

NUR TEXTSEITEN

POTSDAM WÄCHST.
ZUKUNFTSORIENTIERTE STADTENTWICKLUNG
AN DER HAVEL

von Gustav Ibing

*POTSDAM WÄCHST.
ZUKUNFTORIENTIERTE STADTENTWICKLUNG
AN DER HAVEL*

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines
Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung: Architektur

Gustav Jacob Theodor Ibing

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer:
O.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Architekt Jean Marie Corneille Meuwissen
Institut für Städtebau

August / 2012

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Aachen, am 1. August 2012 (Unterschrift)

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources/resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Aachen, 1st of August 2012 (signature)

EINLEITUNG

Zukunft geschieht. Potsdam wächst. Während die Bevölkerungszahl in Deutschland schrumpft, zeigt Potsdam das genaue Gegenteil. Diese Diplomarbeit setzt sich mit der Zielsetzung auseinander, eine Stadtentwicklung aufzuzeigen, die sich an der Zukunft für die Zukunft orientiert.

Grundlage dieser Diplomarbeit ist die Ausschreibung des AIV Schinkelwettbewerbs 2012, einer der größten Ideen- und Förderwettbewerbe in Deutschland, mit dem Titel „Ideale Realitäten. Potsdam.“¹ Die Ausschreibung lieferte die Rahmenbedingungen, die dieser Arbeit zugrunde liegen.

Das Thema der Arbeit geht auf verschiedene Trends der Zukunft zurück, die nacheinander vorgestellt werden. Der stattfindende demografische Wandel ruft Zukunftsszenarien hervor, die die Gesellschaft und damit auch die Städte vor neue Herausforderungen stellen. Die Metropolregionen in Deutschland werden zu Gewinner-Regionen. Sie werden von einer höheren Geburtenrate, Binnenwanderung und Migration profitieren. Sie können ihren Einwohnern Universitäten,

¹ AIV Ausschreibung 2011

Arbeitsplätze und gute Infrastrukturen bieten. Im Gegensatz dazu stehen die Verlierer-Regionen, das Umland und die zersiedelten Gebiete in Deutschland. Sie kämpfen mit den Problemen des starken Schrumpfens. Das (neue) Leben, Wohnen und Arbeiten wird sich also in zunehmendem Maß in den Metropolregionen abspielen.

Auch in den Gewinner-Regionen werden die Belastungen für den Einzelnen steigen. Das Zusammentreffen von Arbeit und Wohnen wird zugleich Erleichterung, Herausforderung und Notwendigkeit. Damit einhergehend wird sich das Mobilitätsverhalten der Einwohner ändern.

Potsdam als geschichtsträchtiger Ort steht zwischen Rekonstruktivismus und den Herausforderungen der Gewinner-Regionen. Während die Bevölkerungsrate im Land Brandenburg sinkt, wird Potsdam als Universitäts- und Landeshauptstadt vor die Aufgaben einer wachsenden Stadt gestellt.

Mit der Havel bietet Potsdam attraktiven Lebensraum und erhält die Chance, Arbeit, Wohnen und Freizeit zusammenzuführen. Neuer Lebensraum kann hier nachhaltig und flexibel geschaffen werden. Der Entwurf zeigt eine Mischung von Funktionen und Nutzungen auf, die in einem Stadtfeld vereint werden. So wird es möglich, auf die absehbaren, aber auch noch nicht erkennbaren Gegebenheiten der Zukunft einzugehen. Urbanität wird zu einer Ressource, die Menschen, Güter und Informationen verbindet und dadurch Freundschaften, Wissenstransfer und Märkte entstehen lässt.

Potsdam wächst. Zukunftsorientierte Stadtentwicklung geschieht.

AUFBAU DER ARBEIT

Im ersten Teil der Arbeit wird das Szenario gezeigt. Stadtentwicklung streckt sich über mehrere Jahre. Als Planer und Gestalter muss man sich deshalb mit der Zukunft und deren Problemen auseinandersetzen. Was sind die Jobs der Zukunft? Wo und wie leben wir in Zukunft? Wie wird sich die Gesellschaft wandeln? Diese Fragen beeinflussen die Stadt. Der erste Teil bietet einen allgemeinen Hintergrund und ist nicht speziell auf Potsdam ausgerichtet, sondern betrachtet die Entwicklungen in Deutschland.

Das zweite Kapitel analysiert die Gegebenheiten von der Metropolregion Berlin-Potsdam bis zum Planungsgebiet im Zentrum von Potsdam. Dabei wird sukzessiv vom großen bis zum kleinen Maßstab vorgegangen. Das Wissen über Verkehrsführung, bestehende Nutzungen und Beziehungen in den verschiedenen Maßstäben ist Grundlage des Entwurfs.

An das Szenario und die Analyse schließt der Entwurf an. Es werden drei Maßstäbe bearbeitet. Der Gesamtumgriff zeigt die stadträumliche Entwicklung des Planungsgebiets rund um die Havel. Der Fokus der Arbeit liegt im anschließenden Masterplan für das Stadtfeld „Am Hinzenberg“. Beispiele der Grundrissgestaltung für unterschiedliche Typologien schließen das Kapitel ab.

I. SZENARIO 13

I.I. Demografie und Landflucht

I.II. Arbeit und Wohnen

I.III. Mobilität

II. ANALYSE 65

II.I. Region

II.II. Stadt

II.III. Planungsgebiet

II.IV. Stadtfelder

III. ENTWURF 127

III.I. Gesamtumgriff

III.II. Masterplan

III.III. Typologien

I. SZENARIO

Einleitung

Die Diplomarbeit wird nun einen Blick in die Zukunft und somit in die Trendforschung wagen. Einen wesentlichen Anstoß dazu gab das 2011 von der Körber-Stiftung und dem Trendbüro Berlin herausgegebene Buch „2037. Unser Alltag in der Zukunft.“

„Klimawandel. Flüchtlingsströme und Ressourcenknappheit - vieles, was heute noch als Hintergrundrauschen wahrgenommen wird, kann morgen schon als Richtlinie unseren Alltag beeinflussen.“¹

Es wird dafür versucht werden, die verschiedenen Strömungen, die heute bereits erkennbar sind, weiterzudenken, Sachverhalte zu interpretieren, ihre Ursachen zu erkennen, Entwicklungen zu verknüpfen, Potenziale auszuloten und Konsequenzen ableiten.²

Die in der Arbeit angedachten Zukunftsszenarien sind als Möglichkeiten zu sehen. Es finden hier keine Wertungen der Entwicklung statt. Als Grundlage für die entwickelten Szenarien dienen Daten der Gegenwart. Statistiken, erkennbare Strömung und Visionen werden zusammengeführt, um ein Bild für die Zukunft zu erhalten.

Bei dem Einblick in die Zukunft wird eine Fortführung der bisher geltenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Muster und Grundlagen (Demokratie, Soziale-Marktwirtschaft...) vorausgesetzt.

1 Gebhardt 2011, 9.

2 Vgl. Ebda, 10.

Es wird versucht, sich nicht von kurzfristigen Moden beeinflussen zu lassen. Das Ziel ist, sich von der Gegenwart zu lösen, um einen Blick in die Zukunft zu ermöglichen. So sind zum Beispiel neue Technologien und Erfindungen nur schwer bis gar nicht vorauszusehen, können aber einen großen Einfluss auf das Leben nehmen.

In den meisten Fällen wird eine Entwicklung von der Vergangenheit in die Zukunft dargestellt. Vergleiche mit der Vergangenheit bieten dem Leser einen Anhaltspunkt.

„Je mehr man sich in der Vergangenheit bereits mit der Zukunft auseinandergesetzt hat, desto besser wird die Qualität der Zukunftsschau.“⁵

In den folgenden drei Kapiteln werden Demografie und Landflucht, Arbeit und Wohnen und Mobilität angesprochen. Dabei ist es jedoch schwierig, diese klar abzugrenzen. So werden sich die Themen der Kapitel einander bedingen und aufeinander beziehen.

I.I. Demografie und Landflucht

Die Bevölkerung in Deutschland wird älter, schrumpft und wandert vom Land in die Stadt.

Im folgenden Kapitel wird die Bevölkerungsentwicklung, -struktur und -verortung für nächsten Jahrzehnte für Deutschland aufgezeigt.

Demografie ist, im Vergleich zu z.B. Mobilität, eines der leichter vorherzusagenden Trends für die Zukunft. Kinder, die heute nicht geboren werden, können auch nicht die Eltern der Zukunft werden.

Der demografische Wandel wird unsere Gesellschaft wie kaum ein anderer Trend beeinflussen.¹ Er ist die Basis für Veränderungen im Wohnen, Arbeiten und der Mobilität.

¹ Vgl. Gebhardt 2011, 52.

ÜBERALTERUNG UND SCHRUMPFEN DER BEVÖLKERUNG

Der demografische Wandel führt dazu, dass sich ganze Regionen entleeren werden.²

In 25 Jahren werden Prognosen des Statistischen Bundesamt zufolge in Deutschland doppelt so viele Über-65-Jährige wie Unter-20-Jährige leben. Die Geburtenzahl wird weiter sinken. Somit sinkt auch die Zahl der potentiellen Mütter von Jahr zu Jahr. Die Anzahl der in 2009 geborenen Mädchen war bereits geringer als die Anzahl ihrer Mütter. Werden die zukünftigen Mütter dann weniger als durchschnittlich 2,1 Kinder bekommen und dies ist anzunehmen, sinkt die Geburtenrate weiter. Trotz der steigenden Lebenserwartung steigt die Zahl der Sterbenden, weil geburtenstarke Jahrgänge in den nächsten 20 bis 30 Jahren in das Sterbealter kommen werden. Die Zahl der Gestorbenen übersteigt somit die Zahl der Geborenen immer mehr.³

„2020 werden in manchen ländlichen Regionen der ehemaligen DDR fast die Hälfte aller Eigenheime leer stehen.“⁴

Zur Zeit sind besonders ostdeutsche Städte und Gemeinden von dieser Entwicklung betroffen. Bis 2020 werden die ostdeutschen Bundesländer 9 Prozent, was 1,2 Millionen Einwohner entspricht, verlieren.⁵ Doch auch gesamtdeutsch betrachtet wird bei einer Bevölkerungsentwicklung wie bisher bis 2050 circa 12 Millionen Einwohner weniger geben. Deutschland wird damit ein Drittel der Erwerbstätigen verlieren. Studien zeigen, dass im Jahr 2020 100 Personen im erwerbsfähigen Alter 37 Rentner, bzw. 44 Rentner im Osten gegenüber stehen.⁶

Für die noch in den ländlichen Regionen Lebenden wird das Leben teurer, der Erhalt von Straßen, Kanälen, Schulen und Ärztezentren wird nur noch schwierig oder gar nicht zu finanzieren sein.

Im Westen liegende Städte haben, bis auf einige Ausnahmen, aufgrund der Zuwanderung aus dem Ausland und aus dem östlichen Deutschland leichte Zuwanderungsgewinne. Doch dies wird sich bereits in den nächsten Jahren ändern.

Nicht nur Einfamilienhäuser im Westen oder Plattenbauten im Osten sind von der Entwicklung betroffen. Ein Trend zur Entwicklung von Gewinner- und Verlierer-Regionen ist zu erkennen. Es wird sich eine höhere regionale Disparität zeigen. In den Regionen werden sich größere Unterschiede von soziodemografischen und ökonomischen Fakto-

2 Vgl. Bohne/Eichstädt-Bohlig/Hannemann 2006, 5.

3 Vgl. Statistisches Bundesamt 2009, 5ff.

4 Gebhardt 2011, 237.

5 Vgl. Handelsblatt 2002, o.S.

6 Vgl. Gebhardt 2011, 237.

ren finden.⁷ Ballungsräume und Metropolen wie München, Berlin oder Hamburg haben es geschafft, junge ausgebildete Einwohner anzulocken und dieser Trend wird anhalten.

WANDERUNG IN DIE METROPOLEN

Lange wurde von der Zersiedelung und Abwanderung in das Umland bzw. in die Vorstädte gesprochen. Es galt als wahrscheinlich, dass durch den Anbruch des Informationszeitalters die Städte an Bedeutung verlieren würden. Es wurde vermutet, dass die Arbeit dem Wohnen in den suburbanen Raum folgen würde. Die Entwicklung zeigt jedoch, dass dies nicht der Fall ist. Gerade qualifizierte Arbeitskräfte halten sich im urbanen Raum auf, zum Wohnen und Arbeiten. Auch die Wachstumsbranche der wissensbasierten Dienstleistungsunternehmen wählen für ihre Unternehmen städtische Standorte aus.⁸

Es ist eine die „Renaissance der Innenstädte“ zu erkennen. Die Stadt wird als Lebensraum wiederentdeckt.

GEWINNER UND VERLIERER. EIN NEBENEINANDER VON SCHRUMPFEN UND WACHSEN

Generell kann man nicht von einer guten Zukunft für alle deutschen Städte reden. Auch ist keine klare Grenze zwischen ost- und westdeutschen Regionen erkennbar. Wie oben erwähnt ist ein differenziertes Betrachten von unterschiedlichen Städten und Gemeinden in Deutschland notwendig. Der Strukturwandel und der damit dramatische Rückgang von industriellen Arbeitsplätzen in den Städten kann, so Dieter Läßle, auch als ein positiver Wandel, als eine neue Entwicklungchance für die Städte verstanden werden. Der Wandel von Massenproduktion, was Großraumbüros und Fabrikanlagen bedingte, zu einer wissensbasierten Ökonomie, die sich auf Kreativität, soziale Integration und Vernetzung stützt, bildet neue Möglichkeiten für die Städte. Doch der Wandel von Industrie- zur Wissensökonomie wird nicht für alle Städte eine „Segnung“ sein.⁹

Es wird Gewinner- und Verlierer-Städte bzw. Stadtregionen geben. Die heute schon sichtbare Spaltung wird in Zukunft wachsen. Metropolen, die Universitäten, gute öffentliche Infrastruktur und Arbeitsplätze bieten, werden Gewinner sein.

7 Vgl. Institut für Mobilitätsforschung 2010, 6.

8 Vgl. Bohne/Eichstädt-Bohlig/Hannemann 2006, 13.

9 Vgl. Bohne/Eichstädt-Bohlig/Hannemann 2006, 19ff.

„high-skill cities prosper; low-skill ones stagnate or decline“¹⁰

Jährlich wechseln vier Millionen Menschen innerhalb Deutschlands ihren Wohnsitz. Zuzug für eine Gemeinde bedeutet nicht nur demografischen, sondern auch wirtschaftlichen Aufschwung. Mehr Einwohner sind mehr Konsumenten, mehr Investitionen und mehr Arbeitsplätze.¹¹ Ballungsräume bieten in der Regel mehr Arbeitsplätze und einen höheren Lebensstandard. Viele, vor allem junge Menschen, wandern deshalb in die Metropolen ab. In der Spirale des Abschwungs gefangen ergeben sich Probleme der Infrastruktur. Verbindungen des Öffentlichen Nahverkehrs werden gestrichen, Gewerbe und Restaurants wandern ab, Ärzte finden keine Nachfolger oder wandern in die lebenswerteren Metropolen ab.¹²

Doch auch in den Verlierer- oder strukturschwachen Regionen werden vorerst Menschen wohnen bleiben, die Anspruch auf eine funktionierende Infrastruktur haben. Damit steigen jedoch die Kosten im hohen Ausmaß.

„Im Land Brandenburg wird bereits über einen geordneten Rückzug aus den dünn besiedelten, entlegenen Regionen diskutiert.“¹³

Profiteure von der Binnenwanderung und auch der Migration nach Deutschland sind die Metropolen. Sie gewinnen so ständig Einwohner hinzu. Nach der Schule kommen viele junge Frauen und Männer in die Stadt, um zu studieren oder eine Ausbildung zu absolvieren.

„Im Gegensatz zu früher bleiben sie jedoch - auf Dauer oder zumindest länger. Ihr biografisches Muster hat sich geändert.“¹⁴

Kurze Wege zum Kindergarten, zur Schule, zur Arbeitsstelle und zum nächsten Lebensmittelgeschäft gibt es nur in der Stadt. Dadurch wird das urbane Umfeld auch besonders für berufstätige Eltern interessant. Was an Fahrtkosten eingespart wird, kann für die höhere Miete im Quartier in der Stadt ausgegeben werden.¹⁵

Die meisten jungen Menschen wollen oder können es sich nicht mehr finanziell leisten, ein konservatives Lebensmuster zu verfolgen. Befristete Arbeitsverträge sind mittlerweile die Regel (jede zweite Neueinstellung¹⁶).

10 Glaeser 1996, o.S.

11 Vgl. Berberich 2010, o.S.

12 Vgl. Kerbs 2010, 63ff.

13 Kerbs 2010, 63ff.

14 Gebhardt 2011, 239.

15 Vgl. Hagen/Reichel/Heilmann 2011, o.S.

16 Vgl. Holzmüller 2010, o.S.

UMGANG MIT DEN VERLIEREN

Bis 1990 galt in Ost- wie in Westdeutschland ein vergleichbarer Grundsatz der regionalen Entwicklung. Das Ziel war Grundversorgung in allen Teilräumen. Im Westen war das Einsetzen von Fördermitteln für Arbeitsplätze und Infrastruktur, wie zum Beispiel der Schaffung von Hochschulstandorten, ein Merkmal der Strukturpolitik. Auch im östlichen Deutschland wurden Arbeitsplätze in ländlichen Regionen angesiedelt.

Ein Gesetz zur Schaffung von wertgleicher Lebensbedingungen ist im Grundgesetz verankert. Zur Zeit ist es faktisch in vielen Gebieten aufgegeben worden. Mittlerweile wandern die Arbeitskräfte zur Arbeit und nicht die Arbeit zu den Arbeitskräften. So ist eine geografische Mobilität zum Beispiel von Arbeitslosen seit den Hartz-Gesetzen gefordert.

Für viele Gemeinden ist der Erhalt der Infrastruktur nicht mehr bezahlbar. Vielen Kommunen sind zahlungsunfähig und Versorgungslöcher werden somit unvermeidbar sein. Es wird in Zukunft nicht möglich sein in beide, schrumpfende und wachsende Städte, zu investieren. Der größere Erfolg wird in den Ballungsräumen, nicht in den schrumpfenden Gemeinden, erzielt werden können. Für den Umgang mit den schrumpfenden Städten und Gemeinden müssen also Lösungen gefunden werden. Ein Patentrezept dafür gibt es nicht. Doch sollte die Schrumpfung als eine neue Chance für die betroffenen Städte und Gemeinden aufgefasst werden, um in einem kleinen Maßstab neu Fuß zu fassen. Größere schrumpfende Städte müssen sich auf ihren Kern konzentrieren, der sie wirtschaftlichen trägt. Einige kleinere Städte haben die Chance, auf den Tourismus zu setzen. Manche Regionen könnten besondere Zielgruppen ansprechen und sich zum Beispiel als Rentner- und Pensionärstädte spezialisieren. Andere bleiben als Versorgungszentren für die umgebende ländliche Regionen erhalten.¹⁷

Als Beispiel dafür könnte der Umgang mit Industriebrachen dienen. Verlassene, oft hektargroße Flächen wurden in kürzester Zeit verlassen. In Duisburg-Nord zum Beispiel wurde eine ehemalige Industriefläche in einen Landschaftspark verwandelt. Die Natur holt sich die Gebäude und Flächen zurück. Der große und nicht zu vernachlässigende Unterschied ist, dass diese Industrieflächen innerhalb der Stadt, oder sich durch die Industrien sogar Städte gebildet haben, die betroffenen Gemeinden sich aber in einem anderen, viel größeren Maßstab befinden. Allgemein notwendig wird der Rückzug von der Fläche in die Kernstädte. Doch Rückbauvorderungen kann eine Gemeinde nur dann durchsetzen, wenn sie Entschädigungsleistungen an die Eigentümer bezahlt. Gleichzeitig müssen die Innenstädte durch Modernisierung attraktiv gestaltet werden, damit sie Zuspruch finden. Dafür fehlen vielen Gemeinden die finanziellen Mittel. Die in Deutschland gelaufenen Pro-

17

Vgl. Bohne/Eichstädt-Bohlig/Hannemann 2006, 55ff.

gramme „Stadtumbau Ost“ und „Stadtumbau West“ unterstützen die Städte und Gemeinden beim Rück- und Umbau. Ein Rückbau einer Gemeinde braucht somit Zeit für Teilschritte und Umwege. Kurzfristig ist ein Rückbau von größeren Siedlungsteilen oder ganzen Siedlungen so gut wie nicht möglich, viele Bewohner hängen mit ihren persönlichen Schicksalen, ihren gewohnten Nutzungen und Lebensspuren an diesen jeweiligen Orten.¹⁸

MIGRATION, EINE LÖSUNG DES PROBLEMS?

Um gegen die schrumpfende Bevölkerung und den demografischen Wandel entgegen zu wirken ist Migration nach Deutschland bzw. das Wanderungssaldo, das heißt die Differenz zwischen Fort- und Zuzügen, ausschlaggebend. Im Gegensatz zu den Angaben von Geburtenhäufigkeit oder Lebenserwartung lässt sich jedoch kaum ein Trend zum Wanderungssaldo ableiten. Das Wanderungssaldo ist einerseits abhängig von politischen, wirtschaftlichen oder auch ökologischen Bedingungen in den Herkunftsländern der Zuwanderer, andererseits aber auch abhängig von der Attraktivität Deutschlands.¹⁹

Die Anzahl der Zuwanderungen nach Deutschland waren in den 90er Jahren recht hoch. Der Zustrom durch den Mauerfall von Menschen aus Osteuropa und den GUS-Staaten sowie der Anstieg von Asylsuchenden und Arbeitsmigranten führten zu höheren Zuwanderungen. In den letzten Jahren ist dies jedoch stark zurückgegangen.

Der Bürgerkrieg im ehemaligen Jugoslawien in den 1990er Jahren und der Zuzug von Deutschstämmigen aus Rumänien und Russland waren einmalige Ereignisse, die für Deutschland in dieser Zeit eine positives Wanderungssaldo herbeiführte. War von 1990 bis 1999 im Durchschnitt ein Nettozuzug vom 387 000, sind es von 2000 bis 2007 nur noch 128 000.²⁰

Ende 2011 lebten laut des Statistischen Bundesamt nur noch um die 1,6 Millionen Türken in Deutschland, 2010 waren es noch 22 300 mehr. Laut des Direktors des Berlin-Instituts für Bevölkerung und Entwicklung liege dies zum Teil am erschwerten Familiennachzug, aber vor allem auch daran, dass sich die jungen, gut ausgebildeten Türken in der Türkei eine bessere ökonomische Zukunft erhoffen.²¹

Die meisten Studien gehen davon aus, dass ungefähr 100 000 Netto-Zuwanderer pro Jahr nach Deutschland kommen. Der Wunsch nach dem deutschen Wohlstand lockt also immer noch Ausländer an. Doch wie es die Deutschen in die Metropolen zieht, so werden auch nur die

18 Vgl. Bohne/Eichstädt-Bohlig/Hannemann 2006, 55ff.

19 Vgl. Statistisches Bundesamt 2009, 31ff.

20 Vgl. Hunsicker 2008, 10f.

21 Vgl. Rheinische Post 2012, o.S.

attraktiven Metropolregionen die Migranten anlocken können. Somit ist anzunehmen, dass Migration wahrscheinlich auch nicht das Problem der jetzt schon stark schrumpfenden Städte lösen wird. Selbst wenn so viele Migranten nach Deutschland nachströmen würden, wie durch den demografischen Wandel wegfallen, ist anzunehmen, dass die Migranten sich nicht in der Fläche verteilen, sondern auch in die Metropolen gehen würden (vgl. Einwanderungsländer USA, Kanada). Eine Spaltung zwischen Gewinner- und Verlierer-Stadtregionen wird somit nicht mehr zu umgehen sein. Es muss nun geklärt werden, und zwar im individuellen Fall, wie damit umgegangen werden kann bzw. muss.

I.II. Arbeit und Wohnen

Im Folgenden wird der Wandel der Wohn- und Arbeitswelt aufgezeigt. Die sich wandelnde Demografie in Deutschland wird besonderen Einfluss auf das Arbeiten der Zukunft nehmen. Mehr Ältere müssen durch weniger Erwerbstätige versorgt werden. Es wird einen Arbeitskräftemangel geben, gleichzeitig Arbeitslosigkeit. Dies wird zu einer größeren Schere zwischen arm und reich führen. Desweiteren zeigt das Kapitel auf, was die Jobs der Zukunft sind und wie dies Einfluss auf das Wohnen nimmt.

DEMOGRAFISCHER WANDEL UND ARBEIT

Die Unternehmen in Deutschland werden sich auf den demografischen Wandel einstellen müssen. Im Jahr 2010 waren 25 Prozent der Arbeitnehmer über 50 Jahre alt und dieser Anteil wird steigen. Die allgemeine Lebensarbeitszeit wird sich dem demografischen Wandel anpassen und verlängert werden. Einerseits wird sich die Gesellschaft ein letztes Lebensdrittel im Ruhestand nicht mehr leisten können, andererseits fühlen sich auch die Menschen mit 67 noch zu jung, um den Job zu beenden. Gleichzeitig wird auch die Qualität der Arbeitsbedingungen für qualifizierte Arbeitskräfte wachsen. Hoch qualifizierte Mitarbeiter werden in Zukunft noch mehr nachgefragt werden und somit die Wahl haben, wo sie zu welchen Bedingungen arbeiten. Im Sinne der Angestellten als auch der Arbeitgeber werden Weiterbildungsangebote, Karriereförderung und eine Balance zwischen Arbeit und Freizeit wichtige Anreize, um ältere Mitarbeiter zu locken bzw. zu integrieren. Für ältere Mitarbeiter wird es notwendig sein, eine ausgewogene Belastung am Arbeitsplatz zu haben. Das Leistungsvermögen nimmt im Alter ab. Für Arbeit, die ein hohes Maß an Stress aufweist, wird ein Austausch zwischen jungen und älteren Mitarbeitern unverzichtbar werden. Die erfahrenen Arbeitskräfte müssten an Stellen eingesetzt werden, bei denen sie möglichst viel von ihrer Erfahrung weitergeben und einbringen können. Vom Wissensaustausch würden beide Gruppen profitieren. In deutschen Unternehmen gibt es dafür schon Beispiele. Die Deutsche Bank zum Beispiel arbeitet in der Kundenbetreuung in Age Diverse Teams. Damit führen sie intern einen generationsübergreifenden Erfahrungsaustausch und gehen gleichzeitig auf die älterwerdende Kundschaft ein. In mehreren Unternehmen werden Fitnessstudios und spezielle ergonomische Arbeitsplätze für die Mitarbeiter angeboten. BMW investierte 25 Millionen Euro ins Werk München, um die Karosseriemontage weniger körperlich anstrengend zu machen.¹

Eine Berechnung des Statistischen Bundesamtes zeigt, dass heute 100 erwerbstätigen Personen zwischen 20 und 65 Jahren 34 Rentner gegenüberstehen. In 25 Jahren werden es 59 Rentner pro 100 Arbeitenden sein. Dass heißt, mehr als jeder zweite Erwerbsfähige muss sich selbst und einen Rentner versorgen. Nicht einberechnet sind dabei die Kinder, die keinem Erwerb nachgehen und versorgt werden müssen. Für viele Arbeitende wird es eine somit eine Doppelbelastung geben.²

1 Vgl. Gebhardt 2011, 56f.

2 Vgl. Statistisches Bundesamt 2009, 15ff.

ALTERSARMUT

Wer weniger als 60 Prozent des Medianeinkommens eines Landes zur Verfügung hat gilt laut der Europäischen Union als arm. Altersarmut bedeutet, dass der nicht erwerbstätige Teil der Bevölkerung seinen Bedarf aus den Leistungen der gesetzlichen und privaten Versorgungssysteme nicht decken kann. In 2030 werden rund zehn Prozent der Rentner von Armut betroffen sein. Laut OECD-Expertin Monika Queisser wird es besonders problematisch für Geringverdiener und die wachsende Anzahl derjenigen, die nicht durchgehend Rentenbeiträge bezahlt haben. Als Gründe für die Altersarmut gelten: Absenkung des Rentenniveaus, Arbeitslosigkeit, Berufsunterbrechung durch zum Beispiel Kindererziehung oder Pflege, Niedriglohnjobs und geringverdienende Selbständige. Die Rente ist in Zukunft nur noch als Existenzminimum zu betrachten, so muss ein Durchschnittsverdiener heute schon ca. 37 Jahre in die Rentenversicherung einzahlen, um eine Rente knapp über dem Armutsniveau zu erhalten. Bei einem Verdienst von nur 80 Prozent des Durchschnittseinkommens sind es bereits 45 Jahre.³

ARBEITSKRÄFTEMANGEL

Der demografische Wandel bedingt auch einen Abschwung am Arbeitsmarkt.

„Der demografische Wandel kommt nicht irgendwann, er findet längst statt und konfrontiert uns mit seinen massiven Folgen.“⁴

Es herrscht zur Zeit ein großer Mangel nach Arbeitskräften, da die meisten der Arbeitssuchenden zu wenig qualifiziert sind. Es wird notwendig werden, Ältere und Migranten besser in den Arbeitsmarkt zu integrieren. Zwar gibt es in Deutschland zur Zeit eine Arbeitslosenquote von 3 Millionen, doch nur ein Drittel davon gilt als gut vermittelbar. Bis 2020 wird die Zahl der Schulabgänger von 975 000 auf 800 000 zurückgehen. Im Jahr 2009 konnte die Metall- und Elektroindustrie 5 Prozent der Lehrstellen nicht besetzen. Das Institut der deutschen Wirtschaft schätzt, dass sich 2014 der Mangel an Arbeitskräften mit Abschlüssen in Mathematik, Naturwissenschaften oder Technik auf 220 000 summieren wird.⁵

Die Zahl der erwerbsfähigen Menschen wird bis 2020 um noch moderate 2 Millionen schrumpfen. Der Babyboom der 1950er bis Ende der 1960er Jahre bremsst noch die Auswirkungen des demografischen

3 Vgl. Cecu.de, o.S.

4 Arbeitgeberpräsident Dieter Hundt in Creutzburg/Gillmann 2010, o.S.

5 Vgl. Creutzburg/Gillmann 2010, o.S.

Wandels auf den Arbeitsmarkt bis 2020. Danach werden diese jedoch ins Rentenalter kommen und aufhören zu arbeiten. So wird sich die Zahl der Erwerbsfähigen bis 2034 um weitere 8 Millionen auf nur noch 40 Millionen verringern.⁶ 2030 werden fünf Millionen Fachkräfte in Deutschland fehlen.⁷

Ältere Arbeitnehmer werden mit ihren Qualifikationen notwendig für den Arbeitsmarkt werden. Geringqualifizierte werden ausgebildet werden müssen, da ansonsten die Gefahr besteht, „dass es langfristig zu einem Fachkräftemangel bei gleichzeitig hoher Unterbeschäftigung kommen könnte“.⁸

Der Bundesdurchschnitt zeigt einen Anteil von durchschnittlich 1,4 Kindern je Frau in Deutschland. Doch eine Geburtenrate von 2,1 Kindern wäre erforderlich, damit die Bevölkerung nicht schrumpft.⁹

Würden ab heute mehr Kinder geboren werden, würden diese erst in ungefähr 20 Jahren arbeiten und in die Rentenkasse einzahlen. In der Zeit steigt unsere Lebenserwartung weiter und die jungen Jahrgänge wären dann durch viele Kinder und viele Alte doppelt belastet. Trotz des großen Mangels an Fachkräften wird es in Zukunft weiter Arbeitslosigkeit geben. Geringqualifizierte werden in Zukunft noch schwieriger als jetzt schon einen Arbeitsplatz finden. Produktionen wandern ab in die Schwellenländer und werden in Deutschland keine gering qualifizierten Arbeitsplätze mehr anbieten.¹⁰

WELCHE ARBEIT IN ZUKUNFT?

Die deutschen Unternehmen werden Massenproduktion ins Ausland verlagern müssen und sich auf den Markt des hochwertigen Produkts und der anspruchsvollen Dienstleistungen beschränken müssen. In den nächsten 15 Jahren wird der Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungssektor von 73 auf 77 Prozent steigen. Vor circa 10 Jahren waren es noch ca. 65 Prozent.¹¹

Es zeigt sich also, dass sich der Dienstleistungsbereich stark vergrößern wird. Mobile und häusliche Dienstleistungen, wie die Betreuung von Kindern und Alten, werden noch wichtiger werden.¹²

„Wir stehen am Übergang von der Industrie- zur Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft, mit entsprechenden Folgen für die

6 Vgl. Gebhardt 2011, 52.

7 Vgl. Ebersperger 2011, o.S.

8 Von Borstel 2010, o.S.

9 Vgl. Statistisches Bundesamt 2009, 18ff.

10 Vgl. Gebhardt 2011, 52f.

11 Vgl. Von Borstel 2010, o.S.

12 Vgl. Institut für Mobilitätsforschung 2010, 20.

*Industriearbeitsplätze.*¹³

Im Arbeitsmarkt werden in Zukunft mehr gut ausgebildete Fachkräfte gebraucht werden. Niedrigqualifizierte werden weniger Arbeitsplätze in Zukunft zu Verfügung haben. Dies wird die hohen Einkommensunterschiede weiter verstärken. Die Nettolöhne und -gehälter sind seit den 1990er um circa ein Viertel gewachsen. Betrachtet man jedoch dazu die Inflation sanken die realen Einkommen in den letzten 15 Jahren um 5 Prozent.¹⁴

Wie schon erwähnt sind befristete Arbeitsverträge mittlerweile die Regel (jede zweite Neueinstellung in Deutschland¹⁵). In den allermeisten Fällen sind die Zeitverträge auf 24 Monate begrenzt. Dies macht eine längere Lebensplanung so gut wie unmöglich. Besonders sind diese Jobs in den neuen und wachsenden Dienstleistungssparten (Wach- und Sicherheitsgewerbe, Gebäudereinigung) vorhanden.¹⁶

Zudem müssen sich die Arbeitskräfte in Zukunft auf eine flexible Arbeitswelt einstellen. Eine längere Unternehmenszugehörigkeit wird es weniger oder gar nicht mehr geben. Unternehmen werden „genauso häufig wie Anstellungsmodi, Arbeitszeiten und Einkommensniveaus gewechselt werden.“¹⁷ Wissen wird schneller veralten und dadurch keine Garantie für einen festen Job sein. Ständige Weiterbildung, Freiberufliche Tätigkeiten und Zeiten ohne Beschäftigung werden Alltag für die Arbeitnehmer der Zukunft sein.¹⁸

Eine Studie der Deutschen Bank schätzt, dass bis 2020 wird jeder siebte Euro Wertschöpfung durch temporäre Zusammenarbeit entstehen wird.¹⁹

ARBEITS- UND LEBENSWELT DER ZUKUNFT

Als Normalarbeitsverhältnis galt eine unbefristete Vollbeschäftigung, die arbeits- und sozialrechtlich abgesichert war. In der industriell geprägten Stadt setzte mit der Standardisierung der Arbeitszeiten eine räumliche, funktionale und zeitliche Trennung von Arbeit und Wohnen ein. Die Arbeits- und Lebenswelt der Gegenwart und Zukunft benötigt flexible, projektorientierte Arbeitsformen.²⁰

Für gut ausgebildete Arbeitskräfte werden sich neue, vielfältige Pers-

13 Gebhardt 2011, 197.

14 Vgl. Hunsicker 2008, 9ff.

15 Vgl. Holzmüller 2010, o.S.

16 Vgl. Öchsner 2010, o.S.

17 Gebhardt 2011, 198.

18 Vgl. Gebhardt 2011, 198.

19 Vgl. Hagelüken 2011, o.S.

20 Vgl. Bohne/Eichstädt-Bohlig/Hannemann 2006, 19ff.

pektiven bilden. „Neue technologische Entwicklungen werden es ihnen ermöglichen, von jedem beliebigen Ort aus zu arbeiten.“²¹

Das Überschneiden von Beruf und Freizeit wird zur Normalität werden. Die Mehrheit der Arbeitnehmer sind heute schon nach den Arbeitszeiten für Kunden, Kollegen oder den Chef erreichbar. Zwar bietet diese Durchmischung vom flexiblem Wechsel von Arbeit und Freizeit auch positive Anreize für die Mitarbeiter, es wird jedoch auch schwierig werden, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Arbeit und Freizeit zu organisieren. Wochenenden oder Urlaub werden sich den Arbeitsverhältnissen anpassen müssen. Arbeitgeber und Unternehmen wird diese nötige Flexibilität der Mitarbeiter zugute kommen. Sie können jederzeit mit ihren Angestellten rechnen. Emails zum Beispiel können in Restaurants, im Bett oder beim Sport gelesen werden.

Gleichzeitig wird die Anzahl derjenigen zu nehmen, die mehr als einen Job haben. Angst vor kurzfristiger Arbeitslosigkeit wollen viele durch ein zusätzliches Einkommen absichern. Konjunkturelle Schwankungen der Wirtschaft fördern zusätzlich die damit nötige Flexibilität am Arbeitsmarkt. Unabhängige Arbeiternehmer werden sich mehr und mehr in einem Wettbewerb anbieten und sich für spezielle Aufgaben bewerben. Gleichzeitig werden sich die Mitarbeiter nicht mehr mit Loyalität an ein Unternehmen gebunden fühlen, sie werden das für sich beste Angebot auf dem Arbeitsmarkt suchen.²²

Gefragt sind Arbeitnehmer, die „schöpferisch, unternehmerisch“ handeln und die „bereit und in der Lage sind, in allen Fragen für sich selbst und andere Verantwortung zu übernehmen“.²³

Arbeiten wird nicht an einen bestimmten Ort gebunden sein, neue technologische Entwicklungen werden es ermöglichen, überall arbeiten zu können. Zeit zum Erholen wird es weiterhin geben, nur wird sie nicht mehr unbedingt am Wochenende sein. Die Gefahr ist, dass Freizeit nicht mehr als erfüllte Zeit betrachtet werden wird, sondern man denkt darüber nach, wie man die Zeit produktiver hätte nutzen können. Den Starken des Arbeitsmarktes wird das Verschwimmen von Arbeit und Freizeit wenig Probleme bereiten. Für sie wird das Leben die Freiheit von gleichzeitigem Urlaub und Arbeit bieten. Für die Schwachen des Arbeitsmarktes wird die Durchmischung zum Zwang. Sie werden von Arbeitsstelle zu Arbeitsstelle versetzt werden und werden sich immer neu anpassen müssen. Der Verlust von „Souveränität über sein berufliches und privates Leben“ wird die Folge sein.²⁴

21 Gebhardt 2011, 199.

22 Vgl. Gebhardt 2011, 199.

23 Schnaas 2010, o.S.

24 Vgl. Ebda.

KIND UND KARRIERE

Die Geburtenrate in Deutschland sinkt parallel zur Überalterung der Gesellschaft immer weiter. Seit 1997 befindet sich die Geburtenrate bei 1,33 bis 1,38 Kindern.²⁵

Die Mehrzahl der Deutschen wollen Kinder haben. Bei einer Studie gaben 52 Prozent an, in Zukunft Kinder haben zu wollen, 26 Prozent antworteten mit vielleicht. 2009 waren 53 Prozent der Frauen erwerbstätig, doch 47 Prozent sind nach dem Kinderkriegen nicht in ihren Beruf zurückgekehrt. Frauen werden in Zukunft noch mehr als Erwerbstätige gebraucht. Die Erwerbstätigkeit von beiden Elternteilen wird großen Einfluss auf die Betreuung der Kinder haben. So wird die Betreuung immer weniger von der Familie selbst übernommen werden. Externe Dienstleister werden vermehrt die Betreuung übernehmen. Möglich wäre ein Angebot der Unternehmen, die ihre Mitarbeiter an sich binden wollen, die Betreuung der Kinder anzubieten. Auch nachbarschaftliche Angebote, bei denen sich die Eltern in einem Stadtteil mit der Betreuung mehrerer Kinder abwechseln, wird zunehmen.²⁶

BILDUNG

Um eine noch stärkere soziale Spaltung zu verhindern müssen vor allem sozial- und bildungspolitische Maßnahmen ergriffen werden. Bislang bildungsferne Bevölkerungsgruppen müssen gefördert werden.

Ein großes Problem im deutschen Bildungssystem ist, dass Bildung vom sozialen Stand abhängig ist. 1,5 Milliarden Euro werden jährlich für privaten Nachhilfeunterricht ausgegeben.²⁷ Sind die Anforderungen nur noch durch zusätzliche Hilfe zu erfüllen verschlechtert sich die Bildungschance für sozial Schwache enorm. Auch die Zahl privater Schulen steigt. Von 2000 bis 2006 ist die Zahl um 26 Prozent gestiegen. In Deutschland sind somit um die 7 Prozent der Schulen in privater Hand, jedoch arbeiten die wenigsten davon profitorientiert. Im Vergleich sind in den Niederlanden ca. 70 Prozent der Schüler auf Privatschulen. Der Anstieg von Privatschulen ist also nicht unbedingt ein Indiz für Bildungsungerechtigkeit, zeigt aber, dass Eltern bereit sind, in die Bildung ihrer Kinder zu investieren und es somit dem Staat nicht gelungen ist, ein sozial ausgeglichenes und zukunftsfähiges System zu entwickeln.²⁸

„In Zukunft wird es kaum noch um pures Wissen gehen. Heute verdoppelt sich bereits alle fünf Jahre das Wissen, das der Menschheit

25 Vgl. Wittrock 2010, o.S.

26 Vgl. Gebhardt 2011, 202ff.

27 Vgl. Bertelsmann Stiftung 2010, o.S.

28 Vgl. Gebhardt 2011, 51.

zur Verfügung steht. Es ist unmöglich, alles zu wissen. Schlüsselqualifikationen wie Teamgeist oder vernetztes Denken werden deshalb immer wichtiger, um innerhalb dieses Stroms von Informationen noch die Übersicht zu behalten. Die Wirtschaft braucht kompetente Köpfe, keine Lexika.“²⁹

Es wird also in Zukunft wichtig sein, die Lehrpläne der Schule danach auszurichten. Das Misstrauen gegenüber Medien in der Schule ist mittlerweile aufgehoben. So zeigt eine Umfrage des Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien von 1000 Lehrkräften und Schülern, dass 79 Prozent der Lehrer und Lehrerinnen davon überzeugt sind, dass die Schüler bei Einsatz von Computer und Internet schneller lernen würden. 77 Prozent meinen außerdem, dass sich durch Computer das Individuelle Lernen stärken würde und die Motivation der Schülerinnen und Schüler würde dadurch gesteigert.³⁰

WOHNWELT DER ZUKUNFT

2010 wurde vom Forschungsinstitut Empirica herausgefunden, dass 27 Prozent der deutschen Dorfbewohner und 38 Prozent von Bewohnern aus der Vorstadt, die über 50 Jahre alt sind, sich einen Umzug in die Stadt vorstellen können. Der Grund dafür liegt im Wunsch nach dem Erhalt von Lebensqualität. In der Stadt finden sie Ärzte, Einkaufsmöglichkeiten und kulturelle Angebote.³¹

Ein Leben im suburbanen Raum wird für Familien nicht mehr möglich sein. Durch die Unsicherheit von Job und Einkommen werden die Mehrzahl der Familien Hypotheken für ein Eigenheim im Grünen nicht mehr aufnehmen können (oder wollen). Die Stadt bietet für die Familien einerseits ein höheres Angebot an Beschäftigungsmöglichkeiten, andererseits aber auch ein größeres Angebot von Dienstleistungen. In den Ballungsräumen, die unter den Gewinnern der Binnenwanderung in Deutschland sind, wird es eine Nachfrage nach Wohnungen geben.

„[...] (es) resultiert nicht eine Auflösung räumlicher Bindungen, sondern eine erhöhte Abhängigkeit von spezifischen räumlich, insbesondere städtischen Kontexten. Dadurch gewinnt aber die Stadt nicht nur als Arbeitsort, sondern auch als Wohnort und Lebensraum wesentlich an Attraktivität.“³²

Aus der Entwicklung, Familie und Karriere zu verbinden, dabei aber nicht auf das ‚eigene Haus‘ zu verzichten sind bereits neue Typologi-

29 Böttner 2008, o.S.

30 Vgl. Bitkom 2011, o.S.

31 Vgl. Gebhardt 2011, 245.

32 Vgl. Bohne/Eichstädt-Bohlig/Hannemann 2006, 27.

en wie die Townhouses entstanden. Den dort lebenden Familien, meist mit doppelten Einkommen, ist die Infrastruktur und das damit verbundene urbane Leben wichtig. Auffallend ist außerdem der Wunsch dieser Familien, sich eine Nachbarschaft mit ähnlichem Bildungsniveau und ähnlichem Einkommen zu schaffen. Diese Nachbarschaft geprägt durch „soziale Homogenität auf kleinem Raum“³³ deutet auf eine Entwicklung hin zu einer Separation der Stadt. Gab es in der Zeit, in der die Groß-Industrie die Städte prägte, eine homogene Struktur in Form von Arbeitersiedlungen, ist die Stadt heute geprägt von Townhouses am innerstädtischen See.

MEHR SINGLEHAUSHALTE UND WUNSCH NACH HÖHEREM KOMFORT

Weniger Menschen leben in einem Haushalt zusammen, gleichzeitig möchten sie jedoch nicht auf großen Wohnraum verzichten.

Laut Berechnungen des Statistischen Bundesamt wird die Einwohnerzahl in Deutschland bis zum Jahr 2035 im besten Fall auf 78 Millionen schrumpfen, 4 Millionen weniger als im Jahr 2011. Die Anzahl der Haushalte wird jedoch in der gleichen Zeit von circa 40 Millionen (2011) auf 41,6 Millionen ansteigen.³⁴

Bis 2030 gehen Prognosen davon aus, dass der durchschnittliche Anteil von 2,13 (im Jahr 2004) auf 2,02 Personen im Haushalt schrumpfen wird.³⁵

Unter anderem ist ein Grund dafür, dass die Anzahl der Fernbeziehungen zunimmt. Beide Partner gehen hochqualifizierten Tätigkeiten nach und sind aufgrund der Arbeit an unterschiedliche Standorte gebunden.³⁶ Die Singlehaushalte nehmen zu und dadurch auch der Platzbedarf von Wohnraum pro Kopf. Haben früher in einem Haushalte 2-4 Personen gelebt, nimmt diese Zahl ab. In 2011 brauchte der Durchschnittsdeutsche 42,5m².

Wohnen weniger Personen in einem Haushalt, steigt auch die Anzahl der durchschnittlichen Wege pro Haushalt, da mehr Wege für zum Beispiel Einkäufe, etc. anfallen.³⁷ Somit steigt auch die Mobilität der einzelnen Personen (s. Kapitel Mobilität).

33 Gebhardt 2011, 240.

34 Vgl. Hagen/Reichel/Heilmann 2011, o.S.

35 Vgl. Hunsicker 2008, 14.

36 Vgl. Institut für Mobilitätsforschung 2010, 16.

37 Vgl. Hunsicker 2008, 14.

WOHNEN IM ALTER - WIE KANN MAN SICH WÜRDEVOLLES ALTERN LEISTEN?

In Zukunft wird es mehr Alte als Junge geben. Pflegebedürftige Rentner haben weniger Angehörige, die sie pflegen können. Laut einem Bericht des Magazins ‚Brand Eins‘ wohnen mehr als die Hälfte der ab 80-Jährigen in Deutschland alleine.

Die Bereitschaft der Angehörigen oder Bekannten zu pflegen sinkt stetig. 1997 waren circa 59 Prozent noch dazu bereit, in 2009 nur noch 45 Prozent. Gleichzeitig sinken die Renten. Eine Rundumbetreuung zu Hause durch einen Pflegedienst kostet etwa 5000 Euro pro Monat, ein Platz in einem Pflegeheim etwa 3000 bis 4000 Euro. Hilfe zur Selbsthilfe wird für die meisten Alten unabdingbar sein.

„Wer sein ganzes Leben unter die Prämisse permanenter Eigenoptimierung und Selbstverwirklichung stellte, wird damit auch im Alter nicht aufhören.“³⁸

Vorzeigeprojekte gibt es zum Beispiel in Riedlingen in Baden-Württemberg. Eine Seniorengenossenschaft hat ein System einer gegenseitigen Pflege entwickelt. Engagierte Bürger und fitte Senioren helfen seit circa 21 Jahren Pflegebedürftigen. Als Gegenleistung bekommen die Helfer entweder einen Stundenlohn von sechs Euro oder für jede geleistete Stunde Arbeit bei Bedarf in Zukunft selbst eine Stunde Dienstleistung. Pflegebedürftige, die kein Stundenkonto haben, zahlen für den Service eine Pauschale von 8,20€ pro Stunde an die Genossenschaft. Das erarbeitete Studenguthaben lässt sich, wenn es nicht gebraucht wird, auszahlen oder auch vererben. In Riedlingen werden so die jüngeren Rentner, die meist noch viel Elan haben, aber für ihre spätere Pflege zu wenig finanziell vorgesorgt haben und die Pflegebedürftigen, die so lange wie möglich in ihren eigenen Wohnungen leben wollen, zusammengebracht. Die Pflege ist gleich zuverlässig wie von professionellen Kräften, aber persönlicher. Die Genossenschaft trägt sich selbst. 2010 waren von den 10 000 Einwohner in Riedlingen 654 Mitglieder und 113 aktive Helfer in der Genossenschaft. Dieses System ist besonders brauchbar für die innenstädtischen und bevölkerungsdichten Teile der Stadt. Eine hohe Dichte an Bewohnern bietet auch eine hohe Wahrscheinlichkeit für eine hohe Anzahl von Helfern.³⁹

IMMOBILIEN - WERTSCHÖPFUNG - EIGENTUM

In die Zukunft geblickt können Haus- und Wohnungsbesitzer in at-

38 Langwieser/Wippermann 2011, o.S.

39 Vgl. Friemel 2010, 123ff.

traktiven Metropolen starken Wertzuwachs erwarten, Eigentümer in strukturschwachen Regionen werden auf unverkäuflichen Objekten sitzen bleiben. Seit der Wirtschaftskrise, die durch die Pleite der Investmentbank Lehmann Brothers in 2008 ausgelöst wurde, wächst die Nachfrage nach Investition in Sachwerte (Immobilien). Die Nachfrage nach Eigentumswohnungen in den Metropolen steigt. Wie das Handelsblatt in 2011 berichtet hält „der Trend zum Wohneigentum an, weil die Menschen mit steigenden Einkommen rechnen.“⁴⁰ Diese hohe Nachfrage nach privaten Immobilien beschränkt sich auf die Ballungsgebiete bzw. Metropolen, weil die Menschen dort leben wollen, wo sie auch Arbeit finden. Auffallend ist, dass es nicht generell eine Spaltung zwischen neuen und alten Bundesländern gibt, sondern sich eine Spaltung zwischen Metropole und ländlicher Region bildet. „In Dresden, Leipzig, Berlin und Potsdam steigen die Preise prozentual vergleichbar mit Westmetropolen wie München, Frankfurt und Hamburg.“⁴¹ Dagegen ist in strukturschwachen Regionen das Risiko einer leerstehenden Wohnung besonders hoch. Die Lage einer Immobilie ist das wertvollste Verkaufsargument. An zweiter Stelle ist die Substanz des Gebäudes, das heißt Energieeffizienz, Balkon oder Lift.⁴²

40 Hagen/Reichel/Heilmann 2011, o.S.

41 Ebda.

42 Vgl. Ebda.

I.III. Mobilität

Der abschließende Teil des Kapitels befasst sich mit Mobilität. Die Mobilität ist sehr abhängig von der Raumstruktur der Städte und wird sich dem Trend zum Leben in den Zentren und Ballungsräumen anpassen. Lange Autofahrten zum Arbeitsplatz werden abnehmen, weil es finanziell und zeitlich nicht mehr tragbar sein wird. Trotzdem ist anzunehmen, dass generell die Mobilität jedes einzelnen und besonders der Älteren steigen wird. Die Infrastruktur der Städte wird in Zukunft bessere Intermodalität ermöglichen und so eine bezahlbare Alternative zum viel teurer werden Individualverkehr bieten. Außerdem zeigen Studien, dass durch die Nutzungsmischung in den Zentren und den dadurch kürzeren Wegen alternative, CO2 neutrale Alternativen wieder mehr Zuspruch bekommen werden.

MOBILITÄT

Das Bedürfnis nach Mobilität steigt. So zeigt eine Studie der Fachhochschule der Deutschen Wirtschaft (FHDW), dass zwar die Mobilität der Altersgruppe 18 bis 25 generell zunimmt, die Nutzung von PKWs nimmt jedoch ab. Das Auto wird in dieser Altersgruppe von nur noch 17 Prozent als Statussymbol gesehen. Die Mehrheit von 41 Prozent der Deutschen sieht nur einen funktionelle Nutzen im Auto. Das iPhone hat somit mehr Statuskraft als ein Auto.¹

„Im Zuge des wachsenden Umweltbewusstseins wird in manchen Kreisen sogar der Verzicht auf ein eigenes Auto zum Statement.“²

Im Jahr 2009 hat unter den Neuwagenkäufern die Gruppe der 18 bis 25-jährigen nur 7 Prozent ausgemacht. Zehn Jahre vorher waren es noch doppelt so viele.³

Durch die Landflucht in die Ballungsräume wird die Qualität des ÖPNV in diesen Gewinner-Regionen steigen. Die Abwanderungs- bzw. Verlierer-Regionen werden jedoch deutlich an Infrastruktur einbüßen müssen. Innerhalb der Metropolen wird sich die Struktur des Verkehrs weiter verändern. ÖPNV, Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen werden wichtiger. Der Individualverkehr wird sich in Richtung ‚nutzen statt besitzen‘ entwickeln.

So erkennen Autohersteller den Trend und drängen auf den Markt des Carsharings (z.B. „Car2Go“ von Daimler oder „Mu“ von Peugeot). Sie verfolgen die Vision, dass die Menschen in Zukunft kein Auto mehr besitzen, sondern sich Kilometer kaufen und für die jeweilige Situation ein Auto mieten. Digitale vernetzte Systeme werden noch besser als heute aktuelle Daten zu den Fahrzeugen senden. Routenempfehlungen und Kommunikation der Fahrzeuge untereinander reduzieren Unfälle und optimieren den Verkehrsfluss. Trotz der Effizienzsteigerung der Antriebe und der Organisation wird die finanzielle Gesamtbelastung für MIV um 50% steigen.⁴

Die Suche nach alternativen Mobilitätslösungen ist damit nicht nur ökologische Pflicht und finanzielle Notwendigkeit, sondern im Zuge des steigenden Mobilitätsverlangens auch eine Unabdingbarkeit.

1 Vgl. Bratzel 2011, 3ff.

2 Gebhardt 2011, 247.

3 Vgl. Ebda, 247.

4 Vgl. Institut für Mobilitätsforschung 2010, 24.

MOBILITÄT UND RAUMSTRUKTUR

„Hat bislang das Auto das Aussehen der Stadt geprägt, so könnte künftig die Struktur der Stadt darüber entscheiden, welche Arten von Mobilität entstehen“⁵

Siedlungs- bzw. Raumstruktur und Mobilität stehen in einem Abhängigkeitsverhältnis, wobei der Zusammenhang sehr vielschichtig und komplex ist.

Das Bedürfnis nach Mobilität ist über alle Raumtypen (Kernstädte, verdichtetes Umland und ländliche Kreise) gleich stark ausgeprägt, auch die Gründe, warum das Haus verlassen wird, ist ungefähr identisch. Jedoch ist die wirtschaftliche Tragfähigkeit und die Struktur der Mobilität je nach Siedlungsform unterschiedlich. So legen zum Beispiel die Kernstädter einen kürzeren Weg zurück, brauchen dafür aber durchschnittlich länger. In Kernstädten sind 15 Prozent des Verkehrsaufkommens öffentlicher Nahverkehr. Verdichtete und ländliche Kreise nutzen die ÖPNV nur circa halb so oft.

„Die alltägliche Mobilität von Menschen wird in hohem Maß durch die im Raum vorhandenen Möglichkeiten zur Ausübung von Aktivitäten geprägt. Die räumliche Verteilung von Bevölkerung, Arbeitsplätzen und Infrastrukturen sind damit ein Kernelement für die Erklärung von Mobilität. Orte mit einer hohen Bevölkerungsdichte verfügen über ein hohes Kontaktpotenzial, das die Ansiedlung von Betrieben und Infrastruktureinrichtungen begünstigt. Infolgedessen ist es zumindest potenziell möglich, Wege des alltäglichen Lebens in geringer räumlicher Entfernung durchzuführen. In dünn besiedelten Räumen müssen demgegenüber oft weite Strecken zurückgelegt werden, um Orte höherer Zentralität mit einem entsprechenden Angebot zu erreichen.“⁶

Die Auslastung und wirtschaftliche Tragfähigkeit von Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen und vor allem auch von öffentlichem Verkehr steigt mit zunehmender Siedlungsdichte. Günstige Bedingung für den Einsatz von Öffentlichen Verkehrsmittel herrschen in dicht bebauten Gebieten. Öffentliche Verkehrsmittel werden am häufigsten in Kernstädten genutzt.⁷

Der Erhalt von Straßen ist mit hohen Kosten verbunden. So werden sich auch in Hinblick auf Mobilität Gewinner- und Verlierer-Regionen abzeichnen. Verlierer-Gemeinden werden sich keinen ÖPNV, keinen Bau neuer Straßen oder deren Erhalt mehr leisten können. In Wirtschaftszentren, also in Metropolen und Ballungsräumen, wird dagegen versucht werden, die Qualität der Infrastruktur zu erhalten und weiter

5 Dalan/Doll 2010, o.S.

6 BMVBS 2010, 33.

7 Vgl. Ebda., 33ff.

auszubauen.⁸

MOBILITÄT UND HAUSHALTSSTRUKTUREN

Junge Einpersonenhaushalte stellen den mobilsten Haushaltstyp dar. Die Anzahl der Einpersonenhaushalte steigt stetig an. 1972 waren fast die Hälfte der Haushalte Mehrpersonenhaushalte mit Kindern. Circa ein Viertel waren Einpersonenhaushalte und Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder (Daten Westdeutschland). Im Jahr 2008 machen mittlerweile die Einpersonenhaushalte den größten Anteil aus. Bis 2030 gehen Prognosen davon aus, dass der durchschnittliche Anteil von 2,13 (2004) auf 2,02 Personen im Haushalt schrumpfen wird. Damit steigt auch die Anzahl der durchschnittlichen Wege pro Haushalt, da mehr Wege anfallen. Diese Entwicklung wird zu mehr Verkehrsaufkommen führen. Nicht nur der Personenverkehr, sondern auch der Liefer- und Versorgungsverkehr wird dadurch steigen.⁹

Die Veränderung im Familienzyklus und der demografische Wandel sind der Hintergrund dieser Entwicklung. Heirat, Geburt von Kindern und der Tod treten immer später ein. Die typischen Lebensphasen mit Ein- und Zweipersonenhaushalten nehmen dementsprechend zu. Den größten Einfluss auf den hohen Anstieg von Einpersonenhaushalten hat der demografische Wandel. Außerdem sind Fernbeziehungen weit verbreitet. Beide Partner gehen hochqualifizierten Tätigkeiten nach und sind aufgrund der Arbeit an unterschiedliche Standorte gebunden.

In Abhängigkeit vom Raumtyp gibt es, wie oben beschrieben, keine großen Schwankungen zu den durchschnittlichen Wegen pro Tag. Betrachtet man jedoch den Haushaltstyp, zeigen sich größere Unterschiede.

90 Prozent aller Personen gingen 2008 an einem durchschnittlichen Tag aus dem Haus und haben 3,4 Wege pro Tag zurückgelegt, zeigt die Studie zur Mobilität in Deutschland. 2002 waren es noch ca 4 Prozent und 0,1 Wege weniger. Freizeit und Einkäufe sind laut der Studie die häufigsten Gründe, um aus dem Haus zu gehen. Die Bedeutung von Arbeitswegen und dienstlichen Wegen geht weiter zurück. Der Anteil des Freizeitverkehrs wird voraussichtlich steigen, da der Anteil der nicht mehr arbeitenden Bevölkerung zunimmt. Wird das Austrittsalter aus dem Beruf sich verändern, wird sich dies jedoch wahrscheinlich relativieren. Wohnen Menschen über 60 Jahren nicht alleine, wirkt sich dies positiv auf die Mobilität aus. Generell ist es festzustellen, dass die Mobilität in allen Altersgruppen gestiegen ist. Besonders stark steigt die Mobilität jedoch bei den Altersgruppen 60+. Der Anteil der Wege von Senioren älter als 65 ist um 31 Prozent zwischen 2002 und 2008 gewach-

8 Vgl. Institut für Mobilitätsforschung 2010, 23.

9 Vgl. Hunsicker 2008, 14.

sen. Dieser Trend wird sich auch in Zukunft fortsetzen.¹⁰ Eine Studie zeigt, dass ältere Menschen im Jahr 2030 deutlich mobiler sein werden als es Gleichaltrige im Jahr 2010 noch waren.¹¹

Es zeigen sich große Unterschiede im Mobilitätsverhalten durch den ökonomischen Status der Haushalte. Generell gilt:

„Je höher der ökonomische Status im Haushalt, desto weniger wird zu Fuß gegangen, desto weniger wird das Fahrrad benutzt, desto weniger Fahrten werden mit dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegt.“¹²

Die Kosten für Mobilität sind bereits in den letzten Jahren stark angestiegen und werden in den nächsten Jahren weiter steigen. Besonders der MIV wird sich verteuern. Aufgrund hoher Kosten von Gesundheits- und Altersvorsorge wird es schwieriger für die Mehrzahl der Bevölkerung, sich den MIV leisten zu können.¹³

Trotzdem werden auch in Zukunft die Menschen noch entscheiden wollen, wo sie wohnen, was sie in der Freizeit machen und wann sie arbeiten. Dies wird das Bedürfnis nach Mobilität im Allgemeinen steigern.

EMISSIONSBELASTUNG DURCH MOBILITÄT

„Mobilität ist das Bedürfnis, Verkehr ist der Abfall.“¹⁴

Der MIV beruht bisher auf fast ausschließlich fossilen Energieträgern. Mit der Verknappung dieser Ressourcen sowie dem Problem der CO₂-Freisetzung ist es notwendig, alternative Antriebstechniken zu finden. Die Effizienz konventioneller Antriebe steigt. So wurde zwar in der letzten Zeit Effizienzsteigerung der Antriebe und Motoren erreicht, diese wurde aber unter anderem durch die Nachfrage nach höheren Leistungen und zusätzlichen Services wie Klimaanlage revidiert. Die Forschung von alternativen Kraftstoffen und Antrieben ist vor dem Hintergrund von steigender Mobilität, aber schwindenden Ölressourcen von großer Bedeutung. Hybride Fahrzeuge finden bereits größere Akzeptanz. Die Verkaufszahlen der Hybridfahrzeuge hat sich von 2000 bis 2006 mehr als verzehnfacht. Blick man jedoch in eine längerfristige Zukunft kann die Hybridtechnik das Problem der Ressourcenknappheit und Klimaproblematik nicht lösen und ist als Zwischenschritt anzusehen.¹⁵

In urbanen Regionen gibt es bereits Ansätze für Elektro-Mobilität. Steigende Reichweiten durch bessere Speichertechnologien wurden er-

10 Vgl. BMVBS 2010, 3ff.

11 Vgl. Institut für Mobilitätsforschung 2010, 7.

12 BMVBS 2010, 105.

13 Vgl. Hunsicker 2008, 1.

14 Schwarz, Joachim, in: Gebhardt, 247

15 Vgl. Hunsicker 2008, 26.

reicht, doch eine Ladeinfrastruktur existiert noch nicht. Der hierfür genutzte Strom ist natürlich in Anbetrachtung von Nachhaltigkeit bedeutend. Regenerative Energiequellen sind auch hinsichtlich der Akzeptanz in der Bevölkerung entscheidend.

INTERMODALITÄT

Ende der 1990er Jahre wurden Park-and-Ride-Parkplätze an Bahnhöfen am Stadtrand eingeführt. Großen Erfolg konnte dieses Konzept bis jetzt noch nicht vorweisen. Dagegen war das Konzept der Luft- und Schienenmodalität etwas erfolgreicher. Die systemübergreifende Verknüpfung von Verkehr war jedoch bis heute nicht erfolgreich genug, dass MIV-Nutzer auf die ÖPNV umgestiegen sind. Systeme wurden innerhalb des Verkehrssystems optimiert. Neue Möglichkeiten durch mobile Smartphones bieten für die Vernetzung neue Möglichkeiten und werden auch schon in den Anfängen genutzt. So ist es heute schon möglich mit Navigationssoftware auf dem Smartphone eine Routenplanung für das Auto, Fahrpläne für Straßenbahn und den Anschluss zum Fernzug abzurufen.¹⁶ Es sollte zum Beispiel das Zusammenspiel von ÖPNV und Car-Sharing wie ein „Plug-and-play“ funktionieren.¹⁷

„Die Kunden brauchen sich dabei keine Gedanken darüber zu machen, wie dies zu organisieren ist. Optimal ist zukünftig der Zugang sowohl zum ÖPNV als auch zum CarSharing-Fahrzeug auf nur einer elektronischen Karte ermöglicht. Der Kunde erhält monatlich eine Mobilitätskostenrechnung, die ihm den Vergleich mit den Kosten eines eigenen Autos ermöglicht. Erfahrungsgemäß bringt ihm diese Kombination bis 10.000 bis 12.000 Autokilometern pro Jahr einen Kostenvorteil.“¹⁸

Diesen neuen Möglichkeiten zur vernetzten Mobilität zeigen, dass bereits heute intelligente Ansätze für eine nachhaltige Mobilität bestehen.

CARSHARING UND ALTERNATIVE MOBILITÄTSLÖSUNGEN

Ungefähr eine halbe Million Menschen haben 2009 in der EU das Car-sharing genutzt. Prognosen zufolge wird dies auf 5,5 Millionen bis 2016 steigen.¹⁹ In Deutschland stieg die Anzahl der Carsharing Fahrzeuge

16 Vgl. Institut für Mobilitätsforschung 2010, 25.

17 Vgl. Bundesverband CarSharing 2011, o.S.

18 Ebda.

19 Vgl. Frost & Sullivan 2010, o.S.

innerhalb von einem Jahr (Anfang 2009 bis Anfang 2010) um fast 18 Prozent. Auch die Anzahl der Stationen für Fahrzeuge stieg um ca 19 Prozent, wobei die Zulassung für gewerbliche Neufahrzeuge gleichzeitig um 21,8 Prozent zurückging.²⁰ Autohersteller folgen dem Trend und bieten Carsharing-Angebote an.

Zusätzlich zum professionellen Carsharing werden Internetanbieter für privates Mitfahren immer erfolgreicher. Das Portal mitfahrgelegenheit.de zum Beispiel verzeichnet ein jährliches Wachstum von 35 Prozent.²¹ Über 5,1 Millionen Mitfahrten wurde nur von dem derzeitigen Marktführer mitfahrgelegenheit.de organisiert.²²

Die Deutsche Bahn hat in den letzten Jahren gezeigt, dass auch eine Vernetzung von ÖPNV und MIV möglich ist. Es wurden um die 800 Auto- und Fahrrad-Leihstation eingerichtet. Das Wechseln von Schiene auf Straße wird somit für die Nutzer vereinfacht.

FAHRRAD

Das Fahrrad erlebt im Moment eine Renaissance. 82 Prozent der Haushalte in Deutschland haben ein Fahrrad. Die Pro-Kopf-Verfügbarkeit von Fahrrädern ist wachsend. Der Anteil der Nicht-Nutzer von Fahrrädern nimmt ab und der Anteil derjenigen, die viel Fahrrad fahren, steigt.²³ Mittlerweile kann man schon davon reden, dass ein Fahrrad zum Statussymbol und auch Statement eines gewissen Lebensstiles geworden ist. Auch Fahrradverleihkonzepte sind in jeder größeren Stadt vorhanden.

Laut des Instituts für Verkehrsforschung nutzten 2008 um die zwei Millionen Deutschen täglich ihr Fahrrad für den Weg zur Arbeit.

„Wer mit dem Fahrrad zum Dienst fährt, startet entspannter in den Arbeitstag. Radeln hilft Stresshormone abzubauen, hat eine Studie der Deutschen Sporthochschule Köln ergeben.“²⁴

Bereits 21 Prozent des Gesamtverkehrs nimmt das Fahrrad im Szenebezirk Berlin Friedrichshain-Kreuzberg ein. Stephan Rammler vom Institut für Transportation-Design der Hochschule für Bildende Künste in Braunschweig erklärt, dass Mobilität vom Gesamtsystem her gedacht werden muss - und nicht wie bislang von den einzelnen Verkehrsträgern und „unter der Annahme einer quasi natürlichen Vorrangstellung des Automobils“.²⁵

20 Vgl. Bundesverband CarSharing 2010, o.S.

21 Vgl. Schega 2010, o.S.

22 Vgl. mitfahrgelegenheit.de, o.S.

23 Vgl. BMVBS 2010, 105f.

24 Süddeutsche.de 2012, o.S.

25 Vgl. Ebda.

„Es gibt eine Generation, die bewusst aufs Auto verzichtet und stattdessen Fahrrad, Bahncard und Carsharing kombiniert.“²⁶

26 Ebda.

Fazit

Das Szenario zeigt, dass sich ein Wandel in der Bevölkerungsstruktur und -verortung und Lebensweise vollzieht. Der demografische Wandel wird Einfluss auf das Wohnen, Arbeiten und die Mobilität nehmen.

Die Zentren in den Ballungsräumen sind die Lebens- und Wohnorte der nächsten Jahrzehnte. Sie werden von Binnenwanderung, Migration und hohen Geburtenraten profitieren. Neuer Wohn- und Arbeitsraum wird deshalb in den nächsten Jahrzehnten im hohen Maße in diesen Zentren benötigt. Dabei wird es wichtig sein, Stadtstrukturen und Gebäude zu schaffen, die auf die sich ändernde Lebensweise eingehen. Temporäre Arbeitsverhältnisse, kleine Haushaltsgrößen und der Wunsch nach Mobilität bis ins hohe Alter werden die verschiedenen Maßstäbe der Stadt verändern.

In den Metropolräumen wird die Infrastruktur ausgebaut werden müssen und es müssen für die Bürger bezahlbare Angebote geschaffen werden. Intermodalität zwischen den verschiedenen Verkehrsangeboten wird den ÖPNV attraktiv für die Bevölkerung machen. Individualverkehr wird nicht verschwinden, aber viel teurer werden und damit für die Mehrzahl der Einwohner neben hohen Gesundheits- und Altersvorsorgekosten schwer zu bezahlen sein.

Die Metropolregionen werden dadurch enger und netzwerkartiger funktionieren. In den Zentren und Quartieren der Städte wird, wie sich zeigt, eine Mischung von verschiedenen Nutzungen den Ansprüchen der Stadtbevölkerung entsprechen. Kurze Wege zum Arbeitsplatz, Einkaufen oder Kindergarten machen es möglich, dass beide Elternteile arbeiten gehen können oder Ältere möglichst lange selbstständig sind. Die

unmittelbare Nachbarschaft wird das Austauschen von Informationen, gegenseitigen Dienstleistungen (Kinderbetreuung, Pflege) und Zusammenarbeit für gewissen Projekte nicht missen wollen. Konzepte wie das Co-Working, in dem verschiedene Personen sich für eine bestimmte Zeit einen Arbeitsplatz mit Infrastruktur mieten können, entsprechen immer mehr der Lebensweise und müssen in Quartieren der näheren Zukunft angeboten werden.

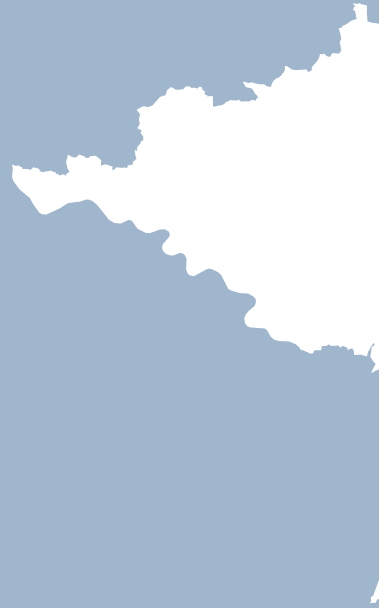
Das Szenario zeigt außerdem, dass sich der Trend zu mehr Wohnfläche pro Einwohner weiter erhöhen wird. Die Haushaltsstrukturen werden kleiner und die Anzahl an Singlewohnungen wird steigen. Auch zeigt der Trend ein Wachsen von Eigentumswohnungen in zentralen Lagen. Sie sind für die Anleger eine sichere Investition ohne Wertverlust.

Einerseits muss es ein Angebot an unterschiedlichen Wohnungen innerhalb eines Quartiers geben müssen, andererseits muss eine Wohnung anpassbar an die Benutzer sein. Wohnformen wie Senioren-Wohngemeinschaften werden zunehmen und können ein Quartier bereichern.

Deutlich wird, dass in den nächsten Jahren vor allem das Vernetzen der Einwohner innerhalb eines Quartiers oder einer Nachbarschaft zunehmen wird. In größeren Metropolregionen wird besonders das Quartier oder die Nachbarschaft zum Identitätsträger seiner Einwohner und wird Menschen mit Gemeinsamkeiten, aber auch Abhängigkeiten zusammenführen. Der Wandel zu temporären Arbeitsverhältnissen führt dazu, sich ständig neue Arbeit, Freunde und Beziehungen zu suchen, was durch eine vernetzte Nachbarschaft erleichtert werden kann.

II. ANALYSE

II.I. Region



METROPOLREGION BERLIN-BRANDENBURG

Die Länder Berlin und Brandenburg bilden europäisch sowie global betrachtet eine Metropolregion. Aufgrund der Tatsache, dass Berlin die Bundeshauptstadt von Deutschland ist, kommt der Metropolregion eine nationale Besonderheit zu. Die Region wird deshalb auch als Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg bezeichnet.

Zusammen fasst diese Hauptstadtregion mehr als sechs Millionen Einwohner auf circa 30 000 km² Fläche.

Besonders die geografisch nah gelegene Landeshauptstadt Potsdam bildet mit Berlin eine aktive, grenzüberschreitende Verbindung von der beide Seiten im internationalen und europäischen Wettbewerb profitieren.

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist sehr heterogen geprägt.

Berlin ist ein Stadtstaat mit ca. 3,4 Mio. Einwohner auf einer Fläche von 892 km² und gehört mit einer Bevölkerungsdichte von 3 831 EW/km² zu den dicht besiedelsten Großstädten in Deutschland.

Brandenburg dagegen ist ein Flächenland. 2,5 Mio. Einwohner befinden sich auf ca. 29 500 km². Brandenburg ist eines der am dünnsten besiedelten Bundesländer Deutschlands.

Brandenburg wird zum Zweck der raumordnerischen Analyse und Steuerung zwischen dem „Berliner Umland“ und der „weiteren Metropolregion“ unterteilt.

Als Berliner Umland wird der stark mit der Metropole Berlin verflochtene Raum in Brandenburg bezeichnet, wobei Potsdam die einzige Großstadt im Berliner Umland ist. Im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) aus dem Jahr 2009 ist dies mit dem Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam beschrieben.

Berlin ist als Motor des gemeinsamen Planungsraumes zu verstehen. 63 Prozent der Wirtschaftsleistung im Gesamttraum entfallen auf Berlin. Demgegenüber stehen die Berlin ferneren Räume in Brandenburg: Bevölkerungsrückgang, demografischer Wandel, Infrastruktur-Probleme und geringe kommunale Finanzkraft.

Potsdam ist als Landeshauptstadt von Brandenburg und der besonderen Nähe zu Berlin ebenfalls wachsend und als Gewinner-Region zu bezeichnen. Insgesamt können Berlin und Potsdam Ansiedlungserfolge von Zukunftsbranchen erzielen.

Der besondere Zusammenhang zwischen den beiden Kernstädten Potsdam und Berlin ist geprägt von hohem Verkehrsaufkommen, ein überdurchschnittliches Verkehrsnetzdichtenetz und eine Verflechtung von Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten, Erholen und von Versorgungs- und Bildungseinrichtungen. Damit bildet Potsdam mit Berlin eine besonders verflochtene Metropol- oder Hauptstadtregion.¹

1 Vgl. Elsing 2012, o.S.

VERKEHRSNETZ METROPOLREGION BERLIN-BRANDENBURG



Der Personennahverkehr zwischen Potsdam und Berlin ist für die Nutzer effektiv ausgebaut. Die S-Bahn ist neben der Regional-Express-Linie (RE1) die Hauptverbindung zwischen Berlin und Potsdam. Neben dem im Planungsgebiet liegendem Hauptbahnhof gibt es die Stationen Babelsberg und Griebnitzsee in Potsdam. Die S-Bahn (S7) verkehrt im 10-Minutentakt von Potsdam aus Richtung Berlin, der Regional-Express alle 30 Minuten. Die Fahrzeit zwischen Potsdam Hauptbahnhof und Berlin Hauptbahnhof beträgt mit der S-Bahn 38 Minuten, mit dem Regional-Express 25 Minuten.

Die Verbindung mit den Zügen ist sehr attraktiv für Pendler, besonders in den Hauptverkehrszeiten sind die Züge voll ausgelastet. In den folgenden Jahren wird eine Steigerung des Verkehrsaufkommens einhergehen.¹

Das Straßennetz der Metropolregion ist ebenfalls sehr dicht. Potsdam ist an das Ringautobahnssystem von Berlin angeschlossen. Der Berliner Ring (A10) schließt Potsdam ein, die A115 schließt sternenförmig an den Stadtring (A100) an. Auch die Bundesstraßen B1, B2 und B5 verbinden Potsdam mit den verschiedenen Berliner Stadtteile. Die Fahrzeit mit einem Auto beträgt mindestens 30 Minuten (ohne Stau) und ist somit gleich zeitintensiv oder zu Hauptverkehrszeiten sogar zeitintensiver als die Verbindung mit dem ÖPNV.

¹ Vgl. Landeshauptstadt Potsdam, Nahverkehrsplan, 11ff.

II.II. Stadt



GESCHICHTE POTSDAM KURZÜBERBLICK

Potsdam wird oft als Gesamtkunstwerk bezeichnet. 1990 wurde die „Einheit von Kunst, Natur, von Parks, Wäldern und Felder“¹ in die Liste der UNESCO-Welterbestätte aufgenommen.

Die Stadt ist wie kaum eine andere Stadt durch herrschaftliche Eingriffe geprägt. Es ist eine Stadt, in der viele bedeutende staatliche, nationale, europäische und weltpolitische Entscheidungen gefällt wurden. Der Aufstieg von einer kleinen Landstadt zu einer Residenzstadt prägte die Stadt und verwandelte sie in eine Schösser-, Garten- und Seenlandschaft. Auch gab es Rückschläge für Potsdam, in denen es sich zu einer Provinzstadt zurückentwickelte. Dabei ist immer die Entwicklung Potsdams im Verhältnis zur Entwicklung von Berlin zu sehen. In Potsdam befanden sich keine bedeutenden Institutionen des preußischen Staates und des Deutschen Reiches, trotzdem war es ein Entscheidungszentrum. Neben der zweiten Residenz der Hohenzollern (Ausnahme Friedrich I. und Friedrich II.) war Potsdam gleichzeitig eine Garnisonsstadt des preußisch-deutschen Staates. So war bis 1945 eine hohe Anzahl der Einwohner von Potsdam Militärangehörige. Die Stadt war somit abhängig von Hof und Garnison. Industrie kam erst durch die Eingemeindung von Babelsberg 1939 dazu. Nach der Erhebung zur Residenzstadt wurde Potsdam durch die Einwanderungspolitik der preußischen Kurfürsten und Könige zu einer

multikulturellen Stadt. Künstler, Soldaten, Gewerbetreibende und Manufakturarbeiter wurden nach Potsdam geholt. Dies spiegelt sich einerseits an den Kirchen verschiedener Religionen wieder, katholische, orthodoxe, evangelische und Einrichtungen für Juden und Moslems fanden sich in Potsdam. Andererseits wird dies auch den verschiedenen Architekturstilen deutlich. So gibt es unter anderem baukünstlerische Bezüge zu Italien, Holland oder Frankreich.

Nach dem ersten Weltkrieg kam ein Umbruch für Potsdam. Die Stadt verlor ihre herrschaftliche Residenzfunktion und auch die Garnisonsfunktion wurde nach dem Versailler Vertrag vorerst stark eingeschränkt.

Im Nationalsozialismus kam es dann zu einer Remilitarisierung von Potsdam. Nach 1945 wurde die Stadt von der sowjetischen Siegermacht bezogen und im Zuge des Kalten Krieges durch weitere Heeresabteilungen ergänzt. Potsdam wurde Landeshauptstadt, später Bezirksstadt der DDR. Mit der Vereinigung von Deutschland und dem Ende des Kalten Krieges kam ein weiterer großer Umbruch für Potsdam. Die Stadt verlor nun endgültig die Funktion der Garnisonsstadt.

Mit der Neubildung des Bundeslandes Brandenburg wurde Potsdam wieder zur Landeshauptstadt. Neue Standorte für diesmal demokratische Regierungs- und Verwaltungsfunktionen mussten gefunden werden.²

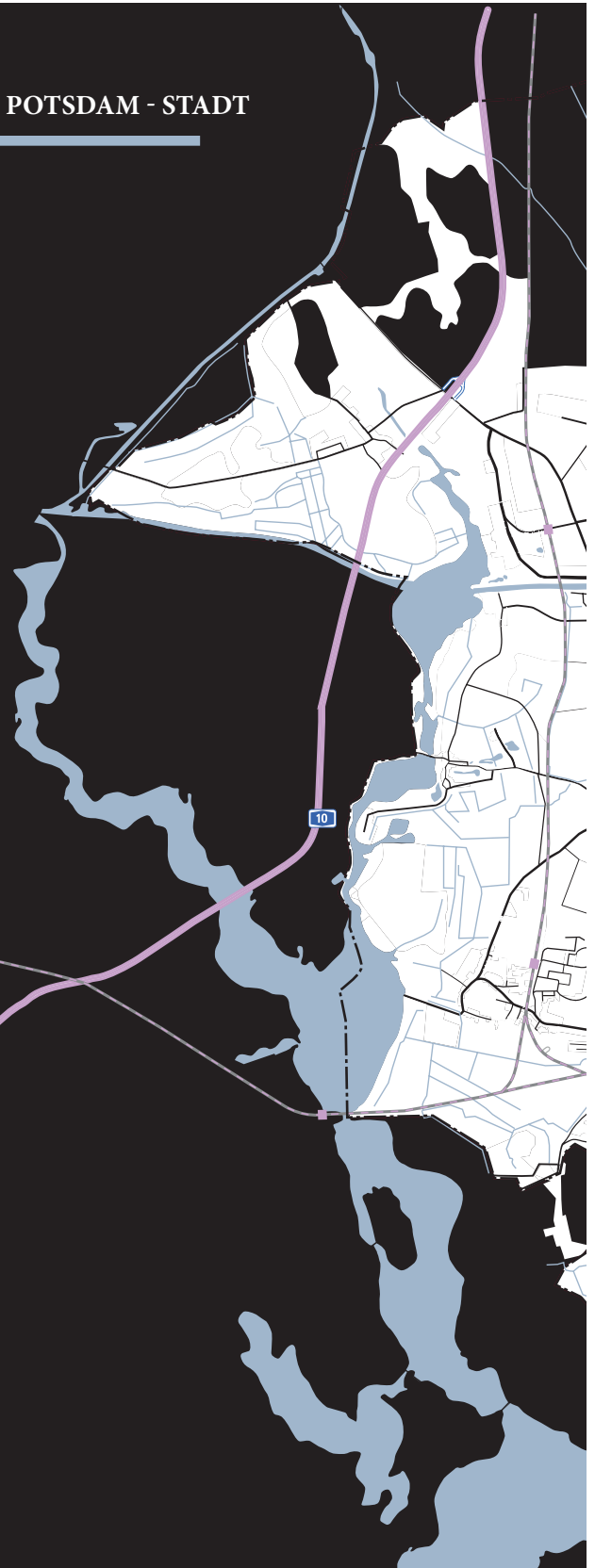
1 Konter/Bodenschatz 2011, 12.

2 Vgl. Konter/Bodenschatz 2011, 12ff.

VERKEHRSNETZ POTSDAM - STADT

Die S-Bahn S7 bindet neben dem im Planungsgebiet liegenden Hauptbahnhof die Stationen Babelsberg und Griebnitzsee nach Berlin an. Innerhalb des Binnenverkehrs von Potsdam hat die Zugverbindungen eher eine geringe Rolle. Eine Ausnahme ist die RB21, die die Universitätsstandorte (Golm, Neues Palais und Griebnitzsee) und die Haltepunkte Potsdam-Park Sanssouci und Charlottenhof vernetzt.

Das Straßennetz ist in Potsdam gut angebunden. Die ost-west verlaufende Nuthestraße schließt an die Autobahn A115 an und verbindet somit als Hauptverkehrsader Potsdam mit Berlin. Die Bundesstraße B2 Richtung Süden sowie die B273 Richtung Norden schließen an die Berliner-Ring-Autobahn A10 an. Außerdem führt die Bundesstraße B1 Richtung Westen ins Zentrum von Berlin, nach Osten werden die Städte Werder (Havel) und Brandenburg an der Havel erschlossen. Ein großer Nachteil ist, dass die Bundesstraße direkt durch das Zentrum von Potsdam läuft. Dies führt zu einem hohen Anteil von Durchgangsverkehr. Besonders die Straße ‚Am Kanal‘ im Zentrum von Potsdam ist davon stark betroffen.



NATUR- UND LANDSCHAFTSSCHUTZGEBIETE

Potsdam ist eine sehr grüne Stadt. Ein Großteil der Fläche von Potsdam ist ausgewiesenes Landschaftsschutzgebiet. Ein Landschaftsschutzgebiet ist im Gegensatz zum Naturschutzgebiet darauf bedacht, die Eigenheit, Vielfalt und Schönheit des Landschaftsbildes und die Bedeutung der Landschaft für Erholung zu sichern. Zusätzlich soll es auch zur Erhaltung oder Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturaushaltes beitragen.¹

Landschaftsschutzgebiete in Potsdam:

- Potsdamer Wald- und Havelseengebiet
- Königswald mit Havelseen und Seeburger Agrarlandschaft
- Nuthetal- Beelitzer Sander
- Parforceheide
- Potsdamer Havelseengebiet

Außerdem befinden sich in Potsdam fünf ausgewiesene Naturschutzgebiete. Sie haben einen höheren Schutzstatus als das Landschaftsschutzgebiet. Das Naturschutzgebiet hat das Ziel, Lebensgemeinschaften oder Lebensstätten wildwachsender Pflanzen und Tierarten zu erhalten bzw. zu entwickeln.²

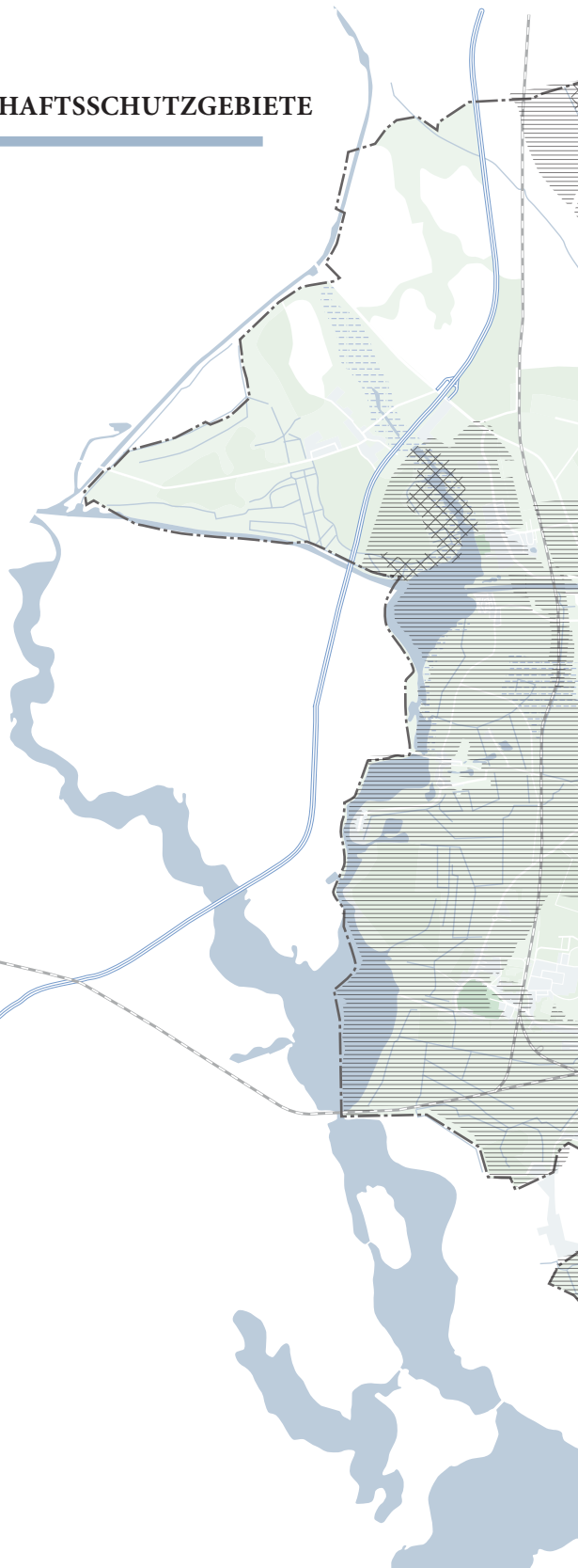
Naturschutzgebiete:

- Sacrower See und Königswald
- Döberitzer Heide
- Ferbitzer Bruch
- Seeburger Fenn - Sümpelfichten
- Obere Wublitz

Es wird deutlich, dass Potsdam durchzogen von geschützten Grüngebieten ist und Erholung für Mensch, Flora und Fauna bietet.

1 Vgl. Landeshauptstadt Potsdam (Hg.), Landschaftsplan, 72ff.

2 Vgl. Ebda., 72ff.



KLEINGÄRTEN

„Kleingärten gelten als Wohnergänzungsflächen, wohn- oder siedlungsnahes Grün, und sind damit ein wichtiger Teil der städtischen Grünstruktur.“¹

Eine Stadt hat generell einen hohen Versiegelungsgrad der Böden. Kleingärten bilden in der Stadt Platz für Grünräume und ökologische Vielfalt. Damit verbessern sie das Klima der Städte. Neben einem Ort für Erholung sind Kleingärten Orte der Integration. Die Integration passiert nicht nur auf interkultureller Ebene, sondern ist auch generationenübergreifend.²

Versorgungsgrad und Bedarf in Potsdam

Zur Berechnung des Bedarfs von Kleingartenfläche in einer Stadt gibt es mehrere Methoden. Meist wird dabei das Verhältnis von Kleingartenfläche (in m²) zu Einwohnerzahl (E) erstellt und daraus Richtwerte abgeleitet. Borchard ermittelte 1974 in seiner Arbeit ‚Orientierungswerte für die städtebauliche Planung‘ einen Mittelwert von 10 bis 17 m²/E. Im Kleingarten-Leitplan für Hessen von 1989 wurden die Werte von Borchard weiter differenziert:

- 17 m² Kleingartenfläche/Einwohner für >2 000 E/km²
- 13,5 m² Kleingartenfläche/Einwohner für 1 000 - 2 000 E/km²
- 10 m² Kleingartenfläche/Einwohner für 500 - 999 E/km²
- 6,5m² Kleingartenfläche/Einwohner für >500 E/km²

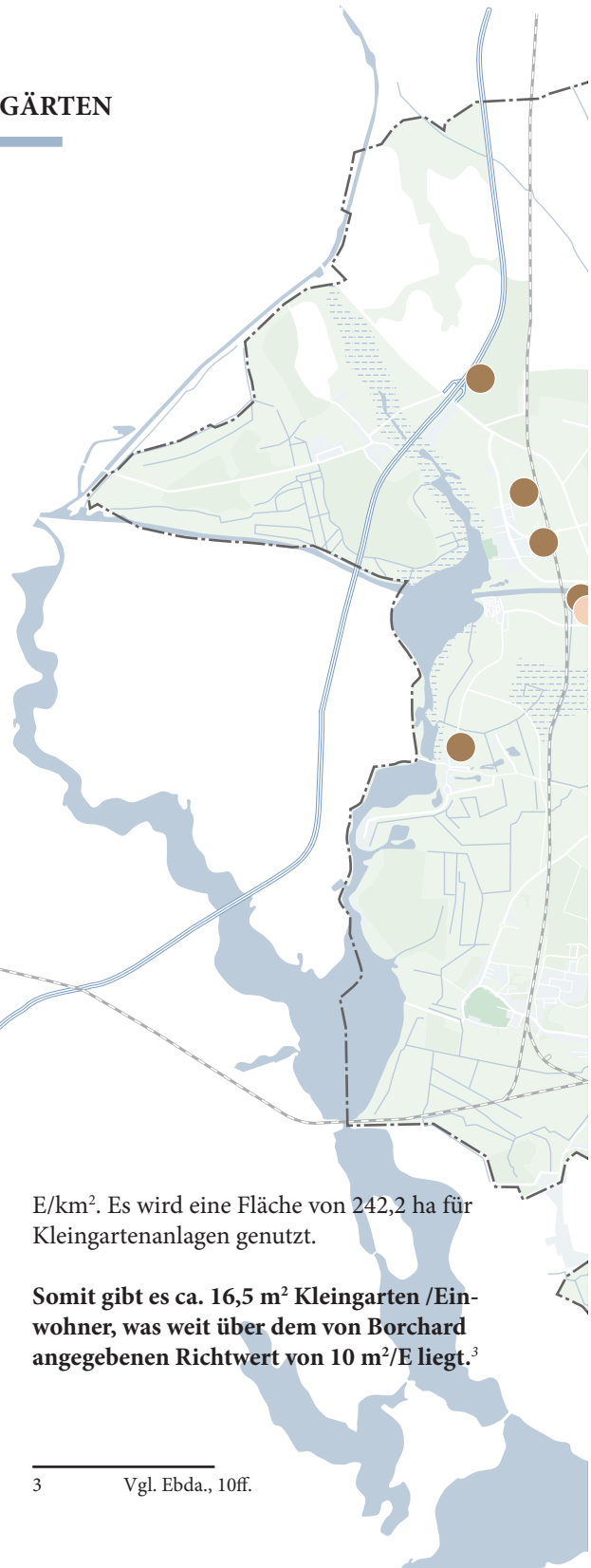
Potsdam hat bei einer Gesamtfläche von 18 829 ha eine Bevölkerungsdichte von ca. 778

- 1 Landeshauptstadt Potsdam (Hg.)/ Planungsgruppe Grün der Zeit, 1.
- 2 Vgl. Landeshauptstadt Potsdam (Hg.)/ Planungsgruppe Grün der Zeit, 1.

E/km². Es wird eine Fläche von 242,2 ha für Kleingartenanlagen genutzt.

Somit gibt es ca. 16,5 m² Kleingarten /Einwohner, was weit über dem von Borchard angegebenen Richtwert von 10 m²/E liegt.³

- 3 Vgl. Ebda., 10ff.



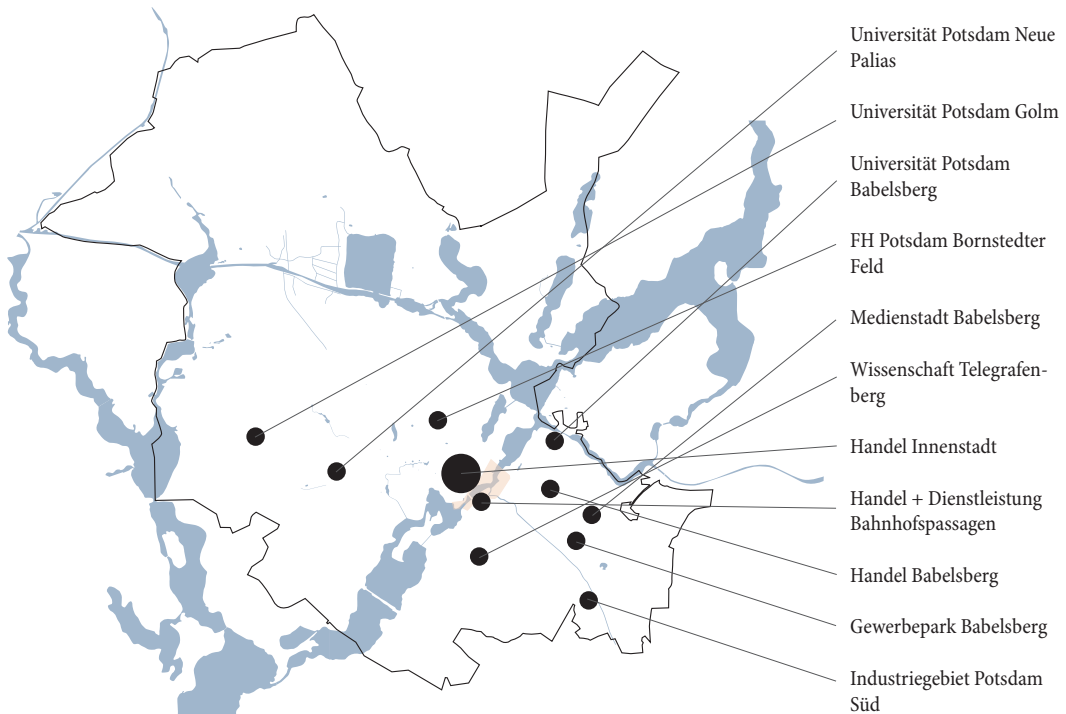
NACHFRAGE UND BEDARF

Potsdam wächst. Im Jahr 2010 hatte Potsdam mit 156 906 Einwohner den bisher höchsten Einwohnerstand seiner Geschichte. Laut dem Bevölkerungsvorausschätzung des Landesamtes für Bauen und Verkehr wird die Einwohnerzahl noch weiter wachsen, so werden im Jahr 2020 noch einmal ca. 20 000 mehr Menschen im Potsdam leben als noch 2010. Nicht nur von einer positiven Differenz von

Zuzügen zu Fortzügen kann Potsdam profitieren, auch der Geburtenüberschuss der letzten Jahre lassen Potsdam wachsen.

Potsdam ist unter anderem aufgrund der guten Anbindung an die Metropole Berlin für viele ein attraktiver Lebensstandort. Auch die Wirtschafts- und Wissenschaftsstandorte in Potsdam bieten Arbeitsplätze und ziehen Menschen an.

AUSBILDUNGS-, WIRTSCHAFTS- UND WISSENSCHAFTSSTANDORTE IN POTSDAM





Alter Markt um 1937

Abb. 29 Strähle AG, Arch+ 204 10/2011, 87

EXKURS

REKONSTRUKTION STADTSCHLOSS

Aufgrund der aktuellen Diskussionen um die Rekonstruktion des Stadtschloss in Potsdam werden hier kurz in einem Exkurs die Gegebenheiten erläutert. Das Schloss und die direkte Umgebung befinden sich nicht im Planungsgebiet, darauf wird im Entwurf nicht explizit eingegangen.



Zerstörung nach Luftangriff 15.4.1945

Abb. 30 Foto: Max Baur, ebda.

Potsdams Stadtentwicklung war geprägt von einer „totalen Überformung der Stadtlandschaft durch die jeweils herrschenden Eliten.“¹ Zur Zeit des Absolutismus wurde ein Netz von Schlössern und Landschaftsgärten aufgebaut. In der DDR wurde das Zentrum mit sozialistischer Planung überformt. Nach der Wiedervereinigung kommt es jetzt erneut zu einer ideologischen Korrektur des Stadtbildes.

„Vergangenheit ist die neue Zukunft.“²

Die Suche nach einer neuen Identität äußert sich zur Zeit in vielen Fällen in Deutschland in Rekonstruktivismus. In Potsdam findet zur Zeit die Rekonstruktion des Stadtschlusses am Alten Markt statt. Das Stadtschloss entstand aus der ehemaligen Buranlage und wurde bis 1751 von Georg Wenzeslaus von Knobelsdorff im barocken

Stil umgebaut.

Im Zweiten Weltkrieg wurde das Stadtschloss fast vollständig zerstört. Der Erhalt der Ruinen des Schlosses war nicht mit Ideologie einer modernen, sozialistischen Stadt vereinbar und wurde als Hindernis der Umsetzung einer autogerechten Stadt verstanden. Großstrukturen wie die heutige Fachhochschule oder das Hotel Mercure und große Straßen entstanden um den ehemaligen Standort des Schlosses.

Nach der Wiedervereinigung beginnt eine Geschichtsreflexion und der Wunsch nach der Rekonstruktion der historischen Zentrums von Potsdam. 1999 wird dazu der Beschluss zum Sanierungsgebiet „Potsdam Mitte“ getroffen.

Das Stadtschloss steht im Mittelpunkt der Rekonstruktionsdiskussion, verliert jedoch im Laufe der Zeit aufgrund von Mangel an Nutzungs- und Finanzierungskonzepten an Aufmerksamkeit. Mit dem Bedarf eines neuen

1 Felgendreher 2011, 86ff.

2 Ebda.



Alter Markt als Parkplatz zur Zeit der DDR

Abb. 31 Foto: Klaus Hübner, ebda.

Landtaggebäudes rückt jedoch die Diskussion wieder in den Mittelpunkt der Stadtpolitik. 2005 wird vom Landtag der Bau eines neuen Landtages in der Kubatur des ehemaligen Stadtschlusses beschlossen. Doch eine Rekonstruktion von z.B. Fassaden ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorgesehen. Eine Abstimmung im Stadtparlament über den Bau eines Landtagsschlusses findet keine Mehrheit, ist aber der Beginn der Gründung von Bürgerinitiativen. Sie fordern eine historisch präzise Rekonstruktion. „Es entfaltet sich eine Debatte um den Interessenskonflikt zwischen funktionierendem Parlamentsgebäude und möglichst originalgetreuer Rekonstruktion.“³ Ein nichtöffentliches Vergabeverfahren mit sechs Architekturbüros wird für den Bau ausgeschrieben. Kurz vor Jurysitzung dieses Wettbewerbs wird mit einer Spende eines

3 Felgendreher 2011, 86ff.

Software-Unternehmers von 20 Mio. Euro, die an eine „größtmögliche (...) Wiederannäherung des Landtaggebäudes an (...) der historischen Fassade des Potsdamer Stadtschlusses“ gebunden war, die Überarbeitung der eingegangenen Wettbewerbsarbeiten nötig. Eine Rekonstruktion war nicht mehr zu stoppen.

Nachdem die meisten der teilnehmenden Büros eine Weiterbearbeitung ablehnten, ging das Büro Peter Kulka als Sieger hervor. Der Entwurf von Peter Kulka versucht eine Komprisslösung zwischen einem modernen Landtag mit einer preußisch-monarchischen Fassade zu kombinieren.

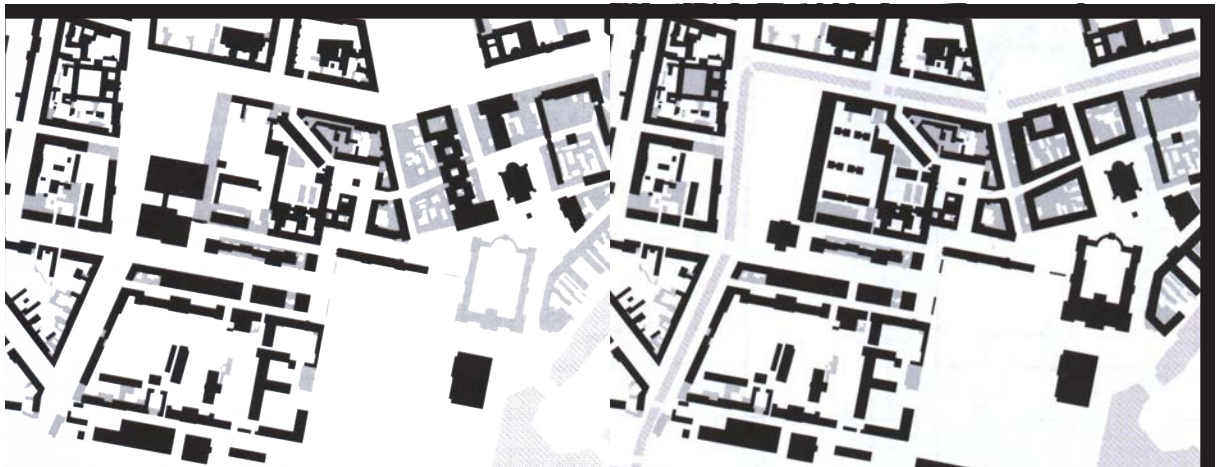
„Die Fassade schafft eine klare Trennung von Innen und Außen sowie eine Ablösung des physischen Bildes von seiner Nutzung.“⁴ Auch in der direkten Umgebung des Stadt-

4 Felgendreher 2011, 86ff.

Abb. 32 Peter Kulka Architektur, <http://www.peterkulka.de/likecms/likecms.php?site=site.html&dir=&nav=-1&p=1&thema=list&pid=46>, 12.05.2012

Visualisierung rekonstruiertes Stadtschloss





Überlagerung Schwarzpläne 1939 und 1970
Abb. 33 Daniel Felgendreher, Arch+ 204 10/2011, 88f.

Überlagerung Schwarzpläne 1939 und 2020
Abb. 34 Ebda.

schlosses findet eine Rekonstruktion des Stadtgrundrisses statt. Die errichteten Großstrukturen der Nachkriegszeit werden abgerissen und durch vormoderne, kleinpärzellige Blockrandbebauungen ersetzt. Im Zuge dessen wird sich auch die Verkehrsführung ändern.

Insgesamt entsteht durch die Rekonstruktion ein Widerspruch zwischen erzeugtem Bild und der sich gesellschaftlich, politisch und technologisch gewandelten Nutzung. Dieser Widerspruch wird wahrscheinlich in weiterer Folge zu einer Reihe von Konflikten führen.⁵

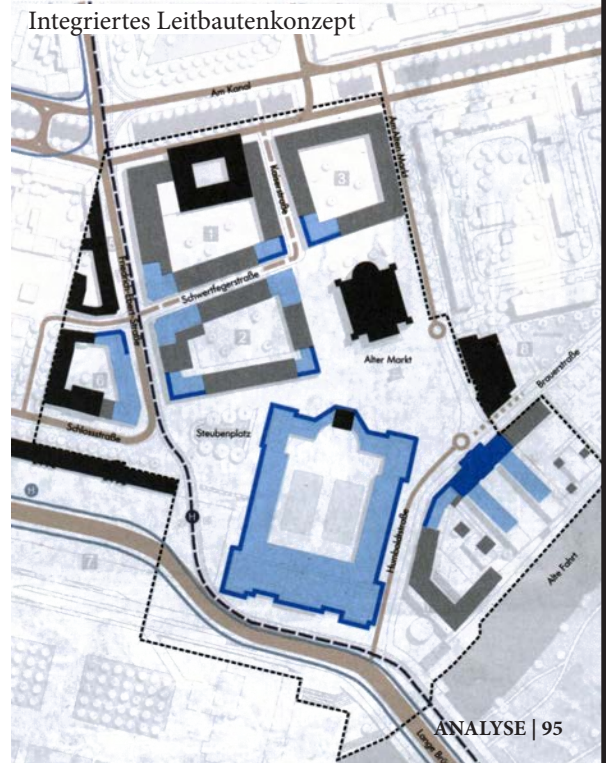
5 Vgl. Felgendreher 2011, 86ff.

Abb. 35 Ebda.

Integriertes Leitbautenkonzept

Integriertes Leitbautenkonzept

- Untersuchungsgebiet
- Gebäude Bestand
- Gebäude Planung
- Gebäude Planung: Leitbau
- Gebäude Planung: Leitfassad
- Gebäude Planung: Leitlinien Gestaltungsvorgabe
- Buslinie (mit Haltestelle)
- Tramlinie (mit Haltestelle) langfristig geplantes Netz
- Hauptschließungsstraße (Breite Straße)
- Straße (Kat 1)
- Straße (Kat 2)
- Sackgasse
- Fußgängerzone
- Anliegerstraße



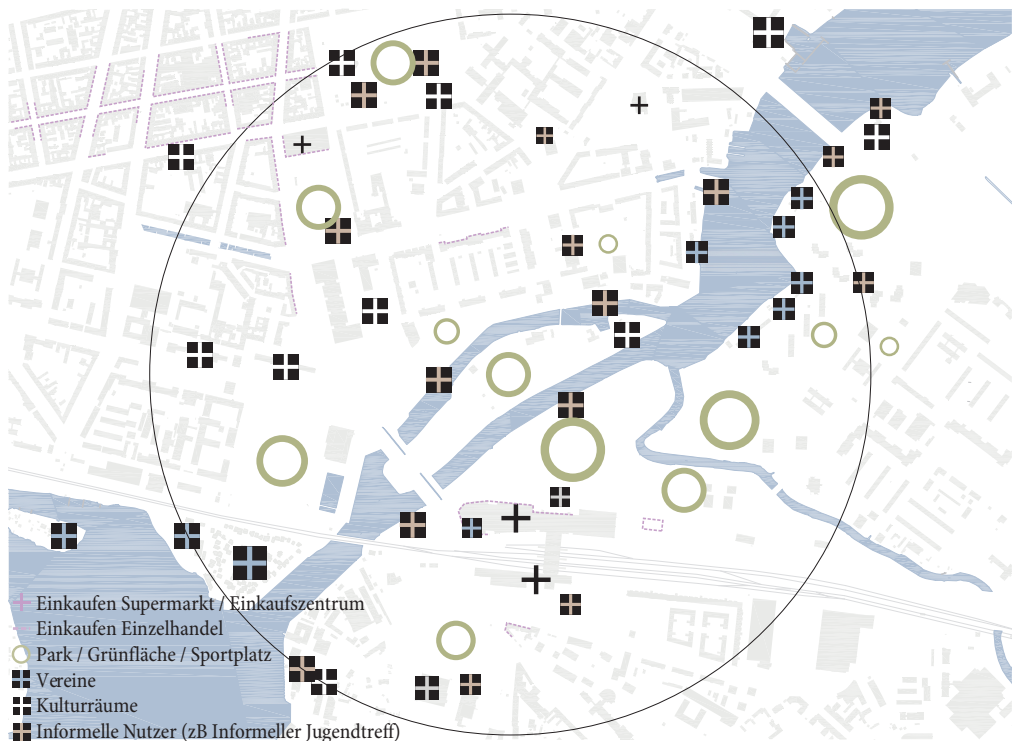
II.III. Planungsgebiet



NUTZERATLAS

Der Nutzeratlas zeigt kleinteilige Nutzungen innerhalb des Planungsgebiets. Es werden Akteure gezeigt, die sonst nicht wahrgenommen werden, obwohl ihre Aktivität einen erheblichen Einfluss auf die Entwicklung von Orten haben. Es werden Microkosmen, wie z.B. ein

guter Ort zum Fischen oder ein informelles Skatergebiet gezeigt. Durch das Finden solcher Orte soll es möglich werden, bestimmte Nutzungen zu erkennen und zu verdichten.



STADTRÄUMLICHE VIELFALT

Das Planungsgebiet bildet durch die zentrale Lage in Potsdam ein wichtiges Identifikationsmerkmal für die Stadt.

Es setzt sich aus fünf Stadtfeldern zusammen, die alle jeweils einen direkten Bezug zur Havel haben. Die Stadtfelder „Zentrum Süd“ und „Am Hinzenberg“ befinden sich nördlich der Havel. Sie werden durch die Nuthestraße, die Berliner Straße, die Straße Am Kanal und die Straße Am Lustgartenwall begrenzt. Südlich des Flusses schließen die Nuthestraße, die Friedrich-List-Straße, die Babelsberger Straße und die Leipziger Straße das Stadtfeld „Zentrum Ost“ ab. Ergänzt wird der Bereich „Am Brauhausberg“ und die „Speicherstadt“. Ein Erschließen zwischen den Bereichen und zur Innenstadt ist oft nur an einzelnen Stellen möglich. So wird das Gebiet im Süden und Westen von großen Verkehrsstraßen abgeschnitten. Innerhalb des Planungsgebietes wirkt besonders die Havel mit der Neuen und Alten Fahrt als Barriere, sowie die Straße „Am Kanal“, die von Durchgangsverkehr geprägt ist.

Alle fünf Felder sind sehr verschieden. Sie weisen unterschiedliche Stadt- und Nutzerstrukturen, Dichten und Qualitäten auf.

Die Felder wurden von jeweils zeittypischen Stadt-Idealen geprägt, wodurch sich eine Mischung von Stadt- und Landschaftsfragmenten bildete.

Im Folgenden werden die fünf Stadtfelder näher beschrieben.

II.IV. Stadtfelder



1 - Zentrum Süd



2 - Zentrum Ost



3 - Bahnhofsbereich



4 - Brauhausberg und Speicherstadt
- Alt / Neu -



5 - Am Hinzenberg

1. ZENTRUM SÜD

Das Gebiet „Zentrum Süd“ ist im nördlichen Teil von sehr heterogenen Räumen geprägt. Es mischen sich Wohn- und Büronutzung, Discounter und große Parkplatz-Flächen. Des Weiteren befindet sich zwischen Holzmarkt und Türkenstraße die Stadt-Feuerwehr. Südlich der Straße „Am Kanal“ befinden sich im östlichen Bereich mehrere denkmalgeschützte Gebäude und Straßenzüge. Außerdem sind hier noch Teile der historischen Stadtmauer vorhanden. Mehrere Seniorenresidenzen finden hier ihren Platz, so auch am Standort der im Krieg zerstörten Heilig-Geist-Kirche. 1997 entstand hier ein für das Potsdamer Stadtbild sehr auffälliges Gebäude, das Senioren-Zentrum „Helig Geist Park“. Der westliche Teil vom Gebiet ist von 60er- und 70er-Wohnbauten und einer Schule mit Sportplatz geprägt. Diese Bebauung weist einen großen Sanierungsbedarf auf.

Das Ufer der Havel ist im Bereich der Alten Fahrt bzw. gegenüber der Freundschaftsinsel zugänglich. Dagegen ist im nördlichen Teil hin zur Nuthestraße das Ufer größtenteils nicht öffentlich. Hafen für die Touristenboote, das Landesschiffahrtsamt und die Feuerwehr haben nur private Zugänge.

Die Straße „Am Kanal“ war seit dem Mittelalter Teil eines Entwässerungssystem von Potsdam. Der Kanallauf wurde von Friedrich Wilhelm I. ausgebaut und vertieft. Seit 1889 bis 1964 wurde der Kanal nach und nach, unter anderem aufgrund von Geruchsbeschwerden der Anwohner, zugeschüttet. Seit 1999 wird der Kanal wieder freigelegt und restauriert. Ein Abschnitt in der Yorckstraße sowie der Teil Kellertorbrücke sind bereits fertig gestellt.



2. ZENTRUM OST

Das Zentrum Ost liegt gegenüber des Zentrums Süd am anderen Havelufer. Es ist ein hauptsächliches Wohngebiet mit Gebäuden mit bis zu 17 Geschossen. Neben Kinderbetreuungseinrichtungen befinden sich zwei Schulen, eine Gesamtschule mit Sportplatz und eine Grundschule im Gebiet. Die Gebäude werden vom Nuthepark umschlossen. Ein Fuß- und Radwegenetz durchquert das Gebiet. Im Norden wird das Gebiet durch die Nuthestraße zum Park Babelsberg abgetrennt. Im Süden schließt es mit der Nuthemündung

ab, Richtung Osten mit dem Humboldttring. Die Ufer sind naturnah gestaltet und bieten Platz für Angler- und Bootsvereine. Durch die große Anzahl an privaten Vereinsflächen ist das Ufer nicht durchgängig öffentlich zugänglich. Doch gezielte öffentliche Zugänge mit zum Beispiel einem Steg, der im Rahmen der Bundesgartenschau gestaltet wurde, schaffen eine hohe Qualität der Uferzone auch für Nicht-Vereinsmitglieder.



3. BAHNHOFSAREAL

Im Gebiet 3 wurde im Jahr 1999 eine Kombination aus Bahnhof und Shoppingmall von dem Architekturbüro Gerkan, Marg und Partner gebaut. Mit zwei langen Gebäuden entlang der Gleise und einem Riegel als Verbindung wird eine Klammer mit einer klar erkennbaren Achse Richtung Innenstadt geschaffen.

Östlich des Bahnhofes befindet sich zur Zeit ein leeres Areal, welches sich im Besitz der Deutschen Bahn befindet. Nach einem Wettbewerb aus dem Jahr 2002, bei dem das Büro Ferdinand Heide als Sieger hervorging, wird

zur Zeit mit der Bebauung von Wohnbauten zwischen Babelsbergerstraße und Nuthe begonnen.

Nördlich des Bahnhofes liegt mit einem Höhenunterschied von ca. 2 bis 3 Metern der Nuthepark. Ein Großteil des Parks wird im Moment als Parkplatz genutzt.

Das Ufer der Havel ist meist öffentlich zugänglich. Einige Uferschutzzonen bieten Platz für Flora und Fauna. Diese Bereiche sind für Menschen nicht zugänglich.



4. BRAUHAUSBERG UND SPEICHERSTADT

Seit 1989 liegt die Fläche der ehemaligen Speicherstadt im Zentrum von Potsdam brach. Nach langer politischer Diskussionen um Denkmalschutz, Sichtachsen und Gebäudehöhen wurde im 2009 von den beiden Architekturbüros Krier und Kohl ein Masterplan für den Brauhausberg und die Speicherstadt vorgelegt. Dieser fand gleichsam bei den Denkmalschützern, der Verwaltung, den Bürgern und den Grundstückseigentümern Gefallen. Der Masterplan sieht in der Speicherstadt vier bis sechs, am Brauhausberg dreigeschossige Gebäude mit Dachgeschoss vor. Das historische Mühlenbauwerk soll erhalten bleiben. Als Nutzung sind Büro- und Wohngebäude vorgesehen. Insgesamt soll auf dem rund 11 000 m² großen Grundstück 260 Wohnungen entstehen.¹

Für die neue Bebauung am Brauhausberg wird das bestehende Schwimmbad abgerissen werden müssen. Das Schwimmbad wurde unter dem Projekt der DDR ‚Sportbauten beim staatlichen Komitee für Körperkultur

und Sport Leipzig‘ im Jahr 1969 zugleich mit anderen Schwimmbädern in Rostock, Dresden und Leipzig gebaut. Im Gegensatz zu den Bädern in den anderen Städten sollte in Potsdam das neue Schwimmbad gleichermaßen für Leistungssport und die breite Öffentlichkeit zu Verfügung stehen.

Aufgrund der geringen finanziellen Mittel wurden mit einem Parteibeschluss Betriebe aus Potsdam zum Bau des Schwimmbades abgefordert. Fehlende Fachkenntnis beim Erichten führten dazu, dass das Gebäude in der folgenden Zeit oft saniert werden musste. Im Schwimmbad fanden zu DDR-Zeiten, aber auch nach der Wende viele Wettbewerbe statt.²

Auch wenn das Bad zur Zeit wieder sanierungsbedürftig ist, ist es doch mit seiner Architektur und der dahinterstehenden Geschichte ein Identitätsträger für das Quartier und für die neuere Vergangenheit Potsdams.

1 Vgl. Berg/Brunzlow 2011, o.S.

2 Vgl. Bäderlandschaft Potsdam GmbH, o.S.



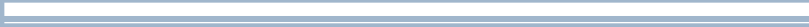
5. AM HINZENBERG

Die ersten Teile der Kleingartenkolonie entstanden zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Nach dem Zweiten Weltkrieg, in dem Potsdam gegen Ende sehr stark zerstört war, wurde für den entstandenen Schutt ein geeigneter Ort gesucht. Die Havelbucht „Am Hinzenberg“ bot sich dafür an. So wurde die Fläche südlich des Lustgartenwalls durch Aufschüttung mehr als verdoppelt. Das neue zusätzliche circa 900m² große Land war optimal für eine typische Zwischennutzung. So wurde es von den Potsdamern eingenommen und es entstanden Kleingärten. Heute ist das Grundstück weiter im Besitz der Stadt Potsdam und wurde an den Kreisverband Potsdam der Garten- und Siedlerfreunde e. V. (VGS) verpachtet. 40 Parzellen, ein Bootsverein und ein Vereinsheim, das auch ein öffentlich zugängliches Restaurant ist, befinden sich auf dem Grund-

stück. Das Grundstück ist bis auf die Anleger im Osten und das Vereinsheim nur für Mitglieder des Kleingartenvereins bzw. des Bootsvereins zugänglich. Tore vor den Eingängen in die Kleingartensiedlung schließen das Gebiet ab. Der Pier für die Touristenboote wird besonders im Sommer stark genutzt. Besonders auffällig ist die Barriere durch die Eisenbahnverbindung Berlin-Magdeburg. Auf einem Deich von 5 bis 6 Metern befinden sich Gleise und trennen das Gebiet „Am Hinzenberg“ von der restlichen Innenstadt ab. Nur zwei sehr schmale Durchgänge, einer am Ufer der Havel, der andere im Verlauf der Henning-von-Tresckow-Straße, durchqueren diesen Deich.



III. ENTWURF



III.I. Gesamtumgriff

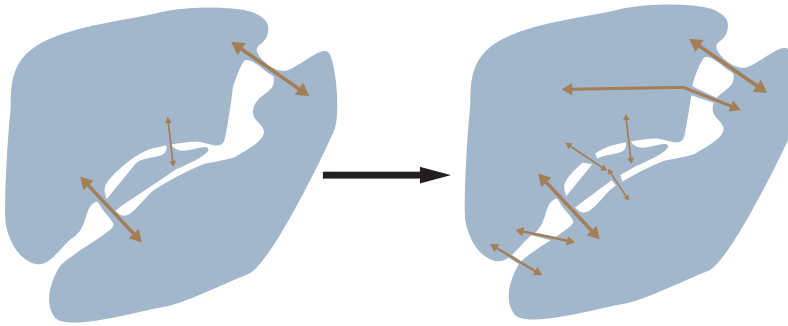
Als städtebauliches Konzept werden im Gesamtumgriff drei stadträumliche Handlungsansätze bearbeitet. Als erstes wird eine Verbesserung der Vernetzung der Stadtbereiche Zentrum Süd und Zentrum Ost vorgeschlagen. Der zweite Ansatz ist die Wiederherstellung des historischen Stadtkanals entlang der Straße „Am Kanal“ und die damit verbundene Änderung der Verkehrsführung. Und als Drittes wird eine phasenweise Verdichtung des Zentrums aufgezeigt.

1 VERNETZUNG DES ZENTRUMS

Die Stadtbereiche im Zentrum von Potsdam werden durch die Havel getrennt. Zwei Brücken, die sehr vom Verkehr geprägt sind, verbinden zur Zeit die beiden Stadtbereiche. Beide Brücken sind Teil des Hauptverkehrsnetzes von Potsdam. Die an der nördlichen Grenze des Planungsgebietes gelegene Brücke ist vierspurig befahren. Entsprechend hohes Verkehrsaufkommen macht diese Brücke für Fußgänger und Radfahrer sehr unattraktiv. Die südliche Brücke („Lange Brücke“) ist neben der Verkehrsverbindung Süd-West auch die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und

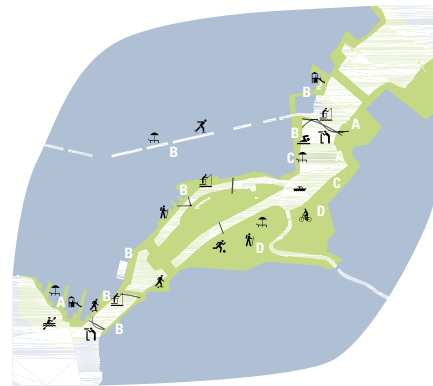
Innenstadt. Damit ist diese Brücke insgesamt hoch frequentiert.

Im Gesamtumgriff wird der Vorschlag für fünf neue Fuß- und Radwegebrücken gemacht. Sie vernetzen die Stadtbereiche und bieten damit Fußgängern und Radfahren ein geschlossenes und attraktives Wegenetz. Mit eingeschlossen in das neue Wegenetz wird die Freundschaftsinsel. Dadurch wird über das Gelände der ehemaligen BUGA eine neue attraktive Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt geschaffen.



UFERZONE

Die Uferzonen der Havel und der Nuthe werden bereits von den Potsdamern genutzt. Eine Abfolge von Anglerplätzen, Bootsanlegern, Waldflächen und großen Wiesen machen bereits jetzt den Uferraum zu einem durchgängigen Erholungsraum. Durch die neu geschaffenen Brücken werden diese Abschnitte verbunden, ausgebaut und sichtbar. Neue Aktivitäten, wie ein Flussschwimmbad können das öffentliche Ufer der Havel ergänzen.



Uferatmosphären



Uferaktivitäten

2 WIEDERHERSTELLUNG STADTKANAL

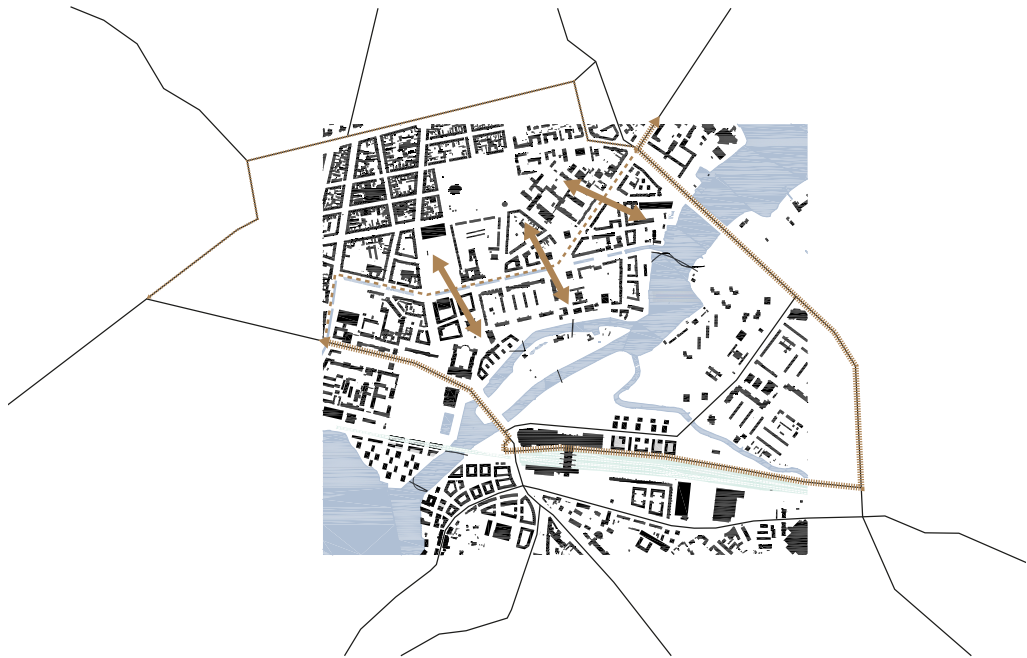
Zur Zeit bildet die „Berliner Straße“ und in weiterer Folge die Straße „Am Kanal“ durch ein hohes Verkehrsaufkommen eine Barriere zwischen Innenstadt und Zentrum Süd. Die Straße „Am Kanal“ ist von Straßenbahn-, Bus- und Autoverkehr sowie von parkenden Fahrzeugen überladen. Um dies zu ändern gibt es von der Stadt Potsdam bereits Pläne den historischen Stadtkanal wiederherzustellen. Erste Teile davon wurden schon umgesetzt. Dies soll für die Straße „Am Kanal“ und die „Dortustraße“ fortgesetzt werden.

Das Wasser wird zurück in die Stadt geholt und der Stadtraum für seine Bewohner wieder erlebbar gemacht. Stadtmöbel, Stege und Treppen ermöglichen das Verweilen am Wasser. Der neu gestaltete Kanal wird den Stadtbezirk Zentrum Süd wieder an die Innenstadt heranführen. Gleichzeitig ermöglicht er eine

direkte Verbindung der Innenstadt zur Havel. Die neue Brücke nimmt die Achse des Kanals auf und führt über den Fluss Richtung Zentrum Ost und Babelsberg.

ÄNDERUNG HAUPTVERKEHRSNETZ

Die Wiederherstellung des Stadtkanals fordert eine Änderung des Hauptverkehrsnetzes. So wird die Bundesstraße 1 nun über die als Schnellstraße ausgebaute Nuthestraße, die Friedrich-List-Straße und die Breite Straße umgeleitet. Die Straße „Am Kanal“ wird somit vom Durchgangsverkehr befreit und muss nur noch als Anwohnerstraße dienen.





PHASE I - 2012

Die Schrebergartensiedlung „Am Hinzenberg“ ist heute eine der größten Zwischennutzungen im Wettbewerbsgebiet. Zusätzlich befinden sich im Zentrum Ost einige Anglervereine sowie im Bahnhofsumfeld ein Fahrradverleih-container.



PHASE II - 2015

Der Stadtkanal wird fertig gestellt und es werden die ersten Blöcke im Zentrum Süd verdichtet. Leerstehende Geschäfte oder Wohnungen könnten für Zwischennutzung freigegeben werden. Die alten Hallen und Parkplätze im Norden des Gebiets bieten weitere Optionen für Zwischennutzung. Eine Mischung aus Zwischennutzung, Umnutzung und Adaption ermöglicht eine urbane Diversität mit vielen unterschiedlichen Akteuren.



PHASE III - 2020

Das neue Stadtfeld „Am Hinzenberg“ entsteht. Die Zwischennutzung ‚Kleingarten‘ geht nicht verloren, sondern wird im Entwurf integriert bzw. werden Ersatzflächen im näheren Umfeld gefunden. Die privaten Gärten sind nun auch öffentlich sichtbar. Zusätzliche öffentliche Freiflächen ermöglichen weitere Zwischennutzungen. Die Markthallen bieten Platz für Künstler, etc. Der Park vor dem Bahnhof bietet ausreichend Platz für Fahrradverleih, Cafés und Sport.

3 VERDICHTUNG: DIE STADT WÄCHST

Die Einwohnerzahl Potsdams ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Dieser Trend wird anhalten. So soll die Wohnbevölkerung bis 2020 auf min. 7000 Einwohner wachsen. Im Gesamtumgriff wird eine phasenweise

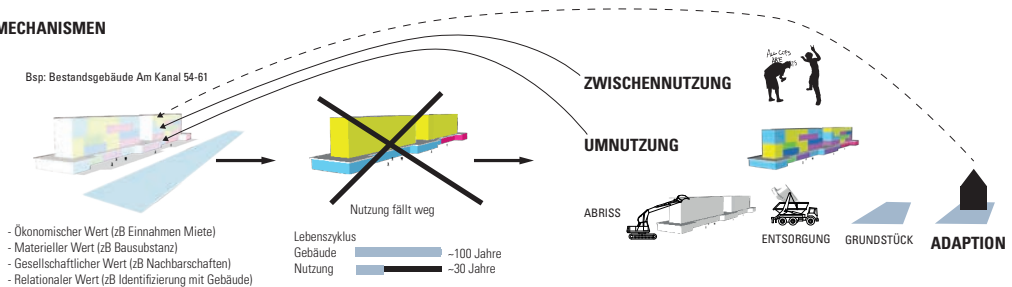
Verdichtung des Zentrums vorgeschlagen. Diese Entwicklung der Stadt wird hier in den drei Layern - Zwischennutzung, Umnutzung und Adaption - dargestellt.

ZWISCHENNUTZUNG

Urbanität funktioniert wie ein Netzwerk. Zwischennutzungen sind ein wichtiger Teil dieses Netzwerks. Raum für Nutzer anzubieten, die zum Beispiel nicht die hohen Mieten der Innenstadt bezahlen können oder anderen Anforderung bedürfen, ist für eine Stadt entscheidend. Standortqualität kann durch

Zwischennutzungen erhalten oder sogar geschaffen werden. Durch die Verdichtung und Mischung von kleinteiligen Nutzungen und informellen Strukturen (z.B. Sport, Jugend, Kultur, Kunst...) werden nicht öffentliche Orte zugänglich.

MECHANISMEN

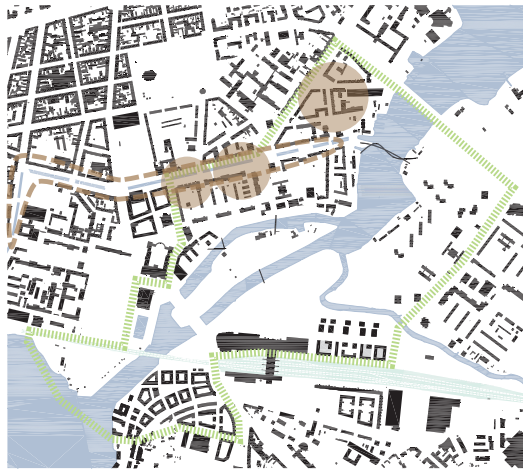


PHASE I - 2012



Die neuen Planungen von Krier und Kohl für die Speicherstadt sehen eine Umnutzung für einzelne Gebäude vor.

PHASE II - 2015



Durch die Wiederherstellung des Stadtkanals wird sich auch die Nutzung der direkten Umgebung ändern. Die Standorte um den Kanal werden neu belebt, besonders die EGs können für öffentliche Nutzungen interessant werden. Die OGs, die zur Zeit hauptsächlich für Wohnen genutzt werden, können nun durch zusätzliche Nutzungen ergänzt werden. Vorstellbar wären z.B. Ärztezentren, Mehrgenerationenwohnungen, Büros oder Studentenwohnungen.

PHASE III - 2020



Durch die Entwicklung des neuen Stadtfeldes „Am Hinzenberg“ wird die Umgebung sich ändern. Vorstellbar wäre eine Umnutzung des abgeschlossenen Areals des Innenministeriums. Auch im nördlichen Teil werden die letzten Industriehallen umgenutzt werden.

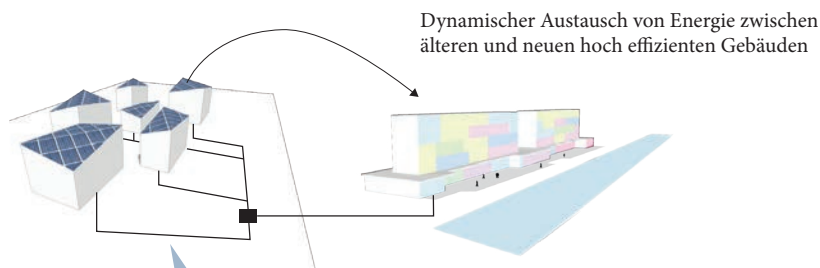
UMNUTZUNG

Das Wettbewerbsgebiet liegt mitten in der Innenstadt von Potsdam und im Einflussbereich der UNESCO-Welterbestätte. Die Stadtbereiche Zentrum Süd und Zentrum Ost weisen einen hohen Anteil an Bestand auf.

Das Konzept sieht eine phasenweise Umnutzung der Gebäude vor. Es lassen sich hier jedoch nur Tendenzen für die Gebiete nennen. Eine vorschreibende Umnutzung wird hier nicht entworfen, sondern nur eine mögliche Anpassung an die Umgebung. Umnutzung passiert und soll auch ständig geschehen. Eine Stadt ist nur dann erneuerbar, wenn sie auch

den Ansprüchen zukünftiger Bewohner gerecht wird, das heißt die Stadt muss ständig umgenutzt oder adaptiert werden.

Der Lebenszyklus eines Gebäudes ist hauptsächlich abhängig von seiner Flexibilität, verschiedene Nutzungen zuzulassen. Der Wegfall von Nutzungen eröffnet verschiedene Zukunftsszenarien. Ein Abriss eines Bestandsgebäudes lässt sich somit nur noch mit der nicht mehr möglichen Anpassungsfähigkeit an neue Nutzungen begründen.



SANIERUNG vs IDENTITÄT

Einige der Gebäude sind denkmalgeschützt, alle bestehenden Gebäude haben relationalen Wert für seine Bewohner, Benutzer oder Nachbarn. Bei energetischen Sanierungen werden oft standardisierte Lösungen, wie zum Beispiel Wärmedämmverbundsysteme, eingesetzt. Identität mit einem speziellen Bauwerk geht verloren, alle sanierten Gebäude sehen gleich aus. Betrachtet man jedoch bei einer Sanierung nicht nur das Einzelobjekt, sondern sieht das Gebäude als Teil eines vernetzten Systems mit dem Quartier oder der Stadt, wird es möglich, die Anforderungen an Einzelgebäude zu entlasten und die Voraussetzung für die Nutzung erneuerbarer Energien zu verbessern. Die Idee ist ein dynamischer Austausch von Energie zwischen älteren und neuen hoch effizienten Gebäuden. Die Energieerzeugung durch Neubauten ist mittlerweile selbstverständlich. Energieerzeuger und Verbraucher sind identisch, die Energie wird dort erzeugt, wo sie auch benötigt wird. Lokale Energieerzeuger werden genutzt, zusätzliche und teure Infrastrukturmaßnahmen erübrigen sich, Landverbrauch für zentrale Systeme der Energieerzeugung und Verteilung entfällt. Überschüssige Energie kann lokal an andere Gebäude, E-Fahrzeuge oder Beleuchtung weitergegeben werden.¹

1

IBA 2008, Bd. 2, 88ff.



PHASE I - 2012

Die bestehenden Planungen werden umgesetzt. Die neuen Gebäude in der Speicherstadt befinden sich bereits in Bau, ebenfalls die neuen Wohn- und Bürobauten um den Bahnhof. Der Landtag ist fast fertiggestellt.



PHASE II - 2015

Die Vernetzung durch neue Brücken wird spätestens in Phase II notwendig sein. Sie verbinden das Zentrum über die Havel hinaus. Die Achse vom Stadtkanal wird mit der neuen Brücke bis zum Zentrum Ost geführt. Der Bahnhof rückt durch die neuen Brücken an der Freundschaftsinsel näher an die Innenstadt und den alten Markt heran. Im Norden des Gebiets werden die Blöcke verdichtet. Eine Mischung aus Alt und Neu entsteht.



PHASE III - 2020

In Phase III entsteht das Stadtfeld „Am Hinzenberg“ und eine Nachverdichtung in den neuen Quartieren im Norden.

ADAPTION

Für die Speicherstadt und das Bahnofsareal gibt es bereits eigenständige Planungen. Diese werden in den Plan übernommen und sind Teil der ersten Phase. Für den nördlichen Teil des Zentrums Süd gab es noch keine Konzepte zur Nachverdichtung. Zur Zeit ist dieser Bereich von Parkplätzen, Garagenflächen und leeren Grundstücken geprägt. Im Gesamtumgriff wird für diesen Bereich eine stadträumliche Adaptionen des urbanen Stadtgrundrisses vorgeschlagen. Es wird ein Mix aus verschie-

den Parzellengrößen, die unterschiedliche Typologien zulassen, konzipiert. Damit wird einerseits die Mittäterschaft von vielen begünstigt (Baugruppen, unterschiedliche Architekten), andererseits die Mischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit kombiniert. Als neue Stadterweiterungsfläche wird in der Phase 3 der Stadtbereich „Am Hinzenberg“ gesehen. Dieser wird im Folgenden näher betrachtet.

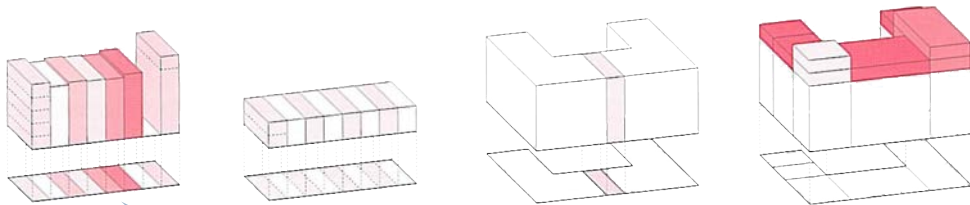


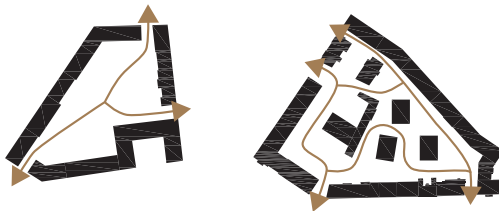
Abb. 38 Streitberger / Müller, Rechtsrheinische Perspektiven 2011, 41

PARZELLIERUNG + BAUGRUPPEN

Je größer eine Parzelle ist, desto einfacher ist eine zukünftige Änderung des Stadtgrundrisses. Dagegen ermöglicht eine kleinteilige Parzellierung eine schnellere Veränderung auf wechselnde Rahmenbedingungen. Die neu geplanten Quartiere sollen einen Mix an Parzellengrößen bieten. Die kleine Parzelle führt zu einer dynamisch urbanen Struktur- die größere vereinfacht zukünftige Änderungen des Stadtgrundrisses.

Die Möglichkeit, viele unterschiedliche Architekten einzubinden, ermöglicht eine ergebnisoffene Entwicklung.

Öffentliche Freiräume, die Möglichkeit, einen privaten Garten zu mieten und die Blickbeziehungen zur Havel lassen Identifikation über die eigene Wohnung hinaus mit der Nachbarschaft und dem Quartier entstehen. Um Mischnutzungen zu unterstützen werden die Blöcke für Durchwegungen und Beziehungen offen gehalten.



ERSCHLIESSUNG

Durchlässigkeit und Wegverbindungen fördern die Qualität des Laufens und Radfahrens. Das neue Netz von Brücken verbindet die Stadtteile beidseits der Havel. Die Wege sind kurz und bieten räumliche Qualitäten.

Außerdem wurden die neuen Quartier so gestaltet, dass sie auch innerhalb dieser eine optimale Erschließung ermöglichen. Die Straßenräume werden belebt und es werden sichere Räume für die Bewohner, spielende Kinder und Radfahrer freigegeben. Baufelder werden auch vom Inneren zugänglich und dadurch Mischnutzungen gefördert.

III.II. Masterplan

»AM HINZENBERG«

Der neue Masterplan verbindet Dichte und eine Diversität von Menschen, Gütern und Informationen innerhalb des Stadtfeldes „Am Hinzenberg“. Es entstehen Freundschaften, Märkte und Wissenstransfer.

Der Entwurf für das Stadtfeld soll seinen Nutzern heute und in Zukunft das größtmögliche Maß an Handlungsoptionen bieten und gleichzeitig eine Erneuerungsfähigkeit ermöglichen.

MISCHQUARTIER

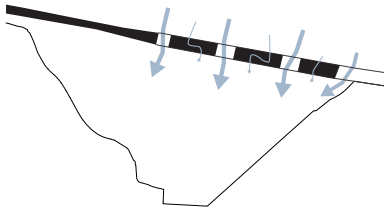
Im Masterplan finden verschiedene Nutzungen ihren Platz. Im Stadtfeld „Am Hinzenberg“ kann sich funktional alles anordnen, was das Wohnen nicht wesentlich stört. Dadurch wird das neue Stadtfeld zu einem bevorzugten Standort für kleinere und mittlere Betriebe. Ein reines Wohnquartier wird meist wegen der günstigen Angebote gewählt, ein Mischquartier jedoch aufgrund der Quartierseigenschaften. So wird es für die Bewohner des neuen Stadtfeldes zum Beispiel wesentlich einfacher werden, sich als Start-Up-Unternehmer selbstständig zu machen. Ein neuer

Job wird innerhalb des Stadtfeldes schneller als in reinen Wohngebieten gefunden werden. Auch der Lebensmitteleinkauf im neuen Stadtfeld wird öfter und in kleineren Mengen mehrmals wöchentlich gemacht werden. Zufällige Treffen werden wahrscheinlicher.

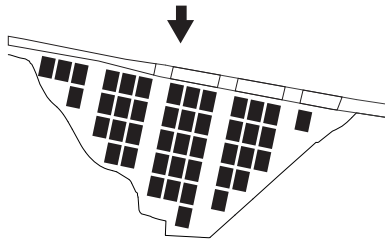
MIX: WOHNEN+ARBEITEN+FREIZEIT

Die traditionellen Arbeitsverhältnisse werden immer mehr durch einerseits temporäre und finanziell ungewisse, aber andererseits auch durch zeitsouveräne Jobs, mit flexiblen Arbeitszeiten ersetzt. Es entstehen dadurch individuelle Möglichkeiten zur Gestaltung der persönlichen Lebensbereiche. Arbeiten, Wohnen und Freizeit überlagern sich. Die Mischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit führt neben weniger CO₂-Emissionen durch Pendlerverkehr zu einer Steigerung der Lebensqualität für die Bewohner bzw. Mitarbeiter durch reduzierte Reisezeit und -kosten. (Bei Reduzierung der Pendlerzeit von 30min/Weg zu 3min. können die Bewohner bei 251 Arbeitstagen pro Jahr bis zu 10 Arbeitstage pro Jahr sparen.)

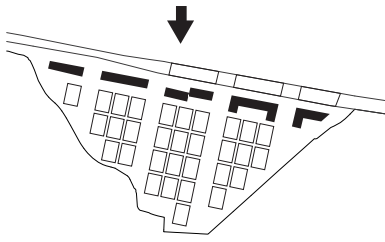
ENTWURFSIDEE



großzügige Zugänge zum Stadtfeld



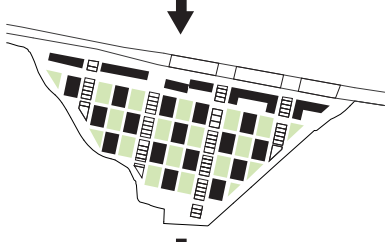
*Baufelder und Raster
optimiert für Belichtung und Blickbeziehungen*



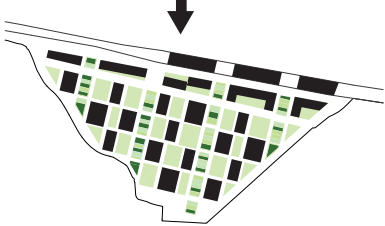
Schallschutz



private Kleingärten

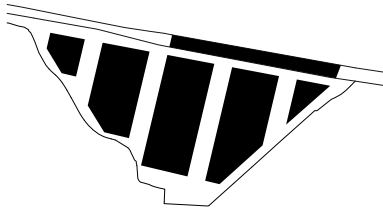


Mix von Bebauung und Grün

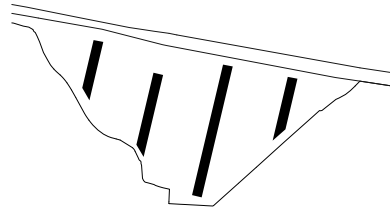


Typologienmix und Rasteranpassung

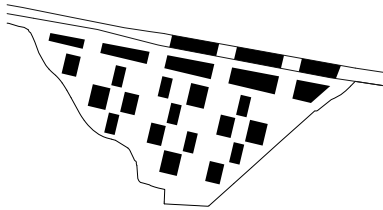
PROGRAMM



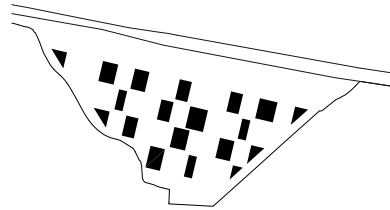
Baufelder



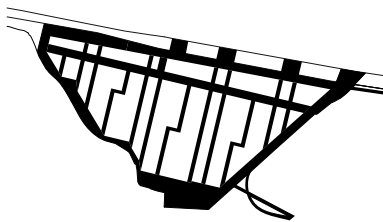
Kleingärten



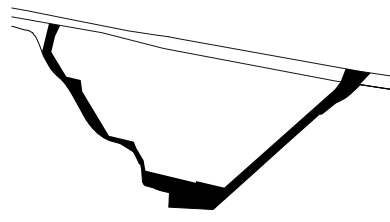
Bebauung



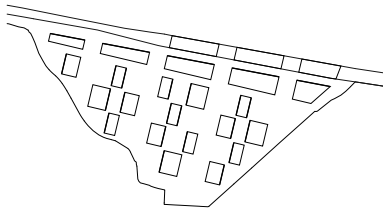
Nachbarschaftsgrün



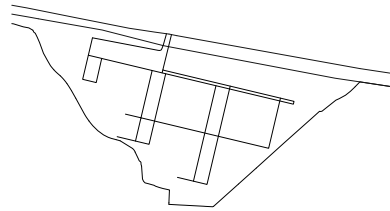
Hauptfuß- und Radwege



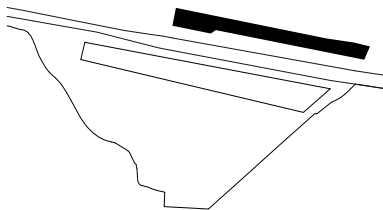
Promenade



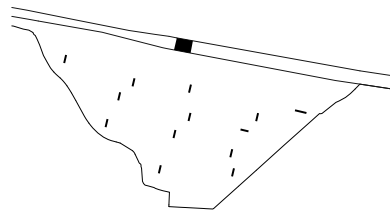
Hauptzugänge



Zulieferung und Feuerwehr

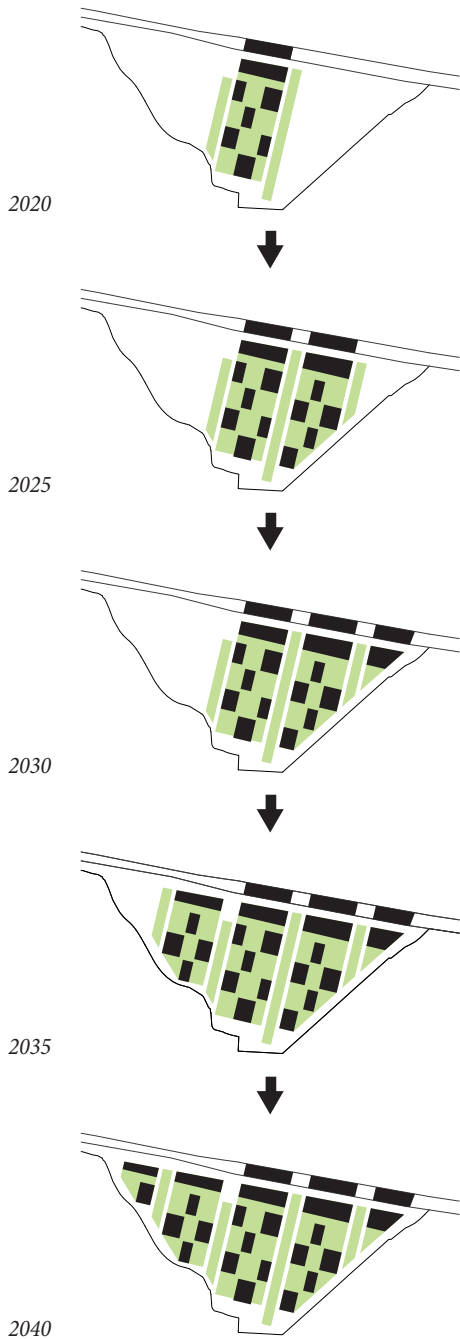


Parken - Auto



Parken - Rad

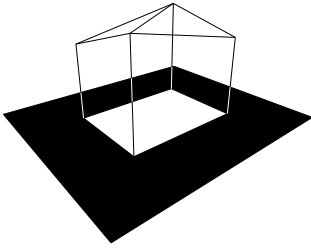
PHASEN



Die Bebauung des Stadtfeldes wird eine lange Zeit in Anspruch nehmen. Der Masterplan kann phasenweise umgesetzt werden. Dabei ist jedes Bau-
feld bzw. Quartier als eine Einheit zu sehen. Jedes Quartier bietet unterschiedliche Typologien und Funktionen und bildet somit bereits nach der ersten Bauphase für sich eine Nachbarschaft. Wichtig ist, dass das Stadtfeld im kompletten Umfang bebaut wird.

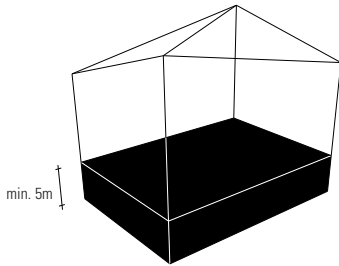
VORGABEN IM MASTERPLAN

FORM



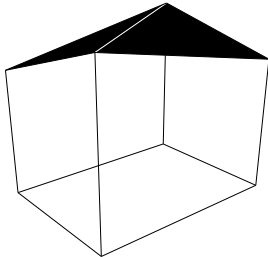
BEBAUGUNGSGRENZEN

Die Gebäude müssen an die Baulinie angrenzen und dürfen nicht darüber hinausgehen. Balkone sind innerhalb dieser Grenzen vorzusehen.



AKTIVIERUNG DER ERDGESCHOSSE

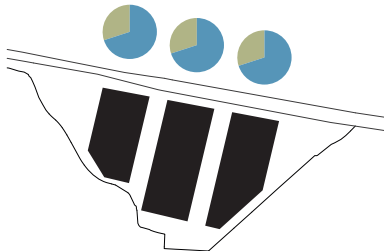
Die Gebäude müssen ein aktives EG mit publikumsintensiven Nutzungen ermöglichen. Aus diesem Grund müssen alle EGs eine Geschosshöhe von mind. 5m haben. Auch wenn nicht jedes Gebäude im EG von Beginn an eine öffentliche Nutzung haben muss, soll es doch, im Fall eines späteren Umnützens, möglich sein.



DACHFORM

Die Dachform muss, wie im Masterplan gezeigt, umgesetzt werden. Die Dachlandschaft ist das Identitätsmerkmal des neuen Stadtfeldes. Optimale Belichtung wird damit für die Quartiere sichergestellt.

FUNKTION

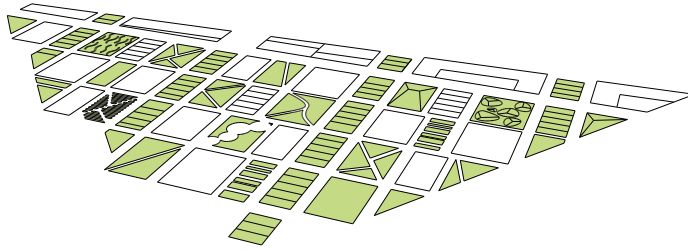


NUTZUNGSMISCHUNG

Eine Nutzungsmischung von 70% Wohnen zu 30% öffentlicher- bzw. Büro-Nutzung (Shops, Gastro, Pflege, Ärzte, Büro, Co-Working etc...) soll je Quartier sein. Damit ist jedes Quartier bis zu einem gewissen Grad unabhängig, außerdem wird das Gefühl der Quartiersnachbarschaft gestärkt.

Die Funktionsaufteilung kann sich im Laufe der Zeit wandeln!

FREIRÄUME UND GÄRTEN



FORM

Für die Kleingärten gibt es keine bestimmten Vorgaben. Die Parzellen haben eine Größe von ca. 6 x 12m. Wie die Gärten gestaltet werden bleibt jedem Pächter selbst überlassen. Für Parzellen, die keinen Platz mehr finden, werden in der näheren Umgebung Ersatzflächen angeboten. Die Stadt Potsdam hat dafür vorgesehene Flächen.

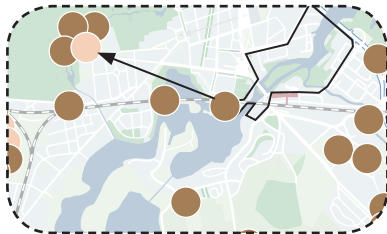
Bei den öffentlichen Nachbarschaftsgärten ist, wie auch bei den Gebäuden, eine Mittäterschaft von vielen geplant. Jeder Nachbarschaftsgarten soll von je einem Landschaftsarchitekten gestaltet werden. Die Außengrenzen müssen eingehalten werden.

FUNKTION

VON DER ZWISCHENNUTZUNG KLEINGARTEN ZUM NEUEN QUARTIER

Die Gartenanlage „Am Hinzenberg“ ist eine typische Zwischennutzung. Potsdam wurde im Krieg stark zerstört und die Trümmer wurden in der Havelbucht „Am Hinzenberg“ deponiert. 9000m² neues Land entstand und wurde von den Potsdamern eingenommen. Es entwickelten sich Schrebergärten, Angler- und Bootsvereine (siehe Analyse).

Im Entwurf für den Hinzenberg passiert der Sprung von einer Zwischennutzung zum



Ersatzfläche Kleingärten

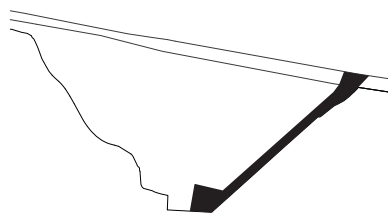
neuen Quartier Hinzenberg.

Die vorgeschlagene Adaption soll die Qualitäten der jetzigen Nutzung weiter ausbauen und ergänzen:

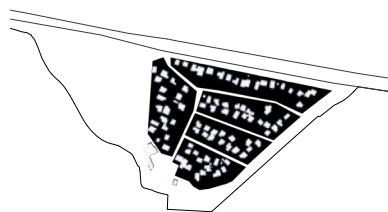
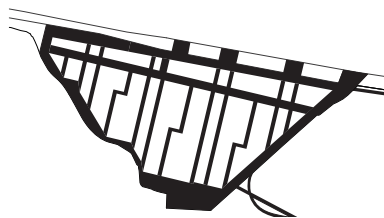
Das Kleingartenwesen als gesellschaftliche Institution wird flächenmäßig verkleinert, bleibt aber erhalten.

Der Kleingarten als maßgebliche Freizeitbeschäftigung, gesellschaftliches Beisammensein und Platz für Ruhe und Naturerlebnis findet so seinen Platz. War die Kleingartensiedlung bisher nur für Pächter zugänglich, ist sie jetzt

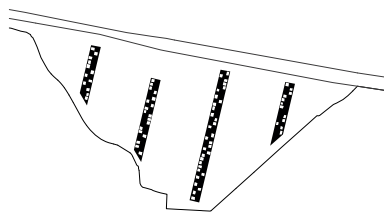
Teil des Quartiers öffentlich und bietet «Grün für alle». Besserung des Mikroklimas, keine Versiegelung des Bodens und Flora- und Fauna-Diversität sind weitere positive Effekte. Die Mischung von privatem und öffentlichem Grün im neuen Quartier ermöglicht zusätzliche Qualitäten. Trafen sich vorher nur die Kleingarten-Pächter untereinander, findet jetzt eine Kommunikation darüber hinaus statt. Arbeitende, Verkäufer, Unternehmer, Bewohner und Gartenpächter begegnen sich im Quartier.



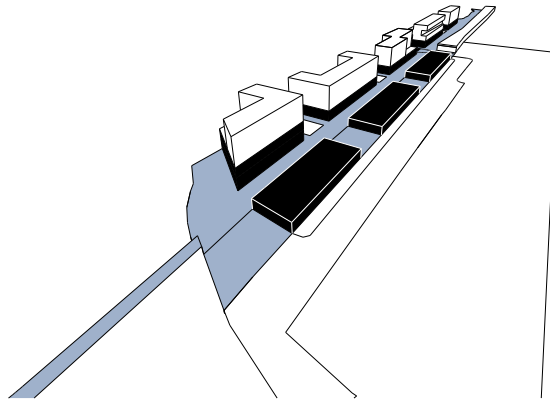
öffentlich zugänglich



private Gärten



MARKTHALLEN UND BOULEVARD



FORM

Die Durchgänge unter der Bahnlinie und die Markthallen öffnen das Stadtfeld zum Zentrum von Potsdam. Große Durchgänge ermöglichen eine fließende Schwelle ins Stadtfeld. Die Markthallen ersetzen den Deich unter der Bahnlinie. Die Höhe der Bahntrasse kann aufgrund des Anschlusses an die Brücke nicht verändert werden. Die Markthallen passen sich dieser Höhe an und werden somit eine ungefähre Raumhöhe von 4m haben.

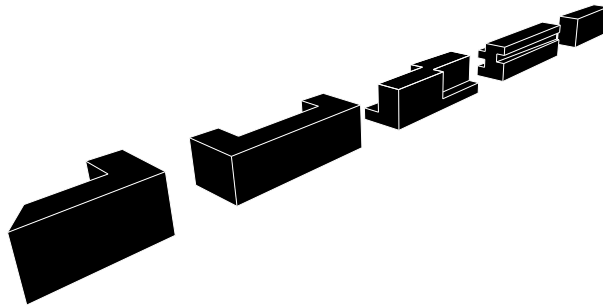
FUNKTION

Im Gegensatz zum Abschotten von der Bahnlinie wird dieser Bereich zum urbanen Treffpunkt. Aufgrund der Nähe zum Bahnhof ist die Geschwindigkeit der Züge bereits sehr gering. Der Raum unter der Bahn steht für verschiedene Nutzungen bereit. Eine Mischung aus Galerien, Cafés, Shops und Marktständen schafft einen neuen Anlaufpunkt für Potsdam.

Der neue Boulevard ist die Einkaufsmeile des Quartiers. Unternehmer oder Bewohner des Quartiers und der Innenstadt treffen sich hier für Meetings, Mittagspausen oder den täglichen Einkauf.

Im neuen Quartier wird somit nicht nur ein Platz zum Arbeiten oder Wohnen angeboten, sondern ein verwebtes Netzwerk, in dem Beziehungen, Ziele und Märkte entstehen können.

BEBAUUNG - RÜCKGRAT



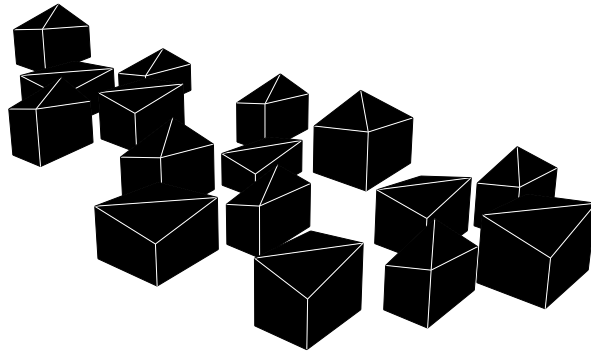
FORM

Die Bebauung im Norden der Quartiere verläuft parallel zur Bahnlinie und hält somit möglichen Lärm vom restlichen Stadtfeld ab. Die Bebauung der Quartiere A-D hat einen 1-geschossigen Sockel, die des Quartiers E einen 2-geschossigen. Oberhalb des Sockels befinden sich 3 bzw. 4 Geschosse. Diese sind insgesamt nur so hoch, dass sie vom Neuen Lustgarten aus die Dachform der Stadtvillen nicht verdecken.

FUNKTION

Diese Gebäude stellen die Nahversorgung für das Stadtfeldes „Am Hinzenberg“ und der umliegenden Stadtberreiche (Speicherstadt, etc.) sicher. Hier werden neben Shops, Supermärkten und Cafés im Erdgeschoss, in den Obergeschossen hauptsächlich Arztzentren, Praxen und Pflegedienstleistungsfirmen ihren Platz finden. Außerdem ist Wohnen als Nutzung vorgesehen.

BEBAUUNG - STADTVILLEN



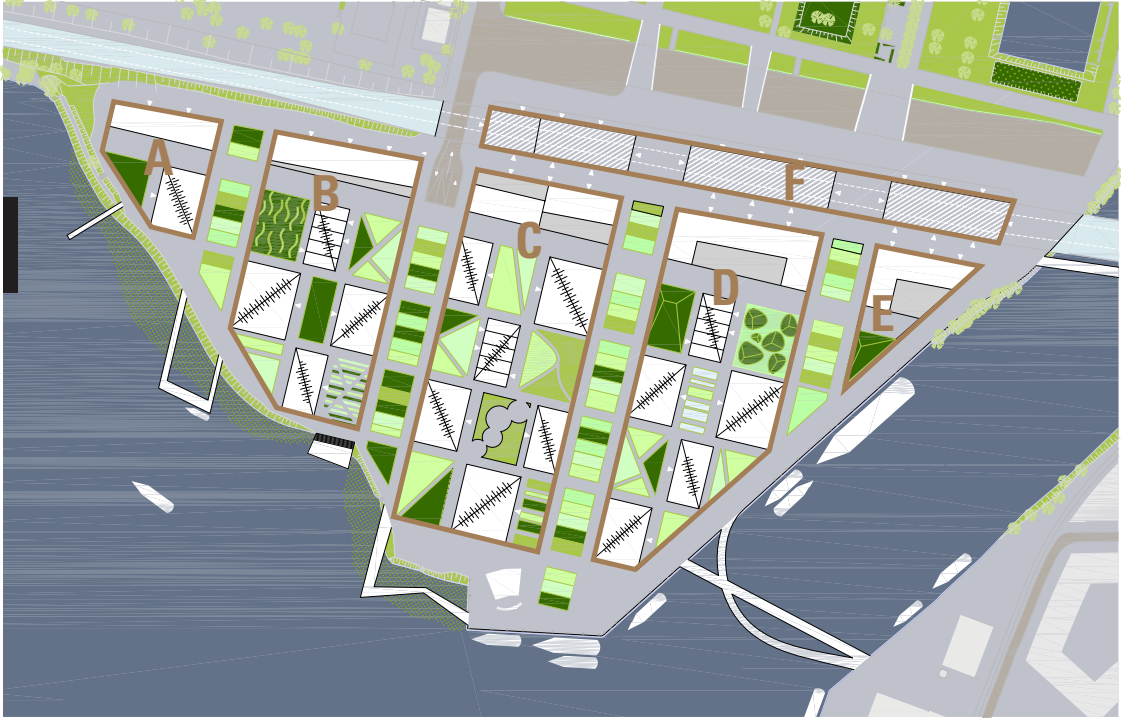
FORM

Die Stadtvillen sind das Identitätsmerkmal des neuen Stadtfeldes. Sie sind in vier Quartiere aufgeteilt. Jedes Quartier formt für sich eine eigene Nachbarschaft. Es gibt 3 unterschiedliche Typen der Stadtvillen, alle jedoch haben die gleiche Dachform und sind Ost-West ausgerichtet. Die Dachform ermöglicht eine optimale Belichtung jedes Quartiers.

FUNKTION

Die Nutzung der Stadtvillen ist hauptsächlich Wohnen und wohnnahes Arbeiten. Außerdem bieten sie Fläche für Co-Working-Büros. Co-Working-Büros sind offene, flexible und gut vernetzte Arbeitsräume. Jeder kann diesen Raum nutzen, ein monatlicher Beitrag der Nutzer deckt die Kosten. Hier kann rund um die Uhr, in wechselnden Teamkonstellationen und ohne Festanstellung gearbeitet, diskutiert und kommuniziert werden.

FLÄCHENAUFSTELLUNG



Baufelder (A - F) = 27 395,1 m²
 BGF (A - F) = 45 511,9 m²

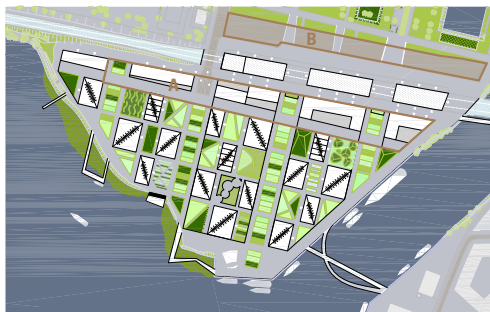
70% Wohnen = 31 858 m² (BGF)
 30% Dienstl., Büro, Shops = 13 653 m² (BGF)

GRZ = 0,5
 GFZ = 1,7

Anzahl WHG ca. 350 WE

30% NF 60m² (2-Zi) BGF 87m² -> 127 WE
 50% NF 75m² (3-Zi) BGF 108m² -> 169 WE
 20% NF 88m² (4-Zi) BGF 126m² -> 58 WE

Parken



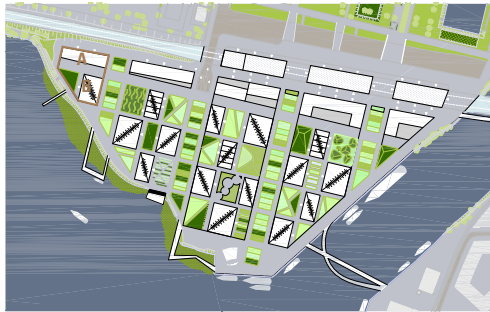
Wohnen: 1 Stellplatz / 2 WE
 Dienstl., Büros, Shops: 1,5 Stellplätze / 100m² BGF

Zusätzliche Carsharing-Stellplätze:
 1 Stellplatz / 10 Wohnungen

Fahrrad-Parken
 Für Besucher des Boulevards oder der Nahversorgung steht eine Fahrradgarage mit 450m² zu Verfügung. Einwohner des Stadtfelds haben Fahrradabstellplätze in den Nachbarschaftsgärten.

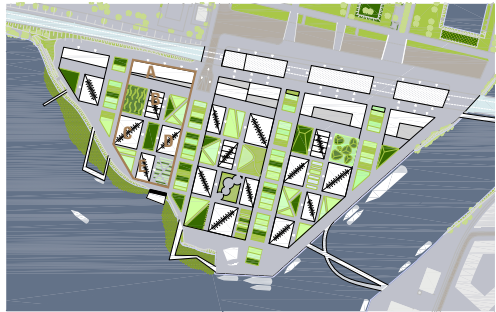
Teilgebiete

Baufeld A



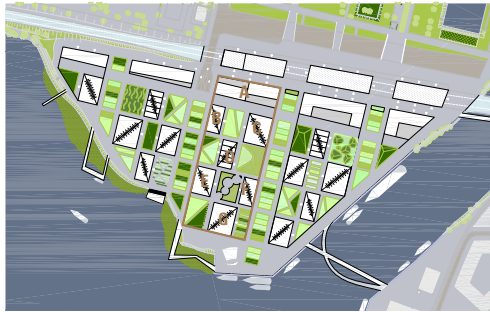
Baufeld = 1728,4 m² GRZ = 0,5
 BGF = 3606,8 m² GFZ = 2,1
 BGF Gebäude A = 1728 m²
 BGF Gebäude B = 1800 m²

Baufeld B



Baufeld = 5835,9 m² GRZ = 0,4
 BGF = 9229,6 m² GFZ = 1,6
 BGF Gebäude A = 2722 m² BGF Gebäude D = 1800 m²
 BGF Gebäude B = 1300 m² BGF Gebäude E = 1625 m²
 BGF Gebäude C = 1782 m²

Baufeld C



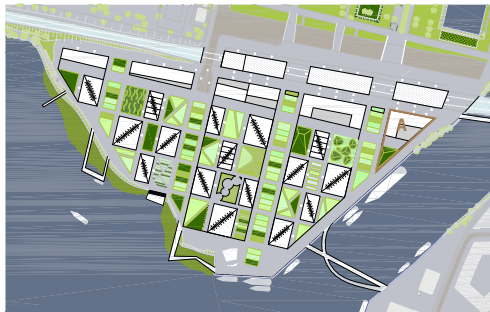
Baufeld = 8211,5 m² GRZ = 0,4
 BGF = 14105,4 m² GFZ = 1,7
 BGF Gebäude A = 2934,4 m² BGF Gebäude E = 2250 m²
 BGF Gebäude B = 1300 m² BGF Gebäude F = 1300 m²
 BGF Gebäude C = 2970 m² BGF Gebäude G = 2376 m²
 BGF Gebäude D = 975 m²

Baufeld D



Baufeld = 7148,4 m² GRZ = 0,4
 BGF = 12749,2 m² GFZ = 1,8
 BGF Gebäude A = 3824 m² BGF Gebäude D = 2970 m²
 BGF Gebäude B = 1300 m² BGF Gebäude E = 1300 m²
 BGF Gebäude C = 1800 m² BGF Gebäude F = 2250 m²

Baufeld E



Baufeld = 1164,9 m² GRZ = 0,6
 BGF = 3219,2 m² GFZ = 2,7
 BGF Gebäude A = 3219 m²

Baufeld F



Baufeld = 3307,4 m² GRZ = 0,8
 BGF = 2601,7 m² GFZ = 0,8
 BGF Gebäude A = 886 m² BGF Gebäude C = 785 m²
 BGF Gebäude B = 930 m²

III.III. Typologien

Es soll je Gebäude ein/e ArchitektIn beauftragt werden. Eine Mittäterschaft von vielen begünstigt Diversität im neuen Stadtfeld „Am Hinzenberg“. Durch den klaren Masterplan ist es möglich, den jeweiligen Architekten für die Baufelder eine größere Freiheit für Fassaden und Grundrissplanung zu lassen.

Im Folgenden werden für jedes Baufeld ein Beispiel für eine Grundrissgestaltung gezeigt. Dabei wurde als Konsequenz des Zukunftsszenarios auf den Trend zu mehr Wohnfläche je Einwohner, die kleineren Haushaltsgrößen, das allgemeine Älterwerden der Bevölkerung und die Verlagerung von Arbeit in die Wohnung eingegangen. Flexibilität der Gebäude ermöglicht es, auf die unterschiedlichen Vorstellungen der Nutzer von heute und der der Zukunft einzugehen.

GRUNDRASTER

Für jeden Gebäudetyp wurde ein Grundraster entwickelt. Dieses zeigt die Erschließung, das Tragwerk und die Lage der Service-Zone. Dies sind die fixen Bestandteile des Grundrisses.

SERVICE-ZONE

Die Verortung der Sanitäreinrichtungen in einer kompakten Service-Zone in jedem Geschoss ist einerseits kostengünstig, andererseits bietet es für die umliegenden Räume eine größtmögliche Flexibilität der Aufteilung. Die Badezimmer sind entsprechend der neuen Anforderungen der älter werdenden Gesellschaft und nach den Wünschen jüngerer Bewohner groß und barrierefrei. Auch die Erschließungswege sind barrierefrei.

TEILUNG

Das Grundraster ermöglicht eine freie Einteilung der Wohnungen. So gibt es für jeden Typen verschiedene Möglichkeiten der Wohnungsteilung. Je nach Bedarf können unterschiedliche Wohnungen zusammengestellt werden. Es ist bei jedem Typ möglich, eine unterschiedliche Anzahl von Wohnungen pro Geschoss zu haben. Es entsteht so eine große Verteilung von verschiedenen Wohnungen innerhalb eines Gebäudes und die Wohnungen sind je nach Lebenslage anpassbar. Gleichzeitig ist es möglich, wohnungsfremde Nutzung wie Büros oder Co-Working in den Gebäuden unterzubringen.

WOHNUNGEN

Die meisten Wohnungen sind Eck-Wohnungen und werden damit von mindestens zwei Seiten belichtet. In jedem Typ gibt es durchgesteckte, ost-west orientierte Wohnungen und jede Wohnung verfügt über Loggien mit mind. 1,50m Tiefe. Besonders Ältere, bei denen die Mobilität eingeschränkt ist, werden davon profitieren. Die Küche ist in den Wohnraum integriert. Es werden Wohnungen von 28m² bis 145m² angeboten. Durch das Anbieten von unterschiedlichen Wohnungseinheiten wird es zu einer Mehrgenerationenachbarschaft kommen. Der nachbarschaftliche Austausch von Dienstleistungen wird dadurch gefördert.

NUTZUNGSNEUTRALE RÄUME

Die Räume der Wohnungen sind gleich groß und werden damit keiner bestimmten Nutzung zugeschrieben. Dies ermöglicht eine große Variabilität der Nutzung. Dadurch wird der Gebrauchswert der Wohnung auch für die Zukunft erhalten.

Anhang

BIBLIOGRAPHIE

BÜCHER

Bohne, Rainer / Eichstädt-Bohlig, Franziska / Hannemann, Christine / Heinrich-Böll-Stiftung (Hg.): Das neue Gesicht der Stadt - Strategien für die urbane Zukunft im 21. Jahrhundert, Berlin 2006

Gebhardt, Birgit: 2037: Unser Alltag in der Zukunft, Hamburg 2011

Internationale Bauausstellung IBA Hamburg GmbH (Hg.): Schriftenreihe Metropole, Bd. 1 u. 2, Hamburg 2008

Langwieser, Corinna / Wippermann, Peter: Ageing in Place. Lebensqualität im Alter, Hamburg 2011

Konter, Erich / Bodenschatz, Harald: Städtebau und Herrschaft. Potsdam: Von der Residenz zur Landeshauptstadt, Berlin 2011

Streitberger, Bernd / Müller, Anna L.: Rechtsrheinische Perspektiven - Stadtplanung und Städtebau im postindustriellen Köln, Berlin 2011

ZEITUNGEN UND ZEITSCHRIFTEN

Felgendreher, Daniel: Fallstudie Potsdam – Knobelsdorff ist nicht zu (s)toppen. In: Arch+ 204, Krise der Repräsentation, Okt. 2011, 86ff.

Friemel, Kerstin: Geben und Nehmen, In: Brand Eins, April 2010, 123-127.

Rheinische Post: Mehr Türken ziehen weg, als neu ins Land kommen. In: Rheinische Post, Jg. 67, Nr. 82, 5./6.04.2012

Siebel, Walter: Zukunft des Wohnens. In: Arch+ 176/177, Wohnen, Mai 2006, 44ff.

ZEITUNGEN UND PUBLIKATIONEN (ONLINE)

AIV Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin e.V. (Hg.): AIV-Schinkel-Wettbewerb 2012. Ideale Realitäten. Potsdam. Ausschreibung zum 157. Wettbewerb. Online unter: <http://www.aiv-berlin.de/index.php/schinkel-wettbewerb/aufgabenstellung>, 01.11.2011

AIV Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin e.V. (Hg.): AIV-Schinkel-Wettbewerb 2012. Ideale Realitäten. Potsdam. Bericht. Online unter: http://www.aiv-berlin.de/uploads/Schinkelwettbewerb/Dokumentation/dokumentation_sw_2012.pdf, 03.03.2011

Berberich, Simon Che: Demografie „Deutschland wird kleiner, ärmer und älter“. In: Focus Online, 02.11.2010, http://www.focus.de/finanzen/altersvorsorge/tid-20293/demografie-deutschland-wird-kleiner-aermer-undaelter_aid_567720.html, 12.03.2012

Berg, Guido/Brunzlow, Jan: Potsdams Speicherstadt wird zum Wohnviertel. In: Der Tagesspiegel, 04.01.2011, <http://www.tagesspiegel.de/berlin/brandenburg/stadtentwicklung-potsdams-speicherstadt-wird-zum-wohnviertel/3687664.html>, 29.05.2012

Bertelsmann Stiftung (Hg.): Nachhilfe kostet bis zu 1,5 Milliarden Euro pro Jahr. Pressemeldung, Gütersloh, 28.01.2010, http://www.bertelsmann-stiftung.de/cps/rde/xchg/bst/hs.xsl/nachrichten_99657.htm

Böttner, Peter: Die Wirtschaft braucht Köpfe, keine Lexika“. Gespräch mit Professor Peter Struck. In: NGZ-Online, 28.11.2008, <http://www.ngz-online.de/rhein-kreis/die-wirtschaft-braucht-koepfekeine-lexika-1.180248>, 26.03.2012

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hg.): Studie Mobilität in Deutschland 2008. Struktur - Aufkommen - Emissionen - Trends. Ergebnisbericht, Bonn-Berlin, Februar 2010, <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de>

Christiaanse, Prof. Kees u.a.: Die Stadt als Ressource. Entwurf und Strategie im urbanen Raum. Vorlesungsreader FS 2011, http://www.christiaanse.arch.ethz.ch/index.php?page_id=238

Creutzburg, D. / Gillmann, B.: Arbeitsmarkt: Kampf um Fachkräfte entbrennt. In: Handelsblatt 30.06.2010, http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/arbeitsmarkt-kampf-um-fachkraefte-entbrennt/v_detail_tab_print/3477050.html, 27.03.2012

Dalan, Marco / Doll, Nikolaus: Junge Deutsche verlieren Lust am teuren Auto. In: Welt Online, 13.03.2010, <http://www.welt.de/wirtschaft/article6755428/Junge-Deutsche-verlieren-Lust-am-teuren-Auto.html>, 15.04.2012

Frost & Sullivan (Hg.): Carsharing - der Weg in eine grünere Zukunft, Pressemitteilung, Frankfurt 2010, <https://www.frost.com/prod/servlet/press-release-print.pag?docid=193332392>, 14.04.2012

Glaeser, Edward L.: Why Economists Still Like Cities. In: City Journal, Frühling 1996, http://www.city-journal.org/html/6_2_why_economists.html, 14.03.2012

Hagelüken, Alexander: Zukunft der Arbeit. Raus aus den Zwängen, rein in die Selbständigkeit. In: Süddeutsche.de, 12.07.2011, <http://www.sueddeutsche.de/karriere/zukunft-der-arbeit-raus-aus-den-zwaengen-rein-in-die-selbstaendigkeit-1.1119136> 14.03.2012

Hagen, Jens / Reichel, Reiner / Heilmann, Dirk: Die besten Immobilienlagen Deutschlands. In: Handelsblatt, 10.05.2011, http://www.handelsblatt.com/finanzen/immobilien/ratgeber-hintergrund/special-trendviertel/trendviertel-2011-die-besten-immobilienlagen-deutschlands/v_detail_tab_print/4156202.html, 12.03.2012

Handelsblatt: Abwanderung aus dem Osten hält bis 2020 an. In: Handelsblatt, 19.06.2002, http://www.handelsblatt.com/archiv/prognos-veroeffentlicht-neue-langfristig-projektion-fuer-deutschland-abwanderung-aus-dem-osten-haelt-bis-2020-an/v_detail_tab_print/2176186.html, 12.03.2012 (Angabe ohne Autor)

Holzmüller, Maria: Eine Generation auf Abruf. In: Süddeutsche.de, 10.06.2010, <http://www.sueddeutsche.de/karriere/2.220/befristete-arbeitsvertraege-eine-generation-auf-abruf-1.954926>, 14.03.2012

Hunsicker, Frank u.a.: Megatrends und Verkehrsmarkt. Langfristige Auswirkungen auf den Personenverkehr. In: InnoZ-Bausteine, Nr. 4, Berlin 2008, <http://www.innoz.de/fileadmin/INNOZ/pdf/Bausteine/innoz-baustein-04.pdf>, 14.03.2012

Institut für Mobilitätsforschung (Hg.): Zukunft der Mobilität. Szenarien für das Jahr 2030. Zweite Fortschreibung, München 2010, http://www.ifmo.de/basif/pdf/publikationen/2010/100531_Szenarien_2030.pdf, 06.03.2012

Kerbs, Diethart: Demografie und Denkmalschutz. Hinfallige Baukörper. In: Die Gazette Nr. 27, Herbst 2010, 63ff., auch online unter: <http://ralfswartz.typepad.com/mc/2010/10/die-gazette-diethart-kerbs-demografie-und-denkmalschutz-hinfaellige-baukoerper.html>, 13.03.2012

Landeshauptstadt Potsdam (Hg.)/Kneiding, Bernhard u.a.: Landschaftsplan Landeshauptstadt Potsdam, Feb. 2011, <http://www.potsdam.de/cms/beitrag/10066291/1063997/3+2#>, 29.05.2012

Landeshauptstadt Potsdam (Hg.), Nahverkehrsplan 2007 bis 2011, http://www.potsdam.de/cms/dokumente/10039219_996299/676e8ade/NVP2007_071011.pdf, 29.05.2012

Landeshauptstadt Potsdam (Hg.)/Planungsgruppe Grün der Zeit: Kleingarten Entwicklungskonzept 2007, Juli 2007, http://www.potsdam.de/cms/dokumente/10043338_996229/f9676b64/KG-EK%202007_Text.pdf, 29.05.2012

Öchsner, Thomas: Unsicherheit wird zur Regel. In: Süddeutsche.de, 17.03.2010, <http://www.sueddeutsche.de/karriere/erwerbstaetigkeit-in-deutschland-unsicherheit-wird-zur-regel-1.12901>, 14.03.2012

Schega, Katrin: Der Mitnahme-Effekt. In: Frankfurter Rundschau, 16.08.2010, <http://www.fr-online.de/rhein-main/fahrgemeinschaften-haben-zulauf-der-mitnahme-effekt,1472796,4562032.html> (15.04.2012)

Schnaas, Dieter: Arbeitswelt: Ungewissheit als einzige Gewissheit. In: Wirtschaftswoche, 29.06.2010, <http://www.wiwo.de/politik/deutschland/arbeitswelt-ungewissheit-als-einzige>

gewissheit/v_detail_tab_print,5144176.html, 09.04.2012

Statistisches Bundesamt (Hg.): Bevölkerung Deutschlands bis 2060. 12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, Wiesbaden 2009, https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Bevoelkerung/VorausberechnungBevoelkerung/BevoelkerungDeutschland2060Presse5124204099004.pdf?__blob=publicationFile

Süddeutsche.de: Mobilität von morgen. Vorfahrt fürs Fahrrad. In: Süddeutsche.de, 17.04.2012, <http://www.sueddeutsche.de/auto/mobilitaet-von-morgen-vorfahrt-fuers-fahrrad-1.1334136>, 14.03.2012

Von Borstel, Stefan: Arbeitsmarktforschung: 2025 nur noch 1,5 Millionen Arbeitslose. In: Welt Online, 24.06.2010, <http://www.welt.de/wirtschaft/article8167680/2025---nur---noch---1---5---Millionen---Arbeitslose.html?config=print>, 14.03.2012

Wittrock, Philipp: Geburtenanstieg: Warum Deutschland vergeblich auf einen Babyboom hofft. In: Spiegel Online, 29.12.2010, <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,druck-737001,00.html>, 11.04.2012

AUFSÄTZE UND ARTIKEL (ONLINE)

Bäderlandschaft Potsdam GmbH (Hg.): Geschichte vom Bad Am Brauhausberg, http://www.swp-potsdam.de/swp/de/baeder/ueber-uns-blp/historie-blp/historie-brauhausberg-blp/st_historie-brauhaus.php, 29.05.2012

Bitkom: Schüler lernen mit Computer und Internet schneller, Presseinformation Hannover, 02.03.2011, www.bitkom.org/de/presse/70864_67135.aspx (13.03.2012)

Bratzel, Prof. Dr. Stefan / Fachhochschule der Deutschen Wirtschaft (FHDW) (Hg.): Das Auto aus Sicht der jungen Generation - Statussymbol oder nur Funktionsgut?, Vortrag, Wolfsburg, 18.01.2011, http://www.autouni.de/autouni_publish/www/de/www_veranstaltungskalender/archiv/Archiv_2011/marketing___vertrieb/Marketing_und_Vertrieb_aktuell_2011-1.contentliststandard.0013.file.tmp/autouni_download_jugend_auto_18-01-11.pdf (14.04.2012)

Bundesverband CarSharing e.V. (Hg.): 15-prozentiger Kundenzuwachs im deutschen CarSharing in 2009, Pressemitteilung, 18.02.2010, http://www.carsharing.de/index2.php?option=com_content&task=view&id=275&pop=1&page=0&Itemid=44

Bundesverband CarSharing e.V. (Hg.): Zusammenarbeit zwischen ÖPNV und CarSharing gestärkt, Pressemitteilung, 24.01.2011, http://www.carsharing.de/index2.php?option=com_content&task=view&id=298&pop=1&page=0&Itemid=137 (14.04.2012)

Cecu.de: Altersarmut in Deutschland. Ursachen und Gründe, <http://www.cecu.de/altersarmut.html>, 06.04.2012

Ebersperger, Andreas / Bayme vbm (Hg.): Arbeitslandschaft 2030. Bayern von Fachkräftemangel besonders betroffen, 03.11.2011, http://www.baymevbm.de/agv/baymevbm-Pressemitteilungen-Arbeitslandschaft_2030_Bayern_von_Fachkraeftemangel_besonders_betroffenBrossardt_Bereits_in_vier_Jahren_fehlen_25000_Ingenieure_und_Naturwissenschaftler--1034,ArticleID__22112.htm, 27.03.2012

Elsing, Corinna, 2012: Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, <http://gl.berlin-brandenburg.de/hauptstadtregion/index.html>, 29.05.2012

Mitfahrgelegenheit.de (Hg.): Pendler 2.0. Die Öko-Lösung für den Berufsverkehr, http://www.mitfahrgelegenheit.at/files/mitfahrzentrale_unternehmen_at.pdf, 14.03.2012

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Sämtliche nicht angeführte Abbildungen sind Eigentum des Autors.

- 25 Abb. 01 Statistisches Bundesamt, <https://www.destatis.de/bevoelkerungspyramide/>, 29.03.2012
- 27 Abb. 02 Daten: Statistisches Bundesamt, ebda.,
Grafik: Eigene Darstellung
- 28 Abb. 03 Bevölkerungsprognose des Bundesinstituts für Bau- Stadt- und Raumforschung (BBSR), <http://www.bbsr.bund.de/nm.../BBSR/DE/.../DemWandel.../DemWandel.pdf>, 21.03.2012
- 29 Abb. 04 Deutsche Bank Research,
<https://www.dbresearch.de/servlet/reweb2.ReWEB>, 02.04.2012
- 29 Abb. 05 Statistische Bundesamt / Berechnungen des DIW Berlin, http://www.ifmo.de/basif/pdf/publikationen/2008/Schlussbericht_Mobilitaet_und_Einkommen_2025_april.pdf, 01.06.2012
- 31 Abb. 06 Daten: Statistisches Bundesamt / Statistisches Jahrbuch der DDR / Wochenbericht DIW Berlin Nr. 47/2007,
Grafik: Eigene Darstellung
- 44 Abb. 07 Daten: Institut für Mobilitätsforschung 2003 / Vorausschätzung von DIW Berlin, http://www.ifmo.de/basif/pdf/publikationen/2008/Schlussbericht_Mobilitaet_und_Einkommen_2025_april.pdf, 01.06.2012
Grafik: Eigene Darstellung
- 45 Abb. 08 Daten: Statistisches Bundesamt 2009, ebda.,
Grafik: Eigene Darstellung
- 46 Abb. 09 Daten: Statista.com, <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/36495/umfrage/wohnflaeche-je-einwohner-in-deutschland-von-1989-bis-2004/>,
<http://de.statista.com/statistik/daten/studie/155747/umfrage/prognose-der-wohnflaechenentwicklung-bis-2030/>, 06.06.2012,
Grafik: Eigene Darstellung
- 47 Abb. 10 Daten: Institut für Mobilitätsforschung 2003 / Vorausschätzung von DIW Berlin, http://www.ifmo.de/basif/pdf/publikationen/2008/Schlussbericht_Mobilitaet_und_Einkommen_2025_april.pdf, 01.06.2012,
Grafik: Eigene Darstellung
- 56 Abb. 11 Daten: Institut für angewandte Sozialwissenschaft (Infas), http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf, 21.04.2012,
Grafik: Eigene Darstellung

- 56 Abb. 12 Daten: Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung, <http://www.innoz.de/fileadmin/INNOZ/pdf/Bausteine/innoz-baustein-04.pdf>, 21.04.2012,
Grafik: Eigene Darstellung
- 57 Abb. 13 Daten: Ebda., 21.04.2012,
Grafik: Eigene Darstellung
- 57 Abb. 14 Daten: Ebda., 21.04.2012,
Grafik: Eigene Darstellung
- 58 Abb. 16 Daten: Institut für Mobilitätsforschung 2003 / Vorausschätzung von DIW Berlin, http://www.ifmo.de/basif/pdf/publikationen/2008/Schlussbericht_Mobilitaet_und_Einkommen_2025_april.pdf, 01.06.2012
- 59 Abb. 17 Daten: Ebda.,
Grafik: Eigene Darstellung
- 60 Abb. 18 Daten: Institut für angewandte Sozialwissenschaft (Infas), http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/Follmer_NachunsdieSintflut_BAGSO2010.pdf, 25.04.2012,
Grafik: Eigene Darstellung
- 61 Abb. 19 Statista.com, <http://de.statista.com/statistik/printstat/202416/>, 26.04.2012
- 61 Abb. 20 Statista.com, <http://de.statista.com/statistik/printstat/151801/>, 26.04.2012
- 70 Abb. 21 Luftbild, <http://maps.google.com>, 29.06.2012,
Grafik: Eigene Darstellung
- 76 Abb. 22 Schwarzpläne 1879-1991, Ausschreibungsunterlagen AIV Schinkelwettbewerb 2012
- 79 Abb. 23 Kartengrundlage: Landeshauptstadt Potsdam, http://www.mobil-potsdam.de/files/125_faltplan_s2_1.pdf, 29.05.2012,
Grafik: Eigene Darstellung
- 81 Abb. 24 Kartengrundlage: Ebda.,
Grafik: Eigene Darstellung
- 83 Abb. 25 Kartengrundlage: Ebda.,
Grafik: Eigene Darstellung
- 85 Abb. 26 Kartengrundlage: Ebda.,
Grafik: Eigene Darstellung
- 87 Abb. 27 Kartengrundlage: Ebda.,
Grafik: Eigene Darstellung
- 90 Abb. 28 Landesamt für Bauen und Verkehr, <http://www.lbv.brandenburg.de/623.htm>, 21.06.2012
Grafik: Eigene Darstellung
- 92 Abb. 29 Strähle AG, Arch+ 204 10/2011, 87
- 93 Abb. 30 Foto: Max Baur, ebda.
- 94 Abb. 31 Foto: Klaus Hübner, ebda.
- 94 Abb. 32 Peter Kulka Architektur, <http://www.peterkulka.de/likecms/likecms.php?site=site.html&dir=&nav=-1&p=1&pthema=list&pid=46>, 12.05.2012

- 95 Abb. 33 Daniel Felgendreher, Arch+ 204 10/2011, 88f.
- 95 Abb. 34 Ebda.
- 95 Abb. 35 Ebda.
- 102 Abb. 36 Luftbild, <http://maps.google.com>, 29.06.2012
- 120 Abb. 37 Visualisierung Speicherstadt, Ausschreibungsunterlagen AIV Schinkelwettbewerb 2012
- 145 Abb. 38 Streitberger / Müller, Rechtsrheinische Perspektiven 2011, 41

Danke,

an meine Eltern für die schon immer dagewesene Unterstützung und Hilfe bei einfach allem!

an meine Freunde Michael, Manuel, Stefan, Thomas und Christina für super 7 Jahre in Graz!

an meine Freundin Julia fürs Dasein, viel Hilfe und Ablenkung!

an die Architekturzeichensäle 3 und 4, seine Mitglieder und meine Freunde für Inspiration, Motivation und Freude!