

Offener städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb
Masterplanverfahren Am Schlaatz 2030

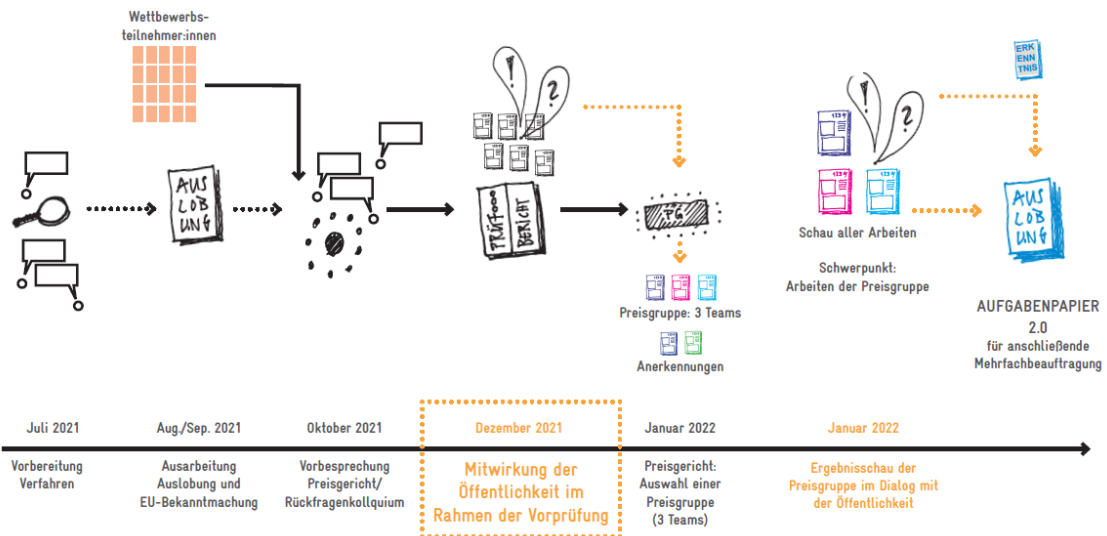
F.A.Q.

häufig gestellte Fragen

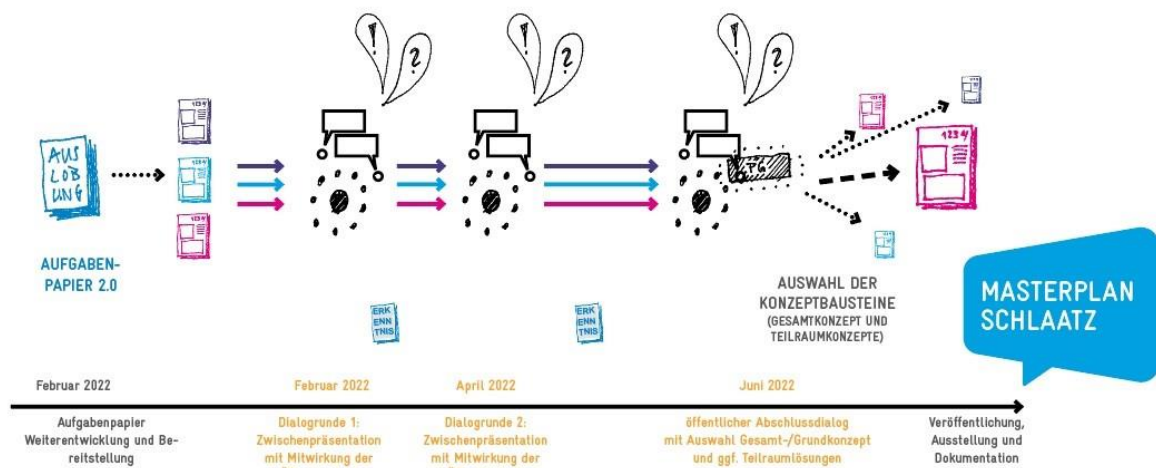
zum Thema Wohnen, Mobilität,
Freiraum und Gewerbe

WIR
MACHEN
SCHLAATZ
2030

DER OFFENE PLANUNGSWETTBEWERB



DIE ANSCHLIEßENDE MEHRFACHBEAUFTRAGUNG



Häufig gestellte Fragen zum Thema Wohnen

Wer plant im Schlaatz zu bauen?

Im Jahr 2019 haben sich die

- ProPotsdam GmbH,
- die Potsdamer Wohnungsbaugenossenschaft eG,
- die Potsdamer Wohnungsgenossenschaft 1956 eG und
- die Wohnungsgenossenschaft „Karl Marx“ Potsdam eG,

die Bestandhalter von ca. 85 % der Wohnungen am Schlaatz sind, zusammen mit der Landeshauptstadt Potsdam zum „Bündnis Am Schlaatz“ zusammengeschlossen. Darin bekennen sich die fünf Partner ausdrücklich zur Weiterentwicklung des Stadtteils. Ein Teil der Zusammenarbeit ist dabei die Entwicklung und Modernisierung des Wohnungsbestandes. Dabei wird die Sozialstruktur des Stadtteils beachtet und neue Zielgruppen werden einbezogen. Bestandsmieter:innen sollen nicht verdrängt werden und Grundstückspotenziale für Neubauvorhaben untersucht und entwickelt werden. Die Stadtteilentwicklung am Schlaatz gemeinsam aktiv voranzubringen und die weitere Umgestaltung und Aufwertung des Stadtteils zukunftsgerichtet in den Blick zu nehmen, das ist das Hauptanliegen der Bündnispartner.

Warum sollen im Schlaatz zusätzliche Wohnungen geschaffen werden?

Wer im Schlaatz eine Wohnung sucht, hat wenige Wahlmöglichkeiten. Die Auswahl der Wohnungstypen ist gering, die Grundrisse variieren wenig. Das relativ gleichartige Wohnungsangebot im Schlaatz verteilt sich auf drei Gebäudetypen, in denen jeweils vergleichbare Grundrisse vorzufinden sind.

Auffallend ist der Unterschied zwischen Anzahl der Personen in den Haushalten und Anzahl der Räume in den Wohnungen. So gibt es weit mehr 1-Personen-Haushalte als es Wohnungen mit einem und zwei Räume gibt. Ein Großteil der 3-Raum-Wohnungen im Schlaatz ist von Haushalten mit einer oder zwei Personen belegt. In besonderer Weise stellt sich der Mangel an großen Wohnungen dar: Am Schlaatz gibt es nur 11 Wohnungen mit 5 oder 6 Räumen. Dem stehen aktuell 141 Schlaatzer Haushalte mit 5 und mehr Personen gegenüber.

| Wohnungstyp | 1 Raum | 2 Räume | 3 Räume | 4 + x Räume |
|-------------|--------|---------|---------|-------------|
| Anteil in % | 23,0 | 24,3 | 40,2 | 12,5 |

| | | | | |
|--------------|----------|------------|-----|-----|
| Anteil in % | 65,4 | 23,6 | 9,4 | 1,7 |
| Haushaltstyp | 1 Person | 2 Personen | 3 | 4+ |

Im Sinne einer sozialgemischten Nachbarschaft, ist das Wohnraumangebot mit der städtebaulichen Entwicklung deutlich breiter auszurichten. Durch ergänzende Neubauten oder Aufstockungen können einerseits neue Angebote für die Schlaatzer:innen geschaffen werden, andererseits kann es gelingen, mit diesen Wohnungsangeboten Menschen in den Schlaatz zu holen, die bisher nicht in den Schlaatz ziehen würden. Dies würde die soziale Zusammensetzung der Nachbarschaft positiv verändern und könnte somit stabilisierend wirken. Im Rahmen des Wettbewerbs soll eine Mischung unterschiedlicher Wohnformen vorgeschlagen werden.

Warum soll es nicht nur Aufstockungen, sondern auch Neubauten geben?

Im Rahmen des Masterplanverfahrens sind sinnvolle und nachhaltig verträgliche Bebauungsmöglichkeiten zu identifizieren. Ziel ist es, für unterschiedliche Menschen auch unterschiedliche Wohnungsangebote zu schaffen.

Der große Vorteil von Aufstockungen liegt darin, dass keine Freiflächen in Anspruch genommen werden und bei klimafreundlicher Bauweise, z. B. Holzbau, die Vermeidung des Klimawandels befriedigt werden können.

Die Potsdamer Wohnungsgenossenschaft 1956 hat durch Aufstockung neue Wohnungen mit neuen Grundrissen geschaffen. Hierbei hat sie die Erfahrungen gemacht, dass die Maßnahme sehr aufwändig und teuer ist. Günstige Mieten lassen sich mit dieser Maßnahme nur schwer realisieren.

Daher braucht es neben Aufstockungen auch andere Bebauungsvorschläge, um ein Wohnungsangebot für viele unterschiedliche Menschen mit unterschiedlichen Wünschen, anbieten zu können.

Ist geplant, die bestehenden Wohnungen am Schlaatz mit Aufzügen auszustatten?

Die ProPotsdam hat im Schlaatz im Jahr 2021 mit ihrem Sanierungsprogramm ihres Bestandes begonnen.

Bis zum Jahr 2033 soll der Wohnungsbestand energetisch und generationengerecht saniert sein. Bis dahin soll die Zahl der barrierefreien Wohnungen weiter steigen. Doch dafür braucht es staatliche Unterstützung in Form von Förderung. Unter den aktuellen Förderbedingungen ist es Am Schlaatz nicht möglich eine sozialverträgliche Sanierung mit gleichzeitiger Anpassung und Ertüchtigung der Bestandwohnungen sicherzustellen. Durch Grundrissveränderungen das Wohnungsangebot bedarfsgerecht anzupassen, ist nach wie vor auch für die ProPotsdam eine bautechnische Option. Allerdings wären die neuen Wohnungsangebote mit ihren hohen Investitionssummen vor dem Hintergrund des Mietrechts (Modernisierungsumlage begrenzt auf 2 Euro je m²) weder sozialverträglich noch finanziell umsetzbar.

Die ProPotsdam wird in den Modernisierungsmaßnahmen die stark nachgefragten Grundrisse beibehalten, so dass dadurch kein vielfältigeres Wohnungsangebot erfolgt und keine Bestandsmieter:innen verdrängt werden. Neue Wohnungstypen sollen daher durch den ergänzenden Neubau oder auch Aufstockungen erreicht werden.

Grundsätzlich ist es das Ziel der Wohnungsunternehmen, die bestehende Bausubstanz zu erhalten und weiterzuentwickeln. Nur in Ausnahmefällen, wo es städtebaulich verträglich und notwendig erscheint und eine Sanierung der Gebäude nicht wirtschaftlich möglich ist, werden Ersatzneubauten errichtet.

Wer soll in den Schlaatz ziehen?

Bei der Weiterentwicklung des Stadtteils haben die Planerteams die Aufgabe bekommen sicherzustellen, dass die aktuelle Bewohnerschaft nicht verdrängt wird.

Die Tatsache ist, dass bestimmte Wohnungstypen im Schlaatz aktuell nicht zur Verfügung stehen, weil sie nicht oder nicht im ausreichenden Maß im Schlaatz vorhanden sind. Das bewegt die Interessent:innen entweder dazu, auf eine Veränderung zu verzichten oder den Stadtteil zu verlassen. Der Unterschied zwischen Nachfrage und Angebot hat eine hohe Umzugsrate zufolge.

Durch ergänzende Neubauten können einerseits neue Angebote für die Schlaatzer:innen geschaffen werden, andererseits kann es gelingen, mit diesen Wohnungsangeboten Menschen in den Schlaatz zu holen, die bisher nicht in den Schlaatz ziehen würden. Dies würde die soziale Zusammensetzung der Wohnbevölkerung verändern und könnte somit stabilisierend wirken. Ein erheblicher Nachholbedarf wird jedoch in einem Angebot für Familien und Senioren gesehen, die große Wohnungen bzw. barrierefreien Wohnraum benötigen.

Dies vorausgeschickt, soll im Rahmen des Masterplanverfahrens eine Mischung unterschiedlicher Wohnformen gefunden werden, die in baulichen Typologien ihre räumliche Entsprechung finden.

Bleibt meine Wohnung bezahlbar?

Der Schlaatz hat bisher eine wichtige Funktion als Ort der bezahlbaren Mieten. Bei der Weiterentwicklung des Stadtteils haben die Planerteams die Aufgabe bekommen sicherzustellen, dass die aktuelle Bewohnerschaft nicht verdrängt wird.

Aktuell starten die umfänglichen Sanierungsmaßnahmen des Gebäudebestandes der ProPotsdam. Für die Sicherung der Bezahlbarkeit wird eine eigentümerunabhängige Mieterberatung eingesetzt. Durch die Beratungsleistungen eines unabhängigen Dienstleisters soll das Vertrauen der Bestandmieter:innen darauf gestärkt werden, dass ihre Mieterrechte während der Sanierung gewahrt und ihre soziale Situation in diesem Prozess berücksichtigt werden.

Die drei im Schlaatz tätigen Wohnungsgenossenschaften haben ihre Bestände in den vergangenen Jahren saniert und so bereits Verbesserungen in der Wohn- und Lebensqualität der Schlaatzer Bevölkerung ermöglicht.

Werden die Innenhöfe bebaut und Grünfläche weggenommen?

Der Gestaltung des Freiraums kommt eine besondere Aufgabe zu. Nicht zuletzt haben die Bedingungen der Corona-Pandemie gezeigt, dass ein qualitatives Wohnumfeld ausgleichend auf hohe Wohndichte und soziale Problemlagen wirken kann.

Für den Masterplan wurde ein stimmiges und ausgewogenes Konzept erarbeitet. Darin geht es um die Bereiche und die Festlegung des öffentlich und privat nutzbaren Freiraumsystems. Dieses nimmt auf die individuellen Bedürfnisse nach Ruhe und Privatheit ebenso Rücksicht, wie auf das Ziel belebte, sichere öffentliche Räume zu schaffen.

Wohnhöfe sollen sowohl gemeinschaftlich als auch individuell nutzbar sein, mit beispielsweise Gemeinschafts- oder Mietergärten und Treffpunkten für die Hausgemeinschaft („Gartenhaus/Pavillon“).

Kann das Außengelände der Kita z. B. Kinderhafen bebaut werden?

Grundsätzlich ist ein Außengelände für Kinder bei dem Betrieb einer Kita nachzuweisen. Das heißt, dass es gesetzlich so vorgeschrieben ist. Überall da wo der Masterplan Änderungen in der Gestaltung der Kitas vorschlägt, müssen dementsprechend Außenanlage immer mit neu geplant und nachgewiesen werden.

Grundsätzlich gilt, dass jeder Grundstückseigentümer selbst entscheidet, was auf seinen Flächen passiert oder eben nicht. Von Auslöserseite sind die Flächen der Kitas bzw. des KIS nicht zur Überplanung zur Verfügung gestellt worden.

Häufig gestellte Fragen zum Thema Mobilität

Gab es eine Erhebung zur Anzahl der derzeitigen Fahrzeuge und Stellplätze?

Derzeit gibt es im Schlaatz ca. 3.515 Stellplätze. In einer von der Landeshauptstadt Potsdam im April 2021 (also während des zweiten Corona Lockdowns) beauftragten Parkraumerhebung waren hiervon 27,3% nicht belegt (ca. 960 Stellplätze). Zugleich war die Belegungsdichte der Stellplatzreihen innerhalb des Stadtteils räumlich sehr unterschiedlich verteilt.

Zwischen 1996 und 2020 ist die Anzahl der Fahrzeuge im Neubaugebiet Am Schlaatz von 5.159 auf 3.062 gesunken. (Zum Vergleich stieg in der Gesamtstadt die Anzahl von 76.576 auf 100.987 Fahrzeuge). Im gleichen Zeitraum sank auch die Anzahl der Bewohner:innen von 12.224 auf 9.132 Einwohner (mit Haupt- und Nebenwohnsitz). (Quelle: Bereich Statistik und Wahlen, LHP)

Was genau ist ein Mobility Hub?

[Aus dem Englischen für „Mobilitätsdrehscheibe“]. Kurz gesagt sind "Mobility Hubs" oder auch „Mobilitätshubs“ ein Gebäude oder Platz, an dem man ankommt, bequem auf ein anderes, geeigneteres, möglichst nachhaltiges Verkehrsmittel umsteigen und weiterfahren kann. Es ist also mehr als nur eine Quartiersgarage und soll mehr leisten: Der Mobility Hub wird in den Entwürfen zum einen als ein Ort zum Umsteigen – von Transfer auf lokalen Verkehr mit unterschiedlichen Mobilitätsträgern – zum anderen aber auch als ein Ort der Begegnung verstanden – mit hoher Aufenthaltsqualität und verschiedenen Angeboten.

In Mobility Hubs gibt es Parkplätze und Fahrradstellplätze, aber auch z. B. Angebote zum Car-Sharing, Bike-Sharing und Lastenräder sowie Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Darüber hinaus können auch weitere Nutzungen, die viele Menschen in ihrem Alltag benötigen, dort untergebracht werden. Dies sind zum Beispiel Paketstationen, Kiosks, Fahrradwerkstätten, Müllsammelstellen oder auch eine Kita oder ein Bäcker. So kann man dort idealerweise viele Dinge gleichzeitig erledigen und spart sich weite Wege.

Das Ziel ist, dass so in Zukunft immer weniger Menschen auf ein eigenes Auto angewiesen sind. Man geht zum Mobility Hub, sucht das Fahrzeug aus, das an diesem Tag benötigt wird (ein Elektrorad, um schnell von A nach B zu kommen, ein Auto oder ein kleiner Transporter, wenn viel transportiert werden muss), gibt noch schnell ein Paket ab, holt sich ein Brötchen und fährt los. Wenn das eigene Fahrrad einen Platten hat oder man ein Werkzeug braucht, kann man es sich dort vielleicht ausleihen. Damit die Mobility Hubs für viele Menschen gut erreichbar sind, werden sie am besten zentral platziert, oder in der Nähe einer Bus- oder Bahnhaltestelle.

Voraussetzungen eines mobility hubs:

Seit Smartphone-Apps es möglich gemacht haben, verkehrsmittelunabhängig die schnellste oder bequemste Route zu finden, hat die innerstädtische Mobilität sich verändert. Sie ist intermodal geworden – das bedeutet, sie beinhaltet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, Mobilität soll so als abrufbare Dienstleistung etabliert werden. Der Sinn besteht zum einen darin, den Verkehr effizienter zu machen (beispielsweise Autostaus reduzieren), und zum anderen darin, die Klimabelastung durch CO₂-Emissionen zu verringern. Damit das Modell aber in unserer Gesellschaft akzeptiert wird, sollte es drei wesentliche Voraussetzung erfüllen: Es muss komfortabel sein, vernetzt sein und es darf keinen großen zeitlichen Verzug verursachen.

Der Wechsel von einem Verkehrsmittel zum anderen soll unkompliziert sein – ohne lange Parkplatzsuche und ohne lange Fußwege. Zudem müssen das Auswählen, Buchen und Bezahlen der einzelnen Transporte mit geringem Aufwand verbunden sein.

Der intermodale Transfer sollte zudem nicht viel länger dauern als der Transfer mit einem Individualverkehrsmittel. (vgl. <https://park-here.eu/konzept-mobility-hub-wo-urbane-mobilitaet-station-macht/>)

Viele Bewohner:innen sind derzeit auf ihr Auto angewiesen und Fahrwege zur Arbeit dauern mit dem ÖPNV teilweise länger als mit dem PKW. Welche Alternativen gibt es?

Ziel des Masterplans ist es nicht, Autos bzw. den motorisierten Individualverkehr (MIV) aus dem Stadtteil zu verdrängen. Zufahrten zu Gebäuden, wie z.B. für die Feuerwehr etc., bleiben in jedem Fall erhalten. Die sogenannten ‚Mobility Hubs‘ (siehe auch „Was genau ist ein Mobility Hub?“) dienen auch zum Parken der Autos und sollen das Umsteigen auf andere Verkehrsmittel bequemer machen, so dass nicht zwangsläufig auf das eigene Auto verzichtet werden muss. Vorstellbar sind auch Alternativen wie car-sharing (das Teilen von Autos mit anderen) für längere Wege oder Lastenräder für kürzere Strecken.

Unabhängig davon werden mit dem Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Potsdam bereits eine Reihe von Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV geplant. Dazu gehört auch eine Taktverdichtung der Buslinie entlang der Straße An der Alten Zauche, um den Schlaatz attraktiver mit dem ÖPNV zu erschließen.

Welche Regelungen gibt es für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind?

Sobald Anlagen erneuert werden, gelten die jetzigen Anforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit. Im Wohngebiet Schlaatz fehlen barrierefreie Wohnungen und im öffentlichen Raum sind Maßnahmen zur Anpassung der Wege notwendig. Umbaumaßnahmen sind somit eine Chance die Bedingungen vor Ort für Mobilitätseingeschränkte zu verbessern. (Beispielsweise ermöglichte in Drewitz erst das Grüne Kreuz bzw. der Bau des Konrad-Wolff-Parks auf ehemaligen Stellplätzen eine deutliche Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu entsprechend umgebauten Gebäuden.)

Wie erhält man einen Stellplatz im Mobility Hub? Wie erfolgt die Vergabe? Wieviel kostet das?

Ein Betreibermodell für die Mobility Hubs ist erst noch zu erarbeiten. Hierzu werden Beispiele aus Deutschland und den europäischen Nachbarländern betrachtet.

Wie viele straßenbegleitende Parkplätze entfallen und wieviel Fläche wird dadurch entsiegelt?

Möglichkeiten, wie mit dem ruhenden Verkehr umgegangen werden kann, sollen im Masterplanverfahren geklärt und diskutiert werden. Damit steht der Umfang der Entsiegelung noch nicht fest. Ziel ist es, schrittweise die Qualität im Freiraum zu verbessern und auch den veränderten Anforderungen an den Klimawandel gerecht zu werden.

Häufig gestellte Fragen zum Thema Freiraum

In den Nuthewiesen leben viele Wildtiere, die durch den Umbau vertrieben werden würden. Bleibt das Naturschutzgebiet an der Nuthe komplett erhalten? Was passiert mit diesem Gebiet?

Es besteht ein Schutzstatus dieses Raumes als Flora-Fauna-Habitat Gebiet (FFH) „Nuthe, Hammerfließ und Eiserbach“ sowie als Flächennaturdenkmal (FND) „Alter Nuthearm“. Die Maßnahmen zur Renaturierung der Nuthe sind mit diesem Schutzstatus in Einklang zu bringen. Diese Fragen werden in einem Planfeststellungsverfahren gesondert untersucht und beantwortet. Dieses Verfahren ist sehr zeitaufwendig. Der Planungshorizont beträgt hier ca. 4 - 10 Jahre.

Wer ist zuständig für die Nuthe-Renaturierung und bis wann soll es umgesetzt werden? Was sind die Gründe dafür?

Gewässerflächen sind dem Land Brandenburg zugeordnet. Die Flächen zwischen Nuthe und Nuthe-Schnellstraße sind in großen Teilen Eigentum der Landeshauptstadt Potsdam. Zuständig hierfür ist der Fachbereich Klima, Umwelt und Grünflächen. Die Renaturierung der Nuthe ist nur in enger Abstimmung von Land und Kommune umsetzbar. Die Planungen zur Renaturierung der Nuthe betreffen nicht nur den Teilbereich Schlaatz oder Potsdam, sondern den gesamten Flusslauf von Jüterbog nach Potsdam. Das Projekt soll gemeinsam von Landeshauptstadt Potsdam und Land Brandenburg umgesetzt werden.

Wie viel Fläche wird durch den Neubau zusätzlich versiegelt?

Es ist Ziel des Masterplanverfahrens die Art und den Umfang von Neubaumaßnahmen zu bestimmen. Hieraus ergibt sich die zusätzliche oder geringe Versiegelung. Diese ist in den Entwürfen jeweils unterschiedlich und kann erst benannt werden, wenn die Ergebnisse am 18.6.2022 vorliegen. Gleichzeitig besteht die Aufgabe darin, die Freiraumqualität im Schlaatz zu verbessern.

Viele Grünflächen sind nicht ausreichend gepflegt. Wer kümmert sich darum?

Für die Pflege der Grünflächen sind die jeweiligen Eigentümer verantwortlich. Aufgrund von unterschiedlichen Verpflichtungen und Freiheiten bei der Vergabe von Aufträgen an Pflegefirmen sind jeweils unterschiedliche Firmen beauftragt.

Zum Teil wurden durch Maßnahmen der Arbeitsmarktintegration über den Projektladen „erlenhof32“ die Reinigung der Flächen erhöht.

Das Thema der Grünflächenunterhaltung und -pflege ist nicht Bestandteil der Aufgabenstellung des Masterplanverfahrens, da es hier um die Frage der Weiterentwicklung der Freiflächen geht.

Gibt es ein Beleuchtungskonzept für den Stadtteil?

Die Beleuchtung regelt der Generalbeleuchtungsplan der Landeshauptstadt Potsdam und die DIN EN1320. Hier ist der Schlaatz als Neubaugebiet eingetragen.

Zwischen September 2022 bis Januar 2023 erfolgen im Bereich Lange Linie zwischen Magnus-Zeller-Platz und Schilfhof Sanierungsarbeiten der Wegedecke und des Leitungsbestandes. Hierbei wird auch die Beleuchtung erneuert und u.a. dadurch das Sicherheitsempfinden auf diesem Hauptweg verbessert. Im Anschluss an das Masterplanverfahren wird in vertiefenden Planungen zur Umgestaltung der Freiräume das Thema Beleuchtung berücksichtigt.

Die Ausleuchtung der öffentlichen Wege kann durch das Beschneiden von Bäumen und Hecken verbessert werden. Im Gegenzug werden hierdurch jedoch ökologische Nachteile erzeugt. Zudem kann übermäßige Beleuchtung auch zu einer ‚Lichtverschmutzung‘ mit negativen ökologischen Konsequenzen führen. Es ist zu prüfen, ob auch auf den privaten Grundstücken die Installation einer Beleuchtung bezüglich des Sicherheitsbedürfnisses sinnvoll ist.

Häufig gestellte Fragen zum Thema Gewerbe

In den Entwürfen ist wieder Gewerbe geplant. Wie kann sich Gewerbe am Schlaatz längerfristig halten? Und was ist da eigentlich geplant?

Der Schlaatz wurde als Wohnsiedlung mit Nahversorgung geplant. Derzeit bieten die wenigen Nahversorger:innen kaum Angebotsvielfalt. Für viele Produkte oder Dienstleistungen, die über den täglichen Bedarf hinaus gehen, besuchen die Bewohner:innen die Innenstadt oder das Stern-Center. Die Wirtschaftsförderung hat eine Gewerbestudie beauftragt, die Möglichkeiten zur langfristigen Ansiedlung von Gewerbe Am Schlaatz aufzeigen soll. Ziel ist es, den Stadtteil künftig funktional zu durchmischen. Es sollen neue bezahlbare und innovative Gewerbeflächen entstehen, um Arbeitsmöglichkeiten zu schaffen. Infrastrukturelle Nachteile sollen beseitigt werden und zugleich sollen Orte des Austauschs entstehen. Hierzu werden im Gewerbekonzept Standorte und Nutzungsansätze untersucht. Der Ergebnisbericht wurde den Planungsteams übergeben, um daraus hervorgehende Erkenntnisse zu berücksichtigen.

Weitergehende Fragen richten Sie gerne an das PlanLabor

Falkenhorst 14
14478 Potsdam

Öffnungszeiten
Montag 9.00 – 12.00 Uhr
Mittwoch 15.00 – 18.00 Uhr
Freitag 11.00 – 14.00 Uhr

Telefon
0331- 236 164 71



Ausloberin

Landeshauptstadt Potsdam
Geschäftsbereich für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt
Hegelallee 6-10
14467 Potsdam
www.potsdam.de
handelnd für das „Bündnis Am Schlaatz“ für die integrierte Weiterentwicklung des Stadtteils bestehend aus:
Landeshauptstadt Potsdam (LHP)
Potsdamer Wohnungsbaugenossenschaft eG
Potsdamer Wohnungsgenossenschaft 1956 eG
ProPotsdam GmbH
Wohnungsgenossenschaft „Karl Marx“ Potsdam eG

vertreten durch
Stadtkontor Gesellschaft für behutsame Stadtentwicklung mbH
Entwicklungsbeauftragter für die Neubaugebiete Potsdams
Schornsteinfegergasse 3
14482 Potsdam

Verfahrenskoordination

büro luchterhandt & partner
Luchterhandt Senger Witt Stadtplaner PartGmbH
Daniel Luchterhandt, Annabelle Ries,
Franziska Unzner
Shanghaiallee 6
20457 Hamburg
T +49.40.7070807-0/-22/-38
F +49.40.7070807-80
www.luchterhandt.de
schlaatz@luchterhandt.de
Potsdam im Januar 2022

Erstellt durch das Bündnis Am Schlaatz

FAQ Masterplanverfahren Am Schlaatz
Stand 4. Oktober 2022