



Landeshauptstadt  
Potsdam



# Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raums der Landeshauptstadt Potsdam





**Landeshauptstadt  
Potsdam**

# **Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raums der Landeshauptstadt Potsdam**

# Impressum

## Herausgeber:

Landeshauptstadt Potsdam  
Der Oberbürgermeister

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt  
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung  
Bereich Stadtentwicklung (Federführung)  
stadtentwicklung@rathaus.potsdam.de Tel. +49 (0331) 289 2541

Ansprechpartner: Bernhard Kneiding

## Lenkungsgruppe:

Büro des Oberbürgermeisters, Thomas Tuntschew  
Bereich Stadtentwicklung, Erik Wolfram, Bernhard Kneiding  
Bereich Verkehrsentwicklung, Norman Niehoff, Detlef Pfefferkorn  
Bereich Umwelt und Natur, Lars Schmäh, Ulrike Riebau  
Bereich Wirtschaftsförderung, Stefan Frerichs, Gabriele Nagel

Friedrich-Ebert-Straße 79/81  
14469 Potsdam

[www.potsdam.de](http://www.potsdam.de) und [www.potsdam.de/strategieplanung-laendlicher-raum](http://www.potsdam.de/strategieplanung-laendlicher-raum)

## Text und Bearbeitung:

complan  
Kommunalberatung

complan  
Kommunalberatung GmbH  
Voltaireweg 4  
14469 Potsdam

Tel. +49 (0331) 20 15 10  
Fax +49 (0331) 20 15 111  
info@complangmbh.de  
www.complangmbh.de

Matthias von Popowski, Beate Bahr, Claudia Mucha, Marcus Kolodziej, Josephine Lenk

## Fotos:

Landeshauptstadt Potsdam/Barbara Plate

**Stand:** Juli 2017

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet.

# Inhalt

1.	Anlass, Ziel und Vorgehensweise	1
1.1	Anlass und Aufgabenstellung	1
1.2	Untersuchungsgebiet – der ländliche Raum der Landeshauptstadt Potsdam	2
1.3	Vorgehensweise und Inhalte	3
<b>2.</b>	<b>Ausgangssituation im ländlichen Raum der Landeshauptstadt Potsdam</b>	<b>6</b>
2.1	Demografische Entwicklung in den Ortsteilen und Vorausschau	6
2.1.1	Aktuelle demografische Situation	6
2.1.2	Demografische Perspektive	8
2.1.3	Entwicklungsschwerpunkte	8
2.1.4	Fazit	9
2.2	Konzepte, Planungen und Grundlagen	9
2.2.1	Planungen und Konzepte für das gesamte Stadtgebiet bzw. den ländlichen Raum	9
2.2.2	Themenbezogene Planungen und Konzepte	10
2.2.3	Ortsteilbezogene/ Teilräumliche Konzepte	15
2.2.4	Fazit und zusammenfassende Bewertung	15
<b>3.</b>	<b>Bestandsaufnahme und -analyse nach Schwerpunktthemen</b>	<b>16</b>
3.1	Struktur und Funktion der Ortslagen	16
3.1.1	Siedlungsstruktur	16
3.1.2	Grundversorgung	17
3.1.3	Wohnen, Arbeit und Wirtschaft	18
3.1.4	Ortsgemeinschaften	19
3.1.5	Zusammenfassende Bewertung – SWOT-Analyse	19
3.2	Mobilität und Verkehr	21
3.2.1	Erreichbarkeit des ländlichen Raums	21
3.2.2	Motorisierter Individualverkehr	22
3.2.3	Angebote des öffentlichen Nahverkehrs	23
3.2.4	Radverkehr und Fußwege	24
3.2.5	Alternative Mobilitätsangebote	24
3.2.6	Zusammenfassende Bewertung – SWOT-Analyse	25
3.3	Landwirtschaft, Obstbau(-kultur) und Naturschutz	26
3.3.1	Landwirtschaft / Obstbau(-kultur)	26
3.3.2	Naturschutz	28
3.3.3	Zusammenfassende Bewertung – SWOT-Analyse	29
3.4	Naherholung und Tourismus	30
3.4.1	Naherholung	31
3.4.2	Tourismus	31
3.4.3	Zusammenfassende Bewertung – SWOT-Analyse	33
3.5	Zusammenfassende Bewertung	35
<b>4.</b>	<b>Entwicklungsziele und Perspektiven</b>	<b>37</b>
4.1	Strategie für den Gesamttraum	37
4.2	Ziele nach Schwerpunktthemen	38
4.2.1	Struktur und Funktion der Ortslagen	38

4.2.2	Mobilität und Verkehr	39
4.2.3	Landwirtschaft, Obstbau(-kultur) und Naturschutz	40
4.2.4	Naherholung und Tourismus	41
4.3	Perspektiven für die Ortsteile	41
<b>5.</b>	<b>Handlungsempfehlungen und Maßnahmen nach Schwerpunktthemen und Entwicklungszielen</b>	<b>44</b>
5.1	Struktur und Funktion der Ortslagen	44
5.1.1	Stärkung der Ortskerne als Mittelpunkte des Alltagslebens	45
5.1.2	Verbesserung der Versorgung	47
5.1.3	Stärkung des Gemeinschaftslebens	51
5.1.4	Sicherung attraktiven Wohnraums	51
5.1.5	Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen	53
5.2	Mobilität und Verkehr	55
5.2.1	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes	56
5.2.2	Ausbau der Verknüpfungen von Verkehrsangeboten	58
5.2.3	Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen innerhalb von Ortslagen	60
5.2.4	Stärkung der Nahmobilität	60
5.2.5	Ausweitung des Angebotes durch ergänzende / alternative Mobilitätsangebote	62
5.3	Landwirtschaft, Obstbau(-kultur) und Naturschutz	63
5.3.1	Sicherung und Verbesserung der landwirtschaftlichen Produktionsbedingungen	64
5.3.2	Steigerung der landwirtschaftlichen Wertschöpfung	65
5.3.3	Erhalt und Weiterentwicklung der Obstbautradition/ -kultur	66
5.3.4	Sicherung und Stabilisierung der Naturhaushaltsfunktionen	68
5.4	Naherholung und Tourismus	69
5.4.1	Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele	71
5.4.2	Entwicklung sanfter Tourismus- und Naherholungsangebote	73
5.4.3	Verbesserung der Vermarktung und Information	74
<b>6.</b>	<b>Umsetzung und Verstetigung</b>	<b>75</b>
6.1.1	Fortsetzung des Dialogs und der Kommunikation	75
6.1.2	Aufgaben der Stadtverwaltung	76
6.1.3	Aufgaben in den Ortsteilen	78
	<b>Anhang</b>	<b>79</b>

## Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Abgrenzung des ländlichen Raumes	2
Abbildung 2: Ablaufschema des Beteiligungsprozesses der Strategieplanung	5
Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung in den Ortsteilen	6
Abbildung 4: Relative Bevölkerungsentwicklung in den Ortsteilen	7
Abbildung 5: Busanbindung mit Taktung	23
Abbildung 6: Zielbaum	37
Abbildung 7: Räumliches Leitbild – Perspektiven für die Ortsteile und Ortslagen	42
Tabelle 1: SWOT-Analyse Struktur und Funktion der Ortslagen	19
Tabelle 2: SWOT-Analyse Mobilität und Verkehr	25
Tabelle 3: SWOT-Analyse Landwirtschaft, Obstbau(-kultur) und Naturschutz	29
Tabelle 4: SWOT-Analyse Naherholung und Tourismus	33

## Materialien

Die Materialien sind nicht Teil des Berichtes, sie sind online verfügbar unter:  
[www.potsdam.de/strategieplanung-laendlicher-raum](http://www.potsdam.de/strategieplanung-laendlicher-raum)

- Maßnahmensteckbriefe
- Dokumentationen der Werkstattgespräche und Bürgerveranstaltungen

# 1. Anlass, Ziel und Vorgehensweise

## 1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Im Jahr 2015 beschloss die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam, eine Strategieplanung für die Entwicklung des ländlich geprägten Raums der Landeshauptstadt zu erarbeiten (Drucksache 14/SVV/0999). Ziel ist es, die in den letzten Jahren (1993 und 2003) eingemeindeten Stadtteile im suburbanen und ländlich geprägten Raum stärker in die gesamtstädtische Entwicklung bzw. funktionale Gestaltung der Landeshauptstadt Potsdam zu integrieren. In diesem Sinne soll die Strategieplanung die unterschiedlichen Herausforderungen und Entwicklungschancen der ländlichen Ortsteile und des gesamten ländlichen Raumes betrachten und einen Rahmen für ihre zukünftige Entwicklung setzen. Im Hinblick auf die Umsetzung eines ergänzenden Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam liegt ein Schwerpunkt auf der Verkehrsentwicklung im ländlichen Raum.

Aufbauend auf der Vielzahl vorhandener Planungen und Konzepte, die in verschiedenen Themenbereichen in den vergangenen Jahren erarbeitet wurden, sollen unter enger Einbindung der Akteure aus den Ortsteilen sowie von Fachexpertinnen<sup>1</sup> die bestehenden Überlegungen zusammengeführt und in die strategische Gesamtplanung der Landeshauptstadt eingebettet werden. Ziel ist eine fachübergreifende, umsetzungs- und projektorientierte Strategieplanung, die die jeweiligen ortsteilbezogenen Entwicklungsmöglichkeiten und Perspektiven berücksichtigt. Diese soll zudem eine Entscheidungs- und Handlungsgrundlage für Politik und Verwaltung der Landeshauptstadt Potsdam bieten sowie eine konzeptionelle Grundlage für die Akquisition von EU-, Bundes- und Landesfördermitteln darstellen.

Die einzelnen Ortsteile haben in den vergangenen Jahren eine sehr unterschiedliche Entwicklung genommen. Prägend und herausfordernd für die innenstadtnahen Ortsteile war und ist vor allem das starke Bevölkerungs- und Siedlungswachstum der letzten 25 Jahre – mit allen Folgeentwicklungen, wie Überprägung der dörflichen Strukturen, Erweiterungen durch monofunktionale Wohngebiete, Ausbau sozialer und technischer Infrastrukturen, Verkehrszunahme, monofunktionalen Wohngebieten etc. Bedeutend ist zudem die Weiterentwicklung der Wirtschafts- und Wissenschaftsstandorte im ländlichen Raum, die die Entwicklung einiger Ortsteile zusätzlich befördert. Die kleinen, peripheren Ortslagen sind dagegen stärker vom Strukturwandel in der Landwirtschaft und dessen Folgeerscheinungen gezeichnet, dem sukzessiven Verlust von Arbeitsplätzen, Infrastrukturen und nicht zuletzt Einwohnern. Vom Zuwachs der Landeshauptstadt Potsdam insgesamt und der Entwicklung von Wissenschafts- und Gewerbestandorten profitieren diese Ortsteile deutlich weniger. Zudem spielen im ländlichen Raum die Themen Verkehrsanbindung/ Erreichbarkeit/ Mobilität sowie Landwirtschaft (Obstbau), Naherholung, Tourismus und Dorferneuerung eine weit zentralere Rolle. Eine Aufgabe stellt außerdem die Flächennutzung dar; nicht nur der Wandel in der Kulturlandschaft sondern auch der Ausgleich zwischen Siedlungsentwicklung und Naturschutz ist zu gestalten. Entsprechend

---

<sup>1</sup> Aus Gründen der guten Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten - sofern nicht explizit anders genannt – gleichermaßen für beiderlei Geschlecht.



der unterschiedlichen Bedingungen in den Ortsteilen sind auch die Ansprüche der Bewohner unterschiedlich und verändern sich; diesen soll Rechnung getragen werden. Es ist davon auszugehen, dass sich diese Entwicklungen auch in den kommenden Jahren auf Basis der jeweiligen Entwicklungsmöglichkeiten weiter ausprägen. Diesen Entwicklungen soll sich die Strategieplanung daher widmen.

## 1.2 Untersuchungsgebiet – der ländliche Raum der Landeshauptstadt Potsdam

Das Untersuchungsgebiet, der ländliche Raum der Landeshauptstadt Potsdam, umfasst die elf Ortsteile bzw. Gemarkungen mit teilweise mehreren Ortslagen, die nördlich an den weitgehend zusammenhängenden Siedlungsbereich Potsdams angrenzen. Diese wurden im Zuge der Gemeindegebietsreformen im Land Brandenburg im Jahr 1993 bzw. 2003 eingemeindet.

- Golm
- Eiche
- Grube
- Bornim
- Marquardt
- Uetz-Paaren
- Satzkorn
- Fahrland
- Neu Fahrland
- Groß Glienicke
- Nedlitz

Abbildung 1: Abgrenzung des ländlichen Raumes



Damit ist etwa die Hälfte des Potsdamer Stadtgebietes dem ländlichen Raum zuzuordnen. Er bildet zugleich den Übergang in die benachbarten Städte und Gemeinden Werder (Havel), Ketzin (Havel), Wustermark und Dallgow-Döberitz mit der Döberitzer Heide sowie in den Bezirk Spandau von Berlin.

Grundlage für die Abgrenzung und Zuordnung zum ländlichen Raum sind die überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen in den Ortsteilen. Zugleich sind die Ortsteile im Übergang von dem dicht bebauten Stadtgebiet Potsdams in den ländlichen Raum (z.B. Golm, Eiche, Groß Glienicke, Bornim) aufgrund ihrer engen verkehrlichen und funktionalen Verknüpfung in die Betrachtung mit einbezogen worden.

Das Untersuchungsgebiet der Strategieplanung wird nachfolgend auch als „ländlicher Raum“ oder „Potsdamer Norden“ bezeichnet.

### 1.3 Vorgehensweise und Inhalte

Im Rahmen der Strategieplanung für den ländlichen Raum der Landeshauptstadt Potsdam wurden bereits 2015 zwei Werkstattgespräche zur Klärung der Aufgabenstellung und Gebietsabgrenzung durchgeführt, an denen Vertreter der Stadtverwaltung, die Ortsbeiräte sowie weitere Fachakteure teilnahmen. Zudem erfolgte eine Ideenabfrage bei den Ortsbeiräten. Dabei ging es auch um die Bestimmung von ersten Projekten des Stadt-Umland-Wettbewerbes (SUW) und der LEADER-Förderung.

In diesem Kontext wurden folgende Schwerpunktthemen definiert:

- Struktur und Funktion der Ortslagen
- Mobilität und Verkehr
- Landwirtschaft, Obstbau, Naherholung und Tourismus; im Verlauf der Bearbeitung geteilt in:
  - Landwirtschaft, Obstbau(-kultur) und Naturschutz
  - Naherholung und Tourismus

Zwischen Anfang 2016 bis zum Frühjahr 2017 wurde auf dieser Grundlage ein breiter Beteiligungsprozess mit unterschiedlichen Formaten zur Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern, Stadtverwaltung und Fachexperten durchgeführt (Werkstattgespräche, Bürgerversammlungen, thematische Workshops / Fachgespräche) (siehe Abb. 2).

Im Rahmen von Vor-Ort-Gesprächen mit allen Ortsvorstehern, einem Werkstattgespräch mit Verwaltungsvertretern und Fachakteuren sowie einer Datenrecherche erfolgte zunächst eine Bestandsanalyse sowie Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse (SWOT-Analyse). Zudem erfolgten zwei öffentliche Bürgerveranstaltungen in Marquardt und Golm, bei denen die Bewohnerinnen und Bewohner eingeladen waren, ihre Bedarfe und Maßnahmenvorschläge einzubringen. Im Rahmen von vier Fachgesprächen wurden die definierten Schwerpunktthemen vertieft erörtert und Handlungsbedarfe diskutiert.

Die Ergebnisse wurden zusammengeführt und in weiteren Werkstattgesprächen eine Strategie mit Zielen, Handlungsempfehlungen und Maßnahmen für den Gesamtraum, die Ortsteile und die Schwerpunktthemen definiert. Die Ergebnisse wurden in einer weiteren Bürgerveranstaltung im März 2017 der Öffentlichkeit und den am Prozess Beteiligten vorgestellt. Im Austausch mit den Beteiligten wurden Maßnahmen ausgewählt und in Form von 43 Maßnahmensteckbriefen konkretisiert, um deren Umsetzung vorzubereiten. Zudem wurden Ortsteilprofile für die elf Ortsteile im Potsdamer Norden erstellt (siehe Anhang).

Die organisatorische Steuerung erfolgte durch verwaltungsinterne, fachbereichsübergreifende Lenkungsrounds unter Federführung des Bereichs Stadtentwicklung. Für die Durchführung des Beteiligungsprozesses sowie die inhaltliche Bearbeitung wurde ein externes Büro von der Stadtverwaltung beauftragt.

Dieser Bericht spiegelt die Ergebnisse dieser Arbeitsschritte wieder und ist entsprechend nach den Schwerpunktthemen und Prozessschritten gegliedert. Der Bericht ist wie folgt aufgebaut:

- Kapitel 2 stellt die aktuelle demografische Situation dar, die eine wesentliche Grundlage für aktuelle Entwicklungen und Zukunftsperspektiven der Ortsteile im ländlichen Raum bildet. Zudem wird ein Überblick zu wichtigen planerischen und konzeptionellen Grundlagen gegeben.
- Kapitel 3 erfasst und analysiert die Situation in den definierten Schwerpunktthemen „Struktur und Funktion der Ortslagen“, „Mobilität und Verkehr“, „Landwirtschaft, Obstbau(-kultur) und Naturschutz“ sowie „Naherholung und Tourismus“ und stellt den wesentlichen Handlungsbedarf und die Entwicklungschancen heraus.
- In Kapitel 4 wird die aus der SWOT-Analyse abgeleitete Entwicklungsstrategie für den ländlichen Raum und die Ortslagen inklusive konkreter Entwicklungsziele dargelegt.
- Diese stellen den Bezugsrahmen für die in Kapitel 5 beschriebenen Handlungsempfehlungen dar. Hier werden zudem bereits geplante oder in Umsetzung befindliche Maßnahmen und Projekte erfasst und um die Maßnahmenvorschläge der Strategieplanung ergänzt.
- Kapitel 6 umreißt Schritte und Maßnahmen zur Umsetzung der Strategieplanung, insbesondere der erarbeiteten Maßnahmen(-steckbriefe), sowie zur Verstetigung des Prozesses.

Im Anhang dieses Berichtes sind die Übersichtstabelle aller Maßnahmen, die Übersichtskarte Maßnahmensteckbriefe und die Übersichtskarte zum Bestand enthalten.

Das erweiterte Material umfasst die elf Ortsteilprofile mit Ortsteilkarten, die 43 Maßnahmensteckbriefe sowie die Dokumentationen der Werkstattgespräche und Bürgerveranstaltungen und ist online unter

[www.potsdam.de/strategieplanung-laendlicher-raum](http://www.potsdam.de/strategieplanung-laendlicher-raum)

verfügbar.

Abbildung 2: Ablaufschema des Beteiligungsprozesses der Strategieplanung

2015	Werkstattgespräch (1) 18.02.2015	<i>Stadtverwaltung, Ortsbeiräte, Fachverbände und Vereine; Auftakt und Schwerpunkte</i>
	Werkstattgespräch (2) 11.05.2015	
2016	Vor-Ort-Gespräche mit Ortsvorstehern	<i>Stadtverwaltung, Ortsbeiräte, Fachverbände und Vereine, Bestandsanalyse und SWOT erörtern, Handlungsbedarfe und Ziele abstimmen, Ideen sammeln</i>
	Januar Werkstattgespräch (3) 28.01.2016	
März	Bürgerveranstaltung (Marquardt) 10.03.	<i>Bewohnerinnen und Bewohner; Informieren, Projektideen sammeln und diskutieren</i>
	Bürgerveranstaltung (Golm) 15.03.	
Mai	Fachgespräch Ortsbild/ Funktion	<i>Stadtverwaltung und externe Fachexperten; Erörterung Schwerpunktthemen, Klärung von Detailfragen</i>
	Fachgespräch Naherholung/ Tourismus/ Naturschutz	
Juni	Fachgespräch Obstbau/ Landwirtschaft	<i>Stadtverwaltung, Ortsbeiräte, Fachverbände, Vereine; Entwicklungsziele und Maßnahmen-schwerpunkte</i>
	Fachgespräch Verkehr/ Mobilität	
	Werkstattgespräch (4) 29.06.2016	
Juli/ August	Erarbeitung und Abstimmung der Maßnahmensteckbriefe und Ortsteilprofile	<i>Stadtverwaltung</i>
September		
November		
Dezember	Werkstattgespräch (5) 01.12.2016	<i>Stadtverwaltung, Ortsbeiräte, Fachverbände, Vereine</i>
2017	Erarbeitung und Abstimmung des Berichtsentwurfs sowie Endbearbeitung des Berichts	<i>Abstimmung Ortsteilprofile und Maßnahmensteckbriefe</i>
	März	<i>Stadtverwaltung</i>
	Bürgerveranstaltung 09.03.2017	<i>Präsentation und Erörterung der Ergebnisse und des weiteren Vorgehens bei der Umsetzung</i>
Juli	Fertigstellung des Berichts	

## 2. Ausgangssituation im ländlichen Raum der Landeshauptstadt Potsdam

### 2.1 Demografische Entwicklung in den Ortsteilen und Vorausschau

#### 2.1.1 Aktuelle demografische Situation

Aktuell leben rund 24.700 Menschen (2016) in den elf Ortsteilen im betrachteten ländlichen Raum der Landeshauptstadt Potsdam. Das entspricht einem Anteil von rund 14 % der Gesamtbevölkerung Potsdams von 172.000 Einwohnern in 2016. Prägend für den ländlichen Raum Potsdams ist das insgesamt starke Bevölkerungswachstum. Zwischen 2006 und 2016 ist die Bevölkerungszahl um 20 % gestiegen, seit 1991 sogar um das Zweieinhalbfache (siehe Abbildungen 3 und 4). Charakteristisch ist außerdem die sehr heterogene demografische Struktur und Entwicklung. Die Bevölkerung ist im Raum sehr unterschiedlich verteilt und die Bevölkerungsentwicklung verlief und verläuft in den Ortsteilen unterschiedlich. Die bevölkerungsreichen Ortsteile sind die an die Kernstadt angrenzenden Siedlungsgebiete (Eiche, Golm, Bornim) sowie die, zwar weiter entfernten, aber größeren Ortlagen mit Versorgungsinfrastrukturen (Fahrland, Groß Glienicke). Diese Ortsteile wiesen in den 1990er Jahren sehr starke und seit 2000 geringere, aber stabile Zuwachsraten auf. Eiche ist derzeit der größte Ortsteil mit über 5.000 Einwohnern (2016); annähernd fünf Mal so viele wie 1991.

Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung in den Ortsteilen 1991 – 2016 (Quelle: Landeshauptstat Potsdam, eigene Darstellung)

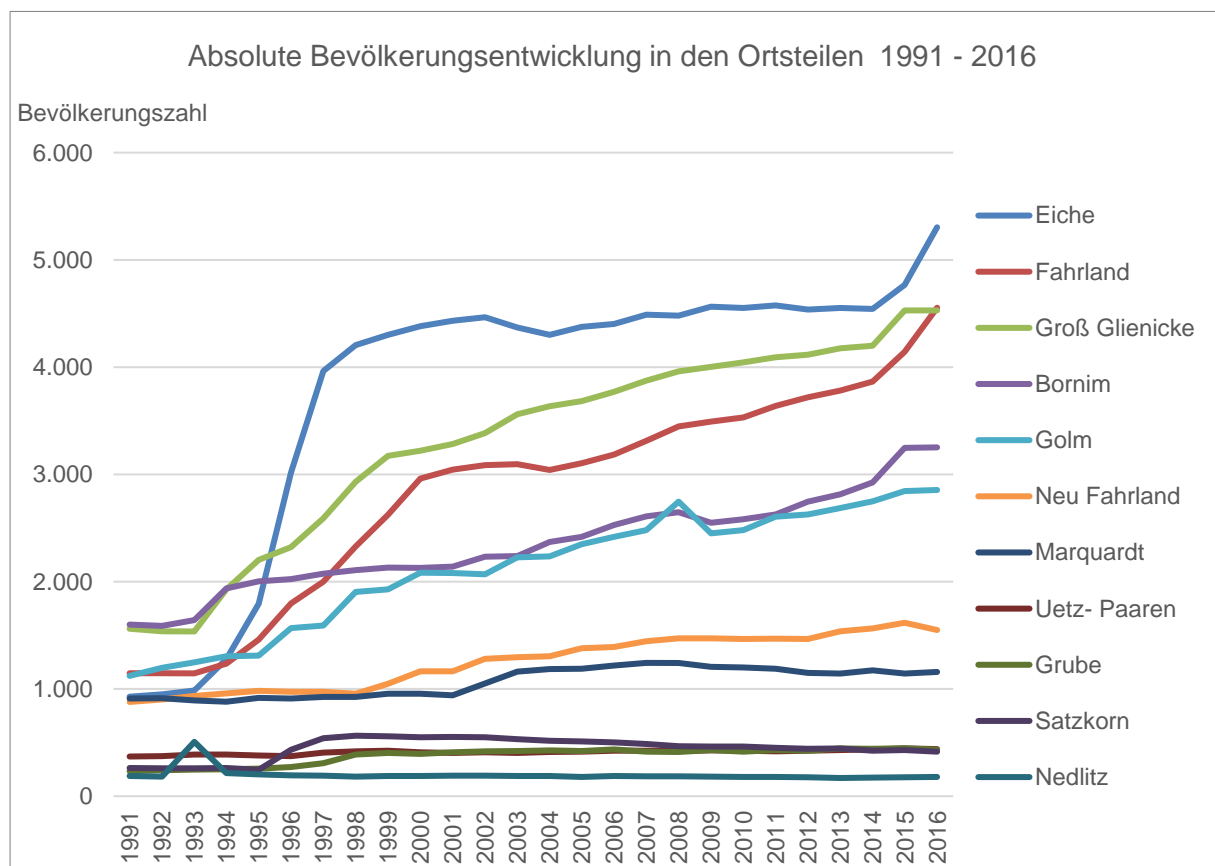
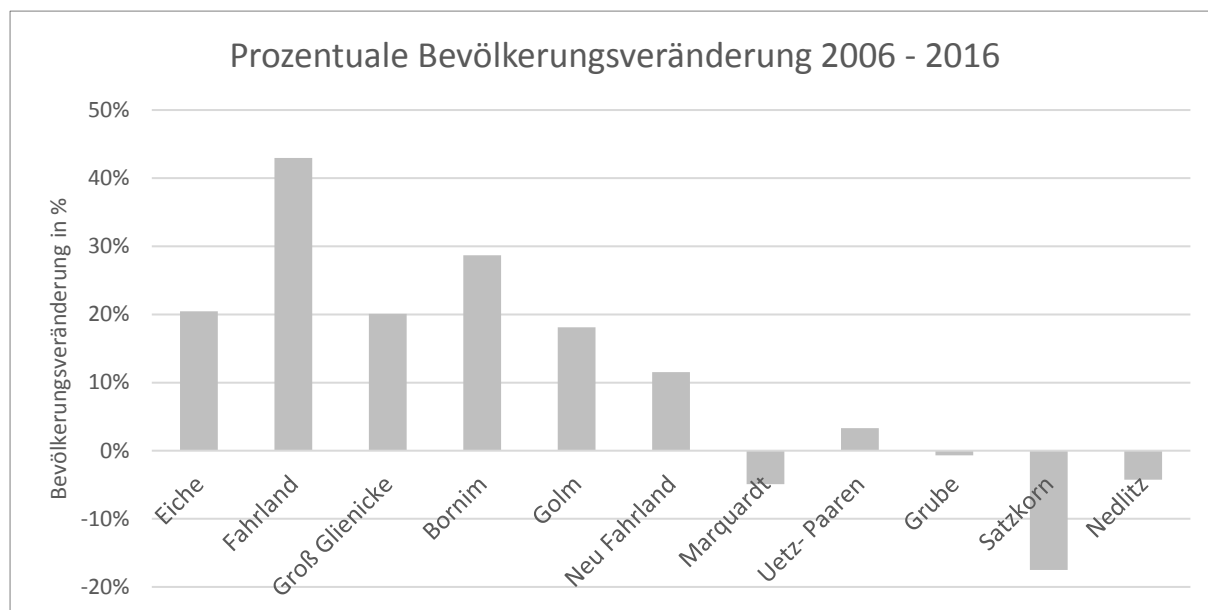


Abbildung 4: Relative Bevölkerungsentwicklung in den Ortsteilen (Quelle: Landeshauptstadt Potsdam 2006 - 2016, eigene Darstellung)



Daneben finden sich die vom Stadtzentrum weiter entfernten, ländlicher geprägten Ortsteile mit mittleren und kleinen Ortslagen - der kleinste, Nedlitz, mit 180 Einwohnern (2016). Während auch in diesen Ortsteilen in den 1990er Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum erfolgte, stagnierte die Einwohnerzahl in den letzten 10 Jahren (2006 - 2016) überwiegend, in Nedlitz und Satzkorn war sie sogar rückläufig.

Das starke Bevölkerungswachstum wurde durch die Erschließung neuer Wohngebiete, einen starken Wohnungsbau in den 1990er Jahren sowie weiterhin anhaltende Neubautätigkeiten ermöglicht und befördert. Diese führten und führen weiterhin zu einem starken Zuzug in den ländlichen Raum Potsdams, der zum Teil aus der Potsdamer Kernstadt erfolgt. Das Wanderungssaldo ist dadurch deutlich positiv. Der natürliche Bevölkerungssaldo<sup>2</sup> ist ebenfalls positiv bis ausgeglichen, nur in Grube und Nedlitz überwiegen die Sterbezahlen leicht (2015).

Aufgrund des starken Familienzuzugs ist das Durchschnittsalter derzeit mit 41,3 – 44 Jahren in den Ortsteilen im Brandenburger Vergleich relativ niedrig, wobei die stark wachsenden Ortsteile tendenziell etwas „jünger“ sind. Die Ortsteile südlich des Sacrow-Paretzer-Kanals, vor allem Golm und Eiche, weisen ein Alter von weniger als 41,3 Jahren auf, während die Orte nördlich des Kanals bei über 42 und in Groß Glienicke sogar bei 44 Jahren liegen<sup>3</sup>. Auch der Anteil der Hochbetagten (über 80-Jährige) liegt, außer in Nedlitz, unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Geburtenzahl minus Sterbezahl

<sup>3</sup> Landeshauptstadt Potsdam (2015). *Bevölkerungsprognose 2014 – 2035. Statistischer Informationsdienst 5 | 2015. Bevölkerungsprognose 2014 bis 2035.* Landeshauptstadt Potsdam

<sup>4</sup> Landeshauptstadt Potsdam (2016). *Statistischer Informationsdienst 3/2016. Stadtteile 2015.* Landeshauptstadt Potsdam

## 2.1.2 Demografische Perspektive

Das starke Bevölkerungswachstum der Landeshauptstadt Potsdam und des ländlichen Raumes wird sich auch zukünftig unvermindert fortsetzen. Prognostiziert ist ein Anstieg der Gesamtbevölkerung Potsdams auf 193 Tausend Einwohner im Jahr 2030; das entspricht einem Zuwachs von 12 %. Eine neue Bevölkerungsprognose ist bis Ende 2017 geplant. In den letzten Jahren wurden die Prognosen immer „nach oben“ korrigiert. Im ländlichen Raum wird der Zuzug durch die Vorgaben aus der Landes- und Regionalplanung limitiert. Größere Wohnraumpotenziale in Form von Neubaugebieten finden sich insbesondere in Fahrland (Kramnitz). Darüber hinaus kann durch Nachverdichtung in den Orten in geringem Maße weiteres Wohnraumpotenzial erschlossen werden.

Das Bevölkerungswachstum differiert jedoch in den Altersgruppen. Daher ist im Vergleich zur relativ „jungen“ Bevölkerungsstruktur in den 1990ern und 2000er Jahren zukünftig eine stärkere „Alterung“ der Bevölkerung in den Ortsteilen abzusehen; insbesondere in den ländlichen Ortsteilen. Das heißt, der Anteil älterer Menschen (ab 65 Jahren) wird stärker zunehmen als der Anteil der Erwerbsfähigen sowie der Kinder- und Jugendlichen; von derzeit 15 % auf bis zu 25 % bis 2035. Insgesamt wird die Anzahl der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren zwar steigen, – gebietsweise sogar um über 20 % bis 2035 – jedoch steigt die Zahl der unter 6-Jährigen verhältnismäßig gering und stagniert in einigen Ortsteilen. Der natürliche Bevölkerungssaldo wird angesichts stabiler Geburtenzahlen, aber zunehmender Sterbezahlen weiter sinken.<sup>5</sup>

## 2.1.3 Entwicklungsschwerpunkte

Ein Schwerpunkt der bisherigen und zukünftigen Entwicklung stellt der Ortsteil Fahrland dar. Dieser verzeichnete aufgrund seiner beiden Neubaugebiete ein erhebliches Wachstum. Die aktuelle Entwicklung der ehem. Kaserne in Kramnitz wird weiteren Wohnraum sowie Gewerbeflächen und Infrastrukturen schaffen. Ein weiteres großräumiges Vorhaben stellt die Entwicklung des Campus Jungfernsee dar, durch die vor allem neue Gewerbeflächen entstehen. Des Weiteren besteht eine starke städtebauliche Entwicklungsdynamik entlang der Siedlungsachsen Bornstedt (an das Untersuchungsgebiet angrenzend) – Bornim sowie Golm-Eiche. Mit dem Campus der Universität Potsdam sowie weiteren Forschungseinrichtungen entwickeln sie sich zu attraktiven Wohn- und Arbeitsorten, die zudem eine durchschnittlich jüngere Bevölkerung anziehen.

Insgesamt ist eine Wohnraumkapazität für bis zu 14.000 neue Einwohner im ländlichen Raum ausgewiesen<sup>6</sup>. Dies entspräche einem Bevölkerungszuwachs von über 40 % zwischen 2016 bis 2030.

---

<sup>5</sup> Landeshauptstadt Potsdam (2015). *Statistischer Informationsdienst 5/2015. Bevölkerungsprognose 2014 bis 2035*. Landeshauptstadt Potsdam

<sup>6</sup> Landeshauptstadt Potsdam (2016). *Wohnraumpotentialanalyse 2015*. Landeshauptstadt Potsdam

## 2.1.4 Fazit

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der ländliche Raum der Landeshauptstadt Potsdam keine einheitliche Bevölkerungsentwicklung aufweist. Hier entwickeln sich einerseits Orte mit ähnlichen Bedingungen und Herausforderungen. Andererseits kristallisieren sich individuelle Schwerpunkte heraus. Die innenstadtnahen Ortsteile sowie die Ortsteile mit einer besseren Versorgungsinfrastruktur und einer besseren verkehrlichen Anbindung an die Innenstadt weisen stabile bzw. steigende Einwohnerzahlen auf. Vor allem Fahrland wird – solange Wohnraumpotenzial zur Verfügung steht – weiter wachsen. Die kleinen, peripheren Ortsteile verzeichnen dagegen leicht rückläufige Einwohnerzahlen.

Zudem ist herauszustellen, dass die relativ junge und daher zukunftsfeste Bevölkerungsstruktur deutlich vom stetigen (Familien-)Zuzug abhängig ist. Ortsteilbezogen und gebietsweise wird die Alterung der Bevölkerungsstruktur zunehmen.

Sowohl die Wachstums- als auch die Schrumpfungsprozesse erfordern eine aktive Auseinandersetzung mit räumlichen und sozialen Fragen – wie der altersgruppenspezifischen Anpassung sozialer und technischer Infrastrukturen, dem Umgang mit möglichen Flächennutzungskonflikten und der sozialen Integration – um die Funktionen des ländlichen Raums adäquat sicherzustellen.

## 2.2 Konzepte, Planungen und Grundlagen

Ziel dieser Strategieplanung ist es, Ziele und Maßnahmen für den ländlichen Raum Potsdams auf der Grundlage vorhandener Planungen, Prozesse und Projekte zu entwickeln, diese zusammenzuführen und, wo notwendig, zu ergänzen. Nachfolgend sind daher die wesentlichen vorhandenen Planungen, Gutachten und Konzepte gegliedert nach Handlungsfeldern dargestellt.

### 2.2.1 Planungen und Konzepte für das gesamte Stadtgebiet bzw. den ländlichen Raum

#### Leitbild der Landeshauptstadt Potsdam| 2016<sup>7</sup>

Das 2016 erarbeitete Leitbild stellt eine grundlegende Selbstverpflichtung und Orientierung für die Stadtentwicklung und das gesellschaftliche Miteinander zwischen Politik, Verwaltung, Bürgern und zivilgesellschaftlichen Partnern dar. Die Grundsätze „Potsdam ist eine Stadt mit unterschiedlichen Identitäten der Stadt- und Ortsteile. (...) Potsdam ist eine Stadt und wächst weiter zusammen“ machen die anhaltenden Bestrebungen zur sozialen, räumlichen und administrativen Integration der ländlichen Ortsteile deutlich. Weitere für die Strategieplanung relevante Grundsätze sind eine für Beteiligung offene Politik und Verwaltung, das Bekenntnis zu

---

<sup>7</sup> Unter: [www.potsdam.de/ein-leitbild-fuer-die-landeshauptstadt-potsdam](http://www.potsdam.de/ein-leitbild-fuer-die-landeshauptstadt-potsdam)



einer starken öffentlichen Daseinsvorsorge, zu Mobilität, zum wachsenden Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort und zum Umweltschutz.

### **Wettbewerbsbeitrag zum Stadt-Umland-Wettbewerb | 2015<sup>8</sup>**

Im Zuge des Stadt-Umland-Wettbewerbs des Landes Brandenburg hat die Landeshauptstadt Potsdam gemeinsam mit ihren Nachbarstädten und -gemeinden sowie weiteren Partnern eine Wettbewerbsstrategie erarbeitet. Diese umfasst Ziele und Maßnahmen zur engeren Verknüpfung von Stadt und Umland. Schwerpunkte sind dabei die Themen Mobilität, Natur- und Kulturlandschaft, die ebenso Schnittstellen zur Strategieplanung für den ländlichen Raum Potsdams darstellen. Einige der Ansätze wurden daher hier aufgegriffen oder weiterentwickelt.

### **Regionale Entwicklungsstrategie | 2014<sup>9</sup>**

Erste strategische Grundlagen für den ländlichen Raum Potsdams bildeten das „Integrierte Ländliche Entwicklungskonzept“ von 2005 sowie dessen Fortschreibung, die „Gebietsbezogene lokale Entwicklungsstrategie des ländlichen Raums der Landeshauptstadt Potsdam“ von 2010. Der Schwerpunkt lag in der Landnutzung mit dem „Ziel einer Entwicklung einer modernen Lennéschen Kulturlandschaft für das 21. Jahrhundert“. Seit 2014 gehören die drei ländlichen Ortsteile Fahrland, Uetz-Paaren und Satzkorn zur LEADER-Region Havelland, deren Regionale Entwicklungsstrategie die Handlungsbedarfe aber auch Potenziale in den Bereichen Tourismus, Lebensqualität und Wertschöpfung definiert. Einige im Rahmen des LEADER-Prozesses entwickelten Projekte fließen in diese Strategieplanung ein.

### **Flächennutzungsplan | 2013<sup>10</sup>**

Wesentliche Grundlagen und Instrument der städtebaulichen Gesamtentwicklung ist der Flächennutzungsplan von 2013. Er definiert die Art der Bodennutzung unter Berücksichtigung von sozialen und Umweltbelangen. Im Fokus dieses Flächennutzungsplanes stehen die Gewährleistung des weiteren Einwohnerwachstums sowie die stärkere Konzentration von Infrastruktur- wie auch Dienstleistungsangeboten.

## **2.2.2 Themenbezogene Planungen und Konzepte**

### **Demografie**

Eine wesentliche Grundlage für Planungen sind demografische und sozioökonomische Daten. Der statistische Informationsdienst der Landeshauptstadt Potsdam bietet dazu regelmäßige und detaillierte Daten und Auswertungen. Die aktuelle Bevölkerungsprognose für die Landeshauptstadt Potsdam von 2015 (mit Datenstand 2014) soll bis Ende 2017 fortgeschrieben werden.

---

<sup>8</sup> Unter: [www.potsdam.de/stadt-umland-wettbewerb](http://www.potsdam.de/stadt-umland-wettbewerb)

<sup>9</sup> Unter: [www.lag-havelland.de/wp-content/uploads/2015/10/res-2014-2020-leader-region-havelland-langfassung.pdf](http://www.lag-havelland.de/wp-content/uploads/2015/10/res-2014-2020-leader-region-havelland-langfassung.pdf)

<sup>10</sup> Rechtskräftig seit 2014, unter: [www.potsdam.de/flaechennutzungsplan](http://www.potsdam.de/flaechennutzungsplan)

## **Wohnen und Grundversorgung**

### **Stadtentwicklungskonzept (StEK) Wohnen und dessen Evaluierung | 2009 / 2013<sup>11</sup> und Fortschreibung als Wohnungspolitisches Konzept | 2015<sup>12</sup>**

Wesentliche Planungen für die Wohnraumentwicklung ist das 2009 erstellte Stadtentwicklungskonzept (StEK) Wohnen der Landeshauptstadt Potsdam und dessen Evaluierung von 2013 sowie dessen Fortschreibung, das Wohnungspolitische Konzept von 2015. Neben der Analyse und Planung von Wohnraumpotenzialen zeigen diese Konzepte den Bedarf zur ausreichenden Versorgung mit bzw. Anbindung an Infrastrukturangebote auf. Entwicklungspotenziale werden demnach vor allem in den Ortsteilen Fahrland und Groß Glienicke gesehen. In den peripheren Ortsteilen bestehen vor allem dagegen vergleichsweise geringe Potenziale.

### **Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam | 2014<sup>13</sup>**

Das Einzelhandelskonzept beleuchtet die Versorgungsfunktion der Orte, die angesichts der massiven demografischen Veränderungen (Wachstum einerseits, Stagnation und Alterung andererseits) von besonderer Relevanz ist. Im ländlichen Raum ist die Versorgungssituation räumlich nicht ausgewogen. Während die kleineren nordwestlichen Ortsteile vom „Ziel einer möglichst flächendeckenden fußläufigen Nahversorgung“ weit entfernt sind, besteht bei den bestehenden Nahversorgungszentren Anpassungs-/ Erweiterungsbedarf. Empfohlen wird daher in den kleineren Ortsteilen alternative Maßnahmen (kleinflächig, mobil, Lieferung etc.) zu befördern bzw. unterstützen.

### **Schulentwicklungsplanung 2014 – 2020 inkl. Schulwegsicherungskonzept und Kindertagesstättenbedarfsplanung | 2014/ 2017<sup>14</sup>**

Die Schulentwicklungsplanung 2014 reflektierte auf die dynamische Entwicklung in der Landeshauptstadt insgesamt und formulierte Empfehlungen und Vorschläge für den Neu- und Ausbau der Schulstandorte im Stadtgebiet. Diese Überlegungen wurden aktuell überprüft und in diesem Zuge auch das Schulwegsicherungskonzept aus 2009 aktualisiert. Die Schulentwicklungsplanung inkl. der Kindertagesstättenbedarfsplanung soll insgesamt 2018/2019 aktualisiert werden, um den Einwohnerzuwachs mit einer tragfähigen Bedarfsplanung zu untersetzen.

### **Weitere Planungen und Konzepte für den Bereich Wohnen und Daseinsvorsorge:**

- Konzeption zur Abwasserentsorgung der Landeshauptstadt Potsdam - 2014 bis 2018
- Konzeption zur Trinkwasserversorgung Landeshauptstadt Trinkwasserversorgung der Landeshauptstadt Potsdam 2014 bis 2018

---

<sup>11</sup> Unter: [www.potsdam.de/content/stadtentwicklungskonzept-stek-wohnen](http://www.potsdam.de/content/stadtentwicklungskonzept-stek-wohnen)

<sup>12</sup> Unter: [www.potsdam.de/content/wohnungspolitisches-konzept-potsdam](http://www.potsdam.de/content/wohnungspolitisches-konzept-potsdam)

<sup>13</sup> Unter: [www.potsdam.de/content/einzelhandelskonzept-0](http://www.potsdam.de/content/einzelhandelskonzept-0)

<sup>14</sup> Unter: [www.potsdam.de/potsdam-macht-schule](http://www.potsdam.de/potsdam-macht-schule)

## **Mobilität und Verkehr**

### **Stadtentwicklungskonzept (StEK) Verkehr | 2014<sup>15</sup>**

Dieses zielt darauf ab, die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten und in der wachsenden Stadt städtebaulich verträglich zu gestalten. Sie betrachtet die unterschiedlichen Mobilitätsarten. Ziele sind v.a. die Reduzierung der Verkehrsbelastung in Potsdam, durch Reduzierung der Anteile des motorisierten Individualverkehrs und Erhöhung der ÖPNV- und Radverkehrs-Anteile, sowie die bessere Erschließung/ Anbindung des Umlandes v.a. für Berufspendler. Ziele für den ländlichen Raum Potsdams sind zudem weitere Anpassungen/ Ausbaumaßnahmen von Buslinien in wachsenden Gebieten und die Steigerung der Taktzeiten der Regionalbahn an den Bahnhöfen Golm und Marquardt sowie die Ergänzung von Park & Ride-Parkplätzen.

Spezifische Fragestellungen der Anpassung und Modernisierung des Mobilitätsangebotes werden in weiteren Konzepten und Untersuchungen konkretisiert.

### **Nahverkehrsplan für die Landeshauptstadt Potsdam 2012 – 2018<sup>16</sup> | 2013**

Der Nahverkehrsplan ist ein wesentliches Steuerungsinstrument zur Entwicklung und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Landeshauptstadt Potsdam und dient damit der Wahrnehmung der gesetzlichen Verpflichtungen der Daseinsvorsorge. Zudem bereitet er die Marktöffnung im öffentlichen Verkehr vor. Ergebnisse und Empfehlungen des StEK Verkehr sind integriert.

### **Radverkehrskonzept | 2017<sup>17</sup>**

Unter dem Titel „Offensive Fahrrad 2010“ betreibt die Landeshauptstadt Potsdam die Entwicklung zur fahrradfreundlichen Stadt. Neben der Verbesserung der konkreten Rahmenbedingungen für den Fahrradverkehr für Bewohner und Touristen umfasst die Strategie der Radverkehrsförderung die langfristige Finanzierung, Kommunikation, Umsetzungsplanung. Das Radverkehrskonzept beinhaltet dazu konkrete infrastrukturelle Planungen, maßgeblich die Vervollständigung des Radroutennetzes und der -wegweisung. Das Ziel für den ländlichen Raum Potsdams ist die Anbindung aller Ortsteile an das Radwegenetz. Handlungsbedarf wird v.a. in Marquardt, Fahrland und Golm identifiziert.

### **Machbarkeitsstudie Radschnellwegeverbindungen | 2014<sup>18</sup>**

Im Rahmen der Untersuchung wurden der Bedarf und das Potenzial für Radschnellverbindungen aus der Innenstadt ins Umland geprüft. Angesichts des Pendleraufkommens und der PKW-Auslastung wird im Potsdamer Norden ein Bedarf für einen Radwegeausbau gesehen. Mittelfristig wird der Ausbau eines Radschnellwegs über Krampnitz empfohlen.

---

<sup>15</sup> Unter: [www.potsdam.de/content/stadtentwicklungskonzept-stek-verkehr](http://www.potsdam.de/content/stadtentwicklungskonzept-stek-verkehr)

<sup>16</sup> Unter: [www.potsdam.de/nahverkehrsplan-2012-2018](http://www.potsdam.de/nahverkehrsplan-2012-2018)

<sup>17</sup> Unter: [www.potsdam.de/radverkehrskonzept-2017](http://www.potsdam.de/radverkehrskonzept-2017)

<sup>18</sup> Unter: [www.potsdam.de/content/machbarkeitsstudie-radschnellverbindungen](http://www.potsdam.de/content/machbarkeitsstudie-radschnellverbindungen)

Die Maßnahmen sind teilweise ebenfalls im Wettbewerbsbeitrag für den Stadt-Umland-Wettbewerb (2015) enthalten.

#### **Weitere Planungen und Konzepte für den Bereich Mobilität & Verkehr:**

- Touristische Radrouten (2011)
- Lärmaktionsplan (2011)<sup>19</sup>
- P+R-Konzept für die Landeshauptstadt Potsdam (2015)<sup>20</sup>
- Handbuch Alternative Bedienung im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB, 2008)<sup>21</sup>

#### **Wirtschaft und Gewerbe**

##### **Stadtentwicklungskonzept (StEK) Gewerbe | 2010 und Gewerbeflächensicherungskonzept | 2012<sup>22</sup>**

Im Stadtentwicklungskonzept Gewerbe (StEK) werden die Grundlagen für eine nachfrage- und bedarfsgerechte Gewerbeflächenentwicklung der Landeshauptstadt Potsdam formuliert. Dazu wurden die im Stadtgebiet verfügbaren Gewerbeflächenpotenziale erfasst, die Entwicklung der wichtigsten Wirtschaftszweige bewertet sowie der Gewerbeflächenbedarf bis zum Jahr 2020 abgeschätzt. Ergänzend wurde 2012 das Gewerbeflächensicherungskonzept (GSK) erarbeitet. Damit sollen die Flächenpotenziale gesichert werden, die für die wirtschaftliche Entwicklung Potsdams von großer Bedeutung sind. Eine Fortschreibung erfolgt ab 2017.

#### **Umwelt, Natur, Landwirtschaft**

##### **Landschaftsplan der Landeshauptstadt Potsdam | 2012<sup>23</sup>**

Der Landschaftsplan dient als Fachplan des Naturschutzes und der Landschaftspflege der Vorbereitung des Flächennutzungsplanes. In diesem werden die Bestandssituation von Natur, Landschaft und Umwelt in Potsdam erfasst, Schutz- und Entwicklungsräume sowie Ziele und Maßnahmen definiert. Das Leitbild beschreibt die für Potsdam typische räumliche Verbindung von Stadt und Landschaft und die historische kulturlandschaftliche Prägung. Wesentliche Ziele sind, die Erlebbarkeit des landschaftlichen Umfeldes sowie innerörtlich zugängliche Freiräume zu erhalten bzw. zu schaffen. Des Weiteren soll ein sparsamer Flächenverbrauch durch Nachverdichtung und Prüfung von Rückbau realisiert werden. Weitere Ziele sind der Schutz und die Entwicklung von Lebensräumen und Arten, die Sicherung der historischen Kulturlandschaft (inkl. der Dorfanger und der traditionellen landwirtschaftlichen Nutzungen, wie Obstbau) sowie die Erschließung geeigneter Flächen für Erholungszwecke. Hierzu zählen auch der Abbau von Barrierewirkungen von Straßen und der Ausbau des Wander-/ Radwegenetzes sowie der Wasserzugänge.

---

<sup>19</sup> Unter: [www.potsdam.de/laermaktionsplan](http://www.potsdam.de/laermaktionsplan)

<sup>20</sup> Unter: [www.potsdam.de/pr-konzept-fuer-die-landeshauptstadt-potsdam](http://www.potsdam.de/pr-konzept-fuer-die-landeshauptstadt-potsdam)

<sup>21</sup> Unter: [images.vbb.de/assets/downloads/file/6995.pdf](http://images.vbb.de/assets/downloads/file/6995.pdf)

<sup>22</sup> Unter: [www.potsdam.de/content/stadtentwicklungskonzept-gewerbe-und-gewerbeflaechensicherungskonzept](http://www.potsdam.de/content/stadtentwicklungskonzept-gewerbe-und-gewerbeflaechensicherungskonzept)

<sup>23</sup> Unter: [www.potsdam.de/landschaftsplan-potsdam](http://www.potsdam.de/landschaftsplan-potsdam)

## **Naherholung und Tourismus**

### **Tourismuskonzeption der Landeshauptstadt Potsdam 2025 | 2017<sup>24</sup>**

Die Tourismuskonzeption 2025 stellt eine umfassende Bestands- und Potenzialanalyse dar und weist die Richtung für die zukünftige touristische Entwicklung der Landeshauptstadt Potsdam inkl. der ländlichen Ortsteile. Definiert werden die Positionierung und Profilbildung in den Themenfeldern Kultur, Wasser, Film und MICE (Meetings Incentives Conventions Events). Ebenso werden konkrete Maßnahmen und Schritte benannt.

### **Touristische Entwicklungspotenziale der ländlichen Ortsteile – Fortschreibung des Tourismuskonzeptes der Landeshauptstadt Potsdam | 2005**

Die Untersuchung schreibt dem ländlichen Raum Potsdams begrenzte touristische Entwicklungspotenziale zu. Chancen werden im Bereich Naherholung, hier insbesondere im Radtourismus in Verknüpfung mit dem Wasser- und Landschaftserlebnis und der Gastronomie sowie bei Nischenthemen (Hoftourismus, Tagungen, Hochzeit, historische Gebäude etc.) gesehen. Grundvoraussetzung ist die Verbesserung der Erreichbarkeit / Zugänglichkeit und Inwertsetzung der Erlebnisbereiche. Zwar liegt die Untersuchung bereits fast 10 Jahre zurück, es ist jedoch nicht von deutlichen Veränderungen auszugehen. Aktuelle Trends zum Inlandstourismus, Radtourismus und zur regionalen Ernährung können jedoch die bestehenden Potenziale stärken.

### **Fortschreibung des Tourismuskonzeptes der Landeshauptstadt Potsdam für das Segment Wassertourismus | 2012**

Die Konzeption widmet sich dem Alleinstellungsmerkmal eines starken und vielfältigen Wassertourismus in Potsdam. Insgesamt besteht in allen Segmenten des Wassertourismus noch Ausbaupotenzial, sofern insbesondere Kapazitätsengpässe und Defizite der Infrastrukturen überwunden und effektive und kooperative Realisierungsprozesse etabliert werden können. Zwar trifft das Konzept keine konkreten Aussagen zum ländlichen Raum, relevante Segmente könnten hier jedoch Naherholung und Naturgenuss am Wasser sowie der motorisierte Bootstourismus sein. Als grundsätzliche Schlüsselfaktoren sind Erreichbarkeit, Verfügbarkeit/ Bereitschaft touristischer Leistungsträger sowie rahmengebende Infrastrukturen und Angebote benannt.

### **Uferwegekonzept Potsdam – Ergänzung für die Uferwegeabschnitte der Ortsteile | 2013<sup>25</sup>**

Im Hinblick auf die Naherholungsfunktion des ländlichen Raums und das touristische Potenzial der wasserreichen Landschaft ist das Uferwegekonzept für die Strategieplanung relevant. Insgesamt wird ein starker Verbesserungsbedarf der Uferwege deutlich. An fast allen Gewässern

---

<sup>24</sup> Unter: [www.potsdam.de/tourismuskonzeption-2025-der-landeshauptstadt-potsdam](http://www.potsdam.de/tourismuskonzeption-2025-der-landeshauptstadt-potsdam)

<sup>25</sup> Unter: [www.potsdam.de/content/uferwegekonzept-ortsteile](http://www.potsdam.de/content/uferwegekonzept-ortsteile)

im ländlichen Raum sind Maßnahmen zur Verbesserung des Zugangs und der Ufersituation vorgesehen.

### **Gartenkulturpfad Potsdam<sup>26</sup>**

Der Gartenkulturpfad führt als kombinierter Rad- und Wanderweg auf fünf Rundwegen durch die nördlichen Ortsteile Potsdams. Er soll insbesondere die typische Kulturlandschaft entlang der Seen und Gewässer erlebbar machen. Damit ist er das maßgebliche Vermarktungsinstrument für den ländlichen Raum Potsdams.

### **Weitere Planungen und Konzepte für den Bereich Umwelt, Natur, Landwirtschaft:**

- Gutachten zum Integrierten Klimaschutzkonzept (2010)<sup>27</sup>
- Situation und Perspektiven im Brandenburger Erwerbsobstbau (Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz, 2009)<sup>28</sup>

## **2.2.3 Ortsteilbezogene/ Teilräumliche Konzepte**

### **Maßnahmenplan Golm | 2014<sup>29</sup>**

Ziel des Maßnahmenplans ist die Entwicklung einer Gesamtperspektive und Handlungsstrategie für den Ortsteil Golm unter besonderer Berücksichtigung des Wissenschaftsparks. Die im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens entwickelten Maßnahmen in allen für die Stadtentwicklung relevanten Themenfeldern sollen sukzessive umgesetzt werden.

### **Weitere ortsteilbezogene Planungen und Konzepte:**

- Dorfentwicklungsplan Kartzow (2009)

### **Weitere Planungen und Konzepte:**

- Bebauungspläne (siehe Aufbereitung in den Ortsteilprofilen)

## **2.2.4 Fazit und zusammenfassende Bewertung**

Für die Landeshauptstadt Potsdam liegen diverse Konzepte, Untersuchungen und Planungen der Stadt und/ oder Dritter zu den meisten für den ländlichen Raum relevanten Themen vor. Ebenfalls existieren einige teilräumliche Konzepte. Die Aktualität und der Realisierungsgrad der Planungen sind unterschiedlich.

---

<sup>26</sup> Unter: [www.potsdam.de/content/gartenkulturpfad-potsdam-0](http://www.potsdam.de/content/gartenkulturpfad-potsdam-0)

<sup>27</sup> Unter: [www.potsdam.de/content/integriertes-klimaschutzkonzept-mit-gutachten-fuer-die-landeshauptstadt-potsdam](http://www.potsdam.de/content/integriertes-klimaschutzkonzept-mit-gutachten-fuer-die-landeshauptstadt-potsdam)

<sup>28</sup> Unter: [www.mlul.brandenburg.de/media\\_fast/4055/Situation%20und%20Perspektiven%20im%20Erwerbsobstbau.pdf](http://www.mlul.brandenburg.de/media_fast/4055/Situation%20und%20Perspektiven%20im%20Erwerbsobstbau.pdf)

<sup>29</sup> Unter: [www.potsdam.de/content/massnahmeplan-golm](http://www.potsdam.de/content/massnahmeplan-golm)

Im Rahmen der Strategieplanung für den ländlichen Raum Potsdams wird es daher vor allem darum gehen, die vorliegenden Planungen und konzeptionellen Überlegungen im Hinblick auf die Entwicklungsziele für den ländlichen Raum zu prüfen. Schnittstellen und unbearbeitete Fragestellungen und Handlungsbedarfe sollen erkannt werden. Insbesondere im Hinblick auf spezifische Fragestellungen für den ländlichen Raum sowie im Rahmen der dynamischen Entwicklung von Ortsteilen oder Teilräumen könnten weitere Untersuchungen bzw. konzeptionelle Vertiefungen erforderlich werden.

Auf Bezüge zu den aufgeführten und weiteren Planungen sowie auf Konkretisierungs- und Realisierungsbedarfe wird an geeigneter Stelle in diesem Bericht sowie in der Maßnahmentabelle (Anhang) hingewiesen. Ergänzend werden die entsprechenden Handlungsbedarfe formuliert.

### **3. Bestandsaufnahme und -analyse nach Schwerpunktthemen**

Nachfolgend wird bezogen auf die identifizierten Schwerpunktthemen die aktuelle Ausgangssituation nach Stärken und Schwächen sowie nach Chancen und Risiken für den Gesamttraum betrachtet. Im Anhang finden sich ergänzend für jeden Ortsteil ein Ortsteilprofil mit einer detaillierten Bestands- und SWOT-Analyse.

#### **3.1 Struktur und Funktion der Ortslagen**

In diesem Kapitel werden sowohl die Siedlungsstruktur als auch die Funktionen der Ortslagen, vor allem Wohnen, Versorgung, Arbeit und Freizeit, dargestellt.

##### **3.1.1 Siedlungsstruktur**

Die Siedlungsstruktur des ländlichen Raums Potsdams ist sehr heterogen. Neben ausgedehnten Wachstumsgebieten, finden sich kleine Ortslagen unter 200 Einwohnern. Charakteristisch sind die Ortskerne aller Ortslagen mit ortsbildprägender, historischer Bausubstanz sowie besondere Einzelgebäude, wie das Schloss Kartzow, Schloss Marquardt, Gutshaus Satzkorn, Kaiser-Friedrich-Kirche Golm. Gleichzeitig sind die wachsenden, vor allem innenstadtnahen Ortsteile durch ausgedehnte Neubau- und Gewerbegebieten geprägt. Größere Neubaugebiete, die seit den 1990er Jahren ausgewiesen wurden, befinden sich u.a. in Bornim, Eiche, Golm, Groß Glienicke und Fahrland. Die Neubaugebiete stehen nicht nur im Kontrast zum Ortsbild mit historischer, identitätsstiftender Baukultur, sondern wirken sich auch auf die Infrastrukturentwicklung und das Sozialgefüge aus.

### 3.1.2 Grundversorgung

Mit der Nähe zu Berlin und der Randlage zur Potsdamer Innenstadt, die umfassende Versorgungsmöglichkeiten bieten, weisen die Ortsteile grundsätzlich eine günstige und attraktive Lage auf. Das gilt insbesondere für Groß Glienicke.

Innerhalb des ländlichen Raumes befinden sich Nahversorgungseinrichtungen in den innenstadtnahen Gebieten, Bornim, Eiche, Golm, sowie in den zentral gelegenen Ortsteilen Marquardt, Fahrland und Groß Glienicke.

Hinsichtlich der Versorgung mit Bildungs- und Betreuungseinrichtungen weist der ländliche Raum Potsdams eine solide Grundversorgung auf. Grundschulen befinden sich in den innenstadtnahen Gebieten sowie in Marquardt, Fahrland und Groß Glienicke. In Marquardt sowie zukünftig in Golm befinden sich Grundschulen in privater Trägerschaft. Im Nordwesten fehlt dagegen eine wohnortnahe öffentliche Grundschulversorgung. Die Kapazitäten in Fahrland und Groß Glienicke sind aufgrund steigender Schülerzahlen annähernd ausgelastet. Weiterführende Schulen sind nicht im ländlichen Raum vorhanden, jedoch der Universitätsstandort in Golm. Kindertageseinrichtungen sind räumlich verteilt in acht der 15 Ortslagen zu finden. Diese haben angesichts des anhaltenden Zuzugs eine stabile Situation und teilweise Erweiterungsbedarf.

Die medizinische Versorgungssituation stellt sich in den Ortsteilen unterschiedlich dar. In mehreren Ortsteilen sind Allgemeinmediziner und Zahnärzte ansässig sowie einige spezifische medizinische Angebote zu finden.

Ebenfalls zur Grundversorgung werden hier öffentliche Räume und Aufenthaltsmöglichkeiten im Außenbereich gezählt. Sie stellen, gerade für Ortsteile ohne sonstige soziale Infrastrukturen, wichtige Begegnungsmöglichkeiten und Räume für ehrenamtliche Angebote dar. Dorfgemeinschaftshäuser und Kirchen finden sich in fast allen Orten. Für die Freizeitgestaltung stehen in vielen Ortsteilen Spiel- und Sportplätze zur Verfügung. Jedoch wurde diesbezüglich im Rahmen der Bürgerbeteiligung der Wunsch nach weiteren Angeboten geäußert.

Die Versorgungssituation im ländlichen Raum ist insgesamt als gut zu bewerten. Jedoch verfügen die kleinen Ortslagen Uetz, Paaren, Grube, Nedlitz, Kartzow kaum über eigene Infrastrukturen und Angebote der Grundversorgung. Die Bewohner der kleinen Ortsteile und Ortslagen sind daher auf eigene Mobilität, mobile Angebote sowie familiäre oder nachbarschaftliche Unterstützung angewiesen. Das stellt in den Randzeiten des ÖPNV-Angebotes und für weniger mobile Personen sowie im Hinblick auf die angestrebte Reduzierung der Verkehrsbelastung eine Herausforderung dar. Diese Situation beeinträchtigt zudem die Wohnortattraktivität (Außenwirkung und geringere innerörtliche Belebtheit). Eine Herausforderung bzgl. der Verbesserung der Grundversorgung stellt die geringe Tragfähigkeit standortgebundener Versorgungseinrichtungen im ländlichen Raum dar.



### 3.1.3 Wohnen, Arbeit und Wirtschaft

Der ländliche Raum bietet für die Landeshauptstadt Potsdam im Vergleich zum Mietniveau der Kernstadt günstigen Wohnraum vor den Toren der Stadt mit Bezug zu einem attraktiven Naturraum. Die Ortsteile stellen damit attraktive Wohnlagen dar. Eine Belastung sind jedoch starke Durchgangsverkehre, insbesondere in Neu Fahrland, Fahrland und Groß Glienicke (siehe Kap. 3.2 Mobilität und Verkehr).

Die Landeshauptstadt Potsdam ist in der Region ein bedeutender Standort für Wirtschaft und Beschäftigung und ist daher auch als „Regionaler Wachstumskern (RWK)“ anerkannt. Die Branchenschwerpunkte Potsdams sind in Clustern zusammengefasst: Medien /IKT und Kreativwirtschaft, Gesundheitswirtschaft/ Life Science und Tourismus. Die wirtschaftliche Entwicklung (BIP) ist seit Jahren überdurchschnittlich positiv und aufgrund des hohen Anteils öffentlicher Dienstleistungen vergleichsweise stabiler gegenüber Konjunkturschwankungen. Die Beschäftigungsentwicklung war ebenfalls in den letzten Jahren insgesamt sehr positiv. Zum 31.12.2015 gab es gemäß Angabe der Bundesagentur für Arbeit in den nördlichen Ortsteilen Potsdams mehr als 13.000 Beschäftigte. Bezogen auf alle Ortsteile lag der Anteil der Beschäftigten an den Personen im erwerbsfähigen Alter zu diesem Zeitpunkt zwischen 37,1 % (Satzkorn) und 70,3 % (Grube). Während Beschäftigungszahlen in den Bereichen öffentliche Dienstleistungen, private Dienstleistungen sowie Gastgewerbe und Handel steigen, sind die ohnehin verhältnismäßig geringen Beschäftigungszahlen im Bau- und produzierenden Gewerbe tendenziell rückläufig.

Große Arbeitgeber im ländlichen Raum sind zum einen bedeutsame Verwaltungsstandorte u.a. in Groß Glienicke und Bornim (Landesbehörden, Agrarinstitut) sowie Wissenschaftseinrichtungen in Golm und dem Potsdamer Norden (Uni und Wissenschaftspark Golm, Fachhochschule Potsdam Nord). Zudem befinden sich größere Gewerbegebiete bzw. entsprechende Ansiedlungspotenziale im Gebiet. Das größte Gewerbegebiet ist der Friedrichspark (72 ha), der sich über Teilflächen der Ortsteile Satz Korn, Marquardt und Uetz-Paaren erstreckt. Zudem befinden sich größere Gewerbegebiete in Fahrland (Kramnitz) und Golm. Ebenso befinden sich kleinere Unternehmen, darunter 29 landwirtschaftliche Betriebe unterschiedlicher Größe, als Arbeitgeber im ländlichen Raum.

Angesichts des anhaltenden Bevölkerungswachstums besteht weiterer Wohnraumbedarf. Vor allem die Nachfrage nach Einfamilienhäusern ist weiterhin hoch. Wohnraumpotenziale in größerem Umfang bieten die Ortsteile Groß Glienicke und Fahrland. Hier sind derzeit Wohnungsbauvorhaben in Planung bzw. werden realisiert. Das größte Vorhaben ist die Nachnutzung der Kaserne Kramnitz im Ortsteil Fahrland, welches Wohnraum für bis zu 7.000 Menschen schaffen wird.

Insgesamt stellt sich die Wirtschafts- und Beschäftigungssituation für den ländlichen Raum Potsdams verhältnismäßig positiv dar. Die Herausforderung für die neuen Wohnquartiere wird zukünftig darin liegen, bezahlbare Immobilienpreise zu halten sowie langfristig lebendige und attraktive Gebiete durch Funktionsmischung und soziale Integration zu etablieren. Zudem sind laut Wohnungspolitischen Konzept und Stadtentwicklungskonzept Wohnen in allen Ortsteilen die Ziele des Klimaschutzes/ Energieeffizienz, demografische Anforderungen/ altersgerechter

Wohnraum zu berücksichtigen sowie ein attraktives soziales Umfeld/ aktive Nachbarschaft zu erhalten. Allerdings beziehen sich die bisherigen Konzepte nur auf die Wohnquartiere, nicht jedoch auf spezifische Anforderungen der ländlichen Ortsteile.

### 3.1.4 Ortsgemeinschaften

Für die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit von Orten im ländlichen Raum spielen soziale Fragestellungen/ das „soziale Kapital“ eine stärkere Rolle als im urbanen Raum. Aspekte sind eine aktive Bürgerschaft/ bürgerschaftliches Engagement, Gemeinschaftsgefühl & Identität, soziales Klima, soziales Miteinander von „Alteingesessenen“ und Zugezogenen. In den ländlichen Ortsteilen sind insbesondere die Ortsbeiräte wichtige Akteure der örtlichen Entwicklung. Auch die örtlichen Vereine bilden wichtige Säulen der Ortsgemeinschaften.

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses äußerte sich zudem ein starkes Gemeinschaftsgefühl in den Ortsteilen. Diesbezüglich sollte es gelingen, die große Zahl Zugezogener in die örtlichen Gemeinschaften zu integrieren bzw. Identifizierung mit dem neuen Wohnort herzustellen.

### 3.1.5 Zusammenfassende Bewertung – SWOT<sup>30</sup>-Analyse

Tabelle 1: SWOT-Analyse Struktur und Funktion der Ortslagen

Stärken	Schwächen
→ bezahlbarer Wohnraum vor den Toren der Stadt	→ weiterführende Schulen sowie kommunale Grundschule im Nordwesten fehlen
→ günstige und attraktive räumliche Lage	→ in kleinen Ortsteilen/ Ortslagen fehlen Versorgungsinfrastrukturen
→ attraktive Ortsbilder und besondere Einzelgebäude	→ teilweise monofunktionale Wohngebiete
→ attraktives Landschaftsbild und Naherholungsmöglichkeiten	→ teilweise mangelnde Treff- und Begegnungsmöglichkeiten sowie Kultur- und Sportangebote
→ gute Versorgungsfunktionen in größeren Ortsteilen	→ hohe Belastung von Ortslagen durch Durchgangsverkehre
→ einige größere Arbeitgeber vorhanden	→ einige leerstehende historische Gebäude
→ gutes örtliches Gemeinschaftsgefühl	

<sup>30</sup> SWOT steht für engl. = Strengths- Weaknesses – Opportunitites – Threats = Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken

	→ Ortsentwicklung abhängig von Engagement der Bewohner, teilweise zu geringes Engagement
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Entwicklung der Achse Neu Fahrland – Krampnitz - Fahrland mit guter Nah- und Radverkehrsanbindung und Versorgungsfunktionen</li> <li>→ örtliche Aufwertung öffentlicher Räume</li> <li>→ Nutzung leerstehender historischer Einzelgebäude, Herrenhäuser und Schlösser</li> <li>→ Wachstum fördert Auslastung/ Tragfähigkeit von Infrastrukturen</li> <li>→ Ausbau der Freizeit- und Sportfunktionen im ländlichen Raum</li> <li>→ Nutzung der Synergien: Versorgung Tourismus, Naherholung, Landwirtschaft und Trend zu regionaler Versorgung</li> <li>→ Nutzung des Bürgerengagements für Betrieb von Freizeit- und Versorgungsangeboten</li> <li>→ Bewerbung der Vorzüge des ländlichen Raumes für Selbstständige/ Gründer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Zunahme der Bevölkerung verursacht weitere Engpässe u.a. in den Bereichen Schulen und Verkehr</li> <li>→ Unterversorgung älterer Personen ohne fußläufige Versorgung</li> <li>→ Weitere Entkopplung von Wohnen und Arbeiten und Wegfall von Versorgungsinfrastrukturen führen zu reinen Wohn- und Schlafvororten</li> <li>→ Verlust von Baukultur (Verfall und Überprägung)</li> <li>→ Ausdünnung des Vereinslebens/ der Vereinsangebote</li> <li>→ Identitäts-/ Engagement-Verlust aufgrund starker Ortsveränderungen</li> </ul>

### Handlungsbedarfe und Herausforderungen:

Die wesentlichen Herausforderungen liegen in der städtebaulich-funktionalen Optimierung insbesondere der wachsenden Ortsteile sowie in diesem Zusammenhang der Reduzierung der hohen Belastung durch Durchgangsverkehre in den betroffenen Ortslagen.

Im Bereich Versorgung stellt in wachsenden Orten der stetig steigende Versorgungsbedarf bzw. der Bedarf zur Kapazitätenerweiterung von Grundversorgungs- sowie Sport- und Kulturangeboten und -infrastrukturen aufgrund zunehmender Nutzerzahlen eine Herausforderung dar. Währenddessen gilt es in kleinen Ortsteilen, die Versorgung zu verbessern und die Attraktivität – Ortsbilder, Naherholung, Gemeinschaft – zu sichern. Besonderes Augenmerk sollte auf der Sicherung und Verbesserung der Versorgung weniger mobiler Menschen liegen.

Weitere Herausforderungen stellen die Stärkung der Wohnfunktion im ländlichen Raum sowie die Vermeidung monofunktionaler Wohngebiete (Neubaugelände) dar. In diesem Kontext sollen die Funktionen von Beschäftigung und Wirtschaft im Gesamttraum gestärkt werden.

## **3.2 Mobilität und Verkehr**

Das Themenfeld „Mobilität und Verkehr“ wurde in der Strategieplanung intensiver betrachtet als andere Themen. Grundlage hierfür ist ein Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Entwicklung eines Verkehrskonzeptes für die Ortsteile, der in diesem Kontext umgesetzt werden sollte.

Im Rahmen dieser Strategieplanung wird zum einen die Mobilität der Bevölkerung im ländlichen Raum Potsdams betrachtet. Die individuelle Mobilität ist als Querschnittsthema zu verstehen. Mobilität ist ein individuelles Grundbedürfnis und Erfordernis zur Wahrnehmung und Gewährleistung der Versorgung, Erwerbstätigkeit/ Ausbildung, Freizeit und sozialen Teilhabe. Gerade im ländlichen Raum ist die Mobilität ein wichtiger Faktor für die Lebensqualität und Attraktivität für Wohnen, Arbeiten und Wirtschaftsentwicklung. Mobilität ist daher eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge. Betrachtet werden unterschiedliche Mobilitätsarten und -angebote. Im Hinblick auf die demografische Entwicklung spielt zudem die differenzierte Betrachtung der Mobilität für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen eine Rolle.

Gleichzeitig stellen Verkehrsinfrastrukturen und das Verkehrsaufkommen eine Flächen- und Raumnutzung dar mit Auswirkungen auf die Bewohnerinnen und Bewohner des ländlichen Raumes sowie andere Flächennutzungen und die Umwelt. Diese sollen hier ebenfalls bewertet werden.

### **3.2.1 Erreichbarkeit des ländlichen Raums**

Das Straßenverkehrsnetz des ländlichen Raums Potsdams ist geprägt durch die Lage zwischen der Autobahn und der Innenstadt, die ein hohes Verkehrsaufkommen v.a. durch Pendler und Wirtschaftsverkehr verursachen. Dieser wird zusätzlich durch landschaftliche Barrieren aufgrund der gewässergeprägten Landschaft konzentriert.

Zu den verkehrsrelevanten Zielen (Anfahrtszielen) zählen neben der Innenstadt und der Autobahn im Nordwesten innerhalb des ländlichen Raums die Landesbehörden in Groß Glienicke sowie der Universitätsstandort und der Wissenschaftspark in Golm. Weitere größere Arbeitgeber sind das Agrar-Institut Bornim und Marquardt, das Gewerbezentrum in Fahrland, der Gewerbepark in Marquardt und Satzkorn und die Heinrich-Heine-Klinik in Neu Fahrland. Darüber hinaus entsteht derzeit auf dem Weg in den Potsdamer Norden südlich von Neu Fahrland der „Campus Jungfersee“, ein Gewerbegebiet mit IT-Schwerpunkt.

Wesentliche Straßenverbindungen im ländlichen Raum Potsdams sind die von der Innenstadt in Nord-West-Richtung verlaufende Bundesstraße B273, die eine direkte Verbindung an das Bundesautobahnnetz mit der Anschlussstelle Potsdam Nord darstellt und die Stadtteile

Bornstedt und Bornim durchquert. Eine zweite Anschlussstelle (Leest) an den Berliner Ring besteht auf dem Gebiet der Stadt Werder (Havel), die über den Ortsteil Grube zu erreichen ist. Die Bundesstraße B2 verläuft in Nord-Süd-Richtung durch Neu Fahrland, Krampnitz und Groß Glienicke in Richtung Berlin-Spandau.

Die Verkehrswege (Straßen und Schiene) stellen wichtige innerstädtische und überregionale Verbindungen dar, die innerhalb des Stadtgebiets sowie in den ländlichen Raum Potsdams grundsätzlich eine gute Erreichbarkeit ermöglichen.

Einschränkend ist die topographische Insellage Potsdams inmitten einer gewässergeprägten Landschaft, die die verkehrlichen Rahmenbedingungen in besonderem Maße beeinflussen. Die Verbindung der Innenstadt der Landeshauptstadt und der nördlichen, ländlichen Ortsteile verläuft über den Sacrow-Paretzer-Kanal über zwei Brücken, die den gesamten Verkehr auf die zwei Bundesstraßen kanalisieren. Eine Herausforderung ist außerdem die hohe Verkehrsbelastung durch Einpendler und innerstädtische Pendler zwischen der Innenstadt und der Autobahn, wie u.a. im Stadtentwicklungskonzept Verkehr beschrieben. Betroffen vom Durchgangsverkehr sind vor allem die Ortslagen Bornim, Grube, Neu Fahrland, Fahrland und Groß Glienicke. Neben der resultierenden Lärm- und Schadstoffbelastung ist entlang der Verkehrsstrassen dadurch auch die Lebens- und Aufenthaltsqualität eingeschränkt. Die Wegeinfrastruktur stellt zudem mancherorts eine räumliche Zäsur und innerörtliche Barriere dar. So ist der nordwestliche Stadtbereich mit den Ortslagen Uetz und Paaren durch den Verlauf der Bundesautobahn räumlich abgeschnitten. Eine weitere stadträumliche Zäsur bildet die Schienentrasse des Berliner Außenrings, die in Nord-Süd-Richtung von Golm über Marquardt bis in die Nachbarkommune Wustermark führt.

### **3.2.2 Motorisierter Individualverkehr**

Der Motorisierungsgrad in den einzelnen Ortsteilen – also der Bestand privater Pkw – nimmt mit zunehmender Entfernung zur Innenstadt bzw. zur ÖPNV-Anbindung zu. Während der durchschnittliche Pkw-Besatz in Potsdam bei 415 Pkw/1.000 Einwohner liegt, liegt er in den gut angebundenen Ortslagen bei <450 Pkw/1.000 Einwohner und in den entfernten Ortslagen bei >550 Pkw/1.000 Einwohner. Diese Verteilung kann zusätzlich bedingt sein durch den höheren Mobilitätsbedarf in den ländlichen Ortsteilen mit durchschnittlich weiteren Pendlerstrecken und weniger Versorgungsinfrastrukturen sowie durch soziale/ soziokulturelle Unterschiede, wie ein höherer Anteil älterer Personen in den ländlichen Ortsteilen. Die individuelle Motorisierung ist demzufolge als Voraussetzung für die Mobilität zu werten, stellt aber andererseits eine Belastung für Bewohner, Umwelt und die Straßeninfrastruktur dar.

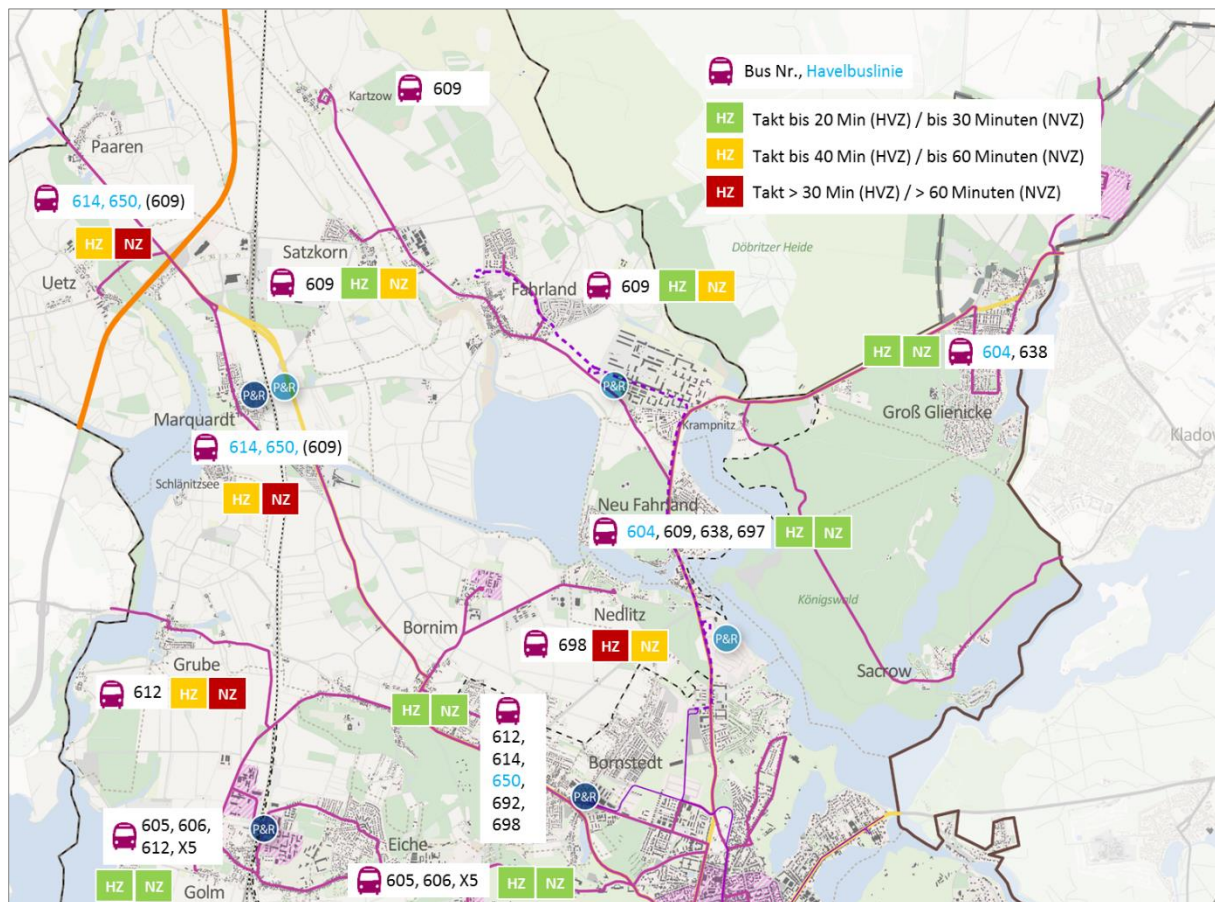
Vor diesem Hintergrund wurde 2015 ein Park + Ride-Konzept beschlossen, das darauf abzielt, durch verbesserte Umstiegsmöglichkeiten das Verkehrsaufkommen in Richtung der Potsdamer Innenstadt zu reduzieren. Erste P+R-Parkplätze bestehen an der Endhaltestelle der Straßenbahn Bornstedt/ Kirschallee sowie an den Regionalbahn-Haltepunkten Golm und Marquardt; wobei letzterer unattraktiv gelegen ist, d.h. westlich der Schienentrasse und von der Bundesstraße und anderen Ortslagen nicht direkt erreichbar. Weitere Möglichkeiten zum Abstellen von Pkw bestehen erst wieder rund um den Potsdamer Stadtkern. Der Ausbau der P+R-Angebote ist vorgesehen (siehe Kapitel 4.2.2 und 5.2.2).

### 3.2.3 Angebote des öffentlichen Nahverkehrs

Der ÖPNV wird im Potsdamer Norden durch ein Busangebot mit 13 Buslinien gewährleistet. Das Angebot wird von den zwei Busunternehmen VIP und Havelbus bestellt.

Die Linien bedienen alle Ortslagen in den Hauptzeiten im 20- bis 60-Minuten-Takt und bieten vor allem eine Anbindung an die Potsdamer Innenstadt sowie an die Bahnstrecken mit Haltepunkten in Golm und Marquardt. Der ländliche Raum Potsdams ist zudem über die Bahnhöfe in Golm und Marquardt an die Regionalbahn mit Verbindung nach Berlin und Potsdam Hauptbahnhof angebunden.

Abbildung 5: Busanbindung mit Taktung in den Haupt- (HZ) und Nebenverkehrszeiten (NZ), VIP (schwarz) und Havelbus (blau) (Darstellung: complan Kommunalberatung GmbH, Quelle: Verkehrsverbund Berlin Brandenburg, 2016)



Im Rahmen des Fachgesprächs und der Bürgerveranstaltungen wurde das Fehlen von Querverbindungen (Marquardt – Satzkorn – Fahrland und Nedlitz zum Campus Jungferensee) sowie unzureichende Verbindungen über die Stadtgrenze hinaus Richtung Norden erörtert. Prädestiniert wäre vor allem die Anbindung an den Bahnhaltetpunkt in Priort (Gemeinde Wustermark) über die bisher in Kartzow endende Buslinie 609. In einigen Ortslagen wird die Taktung in Nebenzeiten als zu gering bewertet.

In den Gesprächen wurde zudem Optimierungspotenzial hinsichtlich der sowohl parallel als auch zeitgleich verlaufenden Bahn- und Bus-Verbindung nach Marquardt gesehen. Hier wird

auf fehlende Verknüpfungen im Takt zwischen der Regionalbahn und den Bussen hingewiesen. Auch die Umstiegsmöglichkeiten zwischen Bus- und Tramlinien zwischen Innenstadt und ländlichem Raum werden als unzureichend bezeichnet.

### **3.2.4 Radverkehr und Fußwege**

Zu Fuß werden im ländlichen Raum Potsdams innerörtliche Strecken sowie Naherholungsziele, per Rad auch überörtliche Strecken zu wichtigen Zielen, wie Schulen, Bahnhöfe und Bushaltestellen, zurückgelegt.

Die Radwegeverbindungen zu wichtigen Zielen verlaufen vor allem entlang von Hauptverkehrsrouten, so dass nicht alle Ortslagen über überörtliche Radwegeverbindungen angebunden sind. Am stärksten genutzt sind die Strecken zwischen der Innenstadt und Neu Fahrland, Bornim und Golm.

Innerhalb der Verkehrspolitik der Landeshauptstadt Potsdam hat der Radverkehr eine wesentliche Bedeutung erlangt, da hier u.a. Potenziale zur Entlastung des Straßenverkehrs sowie eine Ergänzung zum ÖPNV ausgemacht werden. Entsprechend sollen im Zuge der Umsetzung des Radverkehrskonzepts 2017 ein weiterer Ausbau und eine weitere Qualifizierung des Radwegenetzes erfolgen. Im Zielnetz des Radverkehrskonzepts sind alle Ortsteile berücksichtigt. Wesentliche Lückenschlüsse sind zwischen Marquardt – Satzkorn, Marquardt – Fahrland und Satzkorn - Fahrland sowie innerhalb der Ortslage Fahrland zur Regenbogenschule (Schulwegverbindungen) geplant.

Im Hinblick auf die fußläufige Erreichbarkeit sind innerörtlich mangelhafte Gehwegbereiche sowie Querungsmöglichkeiten in einigen Ortslagen zu nennen. Positiv ist dagegen das vorhandene außerörtliche Wegenetz. Vor allem Uferwege sind attraktive Naherholungs- und Tourismusziele. Für diese wurde bereits im Zuge des Uferwegekonzepts in vielen Abschnitten Handlungsbedarf festgestellt. Zudem fehlen Verbindungen und Wegebeziehungen in die ortsnahe Landschaft bzw. sind vorhandene Wege nicht für Naherholungszwecke ausgewiesen bzw. in Wert gesetzt.

Zudem wird das Wegenetz teilweise touristisch genutzt. Der Rad- und Wandertourismus konzentriert sich jedoch hauptsächlich auf den gewässernahen Wegen und ist im übrigen ländlichen Raum gering (siehe Kapitel 3.4 Tourismus und Naherholung).

### **3.2.5 Alternative Mobilitätsangebote**

Zusätzlich zu den benannten Verkehrsarten und Mobilitätsangeboten gibt es erste Ansätze alternativer Mobilitätsangebote. Die Bürgerinitiative „Potsab“<sup>31</sup> ist bemüht Mitfahrangebote im Potsdamer Norden zu fördern und nutzt dafür den online-Anbieter „Flinco“.

---

<sup>31</sup> Internetseite der Initiative unter: [potsab.wordpress.com](http://potsab.wordpress.com)

### 3.2.6 Zusammenfassende Bewertung – SWOT-Analyse

Tabelle 2: SWOT-Analyse Mobilität und Verkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Straßenseitig gute Anbindung nach Potsdam, Berlin und überregional (Autobahn)</li> <li>→ schnelle Bahnverbindung von Golm und Marquardt nach Potsdam Hbf.</li> <li>→ Erschließung der (meisten) Ortslagen per Bus</li> <li>→ erste Park + Ride Angebote</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ hoher Mobilitätsbedarf in den meisten Ortslagen verursacht starken (meist motorisierten) Individualverkehr</li> <li>→ hohe Verkehrsbelastung auf B2 und B273</li> <li>→ Belastung/ Sicherheitsrisiken durch innerörtliche Durchgangsverkehre</li> <li>→ tw. fehlende Rad- und Fußwege</li> <li>→ keine regelmäßigen direkten Bahnverkehre nach Berlin</li> <li>→ zu geringer Takt des ÖPNV insbesondere in Randzeiten und Randlagen</li> <li>→ relativ lange Reisezeiten im Busverkehr</li> <li>→ kaum Querverbindungen im Busnetz</li> </ul>
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Steigerung der Attraktivität des intermodalen Mobilitätsangebotes</li> <li>→ Bevölkerungswachstum, Auslastung von ÖPNV-Angeboten</li> <li>→ Verringerung des Mobilitätsbedarfs durch Stärkung örtlicher Funktionen</li> <li>→ Nutzung der Gewässer als Verkehrswegenetz</li> <li>→ Bereitschaft zur stärkeren Nutzung des Radverkehrs und des ÖPNV durch Ausbau des Angebotes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ weiteres Bevölkerungswachstum, dadurch weitere Engpässe u.a. in den Bereichen Schulen und Verkehr</li> <li>→ Unterversorgung älterer Personen ohne wohnortnahe Versorgung</li> <li>→ dezentrale Ansiedlung und Monofunktionalität von Arbeits- und Wohnstätten, dadurch hohes Verkehrsaufkommen</li> <li>→ Bebauung möglicher zukünftiger (Nah-) Verkehrsschneisen</li> <li>→ steigender ÖPNV-Bedarf aufgrund von Bevölkerungsalterung</li> </ul>



<p>→ neue/ alternative Mobilitätsformen, Nutzung der Pendlerströme für Gemeinschaftsfahrten</p> <p>→ Bewusstseinswandel weg vom eigenen Kfz</p>	
---	--

### **Handlungsbedarfe und Herausforderungen:**

Zusammenfassend werden folgende Schwerpunkte deutlich. Die stadtnahen Ortsteile und das Straßennetz leiden unter einem hohen (v.a. Pendler-bedingten) motorisierten Verkehrsaufkommen. Die Nahmobilität stellt in einigen Orten, aufgrund von Defiziten bzgl. der Wegeführung, Verkehrswegesicherheit/ Passierbarkeit, eine Herausforderung dar.

Das ÖPNV-Angebot ist verhältnismäßig gut, weist aber Verbesserungsbedarf auf. Die Verfügbarkeit sowie Umstiegsmöglichkeiten sind in den bevölkerungsstärkeren, stadtnahen Ortsteilen deutlich besser und damit eine echte Alternative zum PKW. Die Stadt widmet sich der Mobilitätsherausforderung aktiv durch eine umweltfreundliche Verkehrspolitik, die in Planungen und erste Maßnahmen mündet. Entwicklungspotenziale werden vorrangig in der Verbesserung des Modal Split – der Kombination von Mobilitätsarten – hin zu ÖPNV und Rad durch die Verknüpfung der Verkehrsarten gesehen sowie in der Optimierung des Busnetzes. Rahmengenbend sind eingeschränkte räumliche Entwicklungsmöglichkeiten im verdichteten suburbanen Raum sowie wirtschaftliche Erwägungen, da die ÖPNV-Angebote hohe öffentliche Kosten verursachen und wenig flexible Wege-Infrastrukturen eine langfristige Finanzierung/ Unterhaltung erfordern.

Im Hinblick auf die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs besteht zudem Handlungsbedarf zur Ausweitung und Optimierung des Radwegeangebotes.

In der Gesamtbetrachtung der Mobilitätssituation im ländlichen Raum, sollten stärker Erfordernisse verschiedener Bevölkerungs-/Altersgruppen sowie Chancen alternativer Mobilitätsarten betrachtet werden.

## **3.3 Landwirtschaft, Obstbau(-kultur) und Naturschutz**

Nachfolgend werden Landwirtschaft (inkl. Obstbau) in Verbindung mit Natur bzw. Naturschutz als wesentliche Flächennutzungen außerhalb der Siedlungsflächen betrachtet.

### **3.3.1 Landwirtschaft / Obstbau(-kultur)**

Laut Flächennutzungsplan umfassen die Landwirtschaftsflächen im Potsdamer Stadtgebiet bzw. im ländlichen Raum mehr als 22% der Fläche (40 km<sup>2</sup>). Diese werden überwiegend ackerbaulich genutzt. Ein Drittel der Flächen, vornehmlich in den Niederungen, wird als Grün-

land bewirtschaftet. Die Landwirtschaft im ländlichen Raum Potsdams und das Bild der Landwirtschaft sind geprägt von der historischen Obstbaukultur. Der Obstanbau war im gesamten ländlichen Raum bis in die äußeren Potsdamer Ortsteile verbreitet. Nach der Wende hat sich jedoch ein deutlicher Strukturwandel vollzogen und der Anbau ist stark zurückgegangen.

In Potsdam waren 2015 29 Landwirtschaftsbetriebe gemeldet, die überwiegend im Nebenerwerb tätig sind. In diesen waren 86 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt<sup>32</sup>. Der Schwerpunkt liegt im Ackerbau.

Nur drei Unternehmen betreiben noch Obstanbau. Von den ehemaligen Obstanbauflächen mit Schwerpunkten in Bornim, Golm, Marquardt, Paaren und Uetz werden nur noch rd. 7,8 km<sup>2</sup> (2012)<sup>33</sup> in Marquardt, Paaren und Bornim bewirtschaftet. Die nicht mehr bewirtschafteten Flächen wurden teilweise umgenutzt oder verbleiben als kleinteilig strukturierte Streuobstbestände<sup>34</sup>. Die Vermarktung des Obstes verläuft zum Teil über Direktvermarktung und regionale Vermarktung, wie die Obstscheune Marquardt, Direktverkauf Neumanns Erntegarten und etablierte Wochenmärkte in Potsdam.

Vorrangige Herausforderungen für die landwirtschaftlichen Unternehmen stellen zum einen die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit sowie zum anderen der Erhalt der landwirtschaftlichen Flächen und Produktionsbedingungen dar und verschärfen das Risiko weiterer Betriebsaufgaben. Problematisch ist die Flächeninanspruchnahme aufgrund der anhaltenden Ausweitung von Siedlungsflächen. Zudem führen die damit einhergehende Zerschneidung und eigentumsrechtliche Zersplitterung von Flurstücken zur Einschränkung für die Bewirtschaftung; unter anderem wird die Erreichbarkeit der Felder erschwert. Demzufolge sind die Agrarstrukturen zu verbessern bzw. wirtschaftlich adäquate Bedingungen zu sichern. Daneben sind auch der Betrieb und Entwicklungsmöglichkeiten an den innerörtlichen Betriebsstandorten zu gewährleisten.

Weitere Herausforderungen sind der Mangel an qualifizierten Nachwuchskräften sowie mangelnde Ausbildungsstätten. Dies verstärkt das Risiko von Betriebsaufgaben bzw. ungesicherten Nachfolgen. Ausbildungsstätten könnten zudem Impulse und Fachwissen für die weitere Entwicklung aussenden. Chancen zur Steigerung der Wertschöpfung und der Wettbewerbsfähigkeit könnten der Bedarf der Zugezogenen an naturnaher Erholung und regionaler Versorgung sowie die Vernetzung mit dem Tourismus bieten. Konkrete Chancen bergen demnach regionale Vermarktung und Diversifizierung, wie zum Beispiel Direktvermarktung in Verbindung mit Erlebnis-/ Naherholungsangeboten.

Im Bereich Landwirtschaft ist zudem das Leibniz-Institut für Agrartechnik und Bioökonomie e.V. (ATB) in Bornim zu nennen, welches u.a. Forschung im Pflanzen- und Gartenbau betreibt und stärker in regionale Entwicklungsprozesse bzw. als Impulsgeber einbezogen werden könnte.

---

<sup>32</sup> Landeshauptstadt Potsdam (2015). *Statistischer Jahresbericht*. Landeshauptstadt Potsdam

<sup>33</sup> Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2012). *Statistischer Bericht C I 8 – 5j / 12 – Baumobstanbau im Land Brandenburg*. Potsdam.

<sup>34</sup> Landeshauptstadt Potsdam (2009). *Landschaftsplan Landeshauptstadt Potsdam*. Landeshauptstadt Potsdam

Für die Beschäftigung und Wertschöpfung spielt die Landwirtschaft in Potsdam nur eine geringe Rolle. Auch im ländlichen Raum stellt sie ein vergleichsweise kleines, aber zu sicherndes Beschäftigungsfeld dar. Die Landwirtschaft ist auch aufgrund der Bedeutung für die Flächennutzung und mit Blick auf die identitätsprägende Obstbaukultur in der Strategieplanung zu beachten. Fortschritte sind stark von der aktiven Mitwirkung bzw. Verantwortungswahrnehmung der landwirtschaftlichen Akteure abhängig. Die Handlungs- und Gestaltungsspielräume der Stadtverwaltung, wie Flurneueordnung und Bauleitplanung/ Flächennutzungsplanung, können vor allem die Rahmenbedingungen mitgestalten und Impulse setzen.

### 3.3.2 Naturschutz

Charakteristisch für den ländlichen Raum der Landeshauptstadt Potsdam ist die vielfältig strukturierte Landschaft aus Gewässern, Niedermooren, Wald- und Agrarflächen sowie Obstbauflächen, die für die lokale Identität sowie für Naherholung und Naturschutz, u.a. als Eingriffsausgleichsflächen, von Bedeutung sind.

Laut dem Landschaftsplan der Landeshauptstadt Potsdam (2012), der detailliert die Bestandsituation von Natur und Landschaft erfasst, ist ein großer Flächenanteil des ländlichen Raums als geschützte Gebiete ausgewiesen. Diese sind: die Landschaftsschutzgebiete (LSG) „Potsdamer Wald- und Havelseengebiet“ und „Königswald mit Havelseen und Seeburger Agrarlandschaft“, das Vogelschutzgebiet (SPA) „Mittlere Havelniederung“, das Naturschutzgebiet (NSG) und Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (FFH) „Obere Wublitz“. Zudem befinden sich im Untersuchungsraum „gesetzlich geschützte Biotop“e sowie Naturdenkmale, wie die „Düsteren Teiche“ und die „Lindstedter Seggenwiese“ bei Bornim. Das NSG und FFH-Gebiet „Sacrower See und Königswald“ grenzt an den betrachteten Raum an. Bedeutende Schutzzonen sind die Niedermoore und Uferbereiche an Gewässern, insbesondere an der Wublitz (Marquardt), am Fahrländer See (Fahrland) sowie im Norden Fahrlands am Übergang zu den Naturschutzgebieten „Döberitzer Heide“ und „Ferbitzer Bruch“.

Eine wesentliche Herausforderung für den Schutz von Natur und Landschaft stellt der steigende Flächenverbrauch v.a. durch die Zunahme an Wohn- und Gewerbegebieten dar. Ziele des Flächennutzungsplanes sind daher der Erhalt bzw. die Ergänzung von Landschaftsstrukturen und -elementen im Sinne einer Verbesserung der Biotopvernetzung und des Artenschutzes. In diesem Zusammenhang kommt der hohe Bedarf an Eingriffsausgleichsflächen der ökologischen Aufwertung von Flächen/ des Gebietes zu Gute.

Im Bereich des Umwelt- und Ressourcenschutzes ist v.a. auf die hohe Belastung durch den motorisierten Verkehr hinzuweisen.

Darüber hinaus stellt der Umgang mit nicht mehr bewirtschafteten Obstbaubeständen bzw. -flächen eine Herausforderung dar, da diese zwar einerseits kulturlandschaftlich prägend sind, jedoch andererseits aus wirtschaftlichen Gründen zunehmend weniger genutzt und gepflegt werden können (siehe Kapitel 3.3.1). In den vergangenen Jahren wurde daher insbesondere die Bornimer Feldflur mit größeren Obstgehölzbeständen für Erholungsnutzungen stärker erschlossen sowie für die Belange des Natur- und Bodenschutzes verbessert. Neben den landwirtschaftlichen Betrieben engagieren sich ehrenamtliche Organisationen, wie der Paarener

Apfel- und Kulturverein und der Landschaftspflegeverein Potsdamer Kulturlandschaft für den Erhalt des Obstanbaus im Gebiet.

Der Erhalt der Natur bzw. des Naturhaushaltes und der Kulturlandschaft erfordert die Sicherung der Flächen – trotz steigender Flächenpreise und alternativer Nutzungsinteressen. Zudem sind vor allem für die Obstbestände kontinuierliche, fachgerechte Pflegemaßnahmen notwendig. Schnittstellen bestehen zur Erschließung attraktiver Naherholungsmöglichkeiten und zum Tourismus. Die beispielhafte Umnutzung der Bornimer Feldflur könnte fortgeführt werden. Neben den landwirtschaftlichen Betrieben und Nebenerwerbslandwirten können Vereine, Anwohner, Ortsbeiräte, Schulen und Kitas eine wichtige Rolle spielen.

### 3.3.3 Zusammenfassende Bewertung – SWOT-Analyse

Tabelle 3: SWOT-Analyse Landwirtschaft, Obstbau(-kultur) und Naturschutz

Stärken	Schwächen
→ Landwirtschaft im Haupt- und Nebenerwerb noch vorhanden	→ geringe Wettbewerbsfähigkeit der landwirtschaftlichen Betriebe
→ Obstbautradition: Landwirte, Obstbauern und Landschaftspfleger mit Fachwissen	→ Ungesicherte Betriebsnachfolgen, unklare Perspektiven für die Landwirtschaft
→ Vorhandene Ansätze Direkt-/ regionale Vermarktung	→ Rückgang des Obstbaus (Flächen, Betriebe)
→ Vielfältig strukturierte Landschaft mit Erholungswert, Naturschutz als eigenständige Stärke, Schutzgebietskulisse	→ mangelndes öffentliches (Problem-) Bewusstsein für den Obstbau
→ erste Maßnahmen zum Erhalt der Obstbau-Kulturlandschaft	→ Flächenkonkurrenz durch zunehmende Verstädterung der ländlichen Räume
→ wissenschaftliche Institute zum Thema Ernährung, Agrartechnik	→ Verkehrsschneisen (Autobahn, Bundesstraßen, Schiene) wirken als Barrieren für Tierarten und verursachen Lärmbelastung
→ bürgerschaftliches Engagement und Bewusstsein für die Kulturlandschaft	
Chancen	Risiken
→ Bekanntheit und Strukturen von benachbarter, bekannter Gemüse- und Obstversorgungsregion Werder (Havel)	→ Aufgabe landwirtschaftlicher Betriebe und weiterer (Obstanbau-) Flächen
	→ Verschlechterung der wirtschaftlichen Bedingungen und Flächenverlust durch

<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Trend zu regionalen Produkten nutzen: regionaler Vertrieb und Vermarktung (Ortsteile, Potsdam, Berlin)</li> <li>→ Identität des Obstanbaus in den Dorfgemeinschaften</li> <li>→ Nachfrage nach naturnahem Tourismus, Naherholung, Land- und Naturerlebnis</li> <li>→ Synergien von Obstanbau und Tourismus (Obstbautourismus)</li> <li>→ Flächen für Naturschutz nach Aufgabe der Bewirtschaftung /Betriebsaufgaben</li> <li>→ mehr/gebündelte Naturschutzmaßnahmen durch Eingriffsausgleichsbedarf, betriebsintegrierte Kompensation zusätzlich zu Vertragsnaturschutz</li> </ul>	<p style="text-align: center;">zunehmende Verstädterung der ländlichen Räume</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Beeinträchtigung von Natur/ -haushaltsfunktionen durch landwirtschaftliche Intensivierung, Verstädterung und Mobilitätszuwachs</li> </ul>
---	---

### **Handlungsbedarfe und Herausforderungen:**

Deutliche Herausforderung ist der Erhalt der Landwirtschaft bzw. der landwirtschaftlichen Betriebe, d.h. Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Lage und Sicherung der räumlichen Produktionsbedingungen. Damit verbunden ist der Erhalt der traditionellen Obstbau-Kulturlandschaft.

Zudem stellt die Flächenkonkurrenz in der wachsenden Stadt eine Herausforderung dar. Städtebauliche Entwicklungsperspektiven müssen gesichert werden, ohne die Natur bzw. den Naturhaushalt und die Landwirtschaft (und weitere räumliche Funktionen) nachhaltig zu beeinträchtigen.

## **3.4 Naherholung und Tourismus**

Grundsätzlich bietet der ländliche Raum Potsdams mit seinen vielfältigen Naturräumen und dem attraktiven Landschaftsbild sowie der Ortslagen und Anbindung zur Potsdamer Innenstadt gute Voraussetzungen für Naherholung und Tourismus. Die Erschließung und Nutzung dieser Voraussetzungen durch entsprechende Infrastrukturen und Angebote wird nachfolgend beschrieben. Dabei bestehen weitestgehend Überschneidungen zwischen Naherholung und Tourismus. Lediglich sollten Naherholungsangebote in allen Ortslagen bzw. wohnortnah zur Verfügung stehen, während touristische Angebote überörtlich bedeutend sind/ sein sollten und daher die Besonderheiten und Stärken des ländlichen Raumes aufgreift. Die Grundlage für die

Entwicklung von Naherholung und Tourismus bildet insbesondere die 2017 beschlossene Tourismuskonzeption 2025.

### **3.4.1 Naherholung**

Als Naherholungsräume werden attraktive und vor allem wohnortnahe Natur- und Landschaftsräume bzw. Grünflächen bevorzugt, z.B. Grünanlagen, kleine Rundwege oder Badestellen, aber auch Freizeitanlagen und Ausflugsziele.

Fast alle Ortsteile und Ortslagen verfügen über Grünflächen oder Park- bzw. Grünanlagen im Ort bzw. am Ortsrand (siehe Ortsteilkarten), beispielsweise der Park am Schloss Marquardt, die Birnenplantage in Neu Fahrland und der Förstergarten in Bornim. Ebenso zählen Kleingartenanlagen, Spielplätze, Sportanlagen und Friedhöfe, die sich in fast allen Ortsteilen befinden, zu den Grün- und Erholungsflächen. Bei einigen Grünflächen besteht das Potenzial und Interesse der Bewohner, diese in attraktive Grünanlagen mit hoher Aufenthaltsqualität umzugestalten (siehe Ortsteilprofile).

Daneben sind die meisten Ortslagen von attraktiven Landschaftsräumen umgeben, die als Naherholungsräume genutzt werden können, jedoch bisher kaum für diese Zwecke erschlossen sind. Beispielsweise zu nennen sind die Döberitzer Heide sowie die Feldflur von Uetz-Paaren und Satzkorn. Ebenso sind die Uferbereiche der Havel und Havelseen besondere Naherholungsräume, die jedoch, abgesehen von vielen inoffiziellen/ wilden Badeplätzen, nur unzureichend zugänglich sind. Der deutliche Verbesserungsbedarf bezüglich der Wege und Aufenthaltsbereiche wurde in der Uferwegekonzeption (2013) erfasst. Zudem ist die Verbindung der Ortsteile und der umgebenden Landschaft bisher städtebaulich wenig berücksichtigt. Die Verbesserung der Erreichbarkeit der Landschaft aus den Ortsteilen stellt daher ein Potenzial zur Weiterentwicklung des Naherholungsangebotes dar.

### **3.4.2 Tourismus**

Die Schwerpunktsegmente des Tourismus` im ländlichen Raum Potsdams sind Rad-, Wander- und Wassertourismus verbunden mit dem Aufenthalt in der Natur. Von touristischer Bedeutung sind vor allem die Havel und Havelseen mit attraktiven Ufer- und Waldgebieten, die den ländlichen Raum Potsdams weitgehend umrahmen, sowie die besondere Obstbau-Kulturlandschaft. Diese wird im Rahmen des Ansatzes „Potsdamer Landlust“ für Naherholung und Naturschutz entwickelt. Weitere positive Voraussetzungen sind die historischen Ortskerne / die Baukultur der Orte sowie einzelne touristische Besonderheiten/ Ausflugsziele, wie das Krongut Bornstedt, das Schloss Marquardt oder Direktvermarkter etc. Im Norden grenzt zudem das touristisch bedeutende Naturschutzgebiet Döberitzer Heide (Gemeinde Dallgow-Döberitz und Gemeinde Wustermark) an, welches jedoch aus dem ländlichen Raum Potsdams bisher kaum erschlossen ist.

Die Naturräume und Ortslagen werden durch vielfältige Wege erschlossen. Entlang der Havel durch Potsdam – jedoch nicht direkt durch den ländlichen Raum - führen die Radfernwege

Europaradweg R1 (D3), Havelradweg sowie die Deutschlandroute D11. Überregionale Fahrradwege im ländlichen Raum Potsdams sind der Berliner Mauerradweg, der entlang der Gewässer der östlichen Ortsteile Nedlitz, Neu Fahrland und Groß Glienicke führt, sowie die Regionalparkroute „Rund um Berlin“, die im Norden den Potsdamer Raum schneidet. Der überregionale Radweg „Historische Stadtkerne Route 4“ verläuft durch Potsdam, jedoch nicht direkt durch den ländlichen Raum. Darüber sind in verschiedenen Quellen acht regionale sowie weitere lokale Radrouten und -wege durch das Gebiet, darunter der F 3 entlang der Havelgewässer im Westen (Golm, Marquardt, Uetz-Paaren). Die ausgewiesenen Radrouten verlaufen vor allem entlang der Gewässer und lassen den größten Teil des ländlichen Raumes und die meisten Ortslagen aus, so dass diese nur begrenzt vom Radtourismus profitieren können. Neben den Wegen findet sich in Potsdam, allerdings v.a. in Kernstadt, begleitende Infrastrukturen (Radabstellplätze, Verleih-, Lade- und Reparaturservices, Bett & Bike-Gastgeber) und Informationsmedien. Diese werden laut Tourismuskonzeption 2025 (2017) als ausbaufähig eingeschätzt.

Des Weiteren verlaufen mehrere Wanderrouen/ ausgewiesene Wanderwege durch den Potsdamer Norden. Der Europawanderweg E 10 (Ostsee-Mittelmeer), schneidet das Gebiet von Golm. Der Europawanderweg E11 (Niederlande-Masuren) verläuft durch Potsdam, jedoch nicht durch den ländlichen Raum. Überregionale und regionale Wanderrouen sind der direkt durch den ländlichen Raum verlaufende „66-Seen-Rundweg“. Beide verlaufen v.a. entlang der Gewässer und durch mehrere Ortslagen im ländlichen Raum bis in das Naturschutzgebiet Döberitzer Heide. Die Wanderwege „Rund um die Potsdamer Havelseen“, Fontanewanderweg und Berliner Mauerweg verlaufen nicht direkt durch das Gebiet. Zudem erschließt und verbindet das örtliche Routennetz „Gartenkulturpfad“ nahezu alle Ortslagen auf acht Rundwegen. Zusätzlich gibt es weitere örtliche Wanderwege.

Neben den positiven Voraussetzungen und Strukturen bestehen diverse Defizite, die bisher die Nutzung der vorhandenen Angebote bzw. die Ausschöpfung des Potenzials für Naherholung und Tourismus einschränken. Vor allem die Wasserlandschaft ist wenig touristisch in Wert gesetzt. Die Gewässer sind kaum zugänglich bzw. erschlossen, v.a. nicht zugängliche (private) Uferbereiche und -wege sind hinderlich. Zwar gibt es viele inoffizielle Wege, Badeplätze und Aufenthaltsbereiche, jedoch wenig touristisch vermarktete. Auch weitere Angebote am Wasser, wie Gastronomie oder Bootsverleihe, sind kaum vorhanden. Entwicklungsbedarf besteht zudem in einigen Ortsteilen, da einige historische Gebäude leer stehen und von Verfall bedroht sind. Es besteht die Möglichkeit, diese aufzuwerten und touristisch zu nutzen. Weitere Defizite stellen fehlende attraktive, gastronomische Angebote dar. Optimierungsbedarf besteht zudem hinsichtlich der Erreichbarkeit des ländlichen Raums und der Mobilität innerhalb des Gebietes, dies betrifft konkret die direkte Verbindung per ÖPNV zu den touristischen Zielen und zwischen den Ortsteilen, die Erschließung/ Hinführung in das Gebiet vom Bahnhof Marquardt sowie die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für Radtouristen (z.B. Fahrradbus). Ein Manko ist zudem, eine geringe touristische Vermarktung des Gesamttraumes und der einzelnen Angebote.

Es lässt sich feststellen, dass ein gutes Naherholungsangebot besteht, welches weiter entwickelt werden kann. Der Tourismus spielt im ländlichen Raum (noch) eine geringe Rolle; hinsichtlich des Angebots sowie für Beschäftigung und Wertschöpfung. Es bestehen allerdings

deutliche Potenziale zur Schaffung bzw. Kommunikation attraktiver Angebote in den Bereichen Wasser, Natur-/ Kulturlandschaft, Baukultur und damit zur Steigerung der touristischen Wertschöpfung sowie zur Schaffung von Erwerbsmöglichkeiten im ländlichen Raum Potsdams.

### 3.4.3 Zusammenfassende Bewertung – SWOT-Analyse

Tabelle 4: SWOT-Analyse Naherholung und Tourismus

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ vielfältige, attraktive Naturräume: Gewässer, Wälder, Anhöhen als Aussichtspunkte und attraktives Landschaftsbild durch historische Kulturlandschaft (Feldflur, Alleen)</li> <li>→ attraktive Orte durch zahlreiche ortsbildprägende Gutshäuser/ Schlösser</li> <li>→ vernetztes naturräumlich attraktives Wasserwegenetz</li> <li>→ Rad- und Wanderwegenetz</li> <li>→ besonderes Segment Reittourismus: viele Pferdehöfe vorhanden</li> <li>→ Bahnanbindung mit Haltepunkten in Golm und Marquardt – schnelle Verbindung nach Potsdam Hbf.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Potsdamer Norden als Naherholungsziele wenig bekannt, da geringe Vermarktung</li> <li>→ Highlights im Umland, wie Döberitzer Heide, kaum vermarktet</li> <li>→ wenig Gastronomie, v.a. an Gewässern</li> <li>→ kaum Zugänge und Aufenthaltsbereiche am Wasser, viele inoffizielle Badestellen, nicht zugängliche (private) Uferbereiche, -wege</li> <li>→ kaum Radwege im ländlichen Raum, primär an Gewässern</li> <li>→ teilweise Verfall historischer ortsprägender Bauten</li> <li>→ Verkehrsschneisen (Autobahn, Bundesstraßen, Schiene) wirken als Barrieren und verursachen Lärmbelastung</li> </ul>
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ hohe Besucherzahlen in Potsdam für ländlichen Raum gewinnen</li> <li>→ Erwerbspotenzial und Wertschöpfung</li> <li>→ Potential Wasser stärker erschließen: Ausbau und Verknüpfungen im Wassertourismus, Gastronomie und sonstige Angebote</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Zunahme der Landschaftsbelastung und Erreichbarkeitsprobleme durch Zunahme der Verkehrsaufkommens (Bevölkerung und Arbeitsplätze )</li> <li>→ Verlust des Landschaftsbildes durch Rückgang des Obstanbaus</li> <li>→ Verlust des attraktiven, traditionellen Kulturlandschaftsbildes nach Aufgabe von (Obstbau-)Flächen</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Besonderheit Obstanbau sowie Natur-/ Kulturlandschaft stärker touristisch in Wert setzen</li> <li>→ historischer Baukultur als attraktive Ausflugsziele (kulturinteressierte Besucherzielgruppe in Potsdam)</li> <li>→ Vernetzung mit Highlights im Umland</li> <li>→ Erschließung des ländlichen Raums (Landschaft und Ortsteile) durch Rad- und Wanderwege bzw. Anbindung an vorhandene Routen</li> <li>→ Potenzial für Reittourismus</li> </ul>	
---	--

**Handlungsbedarfe und Herausforderungen:**

Das gute Naherholungsangebot sollte in jedem Ortsteil verfügbar sein. Daher sind die vorhandenen Park- und Grünanlagen langfristig zu sichern und weitere Flächen aufzuwerten. Zudem ist die Erschließung von Natur- und Landschaftsräumen zu verbessern bzw. diese attraktiver zu kommunizieren.

Im Tourismus liegt die Herausforderung darin, das Handlungsfeld Tourismus strategisch klug und langfristig tragfähig auszubauen und zu gestalten. Die Schnittstellen zwischen Naherholung und Tourismus sollten dabei genutzt und erhalten werden ebenso die Synergien zu anderen Bereichen (Landwirtschaft, Versorgung und Freizeitgestaltung).

Konkreter Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Ergänzung bzw. Qualifizierung attraktiver Ziele. Dazu zählt die Erschließung sowie Erlebbarkeit von Landschaftsräumen, v.a. die Gewässer, Kulturlandschaft, Döberitzer Heide etc., aber auch die Einbeziehung der Ortsteile, z.B. durch Umnutzung ortsbildprägender, leerstehender Gebäude für touristische Angebote. Vorhandene Angebote und Maßnahmen (wie der Gartenkulturpfad) sollten gestärkt und qualifiziert und mit Neuem verknüpft werden. Zudem sind in Teilbereichen die touristischen Voraussetzungen bzw. Rahmenbedingungen für den Tourismus, wie das gastronomische Angebot, die Mobilität und Information, zu verbessern. Ein deutlicher Handlungsbedarf besteht außerdem hinsichtlich einer besseren Gesamtvermarktung des ländlichen Raumes unter dem Aspekt Tourismus und Naherholung.

### 3.5 Zusammenfassende Bewertung

Der ländliche Raum der Landeshauptstadt Potsdam stellt sich mit Blick auf die verschiedenen betrachteten Handlungsfelder bzw. Funktionen als Gebiet und Sozialraum mit deutlichen Unterschieden und individuellen Bedingungen der Ortsteile, aber auch mit breiten Schnittmengen dar.

Das heißt, für die einzelnen Ortsteile werden Handlungsfelder mit überwiegend gemeinsamen Herausforderungen und Potenzialen deutlich (wirtschaftliche Entwicklung inkl. Tourismus und Landwirtschaft, Landnutzung, Freizeitangebot inkl. Naherholung). Daneben zeichnen sich Handlungsfelder ab, die sich in den Ortsteilen in unterschiedlichen, teils gegensätzlichen Anforderungen und Herausforderungen niederschlagen (Wohnortqualität der Ortslagen: Verkehr, Grundversorgung, Ortsentwicklung etc.).

#### **Gesamträumlicher Handlungsbedarf**

Das Beschäftigungsangebot ist mitverantwortlich für die Wohnortattraktivität und das hohe Pendler-Verkehrsaufkommen. Die wichtigen und großen Arbeitgeber für den ländlichen Raum, die sich auf einzelne Ortsteile konzentrieren, sind zu sichern und Ausbaupotenziale zu nutzen. Darüber hinaus ist das Arbeitsplatzangebot in den Ortsteilen eher gering, jedoch sollten auch hier die kleinteiligen Potenziale genutzt werden. So werden im gesamten Raum geringfügige Potenziale für eine stärkere wirtschaftliche Entwicklung und Erwerbstätigkeit im Tourismus gesehen, mit dem Schwerpunkt Erlebnis von Landschaft und Kulturlandschaft sowie ergänzend Landwirtschaft/ Obstanbau, Ortslagen/ historische Baukultur, Ausflugsziele. Der größte Handlungsbedarf stellt die Verbesserung der Erschließung und Erlebbarkeit von Natur und Landschaft dar sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit vorhandener Angebote/ Ziele und die Steigerung der Bekanntheit der Angebote.

Im Bereich Landwirtschaft stellt die Sicherung der Zukunftsperspektiven den größten Handlungsbedarf dar – dies gilt besonders für den Obstbau –, d.h. konkret die Sicherung der Anbauflächen/ wirtschaftlicher Flächenzuschnitte (z.B. durch Flurneuordnung), Steigerung des regionalen und überregionalen Absatzes sowie Nutzung der Wertschöpfungseffekte im Tourismus/ Naherholung (Landerlebnis). Potenzial bieten zudem Unternehmer/ Selbstständige, die die Vorzüge ländlicher Orte schätzen, z.B. im Handwerk und Kunsthandwerk oder im Homeoffice. Diese Potenziale werden bisher kaum ausgeschöpft. Darüber hinaus sind die Potenziale für eine wirtschaftliche Entwicklung und Arbeitsplätze in den Ortsteilen entsprechend ihrem bisherigen Trend sehr verschieden.

Auch die Landnutzung bzw. Natur- und Umweltauswirkungen sind gesamträumliche Themen. Ein dringender Handlungsbedarf stellt der Erhalt der charakteristischen und identitätsbildenden Obstbau-Kulturlandschaft dar. Chancen bietet neben der Sicherung der landwirtschaftlichen Nutzung die Umnutzung zu Naherholungs- und Tourismuszwecken. Herausforderungen im ländlichen Raum sind zudem der Flächenverbrauch und der Bedarf an naturschutzrechtlichen Eingriffsausgleichflächen sowie die Belastung von Klima und Umwelt durch das hohe Verkehrsaufkommen.

Mit Blick auf das Freizeitangebot wird ein gesamträumlicher Entwicklungsbedarf von Kultur- und Naherholungsangeboten gesehen. Wobei ortsteilbezogen ggf. unterschiedliche Ansprüche der Bewohner zu berücksichtigen sind, die sich aus der demografischen und sozialen Situation ergeben. Chancen liegen in ortsteilübergreifenden Konzepten und lokaler Beteiligung.

### **Gemeinsame Handlungsfelder der Ortsteile mit örtlich unterschiedlichen Handlungsbedarfen**

Die Wohnqualität und deren Potenzial stellen sich im ländlichen Raum sehr unterschiedlich dar. Es kristallisieren sich Ortsteile mit ähnlichen Stärken, Problemlagen, aber auch Potenzialen heraus.

Die innenstadtnahen und die größeren Ortsteile verfügen zwar einerseits über eine sehr gute, vielfältige Versorgungssituation, eine gute Anbindung, Wohnraumpotenzial sowie eine positive Entwicklungsdynamik. Andererseits werden durch das Wachstum und das erhöhte Pendleraufkommen die sozialen Infrastrukturen, Verkehrsräume sowie die Landschaft und landwirtschaftlichen Flächen stark beansprucht. Demzufolge besteht ein starker Bedarf, den Flächenverbrauch und das Verkehrsaufkommen zu reduzieren sowie die Kapazitäten sozialer Infrastrukturen zu sichern. Darüber hinaus sollte eine funktionale Verbesserung einseitiger Wohn- und Gewerbegebiete sowie die Bindung/ Integration der zugezogenen Bevölkerung erreicht werden. Chancen liegen in der Stärkung der Arbeits- und Freizeit-Funktionen.

Das Gegenteil dazu stellen die kleinen und abgelegenen Ortslagen dar. Ihre Stärken und Potenziale sind v.a. die attraktiven Ortsbilder, die landschaftliche Lage und die Ortsgemeinschaften. Die Wohnqualität wird jedoch nachhaltig durch fehlende Versorgungsangebote, mangelnde Begegnungsmöglichkeiten und Freizeitangebote beeinträchtigt. Verstärkt durch geringe Arbeitsplätze in den Orten reduziert dies die Lebendigkeit der Orte. Verbesserungsbedarf besteht zudem im Rahmen des öffentlichen Mobilitätsangebotes. Ein besonderer Handlungsbedarf wird zukünftig in der Sicherung der Versorgung für ältere Menschen liegen. Diesbezüglich liegen Chancen für diese Ortsteile darin, durch verbesserte Mobilitätsangebote bzw. mobile Angebote stärker von anderen Ortsteilen und untereinander zu profitieren sowie die Stärken auszubauen und die Naturnähe zu nutzen. Die Sicherung tragfähiger Strukturen und Angebote erfordert insbesondere in den kleinen Ortsteilen die Nutzung von Synergien und orts- und handlungsfeldübergreifenden Kooperationen.

Die Situation in den weiter entfernten, größeren Ortslagen ist überwiegend positiv zu bewerten. Stärken sind die gute Versorgungslage, attraktive Ortskerne sowie die gute Anbindung/ Erreichbarkeit. Die größte Herausforderung ist die innerörtliche Verkehrsbelastung. Darüber hinaus besteht lediglich Optimierungsbedarf vorhandener Strukturen, z.B. die Optimierung des Mobilitätsangebotes und ggf. die Erweiterung von Versorgungs- und Freizeitangeboten.

### **Handlungsbedarf einzelner Ortsteile**

Der darüber hinaus gehende, individuelle Handlungsbedarf in den einzelnen Ortsteilen ist in den jeweiligen Ortsteilprofilen dargestellt (siehe Anhang).

## 4. Entwicklungsziele und Perspektiven

Im Rahmen der Bestandsanalyse des Beteiligungsprozesses wurde der Handlungsbedarf zur weiteren Entwicklung des ländlichen Raumes der Landeshauptstadt Potsdam deutlich. Welche Konsequenzen sich daraus für die zukünftige Entwicklung des ländlichen Raumes und der Ortsteile ergeben, wird nachfolgend dargestellt. Ausgehend von einer Strategie mit übergreifenden Zielstellungen für die Entwicklung des ländlichen Raumes und der Ortsteile werden die Entwicklungsziele für die Handlungsfelder „Struktur und Funktion der Ortslagen“, „Mobilität und Verkehr“, „Landwirtschaft, Obstbau und Naturschutz“ sowie „Naherholung und Tourismus“ konkretisiert.

Abbildung 6: Zielbaum (eigene Darstellung)



### 4.1 Strategie für den Gesamttraum

Die Landeshauptstadt Potsdam bekennt sich zum ländlichen Raum und zu den Ortsteilen und sichert geeignete Kommunikations- und Arbeitsstrukturen für deren Entwicklung. Die Ortsteile verstehen sich als integraler Bestandteil der Landeshauptstadt und tragen mit ihrer Vielfalt zur hohen Lebensqualität in und Standortattraktivität von Potsdam bei.

Dem ländlichen Raum kommt in der wachsenden Stadt insbesondere für die Naherholung, den Naturhaushalt sowie im Hinblick auf benötigte Siedlungsergänzungen große Bedeutung zu. Die Stadt-Land-Beziehungen werden daher weiter ausgebaut und intensiviert.

Die Strukturen und Funktionen der Ortslagen werden erhalten und im Rahmen ihrer individuellen Entwicklungsperspektiven unter Einbeziehung und Mitwirkung der Beteiligten gestärkt und weiterentwickelt. Ziel ist eine hohe Attraktivität der Ortsteile als Wohn- und Arbeitsstandorte mit guten Versorgungsangeboten. Funktionale Zusammenhänge und Verknüpfungen der Ortsteile untereinander werden dabei genutzt und ausgebaut.

Die Ortsteile im ländlichen Raum zeichnen sich durch ein aktives soziales Leben und Miteinander aus. Bindung, Identität und bürgerschaftliches Engagement gilt es weiter zu unterstützen, vor allem durch Gestaltung des öffentlichen Raums sowie die Förderung von Freizeit- und Kulturangeboten.

Mobilität und Erreichbarkeit der Ziele in und nahe der Ortslagen, des Stadtzentrums sowie des Umlandes sind zentrale Aufgaben und Herausforderungen für den ländlichen Raum. Mobilitätsangebote werden nutzer- und umweltfreundlich gestaltet.

Seine Prägung erhält der ländliche Raum durch eine vitale, natur- und landschaftsverträgliche Landwirtschaft. Die charakteristische Obstbau- und Kulturlandschaft wird in ihrer Bedeutung für die lokale Identität sowie mit ihren Möglichkeiten für die Stärkung von Umwelt, Tourismus, Versorgung und Beschäftigung erhalten und weiterentwickelt.

Die Erschließung der Landschaft für Naherholung und Tourismus ist auszubauen und zu qualifizieren. Synergien von Landwirtschaft, Naturschutz und Tourismus sind zu nutzen.

## 4.2 Ziele nach Schwerpunktthemen

### 4.2.1 Struktur und Funktion der Ortslagen

Die Ortslagen sollen eine hohe Lebensqualität gewährleisten, die sich durch attraktive Ortsgestaltung, Landschaftserlebnis und eine gute Erreichbarkeit aller relevanten Infrastrukturen sowie ein reges örtliches Sozialleben auszeichnet. Auf Grundlage der Empfehlungen des Einzelhandelskonzeptes der Landeshauptstadt Potsdam soll für alle Bewohnerinnen und Bewohner eine gute Grundversorgung gewährleistet werden. Zudem sollen die Ortslagen eine hohe Entwicklungsstabilität, Zukunftsfähigkeit und Eigenständigkeit, insbesondere auch im Hinblick auf das Angebot an Arbeitsplätzen, aufweisen.

Konkrete und übergreifende Zielstellungen für die weitere Entwicklung der Ortslagen sind:

#### → **Stärkung der Ortskerne als Mittelpunkte des Alltagslebens**

In den Ortslagen sollen die Funktionen und Angebote sowie das Sozialleben gesichert bzw. gestärkt sowie vorzugsweise in den Ortskernen gebündelt werden. Ergänzend sollen die Aufenthaltsqualitäten und die Attraktivität des öffentlichen Raumes und des Ortsbildes erhalten bzw. verbessert werden. Zudem gilt es die Einbindung der Ortslagen in die Landschaft zu verbessern sowie die Potenziale für Freizeit und Naherholung zu erschließen.

#### → **Verbesserung der Versorgung**

Die Grundversorgung im ländlichen Raum soll für alle Ortslagen entsprechend der jeweiligen Funktion und Perspektive gewährleistet werden. Hierbei gilt es, die funktionalen Zusammenhänge der Ortslagen zu stärken. In den wachsenden Ortsteilen sind Strukturen und Angebote ggf. auszubauen.

→ **Stärkung des Gemeinschaftslebens**

Ziel ist es, das Heimatgefühl und die Bindung der Bewohner im ländlichen Raum sowie ihr Engagement füreinander und für die Ortsteile zu stärken. Die gestalterische Identität, die Pflege der Traditionen des ländlichen Raumes und die Anwendung geeigneter Beteiligungsformen sollen dazu gefördert werden.

→ **Sicherung attraktiven Wohnraums**

Der Wohnraumbedarf im ländlichen Raum soll auch zukünftig durch attraktiven sozial-, landschafts- und siedlungsverträglichen Wohnungsbau gedeckt werden. Dabei sollen Nutzeranforderungen, wie Barrierefreiheit, verstärkt aufgegriffen werden. Potenziale der Umnutzung, Nachverdichtung und Abrundung sollen konsequent genutzt werden. Bei Modernisierungen sind vor allem die Möglichkeiten der energetischen Optimierung des Gebäudebestandes zu berücksichtigen.

→ **Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen**

Im Sinne der Stärkung der Funktionen im ländlichen Raum sollen weitere Beschäftigungsmöglichkeiten erschlossen werden. Potenziale im Tourismus, in der Landwirtschaft/ Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte, im Gewerbe, in Handwerk und Kunst sollen genutzt und eine behutsame Weiterentwicklung vorhandener Beschäftigungsstandorte gewährleistet werden.

## 4.2.2 Mobilität und Verkehr

Die Mobilitätsangebote sollen entsprechend der Ziele des Stadtentwicklungskonzeptes (StEK) Verkehr eine hohe, umweltfreundliche Mobilität der Bevölkerung gewährleisten, um Ziele innerhalb/ nahe der Ortslagen, im ländlichen Raum, in der Landeshauptstadt Potsdam und im Umland sicher und schnell zu erreichen. Sie soll insbesondere die Erreichbarkeit zu Arbeitsstätten und zur Versorgung der Bevölkerung sowie im Rahmen von Naherholung und Tourismus gewährleisten. Die Verkehrsangebote und die Auswirkungen des Verkehrs sollen keine nachhaltige Beeinträchtigung der Umwelt oder anderer Funktionen des ländlichen Raumes darstellen.

Konkret werden daher folgende Entwicklungsziele angestrebt:

→ **Verbesserung des ÖPNV-Angebotes**

Entsprechend des Nahverkehrsplanes und der verfügbaren Finanzmittel sollen Querverbindungen innerhalb des ländlichen Raumes - insbesondere die Anbindung zu wichtigen Zielen und Verkehrsknotenpunkten - ausgebaut, die Verbindungen in die Innenstadt verbessert (schneller und häufiger) und Verbindungen in das Umland in Abstimmung mit den Landkreisen erweitert werden.

→ **Ausbau der Verknüpfungen von Verkehrsangeboten**

Umstiegs- bzw. Kombinationsmöglichkeiten von Verkehrsangeboten sollen verbessert werden, um insbesondere die umweltfreundliche Mobilität der Bevölkerung zu stärken. Die erforderlichen Infrastrukturen, wie P+R- und B+R-Parkplätze, sollen ausgebaut werden.

- **Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen insbesondere innerhalb der Ortslagen**  
Durch entsprechende Maßnahmen der Straßenraumgestaltung sollen bestehende Konflikte in den betreffenden Ortslagen reduziert werden. Die Verkehrssicherheit soll verbessert werden.
- **Stärkung der Nahmobilität**  
Innerhalb der und zwischen benachbarten Ortsteilen sollen Lücken im Fuß- und Radwegnetz geschlossen werden, um die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen und Naherholungsbereichen zu verbessern.
- **Ausweitung des Angebotes durch ergänzende bzw. alternative Mobilitätsangebote**  
Alternative Mobilitätsangebote, wie Mitfahren und Carsharing, können zusätzlich zur Verbesserung der Mobilitätsmöglichkeiten und zur Reduzierung von Umwelt- und Verkehrsbelastungen beitragen. Sie sollen daher in der Planung berücksichtigt und Initiativen unterstützt werden.

### 4.2.3 Landwirtschaft, Obstbau(-kultur) und Naturschutz

Landwirtschaftliche Betriebe sollen in ihrer Funktion als Arbeitgeber im ländlichen Raum und zur Sicherung der regionalen Versorgung erhalten und weiter entwickelt werden. Die Potenziale der Kulturlandschaft und des Obstanbaus sind insbesondere im Hinblick auf Land-Tourismus, Direktvermarktung und Naturschutz-Dienstleistungen zu erschließen.

Der Fokus liegt demzufolge auf folgenden Entwicklungszielen:

- **Sicherung und Verbesserung der landwirtschaftlichen Produktionsbedingungen**  
Die landwirtschaftlichen Flächen und die Betriebsstandorte sollen gesichert werden. Die Weiterentwicklung entsprechend wirtschaftlicher Erfordernisse soll gewährleistet werden. Dies betrifft insbesondere eine Verbesserung des Zuschnitts und der Erschließung der landwirtschaftlichen Nutzflächen.
- **Steigerung der landwirtschaftlichen Wertschöpfung**  
Ziel ist es, regionale Wirtschaftskreisläufe für landwirtschaftliche und gartenbauliche Produkte zu etablieren und zu verankern sowie die Diversifizierung v.a. im Bereich Direktvermarktung und Tourismus zu fördern.
- **Erhalt und Weiterentwicklung der Obstbautradition /-kultur**  
Der Obstanbau soll nicht nur als Wirtschaftszweig sondern auch als Teil der regionalen Identität und Geschichte erhalten werden. Die Identität der Region mit dem Obstbau soll gestärkt und die Traditionen und Kultur rund um den Obstbau unterstützt werden.
- **Sicherung und Stabilisierung der Naturhaushaltsfunktionen**  
Naturräume und Landschaftselemente sowie die Streuobst-Kulturlandschaft sind zu erhalten, zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln. Neben dem Flächenschutz soll die

produktionsintegrierte Kompensation ausgeweitet werden. Zudem sollen die Klimaschutzziele der Landeshauptstadt Potsdam bekräftigt werden (Klimaschutzkonzept).

#### 4.2.4 Naherholung und Tourismus

Die touristischen Wertschöpfungs-, Beschäftigungspotenziale sollen möglichst in allen Ortsteilen genutzt und attraktive Naherholungsmöglichkeiten gewährleistet werden. Der Schwerpunkt soll vor allem auf den Segmenten Kultur und Wasser sowie bei den Themen Rad, Wandern, Obstanbau-Kultur, Genuss/Erholung-Landerlebnis liegen. Im Sinne effizienter Investitionen und Umsetzung sollen primär vorhandene Grundlagen für Tourismus und Naherholung gemeinsam optimiert sowie Synergien zu anderen Handlungsbedarfen im ländlichen Raum hergestellt werden.

Folgende Entwicklungsziele werden für den Bereich Naherholung und Tourismus gesetzt:

→ **Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele**

Ziel ist es, die Wegeverbindungen und Wegweisungen zu besonderen Landschaftsräumen und weiteren Ausflugszielen zu erhalten und ggf. zu erweitern. Zudem sind touristische Anforderungen im öffentlichen Mobilitätsangebot zu berücksichtigen.

→ **Entwicklung sanfter Tourismusangebote**

Vorhandene Angebote sollen gestärkt, weitere Angebote entwickelt sowie attraktive Ausflugsziele ergänzt und das gastronomische Versorgungsangebot erweitert werden. Private Initiativen sollen in diesem Zuge unterstützt werden.

→ **Verbesserung der Zielgruppenansprache**

Die Vermarktung des ländlichen Raumes und Information über die Angebote für Touristen und Naherholungssuchende sollen verstärkt werden; sowohl innerhalb des Gebietes als auch nach außen.

#### 4.3 Perspektiven für die Ortsteile

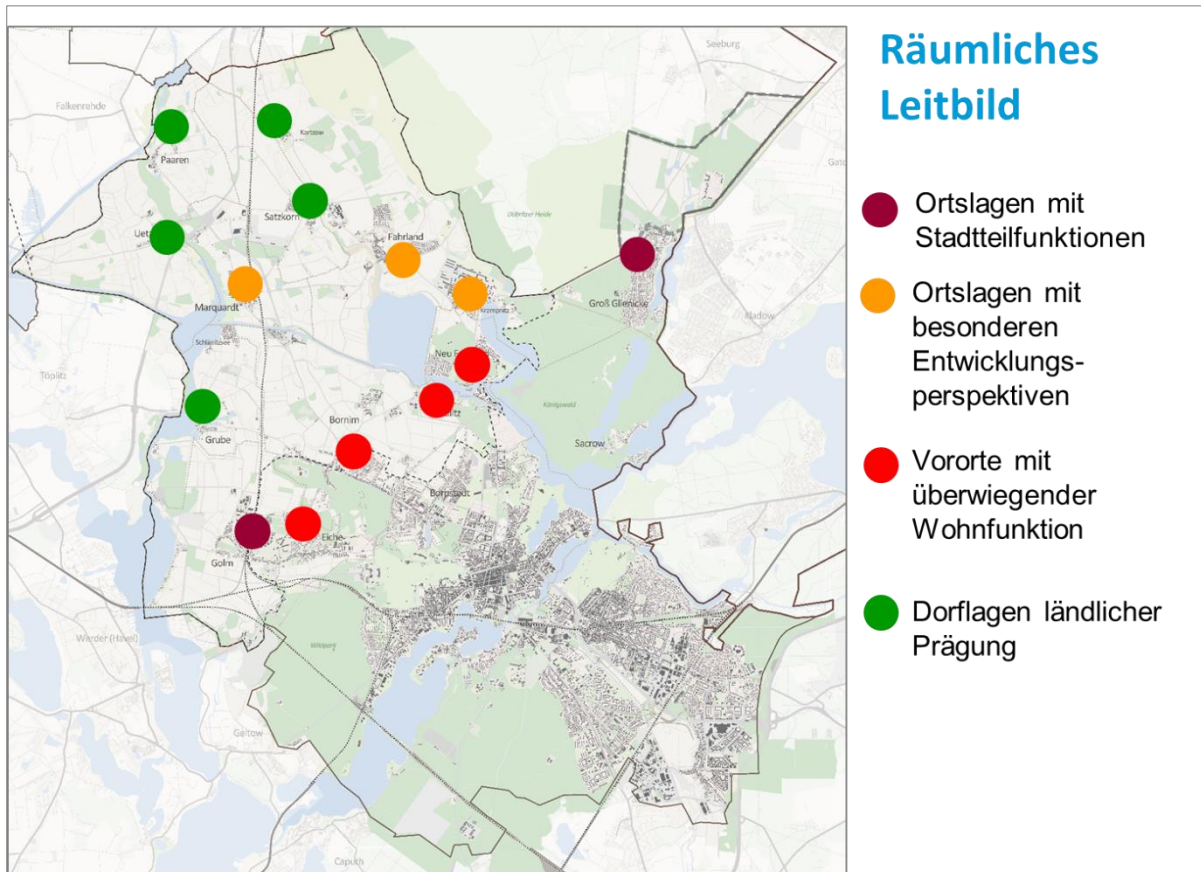
Die Bestandsanalyse zeigt deutlich die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen in den Ortsteilen und Ortslagen. Auf der Basis der Bestandserfassung und der SWOT-Analyse sowie der Strategie für den Gesamtraum wurden Entwicklungsperspektiven für die einzelnen Ortsteile und Ortslagen abgeleitet. Diese sind in den Ortsteilprofilen ausführlicher skizziert (siehe Anhang). Die Entwicklungsperspektiven stellen die realistischen Entwicklungsmöglichkeiten angesichts ihrer aktuellen Situation und bestehender Planungen dar und zeigen gleichzeitig die Richtung der weiteren Entwicklung – auch im Kontext des Gesamtraumes – auf.



Es lassen sich **vier Typen von Ortsteilen bzw. Ortslagen** ableiten, für die jeweils spezifische Entwicklungsziele sowie teilweise ortsteilspezifische Ziele definiert wurden:

- Ortslagen mit Stadtteilfunktionen
- Ortslagen mit besonderen Entwicklungsperspektiven
- Vororte mit überwiegender Wohnfunktion
- Dorflagen mit ländlicher Prägung

Abbildung 7: Räumliches Leitbild – Perspektiven für die Ortsteile und Ortslagen (eigene Darstellung)



Ortslagen mit Stadtteilfunktionen	
<p>In diesen Ortsteilen bzw. Ortslagen sind die eigenen (Stadtteil-)Funktionen zu erhalten und zu entwickeln. Im Vordergrund stehen die Steuerung des Wachstums und in diesem Kontext die Weiterentwicklung von Infrastrukturen sowie die Regulierung des Flächenverbrauchs. Die Gestaltung lebenswerter Quartiere, inkl. der sozialen Integration und Bindung, ergänzen diese Entwicklung.</p>	<p><b>Golm, Groß Glienicke</b></p>

<b>Ziele:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Qualifizierung, Stärkung und funktionale Ergänzung der Stadtteil- bzw. Ortszentren</li> <li>→ Stadtverträgliche Gestaltung innerörtlicher Durchgangsstraßen</li> <li>→ Siedlungsverträgliche Nachverdichtung und Erweiterungen</li> <li>→ Stärkung der Freizeitinfrastrukturen und sozialer, kultureller und wissenschaftlicher Angebote</li> <li>→ Gemeinsame Entwicklung mit angrenzenden Ortslagen</li> </ul>	
<b>Ortslagen mit besonderen Entwicklungsperspektiven</b>	
In diesen Ortslagen stehen die Ausschöpfung der eigenen Entwicklungsperspektiven (Wohnstandorte, Versorgungsinfrastrukturen, Mobilitätsknotenpunkte) sowie die Sicherung der Versorgungsfunktion für andere Ortsteile im Vordergrund.	<b>Fahrland/ Kramnitz, Marquardt</b>
<b>Ziele:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Ausschöpfung des Entwicklungspotenzials</li> <li>→ Weiterentwicklung und funktionale Ergänzung der Ortskerne</li> <li>→ Perspektivischer Ausbau und ortsverträgliche Einbindung als intermodaler Verkehrsknoten</li> <li>→ Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements</li> </ul>	
<b>Vororte mit überwiegender Wohnfunktion</b>	
Für diese Ortsteile liegt der Entwicklungsschwerpunkt darauf, eine hohe Wohnqualität mit grundlegenden Versorgungsinfrastrukturen zu schaffen bzw. zu gewährleisten sowie diese im Kontext der benachbarten Ortsteile weiter auszubauen.	<b>Bornim, Eiche, Neu Fahrland, Nedlitz</b>
<b>Ziele:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Stadtverträgliche Gestaltung innerörtlicher Durchgangsstraßen</li> <li>→ Siedlungsverträgliche Nachverdichtung</li> <li>→ Gemeinsame Entwicklung mit angrenzenden Ortslagen (Bornim-Bornstedt / Eiche-Golm)</li> </ul>	
<b>Dorflagen mit ländlicher Prägung</b>	
Der ländliche Charme (Ortsbild, Sozialleben, Landschaft) soll als Wohn- und Standortqualität dieser Ortsteile im Vordergrund stehen. Die Grundversorgung soll vor allem durch die Vernetzung mit anderen Orten gewährleistet werden.	<b>Satzkorn, Kartzow, Uetz-Paaren, Grube</b>
<b>Ziele:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Erhalt und behutsame Weiterentwicklung der Dorfstrukturen</li> <li>→ Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements</li> </ul>	

## 5. Handlungsempfehlungen und Maßnahmen nach Schwerpunktthemen und Entwicklungszielen

Die in Kapitel 4 definierten Entwicklungsziele für den ländlichen Raum Potsdams werden nachfolgend durch konkrete, praxisbezogene Handlungsempfehlungen unterlegt.

Das Kapitel ist wie folgt gegliedert:

- Schwerpunktthema
  - Entwicklungsziele
    - Handlungsempfehlungen, inkl.:
      - vorhandene Projekte und Planungen
      - Maßnahmensteckbriefe
      - weitere Maßnahmen
      - weitere Ideen aus den Bürgerveranstaltungen

In der Strategieplanung wurden Handlungsempfehlungen sowie Projekte/ Vorhaben aus vorhandenen Planwerken und Konzepten aufgegriffen, insbesondere des Stadt-Umland-Wettbewerbes, der am Anfang des Prozesses stand. Diese wurden um weitere Handlungsempfehlungen und Maßnahmen ergänzt, wie nachfolgend dargestellt. Eine Auswahl der Maßnahmen wurde bereits konkretisiert und in Form von Maßnahmensteckbriefen ausformuliert. Diese Maßnahmenauswahl ist jedoch nicht als abgeschlossen zu verstehen. Vielmehr wurden vor allem impulsgebende Maßnahmen ausgewählt und konkretisiert, die Anstoß für die Umsetzung geben sollen und richtungsweisend für den Umsetzungsprozess sind. Im Laufe des Umsetzungsprozesses der Strategieplanung können und sollen weitere Maßnahmen im Hinblick auf die Entwicklungsziele geplant werden. Zusätzlich werden weitere Ideen und Anregungen aus den Bürgerveranstaltungen benannt.

Im Anhang dieses Berichtes sind die Übersichtskarte zum Bestand und die elf Ortsteilprofile mit Ortsteilkarten sowie eine Übersichtstabelle aller Maßnahmen und eine Übersichtskarte der Maßnahmensteckbriefe enthalten. Die 43 Maßnahmensteckbriefe sowie die Dokumentationen der Werkstattgespräche und Bürgerveranstaltungen sind als „erweitertes Material“ online unter [www.potsdam.de/strategieplanung-laendlicher-raum](http://www.potsdam.de/strategieplanung-laendlicher-raum) verfügbar.

Die hier dargestellten Handlungsempfehlungen liegen zum Teil im Verantwortungsspektrum der Verwaltung der Landeshauptstadt Potsdam. Andere Maßnahmen sind durch die Ortsgemeinschaften, zivilgesellschaftliche Initiativen, Unternehmen oder private Akteure zu realisieren oder erfordern die Zusammenarbeit mehrerer Partner.

### 5.1 Struktur und Funktion der Ortslagen

Ziel ist es, die Ortslagen in ihren verschiedenen Funktionen für Wohnen, Arbeiten, Daseinsvorsorge, Freizeit, Tourismus entsprechend ihrer Entwicklungspotenziale weiter zu stärken. Zudem sollen Nutzbarkeit und Gestaltung der öffentlichen Räume (einschließlich Straßenräume) verbessert und das Ortsbild aufgewertet werden. Dabei sind Querschnittsziele

(einer umweltverträglichen und sozial gerechten Entwicklung) zu berücksichtigen und Nutzungskonflikte zu reduzieren bzw. zu vermeiden.

### **5.1.1 Stärkung der Ortskerne als Mittelpunkte des Alltagslebens**

Im ländlichen Raum kommt den Ortszentren eine wichtige Bedeutung zu. Sie sind zum einen Knotenpunkte für Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen und Orte für Begegnung. Zudem prägen die Ortsbilder und einzelnen bedeutsame Gebäude die Identität und (touristische) Attraktivität der Orte. Diese städtebaulichen Funktionen und Qualitäten sollen weiter verbessert und gesichert werden. Dies betrifft Aufgaben der Bauleitplanung, Wirtschaftsförderung und ländliche Entwicklung sowie private Vorhaben.

#### **Stärkung, Schaffung und städtebaulich-funktionale Ergänzung von Ortszentren**

Es wird empfohlen, die Weiterentwicklung der Funktionen in den Ortsteilen integriert zu betrachten, um eine sinnvolle Verknüpfung und Abwägung städtebaulich-funktionaler Maßnahmen zu ermöglichen. Dementsprechend sollen die Ortszentren systematisch und strategisch unter Berücksichtigung der Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge geprüft und entwickelt werden. Ebenso sind die aufgezeigten Entwicklungsperspektiven für die Ortsteile bei der weiteren Gestaltung zu berücksichtigen. Zudem sollte wo möglich eine Verbesserung der funktionalen Mischung - Wohnen, Gewerbe, Daseinsvorsorge – angestrebt werden. Dies lässt sich in Neubaugebieten sicherlich leichter durch frühzeitige Planung realisieren. Jedoch auch in Bestandsgebieten sollten die Möglichkeiten diesbezüglich geprüft und ausgeschöpft werden. Beispielhaft für die städtebaulich-funktionale innerörtliche Entwicklung ist der Entwicklungsprozess „Funktionalen Mitte Golm“. Derartige integrierte, systematische Entwicklungsprozesse mit lokaler Beteiligung werden vorrangig für die Ortsteile Marquardt und Krampnitz (Fahrland) empfohlen.

#### **Vorhandenes Projekt:**

- „Neue Mitte Golm“ (Entwicklungs- und Planungsprozess)
- Entwicklung Ortszentrum Krampnitz

#### **Maßnahmensteckbriefe:**

- Qualifizierung der Funktion und Struktur des Bahnhofs und des Umfelds (Marquardt)
- Entwicklung und Sicherung des historischen Ortskerns um die Kirche (Groß Glienicke)

#### **Qualifizierung ortsbildprägender Gebäude und deren Nutzung**

Die regionale, historische Baukultur trägt zur Attraktivität des ländlichen Raums Potsdams sowie zur lokalen Identität bei. Dies ist insbesondere für die Ortslagen mit hauptsächlicher Wohnfunktion sowie für den Tourismus von Bedeutung. Es gilt daher insbesondere ortsbildprägende und identitätsstiftende Gebäude zu erhalten.

Neben dem aktuellen Sanierungsbedarf einiger baufälliger Gebäude ist vor allem die langfristige Nutzung und Instandhaltung zu sichern. Eigentümer, Ortsgemeinschaften und Stadtverwaltung sollten sich partnerschaftlich in die Lösungsfindung einbringen. Bei der Planung und Realisierung dieser Maßnahmen sollte eine weitere Beteiligung der Einwohner erfolgen, da zum einen die ortsbildprägenden, historischen Gebäude oftmals von hohem öffentlichem Interesse sind oder unterschiedliche Nutzer existieren. Zum anderen können Bürgerinnen und Bürger zu Mitwirkenden oder Unterstützern langfristiger Nutzungskonzepte werden.

#### **Vorhandene Projekte:**

- Sanierung Kirche Paaren
- Instandsetzung Bockwindmühle Fahrland

#### **Maßnahmensteckbriefe:**

- Aktivierungsstrategie Gutshaus Satzkorn
- Nutzung ehem. Gasthof als Land-Kultur-Schule/ BAUERei Grube

#### **Zusätzliche Vorschläge:**

- Künstlerhaus Bahnhof Satzkorn
- Sanierung der Persius-Scheune in Uetz

### **Qualifizierung öffentlicher Räume einschließlich des Straßenraums**

Insbesondere in einigen Ortslagen mit starkem Durchgangsverkehr besteht in einzelnen Bereichen der Bedarf, die Sicherheit im Straßenraum zu verbessern. Dies betrifft vor allem Gehwege und Straßenquerungen. Zudem besteht vielfach der Bedarf, öffentliche Räume zur Verbesserung des Ortsbilds und als Begegnungsorte aufzuwerten. Dies sollte durch die entsprechenden städtebaulichen bzw. ortsgestaltenden Maßnahmen realisiert werden. Die hier benannten Maßnahmen(-steckbriefe) greifen spezifische lokale Bedarfe auf, sind jedoch als Impulse für andere Ortsteile zu verstehen. Angeregt wird die Erfassung der Ergebnisse im Rahmen einer Gestaltungsrichtlinie bzw. eines Orientierungsrahmens für die Entwicklung öffentlicher Räume. Bei der Konkretisierung und Realisierung bzw. Prüfung weiterer Maßnahmen sollen die Einwohner beteiligt werden. Beispielhaft steht auch hier der Beteiligungsprozess zur Gestaltung der Ortsmitte in Golm.

#### **Maßnahmensteckbriefe:**

- Straßenraumgestaltung und Querungshilfen Ortsdurchfahrt Bornim
- Straßenraumgestaltung Dorfkern Fahrland
- Freiraumvernetzung Fahrland
- Gestaltungsvorschlag Glascontainer-Standort (Kartzow)
- Gestaltung des öffentlichen Raums am Dorfanger (Satzkorn)
- Vorplatz Gutshaus Paaren

## 5.1.2 Verbesserung der Versorgung

Die überwiegend gute Versorgungslage in den Ortsteilen gilt es zu sichern. Teilweise besteht Bedarf Kapazitäten zu erweitern, der in den Ortsteilprofilen erfasst wurde. Insbesondere für die Versorgung der kleinen Ortsteile bzw. Ortslagen (Uetz, Paaren, Grube, Nedlitz, Kartzow), in denen klassische Strukturen kaum tragbar sind, sollten angepasste, alternative Lösungen ausgebaut bzw. entwickelt werden. Die Bedingungen im ländlichen Raum, insbesondere die Frage der Erreichbarkeit von Angeboten sowie die begrenzten städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten, sind bei der Planung zu berücksichtigen. Maßgebliche planerische und konzeptionelle Grundlagen für die Entwicklung des Handlungsfelds „Versorgung“ sind die Bauleitpläne (Bebauungspläne und Flächennutzungsplan), der Schulentwicklungsplan (2014-2019) und dessen aktuelle Fortschreibung, die Kindertagesstättenbedarfsplanung sowie das Einzelhandelskonzept (2014). Neben der Realisierung von Maßnahmen sollten die benannten Handlungsempfehlungen in diese Planungsgrundlagen Eingang finden.

### Verbesserung der Nahversorgung

Wichtigste Planungsgrundlage ist in diesem Bereich das Einzelhandelskonzept (2014). Mit dem Einzelhandelskonzept wurden u.a. durch die räumliche Lenkung zentrenrelevanter Sortimente an definierten Standorten die Rahmenbedingungen für den Einzelhandel in Potsdam geschaffen. Als eine wichtige Zielstellung wurde die Sicherung von Gewerbegebieten und gewerblich geprägten Bereichen für Handwerk und produzierendes Gewerbe definiert. Die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen Gewerbegebiete sind der eigentlichen Zielgruppe, dem Handwerk oder dem produzierenden Gewerbe vorzuhalten. Geplant sind neue Nahversorgungszentren im Entwicklungsgebiet Krampnitz sowie im Friedrichspark. Die Standortentwicklung bzw. Ansiedlung von Nahversorgern sollte gewährleistet und unterstützt werden sowie in den örtlichen Bebauungsplänen verankert sein. Die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben in bestehenden Gewerbegebieten ist laut Einzelhandelskonzept auszuschließen bzw., sofern es sich um Vorhaben mit nicht-zentrenrelevanten Angebotsschwerpunkten handelt, auf wenige, bereits etablierte Standorte zu konzentrieren.

Darüber hinaus sollten im Einzelhandelskonzept (2014) benannten Leitlinien der künftigen Einzelhandelsentwicklung der Landeshauptstadt Potsdam berücksichtigt werden (vgl. ebd. S. 100). Dies umfasst u.a. die vorrangige Orientierung auf vorhandene Standorte, um diese zu stärken, sowie den Erhalt und die Stärkung der polyzentralen Zentrenstruktur. Darüber hinaus sollte die Versorgungssituation in den kleineren Ortsteilen und Ortslagen (Uetz, Paaren, Grube, Nedlitz, Kartzow) verbessert werden. Alternative Versorgungslösungen in den Ortsteilen sollten geprüft und aufgebaut werden. Dazu zählen mobile, flexible, temporäre und vernetzte Lösungen, z. B. kleinflächige Lebensmittelbetriebe, Direktvermarkter bzw. Hofläden, Verkaufswagen, Liefer-, und Bring-Service sowie Fahrgemeinschaften.

Mit Blick auf die kleinen Ortsteile wird zusätzlich empfohlen, die Erreichbarkeit der Nahversorgungsangebote v.a. durch mobilitätseingeschränkte Personen (Senioren und Seniorinnen, nicht motorisierte Haushalte etc.) zu prüfen und ggf. durch passende Angebote zu verbessern (z.B. Einkaufsbus). Neben den Nahversorgern sind die Ortsteile bzw. „betroffenen“ Bewohnerinnen und Bewohner in den Planungsprozess einzubeziehen.

### **Vorhandene Projekte:**

- Entwicklung eines Einzelhandelsstandortes im Entwicklungsbereich Kramnitz
- Förderung alternativer Versorgungsangebote durch Sensibilisierung der Akteure
- Entwicklung eines Einzelhandelsstandortes im Friedrichspark
- Funktionale Erweiterung Nahversorgungszentrum Fahrland

### **Sicherung der medizinischen Versorgung**

Auch für den Bereich der medizinischen Versorgung gilt es die Versorgung der kleineren Ortsteile (Uetz, Paaren, Grube, Nedlitz, Kartzow) zu verbessern. Dazu zählt, zunächst die Erreichbarkeit der medizinischen Angebote in den benachbarten Ortsteilen zu prüfen und ggf. zu verbessern sowie mobile Angebote zu erwägen und zu entwickeln. Das medizinische Grundversorgungsangebot wird über die Kassenärztliche Vereinigung gesteuert. In den wachsenden Ortsteilen ist der Ausbaubedarf regelmäßig zu überprüfen. Zudem wird angeregt die Versorgungssituation im Bereich der „Pflege“ zu prüfen, da hierzu keine genaueren Daten vorliegen. Bei einer wachsenden Bevölkerung ist jedoch zukünftig auch von einer erhöhten Nachfrage nach Pflegeangeboten auszugehen.

### **Vorschläge:**

- Mobile medizinische Versorgungsangebote

### **Gewährleistung von bedarfsgerechten Bildungs- und Kinderbetreuungsangeboten**

Grundsätzlich ist es Ziel, im Rahmen der Daseinsvorsorge der Nachfrage an Kindertagesbetreuungseinrichtungen und Schulen gerecht zu werden. Ausschlaggebend für eine bedarfsgerechte Planung ist die mittel- bis langfristige Bevölkerungsentwicklung auf Ebene der Planungs- und Sozialräume, die als Grundlage für die Ermittlung benötigter Kapazitäten dient. Der ländliche Raum Potsdams kann den Sozialräumen I (Nördliche Ortsteile) und II (Potsdam Nord) zugeordnet werden. Hier führen Wohnbauvorhaben wie die Entwicklung Kramnitz zu einem erhöhten Bedarf an sozialer Infrastruktur, dem präventiv begegnet werden muss, um eine Unterversorgung zu vermeiden.

Im Bereich der Schulplanung dient der Schulentwicklungsplan als Instrument, aktuelle Kapazitäten der Primar- und Sekundarstufen sowie Horte zu erfassen, zukünftig zu erwartende Bedarfe zu ermitteln und mit kurz-, mittel- bis langfristige Maßnahmen – Interimslösungen, Flächensicherung, Zugerweiterungen, Neubau – aufzuzeigen, wie einem möglichen Ungleichgewicht zu begegnen ist. Die Überarbeitung erfolgt in einem Turnus von fünf Jahren (2018/2019), wobei die Fortschreibung bei geänderten Planungsgrundlagen (z.B. aktualisierte Bevölkerungsprognosen) vorgezogen werden kann. Die aktuelle Schulentwicklungsplanung sieht für den ländlichen Raum Potsdams eine Erweiterung der aktuellen Kapazitäten vor: bis etwa 2025 werden voraussichtlich drei neue Grundschulen und zwei zusätzliche weiterführende Schulen gebaut. Zudem wird eine Grundschule erweitert und eine Gesamtschule des Sozialraumes III wird zu einem neuen Standort im Potsdamer Norden verlagert. Dies bedeutet für den Sozial-

raum I, dass ca. 650 Grundschulplätze sowie 725 Plätze im weiterführenden Bereich geschaffen werden. Im Sozialraum II erhöhen sich die Kapazitäten der Primarstufe um 840 Plätze und die des Sekundarbereichs um ca. 1.550 Plätze. Die neuen Standorte konzentrieren sich vor allem in den Entwicklungsbereichen Krampnitz und Bornstedter Feld (Rote Kaserne Ost), in denen große Bevölkerungszuwächse zu erwarten sind.

Der Bedarfsplan für Kindertagesbetreuung der Landeshauptstadt Potsdam stellt die aktuellen Kapazitäten in Krippen, Kindergärten sowie Horte dar und ermittelt die erforderlichen Platzbedarfe der nächsten Jahre. Sowohl im Sozialraum I als auch II sind Engpässe absehbar. Daher sollen bis 2021 voraussichtlich 471 Plätze in Krippen und Kindergärten im Sozialraum I und ca. 656 Plätze im Sozialraum II geschaffen werden.

Zukünftig wird es weiterhin notwendig sein, die Bevölkerungsentwicklung in den Sozialräumen I und II zu beobachten und auf Veränderungen mit adäquaten Maßnahmen zu reagieren. Insbesondere die frühzeitige Flächensicherung mit entsprechender verkehrlicher Anbindung ist essentiell, um einer erhöhten Nachfrage zu begegnen. Bisher wurden Kita- und Schulplanung getrennt voneinander betrachtet. Erstmals soll es für den Zeitraum 2019 - 2015 einen integrierten Kita- und Schulentwicklungsplan geben. Im Rahmen dieser ganzheitlichen Planung werden die vorhandenen Kapazitäten den zu erwartenden Bedarfen gegenübergestellt und eine Vorausschau für die nächsten 20 Jahre gegeben.

Im Rahmen der Gestaltung des Erhalts und der Weiterentwicklung der Bildungslandschaft im ländlichen Raum der Landeshauptstadt Potsdam sollten ebenso Bildungsangebote anderer Träger bzw. der Erwachsenenbildung berücksichtigt werden, wie VHS, Universität und Vereine.

#### **Vorhandene Projekte:**

- Erweiterung der Regenbogenschule um einen Zug (Fahrland)
- Bau einer Grundschule im Entwicklungsbereich Krampnitz
- Bau einer Grundschule in Bornim
- Bau einer Weiterführenden Schule im Entwicklungsbereich Krampnitz

#### **Gewährleistung einer guten Medienversorgung**

Die Versorgung mit technischen Infrastrukturen – Wasser, Abwasser, Strom, Gas, Telefon und Breitband/ Internet – ist grundsätzlich in den ländlichen Ortsteilen gegeben. Es sind lediglich vereinzelt Maßnahmen notwendig. Laut Konzeption zur Trinkwasserversorgung 2014-18 wird bis 2018 in den Ortsteilen Neu Fahrland (Kirchberg), Nedlitz, Bornim, Golm und Eich in einzelnen Straßenzügen der Anschluss an die Trinkwasserversorgung realisiert sowie der Anschluss des Siedlungsgebiets Krampnitz (Neu Fahrland) hergestellt. Bzgl. der Abwasserentsorgung werden Siedlungsbereiche in Bornim sowie das Entwicklungsgebiet Krampnitz an das Abwassernetz (Konzeption zur Abwasserentsorgung 2014 – 2018) angeschlossen.



Herauszuheben ist der besondere Handlungsbedarf bei der Breitbandversorgung. Schnelles Internet hat eine hohe Bedeutung sowohl für die Wohnortattraktivität als auch als Standortfaktor für Unternehmen und Einrichtungen sowie im Kontext der Digitalisierung von Angeboten und Strukturen in allen Bereichen. Zwar ist die Breitbandversorgung in Potsdam aktuell gut, angesichts des kontinuierlichen technischen Fortschritts, ist zukünftig der weitere Entwicklungsbedarf zu prüfen.

#### **Vorhandene Projekte:**

- SUW-Maßnahmen zur Entwicklung des Konversionsstandortes Krampnitz: CO<sub>2</sub>-neutrale Energieversorgung (Maßnahme Nr. 7.1), Instandsetzung Heizhaus (Nr. 7.2)

#### **Entwicklung von Freizeit- und Naherholungsangeboten als Qualitätsmerkmale des ländlichen Raumes**

Neben der Grundversorgung sollte zudem ein attraktives Gesamtangebot im Bereich Freizeit und Erholung zur Verfügung stehen. Hierzu zählen auch Sport- und Kulturinfrastrukturen und -angebote. Diese tragen zur Lebensqualität bei und stellen demzufolge Rahmenbedingungen der Wohnortwahl sowie „weiche Standortfaktoren“ im Kontext der Unternehmensansiedlung und -sicherung dar. Diesbezügliche Entwicklungsmöglichkeiten sollten zum einen in den Bauleitplänen und den Fortschreibungen der Stadtentwicklungskonzepte berücksichtigt werden. Viele Angebote werden durch ehrenamtliche Träger, wie Sport- und Kulturvereine, sowie bürgerschaftliche Initiativen realisiert. Dieses Engagement und die Arbeit sollte langfristig gesichert und in geeigneter Weise unterstützt werden, z.B. bezüglich Erhalt von Infrastrukturen und Gebäuden, Qualifizierung, Beratung und Vernetzung. Weitere Handlungsempfehlungen werden im Abschnitt „Tourismus und Naherholung“ skizziert.

#### **Vorhandene Projekte:**

- Neubau Spielplatz Uetz
- Grünflächengestaltung "Nördlich in der Feldmark"
- Ausbau der Sportinfrastruktur in Golm-Eiche und Standortanpassung der Universität-Sportanlagen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Universitätsstandortes am neuen Palais
- Sportplatzentwicklung Lerchensteig (Bornim)
- Sportplatzneubau am ehemaligen Schießplatz (Groß Glienicke)
- Grünflächenentwicklung Neu Fahrland

#### **Maßnahmensteckbrief:**

- Funktion und Gestaltung der Freiräume an der Birnenplantage

### 5.1.3 Stärkung des Gemeinschaftslebens

#### Unterstützung von örtlicher Mitgestaltung/ Bürgerengagement

Ehrenamtliche/ zivilgesellschaftliche Strukturen sind im ländlichen Raum von hoher Bedeutung. Leistungen und Angebote im Bereich Freizeit und Grundversorgung werden z.B. durch Vereine oder bürgerschaftliche Initiativen getragen. Bewohnerinnen und Bewohner tragen zudem zur Entwicklung, Gestaltung und Erhaltung ihrer Wohnorte bei. Die ehrenamtlichen Ortsbeiräte haben dabei eine wichtige Rolle. Die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger zur Mitgestaltung ihrer Orte muss langfristig erhalten werden. Neben einer kontinuierlichen Sensibilisierung und Förderung, vor allem in neuen Wohngebieten, sollten Mitwirkungsspielräume eingeräumt/gewährleistet und die Initiativen konkret unterstützt werden. Dies betrifft vor allem die Verfügbarkeit von Begegnungsräumen, Infrastrukturen und Ausstattung, aber auch „weiche“ Rahmenbedingungen, wie Fachwissen, Vernetzung und Kommunikation (Interessenvertretung, Öffentlichkeitsarbeit). Beispielhaft für die Verfügbarkeit öffentlicher Räume wurde der Maßnahmensteckbrief zur Gestaltung eines Bürgertreffs für Golm und Eiche entwickelt. Die Übertragbarkeit der Ergebnisse und Ansätze auf andere Ortsteile sollte geprüft und gefördert werden sollte.

#### **Maßnahmensteckbrief:**

- Anforderungsprofil Bürgertreff Golm-Eiche
- Schlossparkpflege in bürgerschaftlicher Hand (Marquardt)

#### Stärkung der lokalen Identität und Tradition

Der Faktor „lokale Identität“ wird hier zum einen als Grundlage für das Engagement der Bewohner vor Ort, aber auch als Teil der Lebensqualität und Bindung an den Wohnort gesehen. Es wird daher empfohlen, identitätsbildende Maßnahmen, wie Sensibilisierung für die Ortsteile, Vernetzung und Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner, zu unterstützen und zu initiieren. Dies betrifft umso mehr die neuen Wohngebiete, wie Krampnitz. Prädestinierte Bereiche zur Entfaltung und Stärkung der Identität sind Kultur, Sport, Bildung, aber auch der traditionelle Obstbau, Landschaftspflege und Naturschutz sowie Baukultur und Ortsentwicklung. In diesem Handlungsfeld wurde ein Maßnahmensteckbrief konkretisiert, der insbesondere Vernetzungspotenziale und Bürgerbeteiligung exemplarisch anstoßen soll.

#### **Maßnahmensteckbrief:**

- Entwicklungs- und Vernetzungsmöglichkeiten des Kultur- und Freizeitangebotes in Golm und Eiche

### 5.1.4 Sicherung attraktiven Wohnraums

Aufgrund des starken Zuzugs in den ländlichen Raum der Landeshauptstadt Potsdam in den letzten Jahren war die Wohnraumschaffung vorrangiges Ziel. Zukünftig sollte der Fokus stär-

ker auch auf der Qualifizierung der Wohnraumangebote liegen, um unterschiedliche Nutzeransprüche aufzufangen und entsprechend langfristig attraktiven Wohnraum vorzuhalten. Vorrangige Handlungsbedarfe sind die Stärkung der Funktionsmischung, die bedarfsgerechte Angebotspezialisierung und die Gewährleistung preisgünstiger Angebote im suburbanen Raum. Diese Handlungsfelder sollten im Rahmen der Umsetzung des Wohnungspolitischen Konzepts (der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzept Wohnen) bzw. dessen Fortschreibung aufgegriffen und konkretisiert sowie die Handlungsspielräume der Bauleitplanung und Stadtentwicklung diesbezüglich geprüft werden.

### **Gewährleistung eines demografiegerechten Wohnraumangebotes**

In Anbetracht der demografischen Entwicklung ist zu erwarten, dass zukünftig der Bedarf nach differenzierten und spezialisierten Wohnraumangeboten steigt. Ein konkreter Entwicklungsbedarf sollte vertieft betrachtet werden. Spezifische Ansprüche unterschiedlicher Alters- und Bevölkerungsgruppen könnten in differenzierten Angeboten Berücksichtigung finden, wie altersgerechte, barrierefreie oder familiengerechte Wohnmodelle und -angebote. Gerade Familien mit mehreren Generationen suchen Wohnraum. Der ländliche Raum bietet im Hinblick auf die erforderliche Größe (und die (Miet-)Kosten) noch Kapazitäten. Schnittstellen bestehen zu anderen Handlungsfeldern, wie einer wohnraumnahen Versorgung und adäquater Mobilität. Konkrete Maßnahmen sollten nicht nur auf den öffentlichen Wohnungsbau/ -umbau abzielen, sondern auch den privaten Wohnungsbau sowie Privateigentümer einschließen. Entsprechende Handlungs- und Aktivierungsstrategien im Rahmen der Stadtentwicklung wären zu entwickeln. Dies bedeutet vorrangig die aktive Abstimmung mit Investoren sowie die Durchführung von Konzeptvergaben. Das Instrument der „Konzeptvergabe“ trägt zur Gewährleistung dieser spezifischen Bedingungen an den Wohnraum bei und soll daher v.a. in der Typologie „Generationenwohnen“ angewendet werden.

#### **Vorhandene Projekte:**

→ Anwendung des Instrumentes der Konzeptvergabe in der Typologie "Generationswohnen"

#### **Zusätzliche Vorschläge:**

→ Fortführung und Weiterentwicklung der Investorengespräche

### **Sicherung preisgünstiger Wohnungsangebote**

Zum einen ist zu empfehlen, das Instrument des sozialen Wohnungsbaus künftig verstärkt auch auf Wohngebiete des suburbanen Raums auszuweiten und dies entsprechend in der Fördergebietsskizze zu berücksichtigen. Zudem sollte das Potenzial von Eigenheimen/ Altbäuden in den ländlichen Ortsteilen geprüft und erschlossen werden, durch Umbau und Vermietung weiteren Wohnraum zu schaffen (z.B. zur Unterbringung von Studierenden). Angeregt wird die modellhaft und impulsgebende Realisierung neuer/ experimenteller Bau- und Wohnformen.

### **Vorhandene Projekte:**

→ Mietpreis- und Belegungsbindungen

### **Zusätzliche Vorschläge:**

→ Ausweitung der Gebietskulisse der Landesförderung für sozialen Wohnungsbau auf den suburbanen Raum

## **5.1.5 Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen**

Das langfristige Entwicklungsziel für die Gesamtstadt und somit auch für den ländlichen Raum ist die Schaffung einer wettbewerbsfähigen und ausgewogenen Wirtschaftsstruktur und wirtschaftsnahen Infrastruktur sowie eines vielfältigen Angebotes an Arbeits- und Ausbildungsplätzen. In den vergangenen Jahren wurde u.a. mit dem Stadtentwicklungskonzept Gewerbe, dem Gewerbeflächensicherungskonzept und dem Maßnahmenplan zur Sicherung und Aktivierung gewerblicher Potenzialflächen darauf hingewirkt, dieses Ziel zu erreichen.

Ein besonders wichtiger Standort für die perspektivische Entwicklung ist der Wissenschaftsstandort Golm. Gemeinsam haben sich die Landesregierung und die Landeshauptstadt Potsdam das Ziel gesetzt, den Wissenschaftspark Golm in den nächsten zehn Jahren zu einem internationalen Innovationsstandort weiterzuentwickeln. Geplant sind die Schaffung von 1.000 neuen Arbeitsplätzen, die Ansiedlung von 100 neuen Unternehmen und der Erhalt von Ankerunternehmen. Dazu werden mittel- bis langfristig neue Wachstums- und Entwicklungsflächen benötigt. Mit den bisher planungsrechtlich gesicherten Flächen können die prognostizierten Bedarfe voraussichtlich nur kurz- und mittelfristig gedeckt werden.

Darüber hinaus sollten die Aktivitäten und Bemühungen fortgeführt werden, die auf die Erschließung kleinteiliger Arbeitsplatz-/ Beschäftigungspotenziale in den ländlichen Ortsteilen zielen. Dies umfasst die Bestrebungen, alle relevanten Akteure (Arbeitgeber, Wirtschaftsförderung, Wirtschaftsverbände, LAG Havelland/ LEADER-Regionalentwicklung etc.), in den Entwicklungsprozess einzubeziehen und zu vernetzen sowie geeignete (Förder-)Instrumente zu nutzen. Aber es bedarf auch der Eigeninitiative von Unternehmen und Selbstständigen.

### **Gewährleistung der Gewerbeentwicklung /-ansiedlung**

Neben der Ausweisung von Gewerbegebieten und -standorten sollten räumliche Entwicklungsmöglichkeiten vorhandener Standorte gewährleistet und demzufolge im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung sowie in der Bauleitplanung berücksichtigt werden. Die größten Flächenpotenziale für eine gewerbliche Entwicklung in den Ortsteilen stellen derzeit der Friedrichspark und der Wissenschaftspark Golm dar. Im Entwicklungsbereich Krampnitz sind bisher nur wenige Flächen für eine gewerbliche Entwicklung vorgesehen.

Es sind nicht nur wirtschaftliche Entwicklungsbedarfe, sondern ebenso alternative Nutzungsansprüche abzuwägen. Empfohlen wird zudem, zukünftig verstärkt die Aktivierung und Qualifizierung vorhandener Gebiete und Standorte zu fördern. Dies bezieht sich insbesondere auf die jeweils anzustrebende Nutzungsmischung. Beispielhaft ist in diesem Zusammenhang das

Gewerbegebiet „Friedrichspark“ zu nennen, das mit seiner Lage im Norden des Stadtgebietes zur Verbesserung der Versorgungssituation der ländlichen Ortsteile beitragen könnte. Ebenfalls einzubeziehen sind Rahmenbedingungen und Konsequenzen, wie beispielsweise die im ländlichen Raum herausfordernde Verkehrsentwicklung. Die Handlungsempfehlungen sollten im Rahmen der Fortführung entsprechender Planwerke und Konzepte, im Stadtentwicklungskonzept Gewerbe (2010) und im Gewerbeflächensicherungskonzept (2010), berücksichtigt und konkretisiert werden.

#### **Vorhandene Projekte/ Planungen:**

- Erschließung und Entwicklung von Gewerbeflächen in Groß Glienicke (Gewerbegebiet ehem. Schießplatz)
- Erschließung und Aktivierung der Gewerbeflächen in Golm
- Entwicklung von Gewerbeflächen im Friedrichspark (Marquardt, Satzkorn, Uetz-Paaren)

#### **Zusätzliche Vorschläge:**

- Ausweisung und Entwicklung von Gewerbeflächen in Krampnitz

### **Weiterentwicklung wissenschaftsbasierter Erwerbspotenziale/ Einrichtungen**

Die Wissenschaftsbranche entwickelte sich in den vergangenen Jahren zu einem Branchenschwerpunkt der Landeshauptstadt Potsdam. Zentrum dieser Entwicklung ist der Wissenschaftspark Golm als größter Wissenschaftspark des Landes Brandenburg mit dem Universitätsstandort Golm, wissenschaftlichen Instituten sowie Einrichtungen zur Gründungsunterstützung (GO:IN Golm Innovationszentrum und GO:INcubator GmbH). Ebenso stellt das Leibniz Institut für Agrartechnik und Bioökonomie e.V. (ATB) in Bornim ein Gewinn für den ländlichen Raum dar. Es ist zudem ein positives Beispiel für den Erhalt und die Weiterentwicklung wissenschaftsbasierter Einrichtungen sowie für die Nachnutzung von landwirtschaftlichen Flächen.

Die positive Entwicklung der Wissenschaftsbranche im ländlichen Raum ist im Rahmen der Stadtentwicklung weiterhin zu unterstützen und zu stärken, um weitere Beschäftigungsmöglichkeiten im ländlichen Raum zu erschließen. Prioritäre und bereits beschlossene Maßnahmen für die nächsten Jahre sind der Neubau des GO:IN (II), die Neuausrichtung des Standortmanagements Golm und die Flächenentwicklung und -vermarktung. Begleitend sind die Rahmenbedingungen, wie Wohnraum, Versorgung, Mobilität etc., mit zu denken und zu entwickeln. Potenzial bietet derzeit beispielsweise das Gebiet „Nördlich In der Feldmark“ in Golm (Bebauungsplan Nr. 129), welches zur Entwicklung von Gewerbeflächen zur Ansiedlung von technologie- und forschungsnahem Gewerbe sowie Dienstleistungsbetrieben und Wohnbauflächen ausgewiesen ist.

Darüber hinaus wird das Potenzial der Wissenschaftsbranche für Innovationen und Weiterentwicklung in anderen Wirtschaftsbereichen gesehen, welches zukünftig stärker erschlossen werden sollte. Angeregt werden eine stärkere branchenübergreifende Vernetzung und ein strukturierter Wissenstransfer, um Innovationsimpulse auch über das Cluster wissenschaftsbasierter

Einrichtungen und Unternehmen hinaus z.B. für die Landwirtschaft und Lebensmittelverarbeitung zu nutzen.

#### **Vorhandene Projekte:**

- Neubau Büro- und Laborgebäude GO:IN 2 (Golm)
- Erweiterung Universitätsstandorte Golm/ Neues Palais
- Neuausrichtung des Standortmanagements Wissenschaftspark Golm

#### **Vernetzung und Unterstützung örtlicher Potenziale**

Neben den Schwerpunkten der räumlichen und branchenbezogenen Wirtschaftsentwicklung sollten die Chancen zur wohnortnahen Beschäftigung in den Ortsteilen weiter gestärkt werden. Grundsätzlich werden Potenziale zur kleinteiligen gewerblichen Entwicklung in allen Ortsteilen gesehen. Die Ausnutzung von Handlungsspielräumen für Beschäftigung, Gründung und Betriebssicherung/-erweiterung sollte im Rahmen der Möglichkeiten des bestehenden Planungs- und Baurechtes gezielt gefördert werden. Dies sind beispielsweise: Gebäudeumnutzungen, Diversifizierung, Verarbeitung regionaler Produkte, Digitalisierung, Vernetzung und Kooperation, Arbeitszeitflexibilisierung und Organisations-/ Unternehmensmodelle. Es wird empfohlen, entsprechende Maßnahmen zu konkretisieren und Anreizinstrumente zu prüfen. Aufgaben werden beispielsweise in der stärkeren Sensibilisierung und Unterstützung von Akteuren durch die Wirtschaftsförderung, Wirtschaftsverbände und die LAG Havelland gesehen. In diesem Zuge wird angeregt, modellhafte, übertragbare Ansätze zu identifizieren und zu kommunizieren. Ebenso wird ein enger und kontinuierlicher, fachbereichsübergreifender Austausch zwischen Wirtschaftsförderung, Stadtentwicklung, Denkmalschutz u.a. bezogen auf dieses Handlungsfeld angeregt.

#### **Vorhandene Projekte:**

- Fachberatung, Unterstützungsleistungen, Vernetzungsmaßnahmen (z.B. Handwerker-Forum/ Handwerker-Höfe, online Plattform für Gewerbetreibende, Information und Sensibilisierung)

## **5.2 Mobilität und Verkehr**

Mobilitätsinfrastrukturen und -angebote sind als Grundlage für andere Maßnahmen zur Stärkung der verschiedenen Funktionen des ländlichen Raumes (Arbeit, Versorgung, Freizeit, Tourismus/Naherholung...) zu verstehen und zu entwickeln. Grundsätzlich gilt es, die Mobilität der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Besucher und Touristen innerhalb des ländlichen Raumes, zu Versorgungszentren und Mobilitätsknotenpunkten sowie Richtung Innenstadt und zu umliegenden Städten und Gemeinden zu sichern. Daneben gilt es weiter an dem zweiten großen Handlungsbedarf zu arbeiten: das Verkehrsaufkommen bzw. die Verkehrsbelastung für die Ortsteile und Verkehrsteilnehmer zu reduzieren. Die Ansprüche unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen (Bewohner, Pendler, Touristen, weniger mobile Personen) sind hierbei zu berücksichtigen.

Den Bedarf nach Verbesserungsmaßnahmen und einer strategischer Entwicklung der Mobilität im ländlichen Raum Potsdams mündete im Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 02.12.2015, ein „Mobilitätskonzept, für die Ortsteile und den ländlichen Raum der Landeshauptstadt Potsdam“ zu erarbeiten, welches auf Grundlage von Nutzerdaten und -bedarfen „stufenweise durch die Vorgabe von Zwischenzielen umgesetzt und regelmäßig aktuellen Entwicklungen angepasst wird“<sup>35</sup>. In diesem Sinne zielen die nachfolgenden Handlungsempfehlungen vor allem auf die Besonderheiten des ländlichen Raums und sollen maßgebliche Hinweise für die Fortschreibung und Weiterentwicklung der Fachplanungen (Nahverkehrsplan und Stadtentwicklungskonzept Verkehr) geben.

## 5.2.1 Verbesserung des ÖPNV-Angebotes

Die Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs wird maßgeblich durch den Nahverkehrsplan gesteuert. Die nachfolgend ausgeführten Handlungsempfehlungen und Maßnahmen sollten daher in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ab 2019 - 2023 geprüft werden.

### **Mobilität innerhalb des ländlichen Raumes verbessern: Bus- und Tram-Angebot ausbauen**

Im Hinblick auf das Ziel, eine gute Mobilität innerhalb des ländlichen Raumes zu ermöglichen, sollte das ÖPNV-Angebot (Bus, Tram) innerhalb des ländlichen Raumes angepasst werden, vor allem im Kontext der Siedlungsentwicklung und der zu erwartenden Nachfrage. Darüber hinaus wird insbesondere die Schaffung einer Bus-Querverbindung („Halbring-/ Ring-Buslinie“) empfohlen, die die Ortsteile/-lagen Marquardt, Fahrland, Krampnitz verknüpft. Ebenso sind punktuelle Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes (Streckenführungen, Haltestellen etc.) erforderlich sowie einzelne Streckenabschnitte zur Anbindung neuer Wohn- und Gewerbegebiete zu ergänzen, wie u.a. die im Stadtentwicklungskonzept Verkehr benannte Verlängerung der Straßenbahnstrecke aus der Kernstadt bis Krampnitz. Darüber hinaus wird empfohlen, in nachfrageschwachen Tageszeiten und Ortsteilen ergänzend flexible Bedienformen zu prüfen (z.B. Rufbus); vor allem in Uetz-Paaren wurde ein entsprechender Bedarf deutlich.

#### **Vorhandene Projekte:**

- Verlängerung Straßenbahn bis Campus Jungfernsee
- Verlängerung Straßenbahn bis Krampnitz und perspektivisch bis nach Fahrland

#### **Zusätzliche Vorschläge:**

- Verlängerung Buslinien 692 und 698 Richtung Campus Jungfernsee
- Einrichtung Bus-Querverbindung im ländlichen Raum (Marquardt - Fahrland - Krampnitz)
- Einrichtung Rufbus in den Abend- Nachtstunden und am Wochenende Uetz-Paaren

---

<sup>35</sup> Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 02.12.2015. Vorlage: 15/SVV/0672. *Mobilitätskonzept für die Ortsteile und den ländlichen Raum der Landeshauptstadt Potsdam.*

### **Weitere Ideen / Anregungen aus den Bürgerveranstaltungen:**

- Freihaltetrasse ÖPNV/ Tram entlang B2 nach Krampnitz und weiter nach Fahrland / nach Groß Glienicke sichern, um perspektivisch die Möglichkeit zum Ausbau zu gewährleisten

### **Schnelle Mobilität aus dem/ in den ländlichen Raum ermöglichen: Bahntaktung und Erreichbarkeit von Regionalbahnhöfen verbessern**

Um eine schnelle Mobilität aus dem/ in den ländlichen Raum zu gewährleisten, sind zum einen entsprechende häufige Takte der Regionalbahnen zu gewährleisten. Zudem sind eine schnelle Erreichbarkeit von Regionalbahnhöfen sowie gute Verknüpfungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten mit einer entsprechenden zeitlichen Abstimmung zu verknüpfender Linien sicherzustellen. Geplant ist, den Bahnhof Marquardt als „Mobilitätsdrehscheibe“ durch die Anbindung von ÖPNV sowie Straßen- und Radverkehr auf der östlichen Bahnhofsseite auszubauen. Darüber hinaus ist zu empfehlen, die Erreichbarkeit des Regionalbahnhofs Priort (Gemeinde Wustermark) durch die Anbindung an das Busnetz zu verbessern.

### **Vorhandene Projekte:**

- Ausbau des Bahnhofs Marquardt zur „Mobilitätsdrehscheibe Nord“
- Einrichtung der Busanbindung Bhf. Marquardt (Ostseite) - B273

### **Zusätzliche Vorschläge:**

- Taktverdichtung der Regionalbahn an den Bahnhöfen Golm und Marquardt
- Verlängerung der Regionalbahnlinie RB21 (über Golm, Marquardt) von Wustermark nach Spandau (Berlin) und weiter nach Berlin-Nord
- Verlängerung der Buslinie 609 von Karzow bis Bhf. Priort

### **Attraktivität sichern: Aufenthaltsqualität und Sicherheit von Haltestellen verbessern**

Die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes wird neben Linien und Takten auch von der konkreten Gestaltung der Infrastrukturen beeinflusst. Wichtige Faktoren der Nutzerfreundlichkeit sind Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Umstiegsmöglichkeiten (u.a. in Verbindung mit P+R und B+R) an Haltestellen und Bahnhöfen. Diesbezüglich sollte eine systematische und kontinuierliche Prüfung und Anpassung erfolgen. Die Qualifizierung von Haltestellen wurde im Rahmen der Strategieplanung anhand eines Maßnahmensteckbriefs exemplarisch aufgezeigt.

### **Maßnahmensteckbriefe:**

- Qualifizierung Haltestelle „Abzweig Nedlitz“ (Bornim)
- Verbesserung Haltestellensituation im Ort (Grube)



### **Zusätzliche Vorschläge:**

- Handlungsbedarf zur Verbesserung von Umstiegsmöglichkeiten zwischen RE-Bus / Bus-Bus

### **Zukunftsfähigkeit des ÖPNV-Angebotes sichern: Rahmenbedingungen gestalten**

Angesichts stetiger Veränderungen unterliegt auch das ÖPNV-Angebot/ -Netz einem stetigen Ausbau-/ Anpassungsprozess. In diesem Kontext ist eine kontinuierliche bzw. regelmäßige Überprüfung/ Evaluierung des ÖPNV-Angebotes und des Trassennetzes im Hinblick auf die Zukunftsfähigkeit unter den Ansprüchen einer wachsenden Stadt notwendig. Diese erfolgt im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (nächster: 2019 – 2023). In diesem Zuge sollten auch andere Ziele der Stadt berücksichtigt werden, wie die Klimaschutzziele der Stadt, die eine Nutzung von Elektromobilität im Busverkehr nahelegen.

### **Vorhandene Projekte:**

- Elektromobilität im Busverkehr

### **Zusätzliche Vorschläge:**

- Zeitgleiche Fahrten / Angebot von Bus und Regionalbahn zwischen Potsdam Hbf. – Marquardt vermeiden, zeitlich versetzt anbieten
- Systematische Ergänzung flexibler, bedarfsbezogener Bedienformen

### **Weitere Ideen / Anregungen aus den Bürgerveranstaltungen:**

- Systematische Evaluierung der Verkehrsplanung in Bezug auf ein effektives und optimales Trassennetz einer wachsenden Stadt
- Testangebote für Bewohner anbieten bzw. stärker kommunizieren
- Perspektivische Ausbaumöglichkeiten ÖPNV/ Tram sichern, z.B. durch Freihaltetrassen

## **5.2.2 Ausbau der Verknüpfungen von Verkehrsangeboten**

Die Verknüpfung von Verkehrsarten und -angeboten soll eine schnelle Mobilität innerhalb und aus/ in den ländlichen Raum ermöglichen und die Nutzung öffentlicher Mobilitätsangebote fördern. Dies trägt zur Entlastung der Ortslagen vom Kfz-Verkehr, zum Umweltschutz sowie zur Verbesserung der Wohnortattraktivität bei. Das Handlungsfeld wurde im Wesentlichen im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr (2014) bearbeitet und hier durch weitere Handlungsempfehlungen und Maßnahmen ergänzt.

### **Verknüpfung von Verkehrsarten**

Ziel ist wie bereits dargestellt, die Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsangeboten Bus/ Tram – Regionalbahn zu gewährleisten. Entsprechend sind die Infrastrukturen und die zeitliche Abstimmung von Umstiegsmöglichkeiten, insbesondere im Zuge eines zukünftigen Strecken-/

Netzausbaus, zu prüfen und zu ergänzen. Der Ausbau des Bahnhofs Marquardt zur „Mobilitätsdrehscheibe Nord“ ist in diesem Kontext eine wichtige Maßnahme. Darüber hinaus tragen in Kapitel 5.2.1 benannte Maßnahmen ebenfalls zur Verbesserung der Verknüpfung von Verkehrsarten bei. Darüber hinaus gilt es, die Verknüpfungen zwischen ÖPNV und MIV bzw. Radverkehr durch Straßen- bzw. Radwegeanbindung sowie Stellplatzanlagen zu gewährleisten und zu verbessern.

### **Ausbau der Park + Ride-Infrastrukturen**

Die innenstadtnahen Park + Ride-Anlagen sind um weitere Angebote im ländlichen Raum zu ergänzen, die einen geeigneten Umstieg zum ÖPNV zur Weiterfahrt aus dem ländlichen Raum ermöglichen. Geeignet sind Umstiegsmöglichkeiten zur Straßenbahn sowie zur Regionalbahn. Unterstützendes Instrument ist die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt. Notwendige Maßnahmen wurden bereits im Stadtentwicklungskonzept Verkehr (2014) sowie im Park + Ride Konzept (2015) identifiziert und werden nun realisiert. Vorgesehen ist die Prüfung weiterer P+R-Anlagen an Hauptachsen in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden (ca. 800 Stellplätze).

#### **Vorhandene Projekte:**

- Errichtung eines Park + Ride-Platzes am Standort Campus Jungferensee
- Errichtung eines Park + Ride-Platzes auf der Ostseite des Bahnhofs Marquardt
- Ausbau P+R-Anlage Kirschallee in Kombination mit Ausweitung der Parkraumbewirtschaftungszone
- Realisierung einer P+R-Anlage in Krampnitz in Kombination mit Straßenbahnanbindung

### **Ausbau der Bike + Ride-Infrastrukturen**

Um den Radverkehr zu stärken, wird die Ergänzung von Umstiegsmöglichkeiten zum ÖPNV (inkl. Parkmöglichkeiten) als notwendig erachtet. Hier sind exemplarisch wichtige Standorte für die Schaffung von Bike + Ride-Anlagen benannt. Die Entwicklung der Bike + Ride-Infrastruktur in den Ortsteilen sollte auch zukünftig im Rahmen der Verkehrsentwicklung, d.h. in der Fortschreibung relevanter Konzepte (Radverkehrskonzept, StEK-Verkehr) und der Realisierung städtebaulicher Maßnahmen, berücksichtigt werden. Dies umfasst auch die im Kapitel 5.2.4 benannten Handlungsempfehlungen zur Radverkehrsentwicklung.

#### **Maßnahmensteckbriefe:**

- Bau Radabstellanlage Bahnhof Marquardt
- Bau Radabstellanlage Campus Jungferensee (Nedlitz)
- Erweiterung Radabstellanlage Kirschallee (Bornstedt)

## 5.2.3 Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen innerhalb von Ortslagen

### Anpassungen im Straßenraum

Ein deutlicher Handlungsbedarf besteht in der Verringerung des Durchgangsverkehrs in einigen Ortsteilen (v.a. an den Bundesstraßen). Diesbezüglich wird zum einen die Verlagerung des straßengebundenen Verkehrs auf die SPNV (schienegebundener Personennahverkehr) und ÖPNV angestrebt und sollte fortgeführt werden. Die dargestellte Angebotsoptimierung im ÖPNV trägt dazu bei. In diesem Zusammenhang ist eine optimale Anbindung des Straßenverkehrs an den ÖPNV zu gewährleisten. Diesbezüglicher Verbesserungsbedarf besteht aktuell am Bahnhof Marquardt; die Umsetzung ist geplant. Darüber hinaus sind Veränderungen in der Straßen- / Verkehrsführung in einzelnen Ortslagen, z.B. in Satzkorn, in Betracht zu ziehen, um eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens aus den Ortskernen zu begünstigen. Auch zukünftig sollten Maßnahmen des Straßenbaus bzw. der Verkehrsführung zur Entlastung der Ortsteile erwogen werden.

#### Vorhandene Projekte:

- Ost-Anbindung Bhf. Marquardt B273
- Umgestaltung der B2 (Potsdamer Chaussee) im Eingangsbereich Krampritz
- Nordanbindung Golm (Anbindung Wohn- und Gewerbegebiet Straße In der Feldmark an Golmer Chaussee im Norden)

#### Zusätzliche Vorschläge:

- Anbindung Gewerbegebiet Satzkorn an die B273

#### Weitere Ideen / Anregungen aus den Bürgerveranstaltungen:

- Schallschutzmaßnahmen im Zuge des Ausbaus des westlichen Autobahnringes A10
- Umgang mit den verkehrlichen Auswirkungen der Gewerbeansiedlungen im Friedrichspark

## 5.2.4 Stärkung der Nahmobilität

### Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur zwischen den Ortslagen

Um den Radverkehr und die Nahmobilität insgesamt zu stärken, sind zum einen Radwege zwischen Ortsteilen zu ergänzen. Das in der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts (2017) benannte Ziel ist die Anbindung aller Orte durch die Umsetzung des Haupt- und Nebenroutennetzes. Verschiedene, nachfolgend aufgelistete Maßnahmen sind im RVK 2017 im ländlichen Raum vorgesehen. Neben Bewohnerinnen und Bewohnern profitieren auch Touristen von einer Verbesserung der Nahmobilität, um touristische Ziele innerhalb der Ortsteile zu erreichen. Dies sollte im Rahmen der touristischen Entwicklung berücksichtigt werden.

### **Vorhandene Projekte:**

- Umsetzung Haupt- und Nebenroutennetz, Lückenschlüsse / Netzergänzungen im Radwegenetz (entspr. Fortschreibung Radverkehrskonzept 2017)
- Bau eines gemeinsamen Radwegs an Marquardter Str. (L92) zwischen Fahrland und B273
- Bau Rad-/ Gehweg Fahrland – Satzkorn
- Bau Radverkehrsanlage Wissenschaftspark Golm Richtung Bornim (Wublitzstraße)
- Bau Radverkehrsanlage an Potsdamer Chaussee (B2) zwischen Berlin und Groß Glienicke
- Neubau Radweg Marquardt - Satzkorn (Ergänzung des geplanten Radwegs Fahrland – Marquardt)
- Bau einer Fußgänger- und Radfahrbrücke zwischen Potsdam-Golm und Werder
- Ausbau der Radschnellrouten Potsdam-Krampnitz und Potsdam-Werder (langfristig)
- Neubau Fuß- / Radweg Sozialdorf Lerchensteig – Bornim

### **Maßnahmensteckbriefe:**

- Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen Bornim und Eiche
- Ausbau Feldweg zwischen Grube – Golm als Fuß- und Radweg

### **Zusätzliche Vorschläge:**

- Uetzer Dorfstraße / Fährweg: Qualifizierung der bestehenden Straßenverkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer
- Ausbau Radwegeverbindung Ortslage Groß Glienicke zur Waldsiedlung

### **Weitere Ideen / Anregungen aus den Bürgerveranstaltungen:**

- Hochweg Satzkorn – Fahrland als Verbindungsweg durch das Feuchtgebiet Jubelitz

## **Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur innerhalb der Ortslagen**

Im Kontext der Attraktivität der Orte und der Stärkung von Wohn- und Versorgungsfunktionen sowie des Gemeinschaftslebens ist eine geeignete Nahmobilität innerhalb und im Umkreis der Ortsteile sicherzustellen. Entsprechende innerörtliche Fuß- und Radwege bzw. eine geeignete Wegeführung sollten vorhanden sein. Diese tragen auch zur Sicherheit von Fußgängern/ Radfahrern im Straßenraum bei. In einigen Ortsteilen sind Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit geplant/ erforderlich und im Schulwegesicherungskonzept benannt. Ergänzend zu den Maßnahmen des Schulwegesicherungskonzeptes wird die Verbesserung der Schulwegsicherheit in Eiche empfohlen. Im Rahmen von Vorhaben der Siedlungsentwicklung bzw. -erweiterung sollte das Wegenetz unter Berücksichtigung von Versorgungsinfrastrukturen oder Tourismus- und Naherholungsangeboten mit entwickelt werden. Exemplarisch wird die Erarbeitung eines Wegenetz-Konzeptes zur Verbindung der Siedlungsbereiche in Neu Fahrland vorgeschlagen.

#### **Vorhandene Projekte:**

→ Verbesserung der Schulwegsicherheit (Groß Glienicke, Marquardt, Fahrland)

#### **Maßnahmensteckbriefe:**

→ Verbesserung der Schulwegsicherheit (Grundschule Eiche)

→ Strukturkonzept Wegenetz zur Verbindung der Siedlungsbereiche in Neu Fahrland

#### **Weitere Ideen / Anregungen aus den Bürgerveranstaltungen:**

→ Prioritätensetzung beim Fußwegebau

### **5.2.5 Ausweitung des Angebotes durch ergänzende / alternative Mobilitätsangebote**

Des Weiteren bestehen kleinteilige bzw. spezifische Potenziale zur Entwicklung und Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum. Ergänzende bzw. alternativer Mobilitätslösungen und -angebote im Rahmen des ÖPNV sowie im Kontext privater Mobilität sollten ausgebaut werden. Diesbezügliche wurden entscheidende Handlungsempfehlungen im StEK-Verkehr (2014) sowie im P + R-Konzept (2015) benannt: Förderung des carsharings, Aufbau einer Mobilitätsagentur, Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements, Mobilitätsberatung und Öffentlichkeitsarbeit, Parkmöglichkeiten für Mitfahren (P+M), öffentliche Mietfahrräder sowie Radfahr-Servicemaßnahmen. Diese sollen hier bezogen auf den ländlichen Raum bekräftigt, konkretisiert und ergänzt werden. Diese könnten zur weiteren Verbesserung der Mobilität in den ländlichen Ortsteilen beitragen.

#### **Ergänzende öffentliche Mobilitätsangebote**

Im Rahmen des ÖPNV werden unten genannte Maßnahmen angeregt. Mittelfristig sollten diese im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (2019 – 2013) oder vertiefender Untersuchungen geprüft werden. Im Stadtentwicklungskonzept Verkehr (2014) wird die Prüfung weiterer bedarfsgesteuerter ÖPNV-Angebote empfohlen, die auch hier erneut bekräftigt wird. Möglichkeit anderer Verkehrssysteme als Bus, Bahn, Tram sollten geprüft werden, die lokalen oder temporären Mobilitätsbedarf decken können und realisierbar sind. Zudem wird darauf hingewiesen, dass durch den Ausbau von Tourismusangeboten der Mobilitätsbedarf lokal/ saisonal zunehmen könnte. Geeignet wären ggf. alternative Mobilitätsangebote oder andere Mobilitätsanpassungen.

#### **Zusätzliche Vorschläge:**

→ Fahrradmitnahme im Bus / Regionalbusverkehr

→ Nutzung des Wasserwegenetzes als Ergänzung zum ÖPNV

## Ergänzende private Mobilitätsangebote

Gemeinschaftliche, private Mobilitätsformen bieten die Chance, das starke MIV-Aufkommen der Pendler zu reduzieren. Private und unternehmerische Initiativen sollten unterstützt und gefördert werden. Es wird angeregt, diesbezügliche Handlungsspielräume und die im P+R-Konzept und StEK-Verkehr umrissenen Instrumente zu konkretisieren und umzusetzen. Bekräftigt wird insbesondere der Aufbau einer koordinierenden und beratenden Stelle, einer Mobilitätsagentur. Ergänzend wird die Initiierung und Umsetzung modellhafter Projekte und Prozesse angeregt, die Impulse für weitere private und unternehmerische Maßnahmen geben sollen – in diesem Sinne ist die Unterstützung der Mitfahrinitiative Potsdam „PotsAb“ zu sehen.

### Vorhandene Projekte:

- Aufbau eines Carsharing-Angebotes im ländlichen Raum
- Ausweitung von Fahrradverleih-Angeboten, z.B. des öffentlichen Fahrradverleihsystems PotsdamRad
- Mobil mit Elektro: Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, Elektrofahrräder und Plug-in Hybridfahrzeuge
- Mitfahrinitiative Potsdam „PotsAb“ (über Onlineanbieter/ App flinc) und öffentliche Unterstützung dieser

### Zusätzliche Vorschläge:

- Einrichtung einer Mobilitätsagentur zum Ausbau des Mobilitätsmanagements und zur Förderung öffentlicher und privater Maßnahmen einer nachhaltigen Mobilität
- Aufbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements (z.B. in den Landesbehörden in Groß Glienicke, Agrarinstitut Bornim, Wissenschaftspark Golm, SAP / Campus Jungfernsee)
- Innovatives und nachhaltiges Verkehrsmanagementsystem

## 5.3 Landwirtschaft, Obstbau(-kultur) und Naturschutz

Das Handlungsfeld bündelt die Land- und Forstwirtschaft sowie Naturschutz und Kulturlandschaftspflege, deren Anforderungen und Handlungsbedarfe im Zusammenhang zu betrachten sind.

Der Strukturwandel und die sinkende wirtschaftliche Bedeutung der Landwirtschaft erfordern dringende und deutliche Maßnahmen, um die Zukunftsfähigkeit der Landwirtschaft zu sichern. Die Landwirtschaft bzw. landwirtschaftliche Unternehmen ermöglichen nicht nur Beschäftigung im ländlichen Raum, sondern tragen zudem zur Landschaftspflege und damit zum Erhalt der Kulturlandschaft sowie zur regionalen Versorgung bei. Diese Funktionen und Potenziale sollten weiter ausgeschöpft werden. Dem Erhalt des landwirtschaftlichen Obstbaus sowie der Obstbaukultur kommt dabei in Potsdam aufgrund der historischen Entwicklung eine besonders identitätsprägende Rolle zu. Eng verknüpft damit ist die Sicherung von Natur und Landschaft bzw. der Naturhaushaltsfunktionen, die in der wachsenden Stadt eine zunehmende Herausforderung darstellt.

Insgesamt gilt es – trotz Zunahme von Wohn- und Gewerbeflächen - die Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen zu reduzieren bzw. zu vermeiden sowie ökologische Aufwertungen zu realisieren. Gleichzeitig sind Kompensationsflächen/ -möglichkeiten für Eingriffsausgleichsmaßnahmen zu sichern, um eine weitere städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten.

Die Landnutzung ist durch verschiedene öffentliche und private Akteure/ Akteursgruppen geprägt. Entwicklungsmaßnahmen in diesem Handlungsfeld erfordern daher die Kooperations- und Veränderungsbereitschaft aller Akteure. Als übergreifende Aufgabe wird daher empfohlen den Dialog aller Beteiligten fortzuführen und auszuweiten.

Die wesentlichen planerischen bzw. konzeptionellen Grundlagen für dieses Schwerpunktthema sind der Landschaftsplan der Landeshauptstadt Potsdam (2012) sowie die Regionale Entwicklungsstrategie der LAG Havelland (2014 – 2019), deren Ziele und Maßnahmen aufgegriffen und ergänzt werden. Die Handlungsempfehlungen sollten im Rahmen der Fortschreibung dieser Konzepte und ggf. weiterer Planwerke berücksichtigt und vertieft werden.

### **5.3.1 Sicherung und Verbesserung der landwirtschaftlichen Produktionsbedingungen**

Angesprochen sind hier die räumlichen Produktionsbedingungen, die sowohl die Agrarflächen als auch die Betriebsstandorte umfassen. Deren Gestaltung sollte eine optimale wirtschaftliche Betriebstätigkeit gewährleisten.

#### **Verbesserung der Agrarstruktur**

Vordringliches Ziel ist die Sicherung bzw. Herstellung wirtschaftlich adäquater Agrarstrukturen, die eine Grundvoraussetzung für die land- (und forst-)wirtschaftliche Produktion darstellt. Grundsätzlich sollen räumliche Einschränkungen für die landwirtschaftlichen Unternehmen bei der Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen, vor allem durch anhaltende Siedlungsausweitung, vermieden werden bzw. nur abgestimmt erfolgen. Darüber hinaus ist eine Neuordnung der Land- und Forstwirtschaftsflächen umzusetzen, um die Flächenzerschneidung und eigentumsrechtliche Zersplitterung der Flurstücke zu verringern. Die bisher praktizierten Pflugtauschverfahren zwischen den Landwirten haben sich als aufwendig, kompliziert und nicht nachhaltig erwiesen.

In diesem Zuge sollte die Ausweisung und Nutzung bewirtschafteter Flächen geprüft und ggf. neu strukturiert/ zugeschnitten sowie Eigentumsverhältnisse/ Nutzungen von Wege- und Gewässerparzellen geprüft werden. Das Wegenetz soll unter Berücksichtigung historischer Bezüge an die heutigen Bewirtschaftungsanforderungen und sonstigen Nutzungsansprüche (insbesondere Freizeitverkehr) angepasst werden.

#### **Zusätzliche Vorschläge:**

→ Flurneuordnungsverfahren

## **Sicherung von Betriebsstandorten**

Wichtige Rahmenbedingungen für die landwirtschaftliche Zukunftsfähigkeit stellen zudem die Sicherung der Betriebsstandorte, v.a. innerhalb der Ortsteile, und deren räumlicher Entwicklungsmöglichkeiten dar. Zum einen müssen die städtebaulichen Rahmenbedingungen dafür gewährleistet sein und sich entsprechend in den relevanten Bauleitplänen und evtl. Ortsentwicklungskonzepten niederschlagen. Zum anderen ist das soziale Umfeld zu berücksichtigen. Möglichen örtlichen Konflikten im Kontext der landwirtschaftlichen Tätigkeiten sollte beispielsweise im Rahmen örtlicher Sensibilisierungs- und Dialogprozesse begegnet werden, die Schnittstellen zum benannten Handlungsfeld der Stärkung der lokalen Identität bieten.

### **5.3.2 Steigerung der landwirtschaftlichen Wertschöpfung**

Eine anhaltende Herausforderung stellt die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und die Steigerung der Wertschöpfung der landwirtschaftlichen Betriebe und der Branche insgesamt dar. Da sich die Handlungsspielräume der bisherigen, „klassischerweise“ spezialisierten Betriebsausrichtung als gering erweisen – u.a. aufgrund der starken Globalisierung der Lebensmittelbranche – wird eine Neuausrichtung empfohlen, die zukünftig verstärkt auf Diversität, Kooperation, Qualität und Regionalität aufbaut. Der Aufbau neuer Wirtschaftsstrukturen sowie die Entwicklung und Implementierung neuer (über)betrieblicher Lösungen bedarf der Initiierung und intensiven Unterstützung durch die Akteure der kommunalen und regionalen Wirtschaftsentwicklung. Diesbezügliche Ansätze werden bekräftigt und sollten fortgeführt und intensiviert werden.

#### **Stärkung/ Ausbau lokaler Wertschöpfungsketten**

Nicht nur aufgrund des zunehmenden Stellenwert regionaler Produkte und Produktion sondern auch aufgrund des Wertschöpfungspotenzials wird empfohlen die Regionalisierung von Produktion, Verarbeitung, Vermarktung auszubauen und zu stärken. Geprüft werden sollten Möglichkeiten zum Aus- und Aufbau lokaler Wertschöpfungsk Kooperationen (bis hin zu -ketten) entlang vorhandener regionaler Produkte und Akteure. Das Potenzial einzelner Produkte bzw. die Profilierung und Qualitätsentwicklung von Produkten sollte erwogen werden. Im Bereich Vertrieb und Vermarktung sollten die Schnittstellen zum lokalen Handel, der Gastronomie (Universitäts-, Verwaltungs- und Gewerbestandorte), zum Tourismus und ggf. weiteren Branchen berücksichtigt werden. Die prädestinierte Lage im suburbanen Raum bietet beste Voraussetzungen vor allem die nahegelegenen Absatzmärkte Potsdam und Berlin verstärkt zu erschließen. Angeraten wird, die Akteure durch die Vernetzung und Organisation des Prozesses sowie Beratung und Qualifizierung zu unterstützen.

#### **Vorhandenes Projekt:**

→ Fachberatung, Unterstützungsleistungen, Vernetzungsmaßnahmen (Etablierung von Kooperationen, Potenzialanalyse von Wertschöpfungsketten)

#### **Zusätzliche Vorschläge:**

→ Entwicklung eines Projektes zur örtlichen Schlachtung und Fleischverarbeitung



## **Ausbau der Diversifizierung und Profilierung**

Neben den Chancen, die sich im wirtschaftlichen Umfeld bieten, sind auch die Entwicklungschancen der einzelnen Wirtschaftsakteure nicht außer Acht zu lassen. Chancen liegen beispielsweise in der Diversifizierung der Geschäftstätigkeit. Gerade der ländliche Raum Potsdams eröffnet diesbezüglich vielfältige Möglichkeiten an den Schnittstellen zu wohnortnaher Versorgung, Naherholung oder Tourismus. Potenzial bietet beispielsweise die Direktvermarktung ab Hof bzw. Qualifizierung vorhandener Angebote, oder Vermarktung und Vertrieb in den Ortsteilen und Kernstadt. Weitere Einnahmemöglichkeiten stellen beispielsweise landwirtschafts-/ kulturlandbezogene Angebote im Bereich Tourismus und Naherholung dar. Ergänzende Chancen zur Steigerung der Wertschöpfung liegen in der Produktentwicklung, -erweiterung, -profilierung und -vermarktung. Gerade die Regionalität sowie Tradition des Obstbaus könnten in diesem Kontext als eigene Qualitätsmerkmale/ Werte herausgestellt werden. Die Schnittstellen zu anderen Handlungsfeldern, insbesondere zu „Obstbaukultur“, „Gemeinschaft“ und „Identität“ sollten geprüft und genutzt werden.

### **Zusätzliche Vorschläge:**

→ Einzelbetriebliche Beratung landwirtschaftlicher Unternehmen

## **Förderung des Wissenstransfers**

Angeregt wird, die Nähe zu wissenschaftlichen Einrichtungen in Potsdam zu nutzen und den Wissenstransfer zur Qualifizierung landwirtschaftlicher Entwicklungsprozesse und der Unternehmen auszubauen. In diesem Zuge sollte beispielsweise und insbesondere das Leibniz-Institut für Agrartechnik und Bioökonomie e.V. (ATB) einbezogen bzw. wissenschaftliche Erkenntnisse genutzt werden. Aber auch die Vernetzung und der Austausch der Unternehmen untereinander sowie, im Hinblick auf Diversifizierung, in andere Handlungsfelder sollte verstärkt werden.

### **Zusätzliche Vorschläge:**

→ Etablierung von Kooperationen, u.a. Maßnahmen des Wissenstransfers von wissenschaftlichen Einrichtungen zu lokalen Betrieben und untereinander

### **5.3.3 Erhalt und Weiterentwicklung der Obstbautradition/ -kultur**

Aufgrund der Tradition und Historie des Obstbaus sowie seiner identitätsbildenden landschaftlichen Prägung ist es der Landeshauptstadt Potsdam ein besonderes Anliegen, diesen Landwirtschaftszweig bzw. / und die Obstbau-Kulturlandschaft zu erhalten. Neben den oben genannten Handlungsempfehlungen für die Landwirtschaft insgesamt, werden daher die spezifischen Handlungsbedarfe und Chancen im Obstbau betrachtet.

## **Förderung zukunftsfähiger Strukturen im Obstbau**

Gerade der besondere Stellenwert des Obstbaus in Potsdam (Historie und identitätsbildenden Wirkung) eröffnet auch wirtschaftliche Chancen. Es sollte angestrebt werden, diese Besonderheit im Rahmen der Produktentwicklung, Vermarktung und Vertrieb in Wert zu setzen, z.B. durch identitäts- und historienbezogenes Marketing, Lokalmarke, lokaler Vertrieb.

Darüber hinaus müssen wichtige Voraussetzungen für den Erhalt der Obstbautradition gestärkt bzw. verbessert werden, dazu zählen Maßnahmen zur Sicherung der Unternehmensnachfolge, Schaffung von Bildungsangeboten vor Ort, um auf die Berufsorientierung der Schülerinnen und Schüler Einfluss nehmen zu können, Fachkräftesicherung: Schaffung eines Angebotes an Ausbildungs- und Praktikumsplätzen, um die Arbeitsfähigkeit der Obstbaubetriebe auch perspektivisch zu sichern.

In diesem Zusammenhang sollte die bereits genannte Vernetzung zwischen landwirtschaftlichen sowie (besonders) zu wissenschaftlichen Akteuren ausgebaut werden, um Impulse und Unterstützung für die zukunftsfähige Entwicklung zu gewinnen. In diesem Zuge sollten u.a. die Möglichkeiten und Chancen des ATB geprüft werden.

Des Weiteren bietet der Obstbau, vor allem das Kulturlandschaftsbild, Potenziale für Naherholungs- und Tourismusangebote, die, wie bereits zuvor benannt, im Rahmen von Diversifizierungsangeboten wirtschaftlich genutzt werden sollten. In diesem Zusammenhang sind auch die in Kapitel 5.3.4 näher benannten Chancen für den Naturschutz/ eine ökologische Aufwertung zu nennen, die ein Rückgang der (intensiven) Obstbaubewirtschaftung eröffnet. Die sich daraus ergebenden Wertschöpfungsmöglichkeiten und -potenziale sollten genauer geprüft werden, z.B. Produktionsintegrierte (betriebsintegrierte) Kompensation, touristische Angebote, vertraglicher Naturschutz etc.

Die notwendigen Veränderungsprozesse im Obstbau bedürfen insgesamt des verstärkten Gestaltungswillens und Engagements der Fachbetriebe, unterstützt durch den Gartenbauverband.

### **Maßnahmensteckbrief:**

→ Förderung zukunftsfähiger Obstbaustrukturen / Dachmarke

### **Weitere Idee / Anregung aus den Bürgerveranstaltungen:**

→ Pflege und Verwendung bestehender Obst- und Wildobstbestände im ehem. Bundesortenamt Marquardt (heute: Leibniz-Institut für Agrartechnik)

## **Stärkung von Bürgerengagement und Gemeinschaft**

Die Tradition und Identitätsprägung des Obstbaus bieten die Chance, neue Nutzungsmodelle zu etablieren, die auf das gemeinsame Engagement von Zivilgesellschaft, Anwohnern und Stadtverwaltung (Landschaftsplanung/ Grünflächenmanagement) aufbauen, um nicht mehr genutzte Streuobstwiesen/ Obstbaustrukturen zu erhalten. Auch wirtschaftliche Mischformen

aus unternehmerischer und nichterwerbswirtschaftlicher Tätigkeit sind denkbar (z.B. Solidarische Landwirtschaft). Es wird empfohlen, bürgerschaftliches Engagement bzw. bürgerschaftliche Initiativen zu unterstützen sowie neue Organisationsformen zu erproben. Rahmengenbend sollten eine langfristig verlässliche Koordination eingerichtet sowie fachliche Anleitung/Unterstützung, adäquate Formate und Kommunikationsformen der Bürgerbeteiligung (bis hin zu Internetbasierten Tools zur Arbeitsplanung und Vernetzung) organisiert werden. Berücksichtigt werden sollten zudem soziale Rahmenbedingungen im Rahmen von Bürgerbeteiligung, insbesondere die verschiedenen Erwartungen und Prioritäten der unterschiedlichen Akteursgruppen (Bürgerschaft, Zivilgesellschaft, Stadtverwaltung, Landwirten). Zudem wird der Wissenstransfer unter den Akteuren sowie die Sensibilisierung und Bildung der Bevölkerung angeregt. Diese umrissenen Handlungsempfehlungen müssen weiter konkretisiert werden. Exemplarisch wurde in diesem Kontext die Projekte zum Wissenstransfer und zur Einrichtung von „Bürger-/ Schulgärten“ aufgegriffen.

#### **Maßnahmensteckbriefe:**

- Unterstützungsmöglichkeiten von Bürger-Obstgärten / Schulgärten
- Wissenstransfer Streuobstwiesen

#### **Weitere Idee / Anregung aus den Bürgerveranstaltungen:**

- Einrichtung eines Bürger-Obstgartens in Grube

### **5.3.4 Sicherung und Stabilisierung der Naturhaushaltsfunktionen**

#### **Steigerung produktionsintegrierter Naturschutzmaßnahmen**

Die produktionsintegrierte Kompensation (PiK) soll ausgeweitet werden, das heißt verstärkt Leistungen für den Naturschutz in die land- und forstwirtschaftlichen Produktionsabläufe zu integrieren bzw. Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes zu reduzieren. Dies umfasst Bewirtschaftungsarten und Pflegemaßnahmen, die eine dauerhafte naturschutzfachliche Aufwertung von bewirtschafteten Flächen erzielen. Maßgebend sind die im Landschaftsplan aufgezeigten naturschutzfachlichen Ziele, wie die Sicherung von Niedermoorstandorten. Diesbezüglich Anwendungsmöglichkeiten sollten überprüft werden. Empfohlen wird diese Aufgabe durch geeignete Instrumente, wie die Unterstützung von Kulturlandplänen oder flexiblen Flächenmodellen, zu fördern und zu unterstützen. Potenzial wird insbesondere im Instrument des „Kulturlandplans“ gesehen, da dieser Natur- und Landschaftsschutz sowie landwirtschaftliche Tätigkeit integriert. Dieser wird betriebsspezifisch erarbeitet und zeigt Möglichkeiten und Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung auf, die mit dem wirtschaftlichen Betrieb kompatibel sind. Angeregt werden zudem begleitende Kommunikationsmaßnahmen zwischen den Beteiligten.

#### **Zusätzliche Vorschläge:**

- Aufstellung einzelbetrieblicher Kulturlandpläne

## **Sicherung und Entwicklung von Flächen und Strukturen für Naturschutz- und Landschaftspflege**

Neben der ökologischen Aufwertung von wirtschaftlich genutzten Flächen, sind Flächen und Strukturen mit vorrangiger Naturschutzfunktion zu sichern und zu entwickeln. Entsprechende Ziele und Maßnahmen sind umfassend im Landschaftsplan dargestellt. Diese umfassen vor allem den Erhalt bzw. die Ausweitung und Vernetzung nicht bewirtschafteter, kleinteiliger Landschaftsstrukturen und -elemente mit hoher ökologischer Bedeutung (v.a. Säume und Gehölzstrukturen) sowie bzw. um eine Verbesserung des Artenschutzes und der Biotopvernetzung zu erreichen.

Ergänzend zur Umsetzung der im Landschaftsplan definierten Maßnahmen, wird die Ausweitung von Kompensationsflächen-Pools um weitere Flächen im ländlichen Raum empfohlen. Hier sind die im Landschaftsplan definierten Suchräume zu verfeinern. Dieser ermöglicht eine bessere Koordinierung der Flächensicherung und -entwicklung. Dies begünstigt insbesondere die im Landschaftsplan avisierte Biotopvernetzung. Geeignete Flächen für einen Flächenpool sind zu identifizieren und abzustimmen. Eine Verknüpfung mit den PiK-Maßnahmen, s.o., wird angeregt.

Darüber hinaus stellen die nicht mehr bewirtschafteten Obstbauplantagen ein Potenzial zur ökologischen Aufwertung dar. Die Flächen/ Bestände sollen gesichert und der ökologische Umbau in Streuobstanlagen vorangetrieben bzw. gefördert werden.

### **Vorhandene Projekte:**

- Ergänzung des Kompensationsflächen-Pools um weitere Flächen im ländlichen Raum (Konkretisierung der Suchräume im Landschaftsplan)
- Biodiversitätsmaßnahmen Döberitzer Heide / Ferbitzer Bruch (ehem. Biologische Vielfalt und Altlastensanierung im FFH-Gebiet)

## **5.4 Naherholung und Tourismus**

Der ländliche Raum Potsdams bietet attraktive Landschaften, vor allem die Gewässerlagen, sowie interessante Ortsteile und Sehenswürdigkeiten. Der Tourismus und seine strategische Entwicklung sollten eine deutliche Stärkung erfahren. Ziele sind, die Erreichbarkeit und die Erlebbarkeit dieser Besonderheiten zu sichern bzw. zu verbessern, um Touristen sowie Bewohnerinnen und Bewohner attraktive Freizeitangebote zu bieten. Die Tourismuskonzeption 2025 (LHP 2017) stellt die Grundlage für die künftige Entwicklung von Naherholung und Tourismus des ländlichen Raumes dar. Die Leitlinien und die festgelegten vier Profilt Themen Kultur, Wasser, Film und Tagungen sind auch für die Entwicklung von neuen touristischen Angeboten im ländlichen Raum bindend. In dem Konzept wurden konkrete Maßnahmen definiert. Das Spektrum reicht von der Infrastrukturverbesserung, der Qualitätssicherung über die Angebots- und Produktentwicklung bis hin zu Kommunikation und Vertrieb sowie Organisation und Kooperation. Die in der Strategieplanung entwickelten Maßnahmen sind auf

ihre Stimmigkeit mit der Tourismuskonzeption zu prüfen und ggf. anzupassen bzw. zu ergänzen.

Daneben sind v.a. das Radverkehrskonzept bzw. dessen aktuelle Fortschreibung (2017) und das Uferwegekonzept (2013) wichtige planerische Grundlagen. Im Hinblick auf die Sicherung/ Gestaltung der Erreichbarkeit schafft zudem der Nahverkehrsplan (und dessen Fortschreibung) Rahmenbedingungen.

Grundsätzlich sollten Entwicklungen an vorhandene Schwerpunkte angeknüpft und touristischen Stärken und Besonderheiten des ländlichen Raumes herausgestellt werden. Die Entwicklung des Handlungsfeldes Tourismus und Naherholung sollte gebündelt, effizient und prioritätenorientiert erfolgen. Dies bedeutet auch Naherholung und Tourismus gemeinsam zu entwickeln. Im Hinblick auf die Steigerung der touristischen Wertschöpfung sollten landschaftliche Ziele und einnahmeorientierte Angebote (in den Ortsteilen) konsequent verknüpft werden. Dies betrifft beispielsweise die Rad- und Wanderrouten. Zudem sollten die vielfältigen Schnittstellen mit anderen Handlungsfeldern, v.a. mit der Ortsentwicklung, der kleinteiligen wirtschaftlichen Entwicklung, der Versorgung, der Mobilität sowie dem Natur- und Landschaftsschutz sowie dem Bürgerengagement, berücksichtigt und genutzt werden. In diesem Kontext sind Bezüge zu diesbezüglichen thematischen Planungen und Konzepten zu beachten bzw. herzustellen.

Als Grundlage für die Angebotsentwicklung ist vor allem die Erreichbarkeit, ob zu Fuß, per Rad oder zu Wasser, zu gewährleisten und entsprechend die Wegeinfrastrukturen zu sichern, zu pflegen und planvoll auszubauen. In diesem Zuge wird außerdem das Potenzial des Wassertourismus betont, der trotz bester Voraussetzungen bisher wenig ausgeprägt ist. Ziel sollte sein, die Wasserlandschaften besser zu erschließen und durch Angebote zu beleben. Attraktive (Ausflugs-)ziele sind räumlich sinnvoll im ländlichen Raum zu entwickeln, zu sichern und gesamträumlich zu vermarkten. Hierzu zählt auch die Aufwertung von Landschaftsbereichen als Naherholungsziele, die Umnutzung historischer Gebäude sowie eine Erweiterung des gastronomischen Angebotes.

Laut Tourismuskonzeption 2015 sind zudem begleitende Infrastrukturen weiter zu entwickeln, wie Fahrradboxen etc. Bei den Wanderwegen ist v.a. die Instandhaltung zu sichern und organisatorisch zu klären.

Ein Schwerpunkt sollte zudem auf dem Ausbau der Vermarktung und Kommunikation des Tourismus- und Naherholungsangebotes im ländlichen Raum Potsdams unter Beachtung der genannten Prioritäten liegen; vergleichbare Aussagen trifft die Tourismuskonzeption 2025.

Im Hinblick auf die Realisierung der Zielstellungen sollte das bisher wenig behandelte Themenfeld strategisch, planerisch und finanziell stärker untersetzt werden. Zudem wird angeregt die Aktivierung und Vernetzung der Leistungsträger und Akteure im Spektrum von Tourismus und Naherholung auszubauen.

### 5.4.1 Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele

Die Erschließung des ländlichen Raumes über die vorhandene Wegeinfrastruktur, v.a. die Fernwanderwege, Radwege und der Garten-Kulturpfad, sollte gesichert werden. Die Erreichbarkeit touristischer Ziele, sollte verbessert bzw. gewährleistet werden. Dies betrifft vor allem die Vernetzung der Ortsteile und deren Anbindung an Fernwander- und -radwege und Landschaftsräume, die Erschließung von Wasserlandschaften und Naherholungsbereichen, die ÖPNV-Anbindung einiger Ziele, und den Zugang zur Döberitzer Heide. Dies gilt umso mehr für neu entstehende Ziele (siehe Kapitel 5.4.2). Die Wegeinfrastruktur, die Wegweisung und Information sowie ggf. das ÖPNV-Angebot oder Verkehrsinfrastruktur ist in dieser Hinsicht zu prüfen und zu ergänzen.

#### Ausbau und Ergänzung der Wegeinfrastrukturen

Die Wegeinfrastruktur (Wander-, Rad-, Wasser) sind einerseits als eigene touristische Produkte (Routenausweisung, Naherholungswege) sowie andererseits als Voraussetzung für die Erreichbarkeit touristischer Ziele zu sehen und zu entwickeln. Der Erhalt, die Instandsetzung sowie die Markierung der ausgewiesenen Rad- und Wander-Routen sind zu sichern. Zudem sollte die Anbindung lokaler Ziele, Versorgung, Beherbergung verbessert werden, um die Routen aufzuwerten und die touristische Wertschöpfung zu steigern.

Ein weiterer Wegeausbau bzw. die Ergänzung von Routenausweisungen sollte geprüft werden und insbesondere auf die Verbesserung der Erreichbarkeit von touristischen Zielen (Landschaften, Angeboten, Orten etc.) abzielen. Neben den im folgenden Abschnitt benannten Zielen ist vor allem die Anbindung der Wasserlandschaften zu sichern und zu verbessern. Zudem werden die bestehenden Planungen, die Erreichbarkeit des beliebten Ausflugsziels Döberitzer Heide aus dem ländlichen Raum Potsdams zu verbessern, bekräftigt. Bei der Entwicklung der Wegeinfrastruktur wird nachdrücklich angeraten, auf Bündelung und Prioritätensetzung zu achten, um die Pflege und Instandhaltung sowie eine effektive Vermarktung zu gewährleisten.

Hinsichtlich des Ausbaus von Naherholungsmöglichkeiten wird zudem empfohlen, die Verbindung der Ortsteile in die Landschaft zu verbessern und entsprechende innerörtliche Wegweisungen/ ggf. Wegequalifizierungen zu schaffen. Weitere Projekte und Vorschläge werden im Kap. 5.4.2 formuliert.

#### **Vorhandene Projekte:**

- Qualifizierung der Wegeverbindungen von Potsdam/ Fahrland in die Döberitzer Heide (Teil SUW-Projekt "Naturerlebnis Döberitzer Heide - Stärkung der biologischen Vielfalt und Verbesserung der Erreichbarkeit und Erlebbarkeit")
- Schaffung einer Wegeverbindung von Potsdam-Kramnitz in die Döberitzer Heide

- Qualifizierung der Eingangssituationen und Anlage barrierefreier Wander- und Radwegenetze - Wege M1 / M2 / M3 / M4 / M5 (Teil SUW-Projekts "Naturerlebnis Döberitzer Heide - Stärkung der biologischen Vielfalt und Verbesserung der Erreichbarkeit und Erlebbarkeit")
- Wegebepflanzung nach historischem Vorbild in den Ortsteilen Marquardt, Uetz, Paaren

#### **Maßnahmensteckbriefe:**

- Falkenrehder Weg zwischen Paaren und Uetz
- Wanderweg Grube-Schlänitzsee
- Rekonstruktion Mitteldamm im Golmer Luch
- Aufwertung/ Ausbau eines ufernahen Wegs an der Oberen Wublitz (Ostufer)
- Handlungsbedarfe 66-Seen-Wanderweg
- Ertüchtigung, Pflege und Vermarktung des Gartenkulturpfades

#### **Zusätzliche Vorschläge:**

- Qualitative Verbesserung und Ergänzung der Wanderwegemarkierung

#### **Weitere Ideen / Anregungen aus den Bürgerveranstaltungen:**

- Zuwegungen Döberitzer Heide

### **Erschließung der Wasserlandschaften**

Die Wasserlandschaften sind bisher kaum als touristische Ziele erschlossen und in Wert gesetzt. Wichtigstes Angebot ist der 66-Seen-Rundweg. Um das hervorragende Potenzial zu nutzen, sollen zum einen wasserseitige Infrastrukturen und Aufenthaltsbereiche am Ufer ergänzt werden. Die Maßnahmen der Uferwegekonzeption sind umzusetzen. Prioritäten und Schwerpunkträume sollten unter Berücksichtigung der touristischen Gesamtentwicklung geprüft werden. Auf dieser Grundlage können wassertouristisch und gastronomische Angebote am Wasser entstehen bzw. initiiert und gestärkt werden. Des Weiteren sollte die Erlebbarkeit der Gewässerlandschaft von Land durch Wegeinfrastrukturen und die Anbindung an das vorhandene Wege- und Verkehrsnetz verbessert werden (siehe vorheriger Abschnitt).

#### **Vorhandene Projekte:**

- Ergänzung Uferweg Groß Glienicker See
- Ergänzung Uferweg / -zugang Krampnitzsee Nordufer
- Ergänzung Stichwege / Uferzugänge Lehnitzsee
- Ergänzung und Aufwertung vorhandener Uferzugänge Großer Zernsee

#### **Maßnahmensteckbriefe:**

- Standortprüfung und Handlungsbedarfe für Wasserzugänge
- Aufwertungsoptionen für landschaftliche Erholung am Fahrländer See

---

→ Nutzung/ Anbindung Betriebswege Sacrow-Paretzer/Havelkanal

## 5.4.2 Entwicklung sanfter Tourismus- und Naherholungsangebote

Das Angebot an attraktiven touristischen Zielen sowie Naherholungsorten soll strategisch sinnvoll ausgebaut bzw. sollen vorhandene Angebote gesichert, qualifiziert und vernetzt werden. Zahlreiche attraktive Landschaftsbereiche, Ortsteile, Sehenswürdigkeiten und sonstige Ausflugsziele bieten sich für eine Aufwertung bzw. Inwertsetzung für Naherholung und Tourismus an. Dieser Prozess sollte initiiert und koordiniert werden, um eine gesamträumliche strategische Ausrichtung, Vernetzung und Vermarktung sowie die Unterstützung von Unternehmen und Ehrenamtlichen zu gewährleisten.

Die Sicherstellung der Pflege sowie der Erhalt der Angebote und einer adäquaten Qualität liegen vor allem in der Verantwortung der Unternehmen. Diese sollten unterstützt und beraten werden. Angeregt wird die in diesem Zusammenhang erforderlichen Abstimmungen mit und zwischen vielfältigen Fachstellen (Wirtschaftsförderung, Bauamt, Denkmalschutz, Ortsteile, LAG etc.) zu strukturieren und zu verstetigen.

### Schaffung/ Aufwertung vorrangig lokaler Naherholungsangebote

Im Rahmen der Strategieplanung wurden Landschaftsbereiche identifiziert, die für die Naherholung erschlossen werden sollen. Mehrere Maßnahmensteckbriefe wurden erarbeitet und abgestimmt und sind umsetzungsreif vorbereitet. Es handelt sich vor allem um Maßnahmen der Ausweisung, Wegequalifizierung und/ oder Informations- und Gestaltungsmaßnahmen zur Steigerung des Erlebniswertes. Die Beteiligung von Bewohnerinnen und Bewohnern (ggf. Vereinen) im Rahmen der Aufwertung der Naherholungsräume sowie bei den erforderlichen Pflege- und Instandsetzungsmaßnahmen stellt eine Chance zum langfristigen Erhalt dar und sollte gefördert werden.

#### Maßnahmensteckbriefe:

- Erlebnis-Natur-Lehrpfad Golmer Luch /Grube)
- Freiraumplanerische Entwicklungsmöglichkeit Wohngebiet Reiherberg (Golm)
- Weiterentwicklung der Bade-/Liegewiese Groß Glienicker See
- Konzeption Wander-Lehrpfad Obere Wublitz (Marquardt, Uetz)
- Rundweg um die Kirche Uetz

### Schaffung vorrangig touristischer Ziele/ Ausflugsziele

Die guten Voraussetzungen des ländlichen Raumes sind zu überregional attraktiven Zielen aufzuwerten. In diesem Kontext bedarf es der Entwicklung vermarktungsfähiger touristischer Produkte, durch die Leistungsträger sowie durch die die touristischen Unternehmen (bzw. in Abstimmung).



Das wassertouristische Potenzial sollte – ergänzend zum Ausbau des Wegenetzes/ der Zugänge – durch die Ergänzung gastronomischer Angebote in Wasserlage, Aufenthaltsmöglichkeiten und ggf. weitere wassertouristische Angebote (z.B. Bootsverleihe etc.) ausgeschöpft werden.

Des Weiteren sollten die (bzw. geeignete) Ortslagen als touristische Ziele weiter gestärkt und entwickelt werden. In diesem Zuge sollte u.a. das Potenzial/ der Handlungsbedarf leerstehender, historischer Gebäude bedient werden. Diese können zu attraktiven Zielen aufgewertet und umgenutzt werden. Exemplarisch wurde ein Maßnahmensteckbrief für das historische Schöpfwerk in Grube ausgearbeitet.

Darüber hinaus bietet das Themenfeld Kultur- und Naturtourismus Potenzial; eine Entwicklung weiterer Ziele, Angebote und Produkte sollte gefördert und unterstützt werden.

Die Entwicklung touristischer Ziele/Angebote sollte unter Berücksichtigung der langfristigen Tragfähigkeit und im Hinblick auf die Vermarktung (Vermarktbarkeit) entwickelt werden. In diesem Sinne soll eine Orientierung an der touristischen Positionierung der Landeshauptstadt Potsdam erfolgen. Zudem sind eine räumliche Bündelung von Angeboten bzw. deren Vernetzung sowie eine klare Prioritätensetzung anzuraten. Zudem sollten Rahmenbedingungen, wie Mobilität/ Erreichbarkeit, Versorgungsangebote und Qualität, bedacht und gestaltet werden. Synergien sind möglich mit den im Kapitel 5.1.1 dargestellten Projekten, Maßnahmen und Vorschlägen.

#### **Vorhandenes Projekt:**

- Wanderrastplatz am Nordufer des Fahrländer Sees (Geografischer Mittelpunkt Brandenburgs)

#### **Maßnahmensteckbriefe:**

- Handlungsoptionen am historischen Schöpfwerk Grube
- Touristische Erschließung des Hasselbergs (Lindenrondell)
- Gastronomieangebote am Wasser
- Identifizierung von Potenzialflächen für Wasserwanderrastplätze

#### **Weitere Ideen / Anregungen aus den Bürgerveranstaltungen:**

- Abgleich und Aktualisierung der Ziele Bebauungsplan „B-Plan UP 01 Freizeit und Sporthotel Potsdam-Land“

### **5.4.3 Verbesserung der Vermarktung und Information**

Der ländliche Raum wurde bisher kaum im touristischen Marketing der Landeshauptstadt Potsdam erfasst. Die Vermarktung sollte deutlich und strategisch zielgerichtet ausgebaut werden. Dabei ist der ländliche Raum als Teil des Tourismusangebotes der Landeshauptstadt zu vermarkten. Die touristischen Stärken und Besonderheiten des ländlichen Raumes sollten dabei

deutlich kommuniziert und beworben werden. In diesem Zuge wird nahegelegt, die bisherige Vermarktung vorhandener privater und öffentlicher Angebote, wie des Garten-Kultur-Pfades, zu prüfen und eine gebündelte Vermarktung des Gesamttraumes zu entwickeln. Es wird empfohlen, die Konkretisierung und Profilierung sowie die Ausarbeitung von Vermarktungsmaßnahmen in Abstimmung zwischen der Stadtverwaltung, der Marketinggesellschaft Potsdam sowie den touristischen Leistungsträgern und Ortsteilen durchzuführen.

Des Weiteren wird angeregt, die Kommunikation der vorhandenen und entstehenden Naherholungsangebote auszubauen. Die Information sollte sich an Bewohnerinnen und Bewohner richten, um die neuen Möglichkeiten in die Wahrnehmung zu rücken sowie Identität und Mitgestaltung zu fördern. In diesem Zuge sollten weitere Zielgruppen und Einsatzmöglichkeiten dieser Informationsmaßnahmen, z.B. auch Arbeitgeber, Immobilienanbieter, erörtert werden.

#### **Vorhandenes Projekt:**

- Fortführung der Aktivitäten / Präsenz auf der Grünen Woche (auf den ländlichen Raum bezogene Vermarktungsmaßnahme)
- Fortführung des Labels "Potsdams ländlicher Raum – Herzlich Willkommen!"
- Projekt „Fontaneroute“ im Havelland

## **6. Umsetzung und Verstetigung**

### **6.1.1 Fortsetzung des Dialogs und der Kommunikation**

Die an der Erarbeitung der Strategieplanung beteiligten und mitwirkenden Akteure aus der Stadtverwaltung und den Ortsteilen sowie die weiteren Partner und Projektträger bewerten den Erarbeitungsprozess insgesamt positiv. Die Steuerung und Koordination des Gesamtprozesses mit Unterstützung eines externen Dienstleisters hat geholfen, sowohl die inhaltlichen Fragestellungen zu bearbeiten als auch ein besseres und tieferes Verständnis für die Aufgaben und Handlungsspielräume der Beteiligten zu gewinnen. Dies wurde von verschiedener Stelle im Rahmen der abschließenden Bürgerveranstaltung im März 2017 in Eiche betont.

Insofern ist es eine zentrale Aufgabe der Beteiligten, zu der Entwicklung des ländlichen Raums sowie zur Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen und Projekte im konstruktiven Dialog zu bleiben und den begonnenen Kommunikationsprozess zu verstetigen. Hier sind alle Beteiligten gleichermaßen gefragt. Nur im gemeinsamen Dialog kann für Verständnis geworben und können die jeweiligen Sichtweisen ausgetauscht werden.

Die Strategieplanung ist dabei eine Rahmensetzung für die weitere Arbeit, in der Entwicklungsziele gesetzt und umsetzungsorientierte Maßnahmen erarbeitet wurden. Diese sollen im weiteren Prozess realisiert werden. Zudem ist die Strategieplanung ein fortlaufender Prozess. Mit Blick auf die gemeinsam definierte Gesamtstrategie sowie die Entwicklungsziele für den ländlichen Raum kann sie um neue Vorhaben erweitert und ergänzt werden.

## 6.1.2 Aufgaben der Stadtverwaltung

Mit der Strategieplanung sowie mit Hilfe der unterschiedlichen Beteiligungsformate ist der ländliche Raum stärker ins Bewusstsein der Stadtverwaltung und auch der Stadtverordneten gerückt. Hier ist eine Sensibilisierung für die Themen und Bedarfe im ländlichen Raum erfolgt. Die Beteiligten haben einen neuen erweiterten Blick auf den ländlichen Raum gewonnen. Diesen Wissenszuwachs gilt es zukünftig zu nutzen.

Folgende Empfehlungen werden an die Stadtverwaltung in Bezug auf den zukünftigen Umgang mit den Ortsteilen des ländlichen Raums formuliert:

### → **Regelmäßiger Austausch zwischen Oberbürgermeister und Ortsvorsteherinnen und Ortsvorstehern**

Der regelmäßige und kontinuierliche Austausch zwischen dem Oberbürgermeister und den Ortsvorsteherinnen und Ortsvorstehern soll fortgesetzt werden. Dieses ist nicht nur ein wichtiges Signal gegenüber den Ortsteilen und Bewohnerinnen und Bewohnern im ländlichen Raum, sondern ermöglicht auch eine bessere Koordination der gesamtträumlichen Entwicklung. Dem Austausch, der Abstimmung und der Bearbeitung gemeinsamer Belange wird Raum gegeben.

Im März 2017 wurde eine Stelle im Bereich des Oberbürgermeisters besetzt, zu deren Aufgaben auch die Bündelung der Belange der Ortsteile verwaltungsintern sowie nach außen gehört. Dies ermöglicht eine bessere Bearbeitung von interdisziplinären Fragestellungen. Im Hinblick auf die Strategieplanung stellt die Verfügbarkeit der Ansprechperson für die Ortsvorsteher/Innen einen wichtigen Schritt dar, um die Kommunikation zwischen der Stadtverwaltung und den Ortsteilen sowie den weiteren beteiligten Akteuren zu verstetigen und Formate der Zusammenarbeit, wie die erfolgreich durchgeführten Werkstattgespräche, weiterzuentwickeln.

### → **Zuordnung und Form der Abarbeitung von Themen und Inhalten**

Für die Mehrzahl der formulierten Maßnahmensteckbriefe sowie für die Schwerpunktthemen wurde die Verantwortung bzw. Federführung innerhalb der Stadtverwaltung zugeordnet. Einige Themen lassen sich nicht eindeutig zuordnen z.B. das Thema Wanderwege mit Überschneidung zum Fuß- und Radwegenetz. Hier ist eine Kooperation unterschiedlicher Fachbereiche im Zuge der konkreten Umsetzungsplanung nötig. Auch ohne eindeutige Zuordnung einer Federführung für ein Thema sollten die Schnittstellen definiert und auch bekanntgemacht werden - z.B. an wen sich Bürgerinnen und Bürger bei Fragen oder Anregungen in dem jeweiligen Themenfeld wenden können.

### → **Umsetzung von Startmaßnahmen und Terminierung von Zielen**

Einige der formulierten Maßnahmensteckbriefe sind soweit vorbereitet und abgestimmt, dass sie kurzfristig umgesetzt werden können. Die tatsächliche und sichtbare Realisierung dieser Maßnahmen kann ein wichtiges Signal aussenden und für andere Projektträger bei der Vorbereitung ihrer Maßnahmen beispielgebend und motivierend wirken. Als eine der ersten Maßnahmen wird die Herstellung des Rad- und Fußweges zwischen Satzkorn und

Fahrland realisiert. In Abstimmung sollten weitere Maßnahmensteckbriefe für die Umsetzung sowie zu konkretisierende Handlungsempfehlungen ausgewählt und Zeitziele abgesteckt werden.

→ **Bilanzierung und Berichterstattung**

Empfohlen wird, dass der Bereich Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Potsdam im 2-Jahres-Turnus in geeigneter Form im zuständigen Fachausschuss über den aktuellen Umsetzungsstand der Strategieplanung berichtet und das Ergebnis parallel im Internet veröffentlicht wird.

Nach fünf Jahren sollte der Umsetzungsstand und die Effekte auf die Entwicklungsziele bilanziert und, je nach Ergebnis, eine Aktualisierung oder Fortschreibung der Strategieplanung erfolgen.

→ **Prüfauftrag: Bürgerhaushalt stärker für Projekte aus dem ländlichen Raum öffnen**

Derzeit haben Projekte aus dem ländlichen Raum, die im jährlichen Bürgerhaushalt der Landeshauptstadt vorgeschlagen werden, nur eine geringe Chance auf Realisierung, da der Bevölkerungsanteil des ländlichen Raums insgesamt gering ist und daher in der Regel zu wenig Stimmen auf entsprechende Projekte entfallen.

Empfohlen wird zu prüfen, ob durch eine andere Stimmengewichtung oder Änderung der Rahmenbedingungen des Bürgerhaushalts die Chancen auf die Realisierung von Projekten im ländlichen Raum erhöht werden können.

→ **Akquise von Fördermitteln**

Die Realisierung vieler Maßnahmen wird kaum ohne finanzielle Förderung gelingen. Das breite Spektrum der Fördermöglichkeiten für private, zivilgesellschaftliche und öffentliche Vorhaben sollte daher intensiviert geprüft und genutzt werden. Privaten Projektträgern sollte die Möglichkeit der Information und Unterstützung geboten werden. Als Förder- und Finanzierungsinstrumente kommen nach aktuellen Stand vor allem in Frage die LEADER-Förderung (nur einige Ortsteile), die Nutzung der EU-Programme über den Stadt-Umland-Wettbewerb sowie die Fördertatbestände aus der Gemeinschaftsaufgabe Regionale Wirtschaftsstruktur (GRW), für wirtschaftsfördernde Maßnahmen, sowie aus der Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur- und Küstenschutz (GAK), vor allem für den ländlichen Wegebau.

→ **Vernetzung mit dem Umland**

Wichtig ist zudem die Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Umland. Die Mitgliedschaft in der Lokalen Aktionsgruppe (LAG) Havelland e.V. sollte aktiv weitergeführt und zur Entwicklung der Potsdamer Ortsteile genutzt werden. Die LAG ist für die LEADER-Region Havelland zuständig, zu der die Potsdamer Ortsteile Uetz-Paaren, Satzkorn und Fahrland (Fördergebiet) sowie Grube, Marquardt und Neu Fahrland gehören. Auch die weitere Zusammenarbeit mit den Umlandkommunen im Rahmen der Umsetzung des Stadt-Umland-Wettbewerbs (SUW) sollte zur Umsetzung der Projekte, aber auch darüber hinaus fortgeführt werden. Entsprechende strukturelle Planungen sollten spätestens mit einem (Zwischen)Fazit des SUW erwogen werden. Darüber hinaus ist die Zusammenarbeit mit branchenbezogenen und zivilgesellschaftlichen Organisationen im ländlichen Raum und im Umland sinnvoll, wie Verkehrsgesellschaften, Tourismusverbänden oder dem

überörtlich tätigen Landschaftspflegeverein Potsdamer Kulturlandschaft. Im Rahmen der Umsetzung der Handlungsempfehlungen bzw. der Verstetigung des Strategieprozesses sollten wichtige Partner im Umland identifiziert und der Kontakt aufgebaut bzw. verstetigt werden.

→ **Information fortführen**

Die Beteiligten an der Strategieplanung, Bewohnerinnen und Bewohner, Partner, Fachbereiche der Stadtverwaltung, sollten über die weitere Umsetzungsplanung sowie über Ergebnisse und Erfolge informiert werden. Die Informationsformen sollten zur Beteiligung am Dialog und der Realisierung konkreter Maßnahmen einladen.

### 6.1.3 Aufgaben in den Ortsteilen

Aus Sicht der Ortsteile wurde mit der Strategieplanung ein wichtiger Kommunikationsprozess angestoßen und zu einem guten Ergebnis geführt. Dies muss durch verbindliches Handeln der Stadtverwaltung in der Umsetzung fortgesetzt werden. Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ist nicht nur auf konzeptioneller Ebene, sondern auch in der Umsetzung wichtig. Die oben beschriebenen Aufgaben für die Stadtverwaltung greifen diese Erwartungen auf.

Folgende Empfehlungen für ergänzendes und zukünftiges Handeln werden an und für die Ortsteile formuliert:

→ **Bündelung der gemeinsamen Interessen der Ortsteile**

Die Ortsteile sollten anstreben, trotz unterschiedlicher Voraussetzungen, Zielsetzungen und Herausforderungen ihre Interessen zu bündeln und mit einer Stimme aufzutreten. Ein gemeinsames Selbstverständnis der Ortsteile wurde mit dem Strategieprozess angestoßen und sollte fortgeführt werden. Dazu sollten von den Informations- und Kommunikationsangeboten der Verwaltung (s.o.) unabhängige Formate entwickelt und genutzt werden.

→ **Wissenstransfer und Kommunikation in den Ortsteilen sichern**

Für die Ortsbeiräte und -vorsteher/innen liegt eine große Aufgabe darin, in ihren Ortsteilen Inhalte und Stellenwert der Strategieplanung zu erläutern und eigene Möglichkeiten und Spielräume „richtig“ einzuordnen. Im Idealfall sind Ortsbeiräte und -vorsteher/innen Bindeglied zwischen der Stadtverwaltung und den Bewohnern in den Ortsteilen.

→ **Eigene Projektverantwortung wahrnehmen und lokale Akteure unterstützen**

Für viele der in den Maßnahmensteckbriefen ausformulierten Projekte sind neben Verwaltungsdienststellen auch die Ortsteile bzw. Akteure in den Ortsteilen verantwortlich. Die Verantwortung für diese Projekte muss kommuniziert und wahrgenommen werden. Ortsvorsteher/innen und -beiräte sollten den Umsetzungs- und Entwicklungsprozess in ihren Ortsteilen befördern und insbesondere den Austausch mit privaten Projektträgern vor Ort gewährleisten.



## **Anhang**

Übersichtskarte Bestand

Legende zu den Ortsteilkarten

Ortsteilprofile und Ortsteilkarten

Maßnahmenübersicht

Übersichtskarte Maßnahmensteckbriefe

