinnvollen Vorschläge zur Stärkung emissionsfreier und nachhaltiger Mobilitätsformen. Problematisch ist jedoch aus unserer Sicht, dass etwa die Betrachtung des ÖPNV zwar die räumliche gute Anbindung betont, die derzeitige hohe Auslastung (Bus, S-Bahn, Regionalbahn) jedoch verschweigt und damit außen vorlässt, ob ein "Mehr" an ÖPNV-Nutzung überhaupt realisierbar wäre.

Auch wird der Fahrradladen am Hauptbahnhof als attraktive Reparatur- und Anlaufstelle "beworben", inklusive des dort vorhandenen Parkhauses für Räder. Dieses ist zu Stoßzeiten jedoch schon jetzt überfüllt.

Zur Thematik „Stellplatzbedarf“ werden die Hinweise angesichts der Anzahl motorisierter Beschäftigte dahingehend beantwortet, dass die Stadt in begründeten Einzelfällen von der Zahl der notwendigen Stellplätze abweichen und, wenn das Vorhaben in nicht mehr als 300 m Luftlinie zu einer Haltestelle regelmäßig verkehrender öffentlicher Personennahverkehrsmittel entfernt ist, eine Reduzierung der notwendigen Kfz-Stellplätze um 25 % vorgenommen werden kann. Auch eine zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzung der Stellplätze ist zulässig. Entsprechend dieser kalkulatorischen Rechnung wird laut Mobilitätskonzept der benötigte Bedarf an Stellplätzen durch die Schaffung von den in der Planung enthaltenen sogar übererfüllt. Die jedoch eigentlich von Anwohnerinnen und Anwohnern geäußerte Befürchtung, dass die Autos nicht doch im Wohngebiet parken, kann dadurch allerdings keinesfalls aufgelöst werden.

Weiterhin wird der Vorschlag zur Schaffung eines zusätzlichen Rad- und Gehwegs entlang der Bahnanlagen zwar positiv bewertet wird; konkrete Angaben, wie und ob eine Umsetzung erfolgt, fehlen jedoch.

Im Mobilitätskonzept wird zudem festgehalten, dass das öffentliche Verkehrsaufkommen höher als von der Stadtverwaltung angenommen geschätzt wird. Es bezieht sich weiterhin auf Zählungen von 2018, weshalb erwähnenswert ist, dass schon aktuell mit den Baustellen "Leipziger Dreieck" und "Hotel am Hauptbahnhof" andere Verkehrszahlen vorliegen könnten und sich diese aufgrund dieser Bauvorhaben auch lange Sicht deutlich verschieben. Hinzu kommt, dass die Daten für "Früh- und Spätspitzen" auf der Friedrich-Engels-Straße nur Daten von Zuströmen aus der Schlaatzstraße berücksichtigen, nicht aber aus dem Schlaatzweg, welcher saniert wurde, wodurch die Zahlengrundlage für das derzeit bestehende Mobilitätskonzept fehlerhaft sein könnte - ganz

abgesehen von den Stausituationen aufgrund der ständig wechselnden Verkehrsführung am Leipziger Dreieck sowie Rückstausituationen bis nach Babelsberg.

Unklar erscheint uns auch die Benennung von 1868 PKW-Wege gemäß Abwägung, welche offenbar nur die Wege der Kundschaft/Besucher*innen/Lieferanten widerspiegeln - in Summe (+ Beschäftigte) wären es gemäß Mobilitätskonzept rund 3091 KfZ-Wege (2533 KfZ-Fahrten).

Die Frage der Parksituation im angrenzenden Wohngebiet ist auch deshalb bedeutsam, da laut Erschließungsplan die Verlegung einer Bushaltestelle (Fahrtrichtung Hauptbahnhof - mehr Richtung freiLand) geplant ist, womit derzeit dort befindliche Parkplätze wegfallen und mit im Wohngebiet vorhandenen Parkflächen kompensiert werden müssen. Zudem soll die "Einfahrt 1" für SATTELZÜGE ausgelegt werden, wobei Verkehrsinseln ein Einbiegen für diese Art von Verkehr dort erschweren bis unmöglich machen; hierzu fehlt außerdem die Fahrkurvenanalyse, anders als bei "Einfahrt 2".

Viele dieser Aspekte wurden bereits im Vorfeld kritisch angemerkt. In der Abwägung ist deren Beachtung für uns nicht ersichtlich.

3) Soziale Folgen / Erhaltungssatzung

Soziale Auswirkungen werden in den Abwägungen einmal mehr negiert. Dies ist aufgrund der Dimension des Vorhabens weder nachvollziehbar noch realistisch. Die Notwendigkeit der Schaffung einer sozialen Erhaltungssatzung zur Sicherung einer ausgewogenen Entwicklung wurde von uns wiederholt und mit Nachdruck erbeten. Es ist ein Schritt in die richtige Richtung, dass zur selben Sitzung der SVV am 19.08. eine themenbezogene Beschlussvorlage zu eben diesem Sachverhalt zur Abstimmung gestellt wird.

Ganz offensichtlich wird jedoch bei der Notwendigkeit der Schaffung von Baurecht und dem Schutz der Bevölkerung mit zweierlei Maß gemessen. Die Gefahr dieser Diskrepanz wurde von uns bereits im frühen Stadium des Planungsprozesses angezeigt, und droht nun, genau so einzutreten. Denn was nutzt eine Erhaltungssatzung in zwei bis drei Jahren, wenn aufgrund des erfolgten Starts des Bauvorhabens in dessen Umfeld schon spekuliert wird, Wohnungsmieten steigen oder andere Maßnahmen zur Verdrängung der Mieterschaft getroffen werden?

4) Intentionen und Ziele des Investors

Die vorliegenden Unterlagen lassen erkennen, dass die Würdigung des Investors durch die Verwaltung sich offenbar ausschließlich auf die "The RAW Potsdam GmbH" bezog. Eine Betrachtung des öffentlich bekannten, tatsächlichen Investors erfolgte trotz anderslautender Ankündigungen durch die Bauverwaltung demnach nicht. Viele diesbezügliche Fragen und Zweifel bleiben auch in der Abwägung unbeantwortet.

Die veröffentlichten Unterlagen zeigen, dass der Investor lediglich zu einer Fertigstellung des Projektes im vorgegebenen Rahmen verpflichtet wird. Wie das Gebäude in naher oder ferner Zeit genutzt wird, ist sehr grob gefasst. Es ergibt sich keine Bindung an die Versprechen, die das Investorenkonzept aufzeigt und mit welchem um die Baugenehmigung geworben wird. Die inhaltliche Ausgestaltung des Bauvorhabens basiert damit weiterhin vor allem auf den Angaben des Investorenvertreters. Auf eine Sicherstellung, dass die angegebenen Ziele, wie etwa eine Einbindung von Forschung und Lehre oder Entwicklungsmöglichkeiten für Start-Ups auch tatsächlich verfolgt werden, verzichten sowohl der Bebauungsplan als auch der Durchführungsvertrag, indem die Nutzungsdefinitionen offenbar bewusst weiträumig formuliert. Warum die Stadt auf dieses rechtliche Instrument komplett verzichtet, erschließt sich uns nicht.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Projekts bleiben weiterhin in erster Linie eine Frage des Vertrauens in den Investor. Nicht zuletzt, weil auch keine Eingrenzung potenzieller Mieter stattfindet.

Die in Aussicht gestellten Gewerbesteuererlöse für die Stadt sind damit keineswegs sichergestellt. Gewerbesteuer würde wesentlich abgeführt, wenn Gewerbetreibende hier einen gewinnbringenden Firmensitz haben und nicht nur eine steueroptimierte Betriebsstätte innerhalb einer möglicherweise internationalen Firmenstruktur, was weder für die nahe Zukunft, geschweige denn mittel- und langfristig festgelegt ist. Angesichts der schon jetzt absehbaren massiven Umbrüche in der Arbeitswelt durch die Corona-Pandemie stellt sich zudem die Frage, ob das geplante Nutzungskonzept einer erneuten Beurteilung standhalten würde. In welchem Umfang die entstehenden Flächen noch benötigt und von Unternehmen (der IT-Branche) genutzt werden, die in Potsdam einen Steuerbeitrag leisten werden, bleibt unbeantwortet. Die vorliegenden Unterlagen eignen sich daher in keiner Weise, um den Befürchtungen zu begegnen, dass es sich um ein Spekulationsobjekt in prominenter Lage und mit schillernder Architektur handeln wird.

Der Durchführungsvertrag räumt dem Investor zudem ausdrücklich die Möglichkeit ein, Flächen bzw. Grundstücke weiter zu veräußern. Das damit verbundene Zustimmungsrecht der Stadt ist an Minimalbedingungen geknüpft und wirft die Frage auf, ob mögliche Spekulationen wirksam verhindert werden können.

5) Standortentwicklung versus Stadtentwicklung

Die vorliegenden Beschlussunterlagen zum Bauvorhaben negieren weitgehend die Anwendung von Instrumenten der Stadtentwicklung, darunter das "Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK)" und der Klimaschutz mit Blick auf den ausgerufenen "Klimanotstand seit 2019". Instrumente, die auch von Ihnen, als Stadtverordnete, mitentwickelt wurden. Gleichzeitig wird betont, welche Bedeutung das Bauvorhaben für die gesamtstädtische Entwicklung besitzt - dieser offensichtliche Widerspruch irritiert uns sehr.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen ruft die Anwohner*innen-Initiative Teltower Vorstadt Sie dazu auf, die Beschlussvorlage eingehend zu prüfen und mit gesellschaftlicher Umsicht zu beurteilen. Stadtentwicklung ist keine eindimensionale Aufgabe und so braucht auch wirtschaftlicher Erfolg ein funktionierendes gesellschaftliches Fundament. **Nutzen Sie daher Ihr politisches Gewicht und stellen Sie sicher, dass eine wirtschaftliche Entwicklung in Potsdam nur mit adäquatem sozialem Ausgleich erfolgt!**

Mit freundlichen Grüßen

Rolf Kriete und Reiko Käske
im Namen der Anwohner*innen-Initiative Teltower Vorstadt