

Landeshauptstadt Potsdam

- Der Oberbürgermeister -
Bereich Stadtentwicklung
Hegelallee 6-10

14469 Potsdam

Per E-Mail an: INSEK@rathaus.potsdam.de

Potsdam, den 30. April 2021

**Stellungnahme zum Entwurf des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (INSEK)
2021 für die Landeshauptstadt Potsdam**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Klimarat begrüßt im Großen und Ganzen die im INSEK 2021 vorgeschlagenen Entwicklungsziele und -maßnahmen. Wir unterstützen die übergeordneten Leitgedanken für ein kompaktes, schienenorientiertes und damit klimafreundliches Wachstum als strategische Grundlage für die räumlichen Planungsvorschläge.

Kritisch sieht der Klimarat jedoch, dass sich die Siedlungsentwicklung für Potsdam allein an den vorliegenden Prognosen zum Bevölkerungswachstum orientiert, ohne zu thematisieren, wo aus Klimaschutzgründen und aus Gründen der Kapazitäten im öffentlichen Verkehr mögliche Wachstumsgrenzen liegen könnten. Hierzu fehlen Angaben, um beide Aspekte transparent abwägen zu können.

Auch ist dieser Leitgedanke durch die sehr umfassende Bestandsaufnahme mit den Verweis auf eine Vielzahl an vorhandenen Studien und Gutachten nicht unmittelbar erfassbar. Daher empfiehlt der Klimarat, dem INSEK eine "Executive Summary" voranzustellen, welche die Schwerpunktthemen und die zehn Leitsätze (Kap. 7) enthält. Der Leitsatz 6 "Klimagerechtes Wachstum" sollte den anderen Leitzielen vorangestellt werden, damit Klimaschutz und -anpassung als übergeordneten Prämissen Rechnung getragen wird (entsprechend dem Logo). Zum besseren Verständnis des INSEK sollte dem Gliederungsvorschlag der Arbeitshilfe gefolgt und die Themen *Entwicklungsziele* und *Umsetzungsstrategien* klar voneinander getrennt werden (Quelle: MIL Brandenburg (2012): Arbeitshilfe Erstellung und Fortschreibung von Integrierten Stadtentwicklungskonzepten (INSEK) im Land Brandenburg). Querverweise würden die vorgesehene Umsetzung der allgemein gehaltenen Handlungsansätze in den Vertiefungsgebieten konkretisieren. Ein Beispiel wäre, wo eine Klimaanpassung in den Quartieren stattfinden soll (> Potsdam West/S.191 und beiderseits der Nuthe/S. 214). Auch zwischen Bestandsaufnahme und Handlungsansätzen wären Querbezüge hilfreich.

Im Detail sieht der Klimarat folgende Optimierungspotentiale:

- **Mobilität:** Bei der Kapazitätenberechnung für den öffentlichen Verkehr muss berücksichtigt werden, dass eine deutliche Zunahme der Fahrgastzahlen Voraussetzung für eine klimaverträgliche Mobilität ist. Der VDV hat hierzu 2019 eine Studie (Faktor 2) für Potsdam entwickelt, in der davon ausgegangen wird, dass sich die Fahrgastzahlen für die Umsetzung der Verkehrswende verdoppeln müssten. Dieses Ziel kann der Studie zufolge nur mit erheblichen Kapazitätserweiterungen umgesetzt werden. Im Konzept bereits eingerechnet sind die beiden Straßenbahnneubaustrecken nach Fahrland und Golm/ Eiche und eine Umstellung aller Fahrzeuge auf XL-Größe. Basis der Berechnungen war eine Bevölkerungszahl von 175.000 EW. Siedlungsentwicklungen wurden noch nicht berücksichtigt.

Das zugrunde gelegte räumliche Leitbild des Bahnringes Potsdam ist im Grundsatz richtig. Es gibt dabei jedoch zwei gravierende Schwierigkeiten, die im INSEK nicht ausreichend berücksichtigt werden:

1. Die Realisierbarkeit des Konzeptes muss erst noch in weiteren Untersuchungen zur Machbarkeit bestätigt werden (siehe hierzu u.a. S.111).
2. Allen im INSEK vorgeschlagenen Maßnahmen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs wurde zwar eine hohe Priorität zugewiesen, die Umsetzung kann jedoch nur langfristig realisiert werden. Das Beispiel Krampnitz zeigt deutlich, dass sich die erforderlichen Baumaßnahmen für eine Erweiterung des Tramnetzes über Jahre verzögern können.

Für den Grundsatz des schienengebundenen Wachstums muss deshalb aus Klimaschutzgründen festgeschrieben werden, dass neue Siedlungsgebiete erst dann entwickelt werden können, wenn die rechtlichen und planerischen Grundlagen für die gute Erreichbarkeit dieser Siedlungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß und mit dem Rad geschaffen worden sind. Bei der Berechnung der Kapazitäten muss dabei auch das Ziel, eine Verdoppelung des Umweltverbundes am Modal Split zu erreichen, berücksichtigt werden.

Ergänzend zum Leitsatz 3 "Schienenorientiertes Wachstum" wäre der Ausbau des Knotenpunktes Wustermark als Verknüpfung zur RE 2 wünschenswert. Darüber ließe sich eine direkte Verbindung aus dem Potsdamer Nord-Westen zu den zentralen Punkten des Regionalverkehrs nach Falkensee, Nauen oder nach Wismar ohne einen Umweg über den Potsdamer Hauptbahnhof und Berlin ermöglichen.

Neben dem Leitbild des Bahnringes Potsdam muss auch das Ziel der autofreien Innenstadt und der autoarmen Gesamtstadt, das in der Rathauskooperation festgeschrieben worden ist, im INSEK klar kommuniziert werden. Eine einheitliche und transparente Kommunikation dieses Ziels ist erforderlich, damit Menschen, die neu nach Potsdam ziehen, ebenso wie die Menschen, die in Potsdam leben, sich darauf

einstellen können, dass das Auto für die Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt zukünftig nicht mehr die erste Wahl sein soll.

- **Bauen:** Im INSEK sind die Handlungsfelder gut beschrieben, allerdings stecken die Herausforderungen bei der Durchsetzung der erforderlichen Maßnahmen, wie z.B. eine Erhöhung der Sanierungsquote im Bestand, hohe Energiestandards im Neubau (Null- oder Plusenergiegebäude). Je nach baulichem Kontext könnte eine Erhöhung der qualifizierten baulichen Dichte als Steuerungsmöglichkeit erwogen werden. Bei den Planungen ist jeweils nach Neubau/Bestand sowie nach Klimaschutz/ Klimaanpassung zu differenzieren. Für die Maßnahme “Energetische Gebäudesanierung” wäre ein Maßnahmenplan mit Leitparametern zielführend.
- **Grünflächen:** Es wird festgestellt, dass sich das Grünvolumen der Stadt zwischen 1992 und 2016 um 20% verringert hat. Dies ist sowohl vor dem Hintergrund des Masterplans 100% Klimaschutz, als auch für die lokale Anpassung an die Folgen des Klimawandels sehr kritisch zu bewerten. Eine Analyse der Gründe für diesen Grünvolumen-Schwund wäre wünschenswert. Grün- und Freiflächen sind essentiell zur Abmilderung von Hitze- und Starkregenereignissen in urbanen Räumen. Die im Laufe dieses Jahres noch erscheinende Stadtklimakarte weist rund 22% der Grün- und Freiflächen eine hohe bis sehr hohe bioklimatische Bedeutung zu. Es wird begrüßt, dass das INSEK vorschlägt, dass zumindest in Flächen “mit sehr hoher Bedeutung” nur unter Erhalt der Klimafunktion oder gar nicht eingegriffen werden soll. Hier wäre eine Angabe hilfreich, wie der Erhalt der Klimafunktion trotz Eingriff planerisch gesichert werden soll. Weil gerade das Vorhandensein von ausreichend Grünflächen vielfach der Grund für die nicht so hohe Hitzebelastung anderer Gebiete ist, sollte eine Kompensation der Klimawirkung auch auf anderen Grün- und Freiflächen erfolgen. Die Novellierte BrgBO ermöglicht es Kommunen, über örtliche Bauvorschriften die Begrünung baulicher Anlagen festzusetzen (§ 87 (1) Ziffer 5). Die Nutzung solcher Festsetzungen und ihre Verankerung im INSEK erscheint uns zielführend. Bei der Darstellung der Vertiefungsbereiche wird auf die Siedlungserweiterungen in die klimasensitiven Gebiete in Golm Nord und Fahrland West eingegangen. Der Klimarat bittet, den Konflikt mit einer Fläche mit besonders hoher bioklimatischer Bedeutung in den Steckbrief für das Vertiefungsgebiet Golm Nord noch aufzunehmen.

Wegen ihrer Klimaschutzfunktion sind insbesondere Wälder und Niedermoore wichtig. Vor dem Hintergrund, dass Klimaschutz und -anpassung übergeordnete Ziele des INSEK sind, wäre im Kap 4.3 daher ein weiterer Abschnitt wünschenswert, der die Klimaschutzfunktion dieser Flächen im Sinne des Masterplans kurz darlegt.

Wir schlagen vor, neben den für die Naherholung entwickelten Grün- und Uferflächen auch den Erholungs- und Naturerlebniswert kleinerer, nicht weiter entwickelter Frei- und Grünflächen in direkter Wohnumgebung in den Abschnitt “Naherholung” mit aufzunehmen.

Wir stimmen zu, dass die sich verschärfende Konkurrenz zwischen Frei- und Siedlungsflächen eine große Herausforderung für die Stadtplanung darstellt, und

bedauern es gleichzeitig sehr, dass es keine eindeutige Regelungen/Konzepte gibt, wie grundsätzlich mit der Situation umzugehen ist. Erste Schritte hin zu transparenten Vorgehensweisen/Regeln/Konzepten sollten im INSEK aufgezeigt werden, nicht zuletzt auch um Einzelentscheide besser an die Stadtöffentlichkeit kommunizieren zu können. In Kapitel 4.2 sollte dieses Thema explizit aufgenommen werden (z.B. unter Wachstum/Flächenmanagement und/oder Lebensräume/CO₂-Senken).

Die Versorgung mit Grün- und Freiflächen und die Sicherung der für den Klimaschutz wichtigen Freiflächen müssten neben den Kapazitäten im öffentlichen Verkehr als weitere Kriterien aufgenommen werden, um das angestrebte Siedlungswachstum unter dem Aspekt der Klimaverträglichkeit transparent bewerten und abwägen zu können. Der Klimarat weist darauf hin, dass mit der Orientierung am Grünvolumen eine reine Flächenbetrachtung überwunden wird. Da durch Qualifizierungsmaßnahmen des Stadtgrüns dessen Volumen theoretisch auch bei (leicht) schrumpfender Fläche erhalten werden kann, wäre es eine mögliche Leitidee, das Grünvolumen Potsdams mindestens konstant zu halten, was für die Klimaanpassungs-Funktion wichtig ist. Moderates Flächenwachstum der Siedlungsbereiche wäre damit zwar möglich, durch eine Grünvolumenzahl aber auch klar begrenzt.

Beim Thema “Re-Aktivierung der Niedermoore” fehlt ein konkreter Maßnahmen- und Umsetzungsplan. Hier wird nur auf ein Gutachten verwiesen.

- **Energie:** Maßnahmen auf der Bundesebene, wie z.B. ein absehbar steigender CO₂-Preis infolge des Emissionshandels, sollten aufgenommen und mit ihren Konsequenzen berücksichtigt werden. Ein Verweis auf den in Arbeit befindlichen Energienutzungsplan ist wünschenswert sowie mögliche Auswirkungen auf eine Stärkung der Stadt-Umland-Beziehungen (vergl. S.63, Gas & Strom). Der Klimarat weist darauf hin, dass das in Novellierung befindliche Berliner Energiewendegesetz (EWG Bln) als neue Orientierungsgröße planerischer Maßnahmen die CO₂-Schadenskosten (Größenordnung: 195 €/t CO₂ laut UBA aktuell) aufgenommen hat. Diese volkswirtschaftliche Größe stellt den Versuch dar, bisher nicht eingepreiste Schäden durch fossile Energieträger in den Planungs- und Abwägungsprozess für Investitionen in die Energieinfrastruktur einzubringen. Der Klimarat gibt zudem zu bedenken, dass das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz der Bundesregierung aus dem Jahr 2019 (teilweise nicht verfassungskonform wegen Verletzung der Grundrechte der jungen Generation auf fairen Klimaschutz) aller Voraussicht nach zu einer Verschärfung der deutschen Klimaschutzziele führen dürfte.
- **Wirtschaft:** In Kap. 4 fokussiert das INSEK insbesondere auf die Dekarbonisierung in den Bereichen Gebäudeenergie und Mobilität (S.35/36). Bei den Treibhausgasemissionen liegt die Wirtschaft mit 32% an zweiter Stelle. Die hier vorhandenen Energieeinsparpotenziale sollten adressiert werden. Es sollten Anreize und Förderungen für Unternehmen zur Reduzierung des Endenergieverbrauchs fortgeführt, intensiviert und ausgebaut werden. Ein INSEK, das die Quartiersebene in den Blick nimmt, kann zur Hebung dieser Potenziale aufgrund räumlicher Nähe (z.B. Nutzung

von Abwärme von Unternehmen in anderen Unternehmen oder in einem Nah- oder Fernwärmenetz) einen wichtigen Beitrag leisten.

- **Smart City / Digitalisierung:** Digitalisierung wird an vielen Stellen des INSEK als ein wichtiges zu berücksichtigendes Querschnittsthema benannt. Im Hinblick auf die zentrale Rolle bei der digitalen Steuerung der “Energiewende”, in der Mobilität sowie aufgrund aktueller Vorhaben (u.a. Bewerbung der Landeshauptstadt als Smart-City-Modellstadt im Rahmen eines aktuellen Förderprogramms) könnte die Digitalisierungsstrategie für Potsdam eine herausgehobene Stellung bekommen. Der Klimarat regt an, die klimarelevanten Potenziale der Digitalisierung verstärkt bei der räumlichen Planung in den Blick zu nehmen.

Wir bitten Sie, unsere Stellungnahme in der Abwägung und Finalisierung des INSEK zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Der Klimarat der Landeshauptstadt Potsdam