



# Integriertes Stadtentwicklungskonzept Potsdam 2035

## Beschlussfassung



# Impressum

## **Herausgeber:**

Landeshauptstadt Potsdam  
Der Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 4 Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt  
Fachbereich 41 Stadtplanung  
Bereich 411 Gesamtstädtische Planung

Bearbeitung: Erik Wolfram, Johanna Franke, Leo Walkowitsch, Sebastian Anderka, Thomas Nader, Christine Hapig-Tschentscher, Julia Fitzner, Sebastian Gutschow

Friedrich-Ebert-Straße 79/81  
14469 Potsdam

[www.potsdam.de](http://www.potsdam.de) und [www.potsdam.de/insek](http://www.potsdam.de/insek)

## **Text und Bearbeitung:**

BPW Stadtplanung  
Ostertorsteinweg 70 – 71, 28203 Bremen  
[www.bpw-stadtplanung.de](http://www.bpw-stadtplanung.de)

Bearbeitung: Frank Schlegelmilch, Christian Plumeyer, Charlotte Herbst, Maja Fischer

## **Fotos (Umschlag):**

Plan aus Planungswerkstatt 2: Landeshauptstadt Potsdam/Barbara Plate  
Arbeitsgruppe im Jugendworkshop: BPW Stadtplanung  
Arbeitsgruppe in Planungswerkstatt 2: Landeshauptstadt Potsdam/Barbara Plate

## **Abbildungsnachweis (Fotos):**

BPW Stadtplanung: 22, 23, 40, 46, 47, 51, 55, 64, 67, 69, 70, 71, 80, 83, 85, 89, 93, 98, 102, 105

Falcon Crest Air: 20, 21, 56, 79

Landeshauptstadt Potsdam/Barbara Plate: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45, 48, 49, 50, 52, 53, 54, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 68, 72, 73, 74, 78, 81, 82, 84, 87, 88, 90, 91, 92, 94, 96, 97, 99, 100, 101, 103, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112

Lutz Hannemann: 26

**Stand Dokument:** Mai 2022

**Stand Datengrundlage:** April 2021

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet.

# Inhalt

<b>Vorwort</b>	<b>7</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>9</b>
1.1 Anlass und Aufgabe	9
1.2 Methodik	10
1.3 Öffentlichkeitsbeteiligung	12
<b>2 Evaluation INSEK 2007</b>	<b>20</b>
<b>3 Rahmenbedingungen und Entwicklungstrends</b>	<b>22</b>
3.1 Lage und Funktion	22
3.2 Historische Entwicklung	23
3.3 Bevölkerungsentwicklung	24
3.4 Kommunaler Haushalt	30
3.5 Städtebau- und Wohnraumförderung	31
3.6 Stadt-Umland-Kooperationen	32
<b>4 Bestandsanalyse</b>	<b>37</b>
4.1 Klimaschutz & Klimaanpassung	37
4.2 Stadtstruktur & Städtebau	43
4.3 Landschaft & Umwelt	50
4.4 Wohnen	57
4.5 Daseinsvorsorge	65
4.6 Wirtschaft	72
4.7 Mobilität	80
4.8 Stadt für alle	91
<b>5 Entwicklungsstrategie</b>	<b>97</b>
5.1 Zentrale Herausforderungen	97
5.2 Aktionsfelder	99
5.2.1 Wachstum	100
5.2.2 Wohnen	103
5.2.3 Mobilität	105
5.2.4 Lebensräume	108
5.2.5 Bildung, Kultur & Arbeit	112
5.2.6 Stadt für alle	115
5.3 Regionale Handlungsansätze	117
5.4 Räumliches Leitbild	118
<b>6 Zentrale Vorhaben: Entwicklung in vier räumlichen Vertiefungsbereichen</b>	<b>121</b>
6.1 Vertiefungsbereich 1: Marquardt – Fahrland – Krampnitz	126
6.2 Vertiefungsbereich 2: Golm – Eiche – Bornim – Bornstedt	152
6.3 Vertiefungsbereich 3: Potsdam West – Templiner Vorstadt	179
6.4 Vertiefungsbereich 4: Beiderseits der Nuthe	195
6.5 Vorhaben außerhalb der Vertiefungsbereiche	219

6.6	Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	228
<b>7</b>	<b>Zehn Potsdamer Grundsätze für behutsames Wachstum</b>	<b>230</b>
<b>8</b>	<b>Umsetzungsstrategie</b>	<b>232</b>
8.1	Arbeitsstrukturen	232
8.2	Umsetzung des INSEK und Vorgehensweise bei der Auswahl der Einzelvorhaben	236
8.3	Erfolgskontrolle	237
	<b>Anhänge</b>	<b>247</b>
	Kartenwerk INSEK 2035	247
	Übersicht ergänzender Dokumente im Materialband	247
	<b>Quellen</b>	<b>248</b>

## Abkürzungen

**AGBF** Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren

**AWI** Alfred-Wegener-Institut

**B+R** Bike and Ride

**BAGSO** Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen

**BauGB** Baugesetzbuch

**BDA** Bund Deutscher Architekten

**BIP** Bruttoinlandsprodukt

**BNE** Bildung für nachhaltige Entwicklung

**B-Plan** Bebauungsplan

**BTC** Bahn Technologie Campus Havelland

**DAS** Deutsche Anpassungsstrategie

**EWP** Energie und Wasser Potsdam GmbH

**FB** Fachbereich

**FFH** Fauna-Flora-Habitat

**FNP** Flächennutzungsplan

**GEK** Gesamtgemeindliches Entwicklungskonzept, Gewässerentwicklungskonzept

**GFZ** Deutsches GeoForschungszentrum

**IEK** Integriertes Entwicklungskonzept

**IHK** Integriertes Handlungskonzept

**IKT** Informations- und Kommunikationstechnologien

**INSEK** Integriertes Stadtentwicklungskonzept

**KAG** Kommunale Arbeitsgemeinschaft

**KIS** Kommunaler Immobilienservice

**KMU** Kleine und mittelständige Unternehmen

**KNF** Kommunales Nachbarschaftsforum

**LAG** Lokale Arbeitsgruppe Havelland e.V.

**LBV** Landesamt für Bauen und Verkehr

**LEADER** Liasion Entre Action de Developement de Économie Rurale

**LEP HR** Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

**LHP** Landeshauptstadt Potsdam

**LPV** Landschaftspflege Potsdamer Kulturlandschaft e.V.

**MICE** Events, Tagungs- und Kongresstourismus

**MIL** Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

**MIV** Motorisierter Individualverkehr

**MLUK** Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz

**Modal Split** Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger

**OBM** Oberbürgermeister

**ÖPNV** Öffentlicher Personennahverkehr

**P+R** Park and Ride

**PIK** Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung

**RAW** Reichsbahnausbesserungswerk

**RES** Regionale Entwicklungsstrategie

**RWK** Regionaler Wachstumskern

**SDG** Sustainable Development Goals

**SPNV** Schienenpersonennahverkehr

**SPSG** Stiftung Preußische Schlösser und Gärten

**SPV** Schienenpersonenverkehr

**STEK** Stadtentwicklungskonzept

**SVV** Stadtverordnetenversammlung

**SWP** Stadtwerke Potsdam

**VB** Vertiefungsbereich

**VBB** Verkehrsbund Berlin-Brandenburg

**ViP** Verkehrsbetriebe Potsdam

**VU** Vorbereitende Untersuchungen

**WBS** Wohnberechtigungsschein

**WE** Wohneinheit



## Vorwort

Die Landeshauptstadt Potsdam hat in den vergangenen 30 Jahren gezeigt, wie viel Veränderungsbereitschaft bewegen kann. Potsdam ist erfolgreich und lebenswert. Die Stadt ist kreativ, wächst und zieht viele Menschen an. Wir wollen diesen erfolgreichen Weg fortsetzen und das Wachstum behutsam gestalten. Wir brauchen eine nachhaltige und innovative Stadtentwicklung, die die Menschen unserer Stadt in das Zentrum stellt. Deshalb haben wir uns gemeinsam auf den Weg gemacht, das Integrierte Stadtentwicklungskonzept mit einer Perspektive bis zum Jahr 2035 zu erarbeiten.

Zu Beginn dieses Prozesses für das INSEK Potsdam 2035 hatten wir hervorgehoben, dass wir in allen Bereichen auf ein behutsames Wachstum achten müssen. Auch wenn das Bevölkerungswachstum zuletzt weniger rasant war, müssen wir klug mit den Flächen und Ressourcen in Potsdam umgehen.

Die Weiterentwicklung der Stadt benötigt ein zielgerichtetes und aufeinander abgestimmtes Konzept, das einen Wachstumskonsens herstellen kann. Das Ihnen hier vorliegende INSEK Potsdam 2035 setzt den Rahmen einer behutsamen Stadtentwicklung bis zum Jahr 2035. Und wenn wir von einem Zeitraum bis 2035 sprechen, dann geht es um ein gemeinsam erarbeitetes Fundament für die nächsten Jahre und die Prozesse, die wir in diesem Zeitraum zusammen angehen werden.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept als übergeordnetes Planungsinstrument setzt städtebauliche Handlungsschwerpunkte für Potsdam. Als Leitbild mit räumlichen sowie thematischen Handlungsprioritäten in der Stadtentwicklung bündelt es verschiedene sektorale Konzepte und gibt übergeordnete Ziele. Unser INSEK Potsdam 2035 ist zudem eine wichtige Voraussetzung für die Bewilligung von EU-, Bundes- und Landesfördermitteln.

Um dieser großen Aufgabe gerecht zu werden, haben wir nicht nur in der Stadtpolitik und Verwaltung immer wieder angeregt diskutiert, städtische Fachplanungen entworfen und optimiert sowie Ideen und Anregungen aus anderen Städten eingeholt. Wir haben vor allem den Dialog mit den Potsdamerinnen und Potsdamern gesucht und die Stadtgesellschaft aktiv in Form von mehreren öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen eingebunden.

Seit dem Auftaktforum am 16. September 2019 hat sich einiges getan. Im Zuge der Corona-Pandemie entstanden neue Herausforderungen. Der zurückliegende INSEK-Prozess musste zum Beispiel auf einmal digital durchgeführt werden: statt der geplanten Vor-Ort-Termine wurde online diskutiert. Und auch inhaltlich gab es in Folge der Pandemie neue Erkenntnisse. Dazu gehört beispielsweise die Frage, wie unsere Innenstadt nach Corona aussehen soll – oder auch die neu entstandenen Entwicklungsimpulse für die Digitalisierung an Schulen sowie in der Arbeitswelt. Daneben fordern uns die Folgen des menschengemachten Klimawandels auf, die notwendige Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft zur Erreichung ambitionierter Klimaschutzziele voranzutreiben. Die Landeshauptstadt will Vorreiterin in Sachen Klimaschutz sein, jeweils neueste wissenschaftliche Erkenntnisse einfließen lassen und zeigen, dass ein verantwortungsbewusster Wandel gelingen kann. All das verdeutlicht,

dass eine innovative, ganzheitliche Stadtentwicklungspolitik und ein pragmatisches, vorausschauendes Handeln wichtiger denn je sind.

Wir haben während des gesamten Prozesses viel dazugelernt. Nun gilt es, die neu gewonnenen Erkenntnisse in Verwaltungshandeln zu übersetzen und die im INSEK erarbeiteten Grundlagen kontinuierlich weiterzuentwickeln. Denn mit unserem INSEK Potsdam 2035 geben wir auch das Versprechen, den Prozess gemeinsam mit den Potsdamerinnen und Potsdamern weiterzuführen. Es gilt also weiterhin offen zu bleiben, soziale Gerechtigkeit zu fördern und unseren natürlichen Lebensraum zu schützen. Zusammen schaffen wir eine nachhaltige und lebenswerte Stadt, in der alle Potsdamerinnen und Potsdamer gern leben.



Mike Schubert  
Oberbürgermeister

# 1 Einleitung

## 1.1 Anlass und Aufgabe

Potsdam verändert sich. Durch das unverwechselbare Stadt- und Landschaftsbild, die positiven Entwicklungen von Wissenschaft und Wirtschaft und die Nähe zu Berlin vollzieht sich seit zwei Dekaden ein stetiger Bevölkerungszuwachs. Die Schaffung von bedarfsgerechtem Wohnraum und sozialer Infrastruktur, Orten der Arbeit und einem leistungsfähigen sowie nachhaltigen Verkehrssystem sind nur einige der Herausforderungen, mit denen sich die Stadt auseinandersetzen muss. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Potsdam 2035 (INSEK 2035) dient dazu, die Entwicklung aus möglichst vielen Perspektiven zu betrachten und gemeinsam Leitplanken für die Zukunft zu entwickeln.

Die Rahmenbedingungen in Potsdam haben sich seit der Aufstellung des INSEK 2007 erheblich gewandelt. In den letzten Jahren wurden zahlreiche gesamtstädtische Fachplanungen – wie z. B. das Wohnungspolitische Konzept, die Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raums oder der Masterplan 100 % Klimaschutz – erarbeitet oder angeschoben und neue Zielvorstellungen innerhalb dieser Themenfelder entwickelt. In einem umfassenden Beteiligungsprozess wurde das gesamtstädtische Leitbild 2016 erarbeitet, das die grundsätzlichen Zielvorstellungen der Stadtgesellschaft zusammenfasst und als politische und planerische Orientierung dient.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept soll der Verständigung aller städtischen Entscheidungsträger über zentrale Fragen der Stadtentwicklung für die nächsten 15 Jahre dienen. Auf Basis einer Evaluierung des INSEK 2007 übernimmt die Fortschreibung des INSEK 2035 dabei vor allem folgende Aufgaben:

- ressortübergreifender Handlungsleitfaden als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung
- Bündelung und Integration der vorliegenden städtischen Fachkonzepte und -planungen
- Überführung des Leitbildes 2016 in die räumliche Planung
- vertiefende Betrachtung der Handlungsanforderungen im Süden, Westen und Norden von Potsdam sowie Ableitung von Entwicklungsstrategien
- Schaffung einer Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln von Land und Bund sowie der Europäischen Union
- Absicherung unternehmerischer Entscheidungen, die von stadtentwicklungspolitischen Zielen und Strategien abhängig sind

## 1.2 Methodik

Das Verfahren zur Entwicklung des INSEK 2035 gliederte sich in vier Phasen, die jeweils mit einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit Akteuren vor Ort verzahnt waren:

- Bestandsaufnahme, Evaluation, Analyse
- Leitbild und Vertiefungsbereiche
- Strategien und Handlungsansätze
- Ergebnisse und Erfolgskontrolle



Abbildung 1: Verfahrensschema (Darstellung: BPW)

Die Basis des Konzepts bildet eine Evaluation des INSEK 2007, bei der die Zielerreichung und der Umsetzungsstand der einzelnen Maßnahmen überprüft wurden. In einem ganztägigen Evaluierungsworkshop wurde herausgearbeitet, welche Aspekte nach wie vor von Aktualität sind und weiter verfolgt werden sollen (siehe Kapitel 1). Aufbauend darauf wurden im Rahmen der Bestandsanalyse zentrale Herausforderungen durch die Auswertung planerischer Vorgaben, statistischer Daten und bestehender städtischer Fachkonzepte bzw. -gutachten identifiziert. Ergänzt wurden die Erkenntnisse durch mehrtägige Erkundungen des Stadtgebiets, bei denen die aktuelle Situation vor Ort fotografisch dokumentiert wurde. In Fachgesprächen mit den Ressorts der Stadtverwaltung wurden aktuelle Handlungserfordernisse, Entwicklungsziele und Planungen zusammengetragen und vor dem Hintergrund der strategischen Relevanz für die Gesamtstadt gewichtet.

Die gesamtstädtische Betrachtungsebene wird im Rahmen der Erarbeitung des INSEK 2035 der Landeshauptstadt Potsdam durch vier Vertiefungsbereiche, für die ein besonderer Steuerungsbedarf besteht, ergänzt (siehe Kapitel 4):

- Vertiefungsbereich 1: Marquardt – Fahrland – Krampnitz
- Vertiefungsbereich 2: Golm – Eiche – Bornim – Bornstedt
- Vertiefungsbereich 3: Potsdam West – Templiner Vorstadt
- Vertiefungsbereich 4: Beiderseits der Nuthe

Während des gesamten Verfahrens wurden Zwischenergebnisse sowohl mit der Verwaltung als auch mit der Politik, Akteuren der Stadtgesellschaft, Nachbargemeinden und der Öffentlichkeit rückgekoppelt. Dazu wurden die folgenden verfahrensbegleitenden Strukturen eingerichtet:

### **Projektleitung**

Ein Kernteam aus jeweils zwei Mitarbeitenden der Verwaltung und des Büros BPW Stadtplanung koordinierte in regelmäßigem Austausch die organisatorische Durchführung des INSEK und übernahm wesentliche Teile der inhaltlichen Aufbereitung.

### **Projektgruppe**

Eine begleitende Projektgruppe diente dazu, die Inhalte des INSEK fachlich abzusichern und weiter zu konkretisieren. Dabei nahmen neben relevanten Fachbereichen der Verwaltung auch Vertreterinnen und Vertreter kommunaler Institutionen teil, da diese für die Zielsetzung und erfolgreiche Umsetzung des INSEK von hoher Bedeutung sind. Dies umfasst den Kommunalen Immobilienservice (KIS), die Stadtwerke Potsdam (SWP), die ProPotsdam GmbH, die Verkehrsbetriebe in Potsdam (ViP), den Beteiligungsrat, den Migrantenbeirat und den Naturschutzbeirat. Insgesamt fanden acht Sitzungen der Projektgruppe statt.

### **Lenkungsgremium**

Nach inhaltlicher Vorarbeit im Rahmen der Projektgruppe wurde im Vorfeld der Beteiligungsveranstaltungen das Lenkungsgremium hinzugezogen. In diesem Format wurden die weitere inhaltliche Vorgehensweise sowie die Konzepte für die Partizipation mit Oberbürgermeister Mike Schubert, den Beigeordneten, Vertreterinnen und Vertretern aller Fraktionen sowie dem Beteiligungsrat und der ProPotsdam abgestimmt. Das Lenkungsgremium hat das Verfahren in vier Sitzungen begleitet.

### **Regionalgespräche**

Die Nachbargemeinden Potsdams, die Landkreise Havelland und Potsdam-Mittelmark sowie die angrenzenden Berliner Bezirke Steglitz-Zehlendorf und Spandau wurden im Rahmen von Regionalgesprächen über den Projektfortschritt des INSEK informiert und aktiv eingebunden (siehe Kapitel 3.6).

### **Öffentliche Planungsforen und Werkstätten**

Die Bürgerinnen und Bürger wurden über insgesamt acht Veranstaltungen mit unterschiedlichen Formaten am INSEK-Prozess beteiligt. Zum Beginn und zum Ende des Verfahrens standen dabei Informationen und Diskussionen im Vordergrund, Ziele waren vor allem die Sicherstellung von Transparenz und das Einfangen von Stimmungsbildern. Fünf Veranstaltungen waren als Werkstätten sehr interaktiv konzipiert und gaben allen Teilnehmenden die Chance, Ideen, Anregungen und Hinweise in den INSEK-Prozess

einzubringen. Ziel der Beteiligungsformate war es, die Perspektive der Einwohnerinnen und Einwohner von Anfang an mit einzubeziehen und das INSEK somit besser in der Stadtgesellschaft zu verankern (siehe nachfolgendes Kapitel 1.3).

## 1.3 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Potsdamer Bevölkerung nutzte die unterschiedlichen Beteiligungsangebote im INSEK-Verfahren intensiv. Der dialogorientierte Bearbeitungsprozess führte dadurch zu einer kontinuierlichen Anpassung der Schwerpunktsetzungen und Handlungsempfehlungen. Die im Nachfolgenden dargestellten Ergebnisse der einzelnen Beteiligungsveranstaltungen stellen nur Auszüge dar und geben zum Teil auch Einzelmeinungen von Teilnehmenden wieder. Eine umfassende Dokumentation des Beteiligungsverfahrens findet sich im Anhang und online unter [www.potsdam.de/insek](http://www.potsdam.de/insek).

### Auftaktforum am 16.09.2019

Mit dem Auftaktforum im September 2019 fiel der Startschuss zur Öffentlichkeitsbeteiligung. Der öffentlichen Einladung ins Potsdam Museum folgten ca. 60 interessierte Bürgerinnen und Bürger.

Die Veranstaltung beinhaltete folgende Formate zur Information und Mitwirkung:

- Einführungsvortrag zu Ergebnissen der Bestandsaufnahme und der Aktionsfelder
- Podiumsrunde mit vier „Projektrealisierern“ aus der Stadtgesellschaft
- Diskussion erster Ziele der gesamtstädtischen Entwicklung am großformatigen Luftbild („Stadtteppich“): Oberbürgermeister, Beigeordnete und Teilnehmende markierten ihre wichtigsten Projekte.
- Stationen zu den Aktionsfeldern des INSEK: Sammlung von Hinweisen und Anregungen aus der Öffentlichkeit

Ergebnisse (Auszug):

- Sorge vor zusätzlichen Belastungen im Straßennetz durch das anhaltende Bevölkerungswachstum
- Wunsch nach Sicherung und Entwicklung der freien Kultureinrichtungen
- Bedarf nach einer kommunalen Digitalisierungsstrategie
- Zugänglichkeit der Uferbereiche verbessern
- Die Stadträume müssen besser zusammenwachsen
- Perspektivwechsel, z. B.: Wie ist der Blick der Ortsteile auf die Stadt? Differenzierte Betrachtung statt eindimensionaler Sichtweisen
- Wie geht Potsdam grundsätzlich mit Wohnen um? Muss die für Wohnen genutzte Fläche immer größer werden?
- Wachstum als Begriff unglücklich, da mit negativen Assoziationen behaftet
- Radwege in schlechtem Zustand: Radverkehr priorisieren und ausbauen



Abbildung 2: Auftaktforum am 16.09.2019



Abbildung 3: Jugendworkshop am 24.02.2020



Abbildung 4: Planungswerkstatt zum Vertiefungsbereich Golm - Eiche - Bornim - Bornstedt am 05.03.2020



Abbildung 5: Planungswerkstatt zum Vertiefungsbereich Marquardt Fahrland Krampnitz am 06.03.2020



Abbildung 6: Zoom zum Vertiefungsbereich Potsdam West und Templiner Vorstadt am 01.09.2020



Abbildung 7: Zoom zum Vertiefungsbereich Beiderseits der Nuthe am 04.09.2020



Abbildung 8: Planungsforum am 16.01.2021



Abbildung 9: Abschlussforum am 24.08.2021

- Gesamtstrategie für zentrale Themen wie Anbindung und Wohnangebot wichtig (u.a. soziale Erhaltungsordnung, Schaffung von bezahlbarem Wohnraum, Wahrung der Mieterrechte)
- Interesse der Jugend mehr berücksichtigen, z. B. Zukunftsthemen wie Selbstversorgung
- Bodenpolitisches Instrumentarium nutzen

### Jugendworkshop am 24.02.2020

Da jüngere Menschen über Bürgerveranstaltungen nur schwer zu erreichen sind, wurde das Verfahren um eine Veranstaltung ergänzt, die ausschließlich den Jugendlichen vorbehalten war. Ganz besonders sollte dabei die Frage in den Mittelpunkt gestellt werden, welche Bedürfnisse Jugendliche im Jahr 2035 haben werden. Die Veranstaltung wurde in Zusammenarbeit mit der städtischen Koordinatorin für Kinder- und Jugendinteressen und dem Kinder- und Jugendbüro vorbereitet und durchgeführt.

An dem Workshop nahmen insgesamt 27 Jugendliche zwischen 11 und 24 Jahren teil, davon 14 Mädchen und 13 Jungen. Die meisten waren 15 bis 16 Jahre alt. In der Veranstaltung wurde deutlich, dass sich viele Jugendliche offenbar auch im Vorfeld bereits intensiv mit großen gesellschaftlichen Zukunftsfragen beschäftigt haben. So konnten die Teilnehmenden zahlreiche fundierte Beiträge beisteuern, die bei der Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts weiter diskutiert wurden. Insbesondere stand seitens der Jugendlichen im Fokus, auf Entwicklungen wie Bevölkerungszuwachs oder die Klimakrise zu reagieren und konkrete Lösungen für den Umgang damit zu entwickeln.

Themenfeld	Greta	Theo	Dunya	Finn	Clara
▪ Vielfältige Wohnkonzepte (Mehrgenerationenwohnen, Integration Flüchtlinge, klimafreundlich und bezahlbar)	●	●	●		●
▪ ÖPNV kostenlos/günstiger	●		●		●
▪ ÖPNV ausbauen (Ausbau, Taktung, W-LAN, barrierefrei)		●	●	●	●
▪ Radwege ausbauen	●	●	●		●
▪ Verleih (-Netzwerk) für Lastenräder aufbauen	●		●		●
▪ Autofreie (Innen-) Stadt	●	●	●	●	
▪ Städtische Lebensmittelproduktion (SoLaWi, Gärten zum Mitmachen, Essbare Stadt...)	●	●	●		●
▪ Unkonventionelle Lern-/Arbeitsorte	●	●	●		
▪ Besser ausgestattete Schulen					●
▪ Freizeitorte für Jugendliche (Treffpunkte, Sport, Badestellen...)	●	●		●	●
▪ Bedingungsloses Grundeinkommen		●			●
▪ Unverpackt- und Tauschläden, Repair-Cafés	●	●	●		
▪ Gemeinschaft (Nutzungen und Grundbesitz)	●	●			

Abbildung 10: Meistgenannte Themen im Jugendworkshop.

Die Arbeitsgruppen wurden nach fiktiven Charakteren benannt, mit denen sich die Jugendlichen gedanklich in das Potsdam im Jahr 2035 begeben konnten. (Darstellung: BPW)

Insgesamt zeigen die Ergebnisse des Jugendworkshops außerdem eine sehr offene Haltung dazu, Neues zu erproben. Beispiele sind Unverpackt-Läden, Repair-Cafés, unkonventionelle Lernorte, bedingungsloses Grundeinkommen oder etwa integriertes Wohnen mit Geflüchteten.

Als Wertvorstellungen der Jugendlichen lassen sich dabei z. B. eine gesunde Umwelt und gemeinschaftliches Handeln annehmen.

Die Teilnehmenden diskutierten in Arbeitsgruppen anhand von Steckbriefen fiktiver Jugendlicher, die im Jahr 2035 in Potsdam leben, über deren Alltag in der Stadt. Die Vergleichstabelle in Abbildung 10 gibt einen Überblick über die meistgenannten Themen.

### **Planungswerkstätten im März und September 2020**

Die Handlungsansätze für die Vertiefungsbereiche (siehe Kapitel 6) wurden gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern in Planungswerkstätten in den Stadt- und Ortsteilen vor Ort erörtert. Im Rahmen der Veranstaltungen wurden Entwicklungsziele und Einzelvorhaben für den jeweiligen Stadtbereich vorgestellt, die in Arbeitsgruppen diskutiert, konkretisiert und um weitere Vorschläge ergänzt wurden. Anfang März 2020 fanden die ersten beiden der insgesamt vier vorgesehenen Planungswerkstätten in den nördlichen Vertiefungsbereichen statt:

- Planungswerkstatt Vertiefungsbereich 1: Marquardt – Fahrland – Krampnitz, 6. März 2020 von 17 bis 20 Uhr, Kulturscheune Marquardt (ca. 60 Teilnehmende, alle Altersgruppen, Anteil M/W<sup>1</sup> ca. 70%/30%)
- Planungswerkstatt Vertiefungsbereich 2: Golm – Eiche – Bornim – Bornstedt, 5. März 2020 von 17 bis 20 Uhr, Grundschule Bornim (ca. 70 Teilnehmende, alle Altersgruppen, Anteil M/W ca. 60%/40%)

Das Beteiligungsverfahren musste aufgrund der Einschränkungen durch die SARS-CoV-2-Pandemie unterbrochen werden, sodass die Planungswerkstätten in den Vertiefungsbereichen „Potsdam West – Templiner Vorstadt“ (VB 3) und „Beiderseits der Nuthe“ (VB 4) nicht wie geplant Ende März stattfinden konnten. Die beiden Termine wurden als Online-Format im September 2020 nachgeholt:

- Planungswerkstatt Vertiefungsbereich 3: Potsdam West – Templiner Vorstadt, 1. September 2020 von 18 bis 20 Uhr, online (ca. 30 Teilnehmende, nahezu alle Altersgruppen (27 bis 76 Jahre), Anteil M/W ca. 55%/45%)
- Planungswerkstatt Vertiefungsbereich 4: Beiderseits der Nuthe, 4. September 2020 von 18 bis 20 Uhr, online (ca. 15 Teilnehmende, nahezu alle Altersgruppen (20 bis 59 Jahre), Anteil M/W ca. 50%/50%)

Um über die Live-Werkstätten hinaus noch weiteren Interessierten die Möglichkeit der Beteiligung zu geben, wurde ein Online-Dialog auf einer eigens eingerichteten Website angeboten. Unter [www.mitmachen-potsdam2035.de](http://www.mitmachen-potsdam2035.de) konnten die aufgezeichneten Vorträge der digitalen Planungswerkstätten sowie die bereits eingebrachten Ideen auf Karten angesehen, kommentiert und um weitere ergänzt werden. Im Beteiligungszeitraum vom 14. bis 27. September 2020 gingen mehr als 170 Beiträge ein.

---

<sup>1</sup> Anteil männlicher/weiblicher Teilnehmender durch überschlägige Schätzung.

### Ergebnisse aller Planungswerkstätten (Auszug):

- Der Entwicklungsansatz „Bahnring Potsdam“ (Ausbau des Tramnetzes bis an den Berliner Außenring, siehe Kapitel 5.4) und ein Ausbau des Umweltverbunds wurden mehrheitlich befürwortet und teils mit Nachdruck eine zügige Umsetzung gewünscht.
- Mehrfach wurde die Stärkung klimagerechter Mobilität als Zielvorstellung geäußert. Viele Teilnehmende können sich noch weitergehende Maßnahmen im Bereich Mobilität vorstellen, u. a. P+R-Parkplätze am Stadtrand, Etablierung autoarmer Quartiere oder mehr Radschnellwege und Mobilitätsstationen.
- Die Belastung mit Lkw-Verkehr wird als ein großes Problem insbesondere in Bornim wahrgenommen.
- Nachverdichtung und Siedlungserweiterungen werden nicht grundsätzlich abgelehnt, sofern vorhandene Strukturen erhalten sowie Grünverbindungen und nutzbare Freiflächen an den Siedlungsrändern gestaltet bzw. erhalten werden.
- Für alle Ortsteile werden Bedarfe nach einer besseren Versorgung in den Bereichen Einzelhandel, medizinische Versorgung und Pflege, Sport, Kultur und Gastronomie gesehen.
- Es wird ein weitaus vielfältigeres Wohnraumangebot gefordert, das verschiedene Einkommen, Haushaltsgrößen und Bedürfnisse berücksichtigt.
- Die Zugänglichkeit der Landschaft ist ein wichtiges Thema: Ob Uferbereiche, Golmer Luch, Katharinenholz – eine bessere Nutzbarkeit für Naherholung wird gewünscht.
- Naherholung soll jedoch nicht um jeden Preis möglich sein. „Man muss ja nicht alles erleben!“ lautete ein Statement – besonders in sensiblen Gebieten, wie am Fahrländer See, habe Naturschutz Vorrang.
- Erhalt und Pflege der Kulturlandschaft mit Obst- und Tulpenanbau sind wichtige Anliegen, für die auch die Bereitschaft zu zivilem Engagement bekundet wurde.
- Bedenken kamen zu einer städtebaulichen Entwicklung im Bereich Seekrug/Pirschheide.
- Die Havelquerung nach Hermannswerder stellte einen Diskussionspunkt hinsichtlich der Entscheidung dar, ob eine Brücke oder Fähre zukünftig sinnvoller sei.
- Im Südosten der Stadt soll das Augenmerk auf eine bessere Vernetzung der Quartiere sowie den Schutz ihrer Sozialstruktur und ihrer Besonderheiten gelegt werden.
- Die klimatisch wirksame Vernetzung des Naturraumes an der Nuthe mit den Waldgebieten der Ravensberge soll sichergestellt und vor weiterer Einengung durch bauliche Verdichtung geschützt werden (z. B. am Horstweg).
- Das Sportforum als neuer Anziehungspunkt wird als Chance für den Stadtteil Am Schlaatz angesehen, muss sich allerdings in bestehende Strukturen integrieren und darf Vorhandenes nicht ohne adäquaten Ersatz verdrängen.

Die Schwerpunkte der öffentlichen Diskussion im Jugendworkshop und in den Planungswerkstätten wurden für die Themen Mobilität, Quartiere und Freiräume in einer Matrix aufbereitet (siehe Abbildung 11). Dabei wird deutlich, dass der Ausbau des ÖPNV sowie der Rad- und Fußwege, Mobilitätsstationen, ein vielfältiges Wohnangebot, die Verbesserung der Nahversorgung, soziale Infrastruktur und Kultur sowie mehr Sport- und Freizeitangebote von

allen Altersgruppen thematisiert werden. Themen wie der kostenlose bzw. günstigere ÖPNV und vielfältige, zukunftsfähige Wirtschaft, regionale Wirtschaftskreisläufe beschäftigen eher die Jugendlichen.

Themenfeld	Jugend	VB 1	VB 2	VB 3	VB 4
ÖPNV kostenlos/günstiger	●				
ÖPNV ausbauen	●	●	●	●	●
Fuß- und Radwege ausbauen	●	●	●	●	●
Mobilitätsstationen (Car- und Bikesharing, Lastenräder, ...)	●	●	●	●	●
Autofreie Bereiche	●			●	
Entlastung/Umgestaltung Hauptverkehrsstraßen			●	●	
P+R-Parkplätze, Quartiersgaragen		●	●	●	●
Bessere Anbindung an Innenstadt/ins Umland	●	●	●		●

### Themenvergleich Mobilität

BPW Stadtplanung

Themenfeld	Jugend	VB 1	VB 2	VB 3	VB 4
Vielfältiges Wohnraumangebot	●	●	●	●	●
Bezahlbares Wohnen	●	●	●		
Ausbau Nahversorgung, soz. Infrastruktur, Kultur	●	●	●	●	●
Erhalt/Sanierung ortsbildprägender Gebäude		●	●		
Behutsame Siedlungserweiterung		●	●		
Verträgliche Nachverdichtung (in Teilbereichen)		●	●	●	
Weiterentwicklung Stadtteilzentren/Ortsmitten		●	●	●	●
Neugestaltung öffentlicher Räume		●		●	
Vernetzung Siedlungsräume/Quartiere		●	●	●	●
Vielfältige, zukunftsfähige Wirtschaft, regionale Wirtschaftskreisläufe	●				
Mehr Arbeitsplätze		●			

### Themenvergleich Quartiere

BPW Stadtplanung  
2

Themenfeld	Jugend	VB 1	VB 2	VB 3	VB 4
Erhalt und Pflege Kulturlandschaft		●	●		
Schutz und Renaturierung von Grünräumen		●	●	●	●
Erlebbarkeit der Landschaft, sanfte Naherholung		●	●	●	●
Mehr Sport- und Freizeitangebote (Treffpunkte, Sportanlagen, Badestellen...)	●	●	●	●	●
Maßnahmen zur Klimaanpassung, nachhaltige Energieversorgung, umweltfreundliches Bauen, Klimaneutralität	●			●	●
Gemeinschaftsgärten, Urbane Nahrungsmittelproduktion	●		●	●	●

### Themenvergleich Freiräume

BPW Stadtplanung

Abbildung 11: Themen der Beteiligungsveranstaltungen im Vergleich (Darstellung: BPW)



## Abschlussforum am 24.08.2021

Das Abschlussforum wurde als sogenannte Hybrid-Veranstaltung durchgeführt, d. h. die Teilnahme war vor Ort und online über den YouTube-Kanal der Landeshauptstadt Potsdam möglich. Veranstaltungsort war die Aula der Grundschule Bornim, wo pandemiebedingt nur 30 Teilnehmende in Präsenz teilnehmen konnten. Im Live-Stream der Veranstaltung, dem bis zu 40 Personen folgten, hatten Interessierte die Möglichkeit, sich direkt über die Chatfunktion bei YouTube oder per E-Mail mit Fragen oder Beiträgen einzubringen.

Ziele der Veranstaltung waren u. a. die Reflexion des Gesamtprozesses, die Information über den finalen inhaltlichen Aufbau des INSEK sowie ein Ausblick auf die Umsetzung. Vor Ort waren der Oberbürgermeister und die Beigeordneten anwesend, die wie bereits im Auftaktforum über aktuelle und zukünftige Schwerpunkte der Stadtentwicklung Potsdams referierten, und diese auf einem großformatigen Luftbild („Stadtteppich“) verorteten. Dies waren z. B.:

- nachhaltige Stadtentwicklung (Klimaschutz/-anpassung, umweltverträgliche Mobilität)
- Weiterentwicklung des Kita- und Bildungsangebots auf Grundlage des neuen Integrierten Kita- und Schulentwicklungsplans
- Schaffung neuer Angebote für Stadtteilkultur: z. B. Veranstaltungen wie Kultursommer, Nutzung von Schulen für kulturelle Zwecke, Medienshuttle
- Weiterentwicklung des Schlaatz: Sanierung im Bestand und Aufwertung der Grünflächen, Angebote für Seniorenwohnen
- Digitalisierung, Modernisierung der Verwaltung

Im Anschluss waren alle Teilnehmenden eingeladen, sich mit der Verwaltungsspitze auszutauschen. Neben Verständnisfragen zum INSEK ging es u. a. um folgende Themen:

- Mehr Beachtung des Themas Berufsschule
- Weitere Einrichtung/Planung von Jugendeinrichtungen
- Sicherung der Einhaltung der Klimaschutzziele
- Mehrfachnutzung von alten Gebäuden (z. B. Kirchen)
- Bessere Berücksichtigung von Minderheiten, bezahlbares Wohnen

Ein weiterer Programmpunkt war ein Kurzinterview zum Beteiligungsverfahren, wofür sich Marie-Ann Koch (Mitglied im Beteiligungsrat Potsdam) als Interviewpartnerin zur Verfügung stellte. Ihre Beobachtungen waren u. a.:

- Bei den Online-Formaten war der Anteil von Männern und Frauen ausgeglichener, auch der Altersdurchschnitt war niedriger. Die Interaktionsmöglichkeiten zwischen den Teilnehmenden waren in diesen Formaten jedoch eingeschränkter.
- Grundsätzlich ließ sich eine große Offenheit für neue Formate feststellen
- Es kommen wiederholt die gleichen Menschen zu den Formaten (Frage für die Zukunft: Wie erreicht man andere/mehr Gruppen?)
- Kinder und Jugendliche haben sich sehr produktiv mit eingebracht

## 2 Evaluation INSEK 2007

Das INSEK 2007 bildete in den vergangenen Jahren die zentrale Grundlage für die strategische und gebietsbezogene Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Potsdam. Als Basis für die aktuelle Fortschreibung des INSEK wurde im Rahmen einer Evaluation überprüft, welche Entwicklungsziele erreicht und welche Maßnahmen erfolgreich erreicht und umgesetzt wurden, welche Aspekte nach wie vor eine große Bedeutung haben und welchen Themen zukünftig eher eine nachgeordnete Bedeutung beigemessen wird.

Die Evaluation setzte sich im Wesentlichen aus zwei Schritten zusammen. In einem ersten Schritt wurde eine Onlinebefragung (Mai 2019, bereinigter Rücklauf 132 Fragebögen) der relevanten Geschäftsbereiche, Fachbereiche und Bereiche der Verwaltung zum Umsetzungsstand der 25 zusammengefassten Ziele der Themen Hauptstadt, Wissensstadt, Kulturstadt und Heimatstadt sowie der zukünftigen Bedeutung für ein INSEK 2035 durchgeführt. Auch die sechs Themencluster des Leitbildes von 2016 wurden von den Teilnehmenden gewichtet. In einem weiteren Schritt erfolgte ein verwaltungsinterner Evaluierungsworkshop (04.06.2019). Neben der gemeinsamen Reflexion der Ergebnisse der Onlinebefragung zum Umsetzungsstand des INSEK 2007 diente der Workshop dazu, Informationen und Ideenansätze zu aktuellen Projekten aus den verschiedenen Fachbereichen zu sammeln und sich über Synergien und mögliche Konflikte auszutauschen.

Als Ergebnis der Onlinebefragung lässt sich folgendes zusammenfassen:

- Nur die Hälfte der Teilnehmenden kannte das INSEK 2007. Somit werden Chancen vertan, Synergien fachübergreifend zu nutzen. Die deutliche Zunahme der Komplexität von Projekten zeigt sich auch in den Prozessen der Stadtentwicklung und bestärkt noch einmal das Instrument INSEK, das sich als integrierende und themenübergreifende Strategie versteht.
- Die Umsetzung der Ziele aus dem INSEK 2007 wird mehrheitlich als erfolgreich bzw. teilweise erfolgreich bewertet. Lediglich zwei Ziele blieben bislang ohne sichtbaren Erfolg (Verbesserung der verkehrlichen Anbindung nach Berlin sowie überregional/international sowie Sicherstellung eines breit diversifizierten und ausreichenden Wohnraumangebots für alle Bevölkerungsgruppen). Nach wie vor hat ein Großteil der Ziele eine wichtige Bedeutung. Insbesondere die Themenkomplexe des Wohnraumangebotes, der bedarfsgerechten sozialen Infrastruktur und der verkehrlichen Verknüpfung sind bedeutende Aspekte, die auch im INSEK 2035 verstärkt behandelt werden sollen.
- Im Hinblick auf das Leitbild 2016 steht „Eine Stadt für Alle“ im Fokus. Hieraus lässt sich die Forderung nach einer ausgewogenen und verträglichen Entwicklung ableiten, welche die unterschiedlichen Gruppen der Stadtgesellschaft und deren individuelle Bedürfnisse berücksichtigt.
- Durch veränderte Rahmenbedingungen insbesondere im Bereich „Wachstum“ braucht es eine neue Entwicklungsstrategie und eine veränderte Prioritätensetzung. Die Anzahl von 33 Entwicklungszielen im INSEK 2007 ist zu breit gefasst und nicht gut handhabbar im Alltag. Daher gilt es die Anzahl der Ziele zu komprimieren.

Als Ergebnis des Evaluationsworkshops lässt sich folgendes zusammenfassen:

- Die ursprüngliche Gliederung im INSEK 2007 mit Themenfeldern und Entwicklungszielen zu Hauptstadt, Wissensstadt, Kulturstadt und Heimatstadt soll aufgelöst werden. Insbesondere die Strategie von 2007 an der Außenwahrnehmung zu arbeiten und den Standort entsprechend zu profilieren soll umgedreht werden – zukünftig steht die Innenwahrnehmung im Fokus und ist Ausgangspunkt für zukünftige Strategien.
- Das INSEK 2035 soll sich aus dem Leitbild (2016) sowie aus den gesamtstädtischen Zielen (2018) ableiten, um an bisherige Ansätze und Projektstrukturen anzuknüpfen und diese weiterzuentwickeln. Dabei muss ein stärkerer Fokus auf ressortübergreifende Arbeitsabläufe und -strategien gelegt werden. Hier gilt es sektorale und räumliche Konzepte besser untereinander abzustimmen.
- Das INSEK 2035 soll die zentralen Zukunftsthemen (Aktionsfelder) beleuchten und integrierte Handlungsansätze als Fahrplan aufzeigen. Dabei muss es priorisieren. Es dürfen nicht zahlreiche Ziele gleichwertig nebeneinanderstehen.
- Zukünftig braucht es nicht nur Aktionsfelder, sondern auch eine Übertragung auf ein räumliches Leitbild für die Gesamtstadt.
- Potsdam soll seiner Rolle als Landeshauptstadt insofern zusätzlich gerecht werden, als dass man sich als Modellstadt für unterschiedliche Projekte versteht und Vorreiter in Bezug auf Zukunftsthemen ist.
- Ferner wurden zahlreiche, thematische Einzelprojekte diskutiert und im Hinblick auf eine mögliche Aufnahme in das INSEK 2035 erörtert.

## 3 Rahmenbedingungen und Entwicklungstrends

### 3.1 Lage und Funktion

Potsdam ist die Landeshauptstadt Brandenburgs, kreisfrei und gehört zur Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Das Stadtgebiet ist geprägt von der Havel, die hier auch viele Seen bildet. International bekannt ist Potsdam unter anderem für seine Schlösser und Parkanlagen, die als "Schlösser und Parks von Potsdam und Berlin" am 12.12.1990 in die UNESCO-Welterbeliste aufgenommen wurden.

#### Oberzentrum

Im Zentrale-Orte-System ist Potsdam als Oberzentrum klassifiziert und übernimmt damit zahlreiche zentrale Aufgaben. Im Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (Erläuterung zu Ziel 3.5) heißt es hierzu:

*„Oberzentren erfüllen hochwertige Funktionen mit überregionaler Bedeutung, die sich in Einrichtungen und Dienstleistungen des spezialisierten höheren Bedarfes wie zum Beispiel Hochschulen, spezialisierten Einrichtungen der Gesundheitsversorgung, Theater/Opernhäusern mit festem Ensemble, Sportstadien und einem vielfältigen Einzelhandelsangebot sowie Spezialgeschäften ausprägen. Sie haben eine besondere Bedeutung als Arbeitsmarktstandorte und für die überregionale Verkehrsverknüpfung. Die Oberzentren sind Versorgungs-, Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren von überregionaler Bedeutung.“<sup>2</sup>*

#### Regionaler Wachstumskern

Potsdam wurde im Jahr 2005<sup>3</sup> vom Land Brandenburg als einer von 15 Regionalen Wachstumskernen (RWK) im Land Brandenburg<sup>4</sup> festgelegt. Als RWK steht Potsdam im Fokus der brandenburgischen Strukturpolitik und hat über ein entsprechendes Standortentwicklungskonzept Zugang zu entwicklungsrelevanten Förderprogrammen der Landesministerien und eigens für die RWK geschaffenen Unterstützungsinstrumenten.<sup>5</sup> Im Rahmen der Clusterstrategie der Länder Berlin und Brandenburg werden ausgewählte Branchen bzw. Wirtschaftssektoren gefördert. Für Potsdam sind dies:

- Medien/Informations- und Kommunikationstechnologie
- Gesundheitswirtschaft/Life Science
- Tourismus

---

<sup>2</sup> Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

<sup>3</sup> Wachstumskerne - Starke Standorte für Brandenburg, 2010, S. 12

<sup>4</sup> Wachstumskerne - Starke Standorte für Brandenburg, 2010, S. 5

<sup>5</sup> Wachstumskerne - Starke Standorte für Brandenburg, 2010, S. 8 f.

## 3.2 Historische Entwicklung

Potsdam besitzt eine mehr als tausendjährige Geschichte, die sich in der heutigen Stadtstruktur auf vielfältige Weise ablesen lässt (siehe auch Kapitel 4.2). Im Folgenden werden wichtige Epochen mit Auswirkungen auf die Stadtentwicklung aufgeführt:

- Im Jahre 993 wurde der Ort zum ersten Mal urkundlich erwähnt.<sup>6</sup>
- Ab dem 17. Jahrhundert erfolgte unter den brandenburgisch-preußischen Kurfürsten der Ausbau zur Residenz- und Militärstadt.<sup>7</sup>
- Im 18. und 19. Jahrhundert prägten die preußischen Könige das Stadtbild mit den zahlreichen Schlössern und anderen historischen Bauten, Quartieren und Landschaften.<sup>8</sup>
- Insbesondere prägt die landschaftsgärtnerische Gestaltung unter dem Einfluss von Peter Joseph Lenné Potsdam, der ab 1816 über 50 Jahre lang in Potsdam wirkte.<sup>9</sup> Die "Schlösser und Parks von Potsdam und Berlin" wurden 1990 in die UNESCO-Welterbeliste aufgenommen.
- 1838 wurde die zweite Bahnstrecke Deutschlands nach Berlin eröffnet.<sup>10</sup>
- Mit der Abdankung Wilhelms II. nach dem ersten Weltkrieg verlor Potsdam schließlich seinen Status als Residenzstadt.<sup>11</sup>
- 1917 wurde im heute zu Potsdam gehörenden Babelsberg die Universum Film AG (UFA) gegründet, u.a. entstand in deren Anfangszeit der Film „Metropolis“ von Fritz Lang.<sup>12</sup> Diese Gründung gilt als Wiege des deutschen Films und führte dazu, dass sich die Stadt als Medienstandort etablierte. Seit 2017 ist Potsdam der einzige bundesdeutsche Digital Hub für Mediatechnik und seit 2019 die erste deutsche UNESCO-Kreativstadt des Films. Touristische Attraktionen rund um dieses Thema sind der Filmpark Babelsberg und das Filmmuseum Potsdam.
- Im zweiten Weltkrieg wurden insbesondere durch den nächtlichen Luftangriff vom 14. April 1945 fast 1000 Gebäude der Innenstadt völlig zerstört.<sup>13</sup>
- Während der DDR-Zeit war Potsdam Bezirkshauptstadt und Grenzstadt zu West-Berlin und demnach mit zahlreichen staatlichen und Partei-Institutionen versehen. Das Stadtbild folgte dem Ideal des sozialistischen Städtebaus, das in Teilen dem der autogerechten Stadt der Nachkriegsmoderne im Westen ähnelte, und wurde entsprechend umgebaut bzw. gestaltet. Der Altbaubestand wurde weitgehend dem Verfall preisgegeben.

---

<sup>6</sup> Potsdam, Kaleidoskop preussischer Baugeschichte und Laboratorium der Erinnerungsarchitektur, 2018

<sup>7</sup> Potsdam, Kaleidoskop preussischer Baugeschichte und Laboratorium der Erinnerungsarchitektur, 2018

<sup>8</sup> Potsdam, Kaleidoskop preussischer Baugeschichte und Laboratorium der Erinnerungsarchitektur, 2018

<sup>9</sup> Potsdam, Kaleidoskop preussischer Baugeschichte und Laboratorium der Erinnerungsarchitektur, 2018

<sup>10</sup> Potsdam, Kaleidoskop preussischer Baugeschichte und Laboratorium der Erinnerungsarchitektur, 2018

<sup>11</sup> Potsdam, Kaleidoskop preussischer Baugeschichte und Laboratorium der Erinnerungsarchitektur, 2018

<sup>12</sup> Potsdam, Kaleidoskop preussischer Baugeschichte und Laboratorium der Erinnerungsarchitektur, 2018

<sup>13</sup> <https://www.potsdam-museum.de/artikel/die-nacht-von-potsdam>, abgerufen am 26.08.2021

- Der Norden von Potsdam war weitgehend durch eine militärische Nutzung belegt, die die Stadt entwickelte nach dem zweiten Weltkrieg vor allem Richtung Süd-Osten in Richtung Teltow und Stahnsdorf, hier entstanden mehrere Großsiedlungen.
- Die Stadt verlor nach der Wende 1990 erheblich an Einwohnern, vor allem durch die Stadt-Umland-Wanderung. Für etwa 10 Jahre ging die Einwohnerzahl zurück, bis sich dieser Trend ab 2001 umkehrte. Seitdem wächst die Stadt durch einen positiven natürlichen Saldo, vor allem aber durch Zuwanderung.
- Die Ereignisse 1989 und 1990 erzeugten im Städtebau Potsdams eine „Wende“, die nach und nach zur Sanierung der Altbausubstanz, insbesondere in den Sanierungsgebieten und Denkmalbereichen, in hoher Sanierungsqualität sowie zu Maßnahmen im Sinne der Wiedergewinnung der historischen Mitte führten. Förderungen für die „Städte mit historischen Stadtkernen“, die Sanierungsgebiete durch besondere Programme oder die Neubaugebiete durch das Programm „Soziale Stadt“ trugen zum Gelingen bei.
- In den 1990er Jahren entstand der Stadtteil Kirchsteigfeld nach den Grundsätzen des „new urbanism“. Nördlich der damaligen Stadtgrenze wuchsen durch die Stadt-Umland-Wanderung ehemalige Dörfer zum Teil erheblich. Diese wurden zum Teil durch die Gemeindegebietsreformen von 1993 und 2003 wieder in das Stadtgebiet einbezogen.

### 3.3 Bevölkerungsentwicklung

#### Region

In Abbildung 13 wird basierend auf Daten des Landesamtes für Bauen und Verkehr die vorausgeschätzte Bevölkerungsentwicklung der Region zwischen 2016 und 2030 prozentual und in absoluten Zahlen dargestellt. Demnach ist für die Landeshauptstadt und die Mehrheit ihrer Nachbargemeinden von einem Bevölkerungswachstum auszugehen, welches in einigen Fällen bei über 10 % liegt. Der stärkste Zuwachs wird für Potsdam (über 20 % bis 30 %) und Wustermark (über 30 %) erwartet.

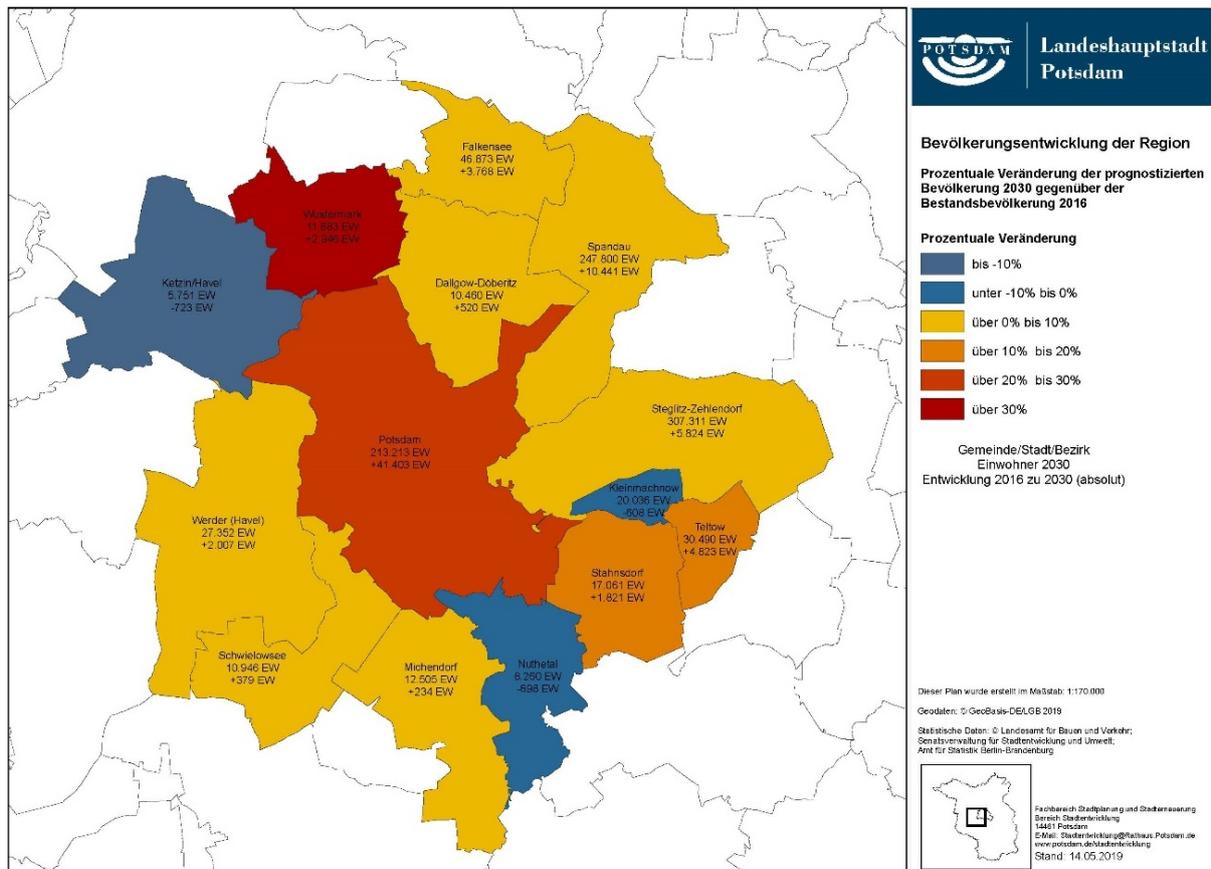


Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung der Region (Darstellung: Landeshauptstadt Potsdam, Stand 14.05.2019)

Eine Gegenüberstellung der Bevölkerungsvorausschätzung mit der tatsächlichen Entwicklung zwischen 2016 und 2018 (siehe Abbildung 14) bestätigt den regionalen Wachstumstrend. Für Michendorf und Steglitz-Zehlendorf wurde der bis 2030 erwartete Bevölkerungszuwachs sogar bereits übertroffen und in Ketzin/Havel sowie Nuthetal kam es entgegen der Erwartungen ebenfalls zu einem Anstieg der Einwohnerzahl. Lediglich in Dallgow-Döberitz und Stahnsdorf hat der vorausgeschätzte Bevölkerungszuwachs bis 2018 noch nicht eingesetzt.

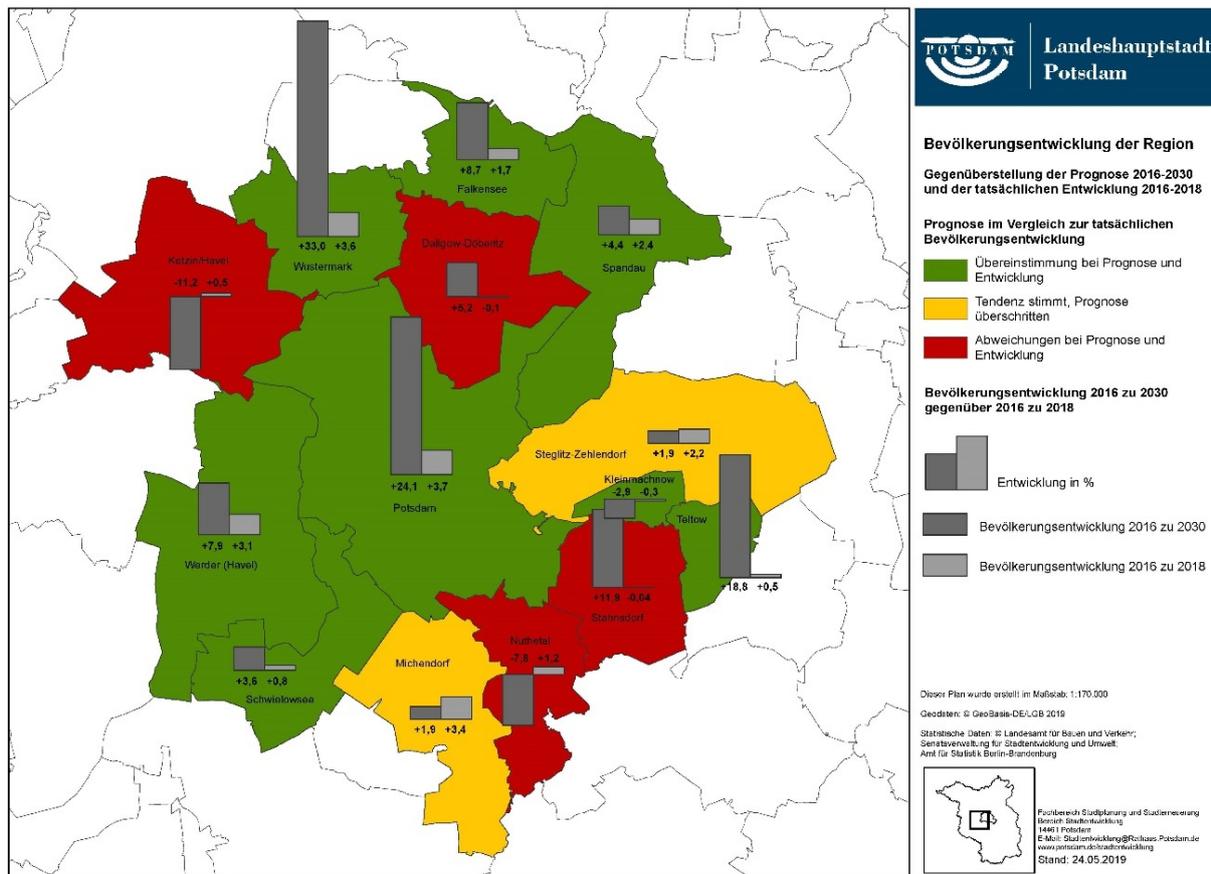


Abbildung 14: Bevölkerungsentwicklung der Region (Darstellung: Landeshauptstadt Potsdam, Stand 14.05.2019)

## Gesamtstadt

Den nachfolgenden Angaben und der weiteren Bearbeitung des INSEKs wurde auch die Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040 zugrunde gelegt. Basis der darin enthaltenen Berechnungen ist die Einwohnerzahl vom 31.12.2019 (Basisjahr). Seit Jahren steigt die Bevölkerungszahl der Landeshauptstadt Potsdam stark, was vor allem auf den deutlich positiven Außenwanderungssaldo zurückzuführen ist und weniger auf den vergleichsweise niedrigeren positiven natürlichen Saldo aus Geburten und Sterbefällen.<sup>14</sup>

Der städtischen Prognose nach wird der Wachstumstrend weiter anhalten, sich jedoch langsamer vollziehen als in der letzten Fassung mit Prognosezeitraum 2017 bis 2035 angenommen.<sup>15</sup> Das hängt damit zusammen, dass die vorherige Berechnung (Basisjahr 2016) kurz nach dem Höhepunkt der Zuwanderung Geflüchteter entstand. In diesem Jahr verzeichnete die Stadt den höchsten jemals gemessenen Außenwanderungssaldo seit 1990, was unter den damaligen Bedingungen zu einer leichten Überschätzung der künftigen Außenzuwanderung führte, wohingegen die Zahl der außerstädtischen Wegzüge etwas unterschätzt wurde.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040, S. 9

<sup>15</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040, S. 2

<sup>16</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040, S. 9

Abbildung 15 stellt die Einwohnerentwicklung bis 2019 und Prognose 2020 bis 2040 dar. U.a. können folgende Aussagen daraus abgeleitet werden:

- Zwischen Ende 2010 und Ende 2019 ist die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt Potsdam von 155.354 auf 180.503 Menschen angestiegen.<sup>17</sup>
- Bis Ende 2017 erhöhte sich die Wachstumsrate, sank dann ab 2018 leicht und bleibt seitdem annähernd konstant.
- Das Wachstum wird bis 2040 voraussichtlich nahezu linear bleiben.
- Die aktuell vorhergesagte Entwicklung bleibt unter den Erwartungen der Kleinräumigen Bevölkerungsprognose 2017 bis 2035 zurück. Während diese noch davon ausging, dass 2035 bereits über 220.000 Menschen in Potsdam leben würden, wird nun für dasselbe Jahr nur noch von ca. 211.000 Einwohnern ausgegangen.
- Es wird angenommen, dass im Verlauf des Jahres 2024 die Marke von 190.000 und 2029 von 200.000 in Potsdam gemeldeten Personen überschritten wird.<sup>18</sup>
- Im Jahr 2040 wird Potsdam voraussichtlich fast 218.000 Einwohner haben<sup>19</sup>, was einem Wachstum von 20,7 % gegenüber dem Basisjahr 2019 entspricht.<sup>20</sup>
- Die aktuelle Prognose der Landeshauptstadt liegt etwa mittig innerhalb der vom Land Brandenburg erarbeiteten drei Entwicklungsszenarien für den Zeitraum 2017 bis 2030. Hinweis: Zwischenzeitlich wurde die Bevölkerungsvorausschätzung des Landes aktualisiert. Diese geht davon von einem Zuwachs der Potsdamer Bevölkerung auf 195.740 (untere Variante) bis 218.336 Menschen (obere Variante) aus.<sup>21</sup>

---

<sup>17</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040, S. 9

<sup>18</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040, S. 2

<sup>19</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040, S. 2

<sup>20</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040, S. 2

<sup>21</sup> Bevölkerungsvorausschätzung 2020 bis 2030 des Landes Brandenburg, 2021, Anlage 9

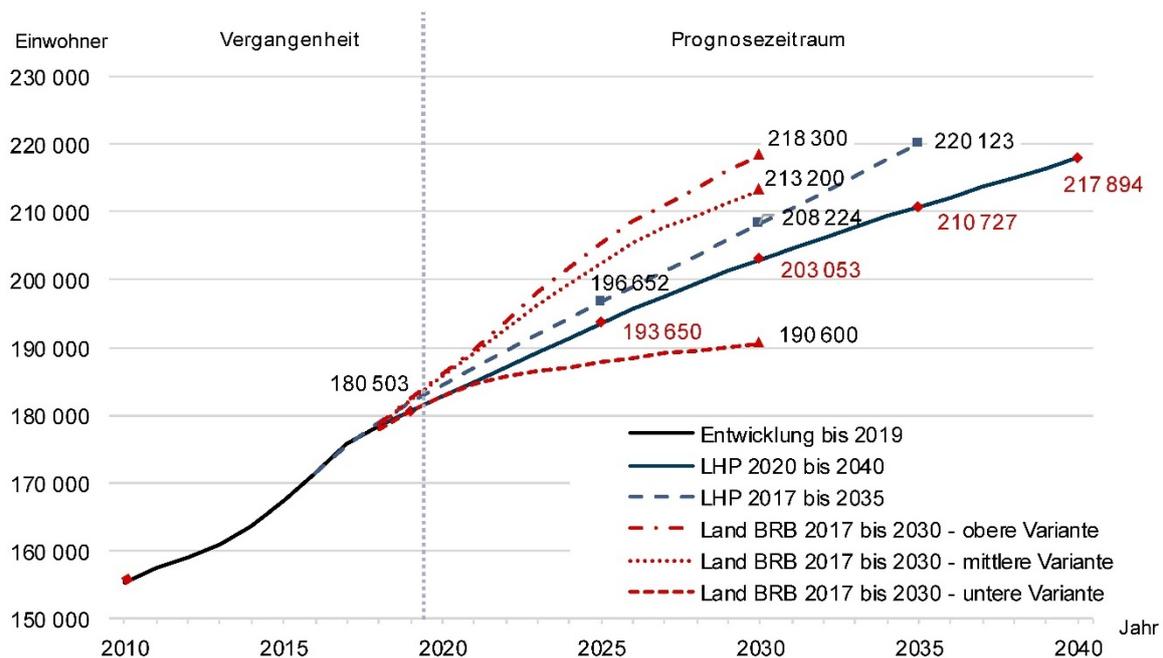


Abbildung 15: Einwohnerentwicklung bis 2019 und Prognose 2020 bis 2040 (Darstellung: Landeshauptstadt Potsdam, Stand 30. September 2020)

Das Wachstum der Potsdamer Bevölkerung wird wie in den vergangenen Jahren auch, vornehmlich durch einen positiven Außenwanderungssaldo verursacht.<sup>22</sup> Dieser erreichte mit einem Plus von 3.706 Personen 2017 einen Potsdamer Spitzenwert, danach sank dieser wieder leicht.<sup>23</sup> Die natürliche Bevölkerungsbewegung entwickelt sich hingegen in den negativen Bereich. So wird die Anzahl der Sterbefälle bereits ab dem Jahr 2021 knapp die Geburtenzahl übersteigen. Bis 2040 wird dieses Verhältnis der Prognose nach negativ bleiben und sich noch leicht verstärken.<sup>24</sup>

Die Bevölkerungsprognose geht davon aus, dass sich das Durchschnittsalter der Potsdamer Bevölkerung von knapp 43 Jahren im Jahr 2019 auf fast 44 Jahre im Jahr 2040 erhöht.<sup>25</sup> Die Anzahl der über 65-Jährigen steigt voraussichtlich überdurchschnittlich um fast 12.000 (Zunahme von 32,8 % gegenüber 2019) und die Anzahl der über 80-Jährigen um 15.000 Personen (Zunahme von mehr als 25 % gegenüber 2019).<sup>26</sup> Ebenfalls überdurchschnittlich fällt die Zunahme von Kindern und Jugendlichen der Altersgruppe von 12 bis unter 19 Jahre aus. Diese wird bis 2040 um rund 3.700 Personen größer, was eine Zunahme von 33,7 % gegenüber 2019 bedeutet.<sup>27</sup>

<sup>22</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040, S. 2

<sup>23</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040, S. 6

<sup>24</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040, S. 2

<sup>25</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040, S. 2

<sup>26</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040, S. 10

<sup>27</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040, S. 2

Eine Überprüfung der tatsächlichen Entwicklung und der Prognose ist für 2021 bzw. 2022 geplant. Durch einen Cyberangriff auf die Stadtverwaltung Anfang 2020 und die SARS-CoV-2-Pandemie wurden auch die Meldeverfahren ausgesetzt, daher sind die Einwohnerzahlen 2020 bisher nur eingeschränkt belastbar.

## Teilräume

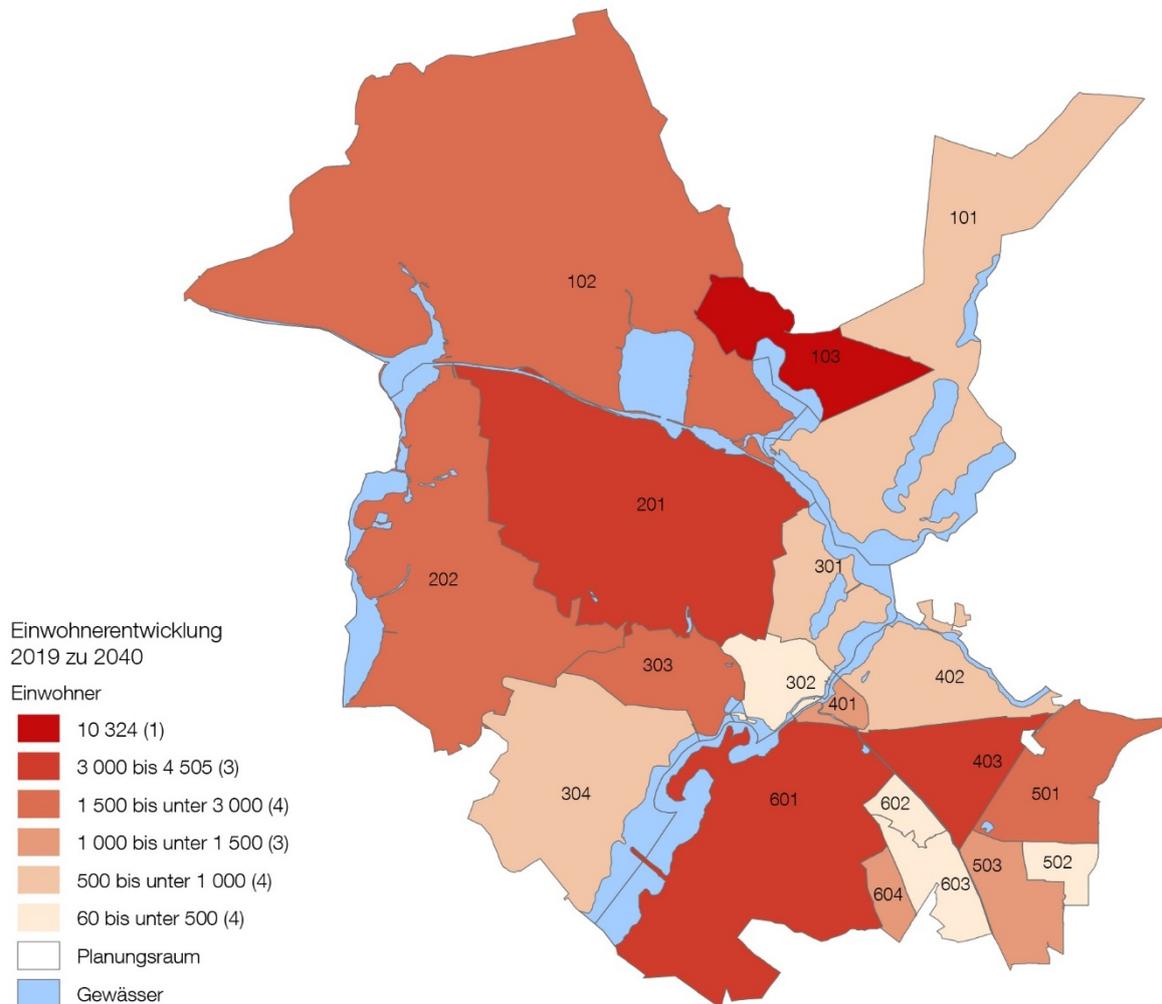


Abbildung 16: Absolute Einwohnerentwicklung nach Planungsräumen 2019 zu 2040 (Darstellung: Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040)

Abbildung 16 zeigt, dass das bis 2040 erwartete Wachstum im nordwestlichen und südöstlichen Stadtgebiet am stärksten ist. Die höchsten Zuwächse werden in folgenden Planungsräumen prognostiziert:

- Entwicklungsbereich Krampnitz (Planungsraum 103):  
+ca. 10.000 Einwohnerinnen/Einwohner (vorerst +ca. 5.000 Einwohnerinnen/Einwohner, bis die Straßenbahnanbindung erfolgt ist)
- Bornim, Bornstedt, Nedlitz, Am Ruinenberg, Rote Kasernen (Planungsraum 201):  
+4.505 Einwohnerinnen/Einwohner
- Hauptbahnhof, Brauhausberg, Templiner und Teltower Vorstadt (Planungsraum 601)  
+4.102 Einwohnerinnen/Einwohner

Aus den Vorausschätzungen der Bevölkerungsentwicklung für die Region, die Gesamtstadt und ihre Teilräume werden zusammenfassend folgende Schlüsse gezogen:

- Auf die Region kommen angesichts des dynamischen Bevölkerungswachstums erhebliche Herausforderungen zu. Dies erfordert, dass die Kommunen in den kommenden Jahren ihre Zusammenarbeit bei vielen Themen der Stadtentwicklung beibehalten bzw. ausbauen (siehe Kapitel 5.3), um den Wachstumsdruck abfedern zu können.
- Die Verlangsamung des Wachstumsprozesses in Potsdam senkt den Handlungsdruck auf die Landeshauptstadt nur geringfügig. Absolut werden voraussichtlich bis zum Jahr 2035, dem Planungshorizont des INSEK, dennoch ca. 30.000 Menschen mehr als heute in Potsdam leben.
- Der deutlich steigende Anteil von Menschen über 65 Jahre erfordert einen Ausbau entsprechender Wohnangebote und Infrastrukturen. Ebenso müssen Bildungs- und Freizeitangebote für die größer werdende Altersgruppe der 12- bis 19-Jährigen bereitgestellt und gleichzeitig Freiraumqualitäten erhalten werden.
- Fokusräume der Entwicklung werden voraussichtlich der nordwestliche und südöstliche Stadtbereich sein.

### **3.4 Kommunalen Haushalt**

Die Landeshauptstadt Potsdam (LHP) hat in den letzten Jahren als dynamisch wachsende Kommune eine stete Zunahme ihres Haushaltsvolumens zu verzeichnen. Betragen die ordentlichen Aufwendungen des Jahres 2013 noch knapp 522 Mio. €, so stiegen sie auf ca. 820 Mio. € im Haushalt des Jahres 2021 an. Der Ansatz für freiwillige Aufgaben in den Bereichen Bildung, Jugend, Kultur und Sport wurde in der gleichen Zeit von ca. 28,3 Mio. € auf ca. 43 Mio. € erhöht. Aufgrund eines wirtschaftlich erfolgreichen Umfelds und einer positiven Entwicklung der Landeshauptstadt selbst nahm die eigene Finanzkraft zu und Potsdam konnte bis zum Jahr 2018 mehrere positive Jahresabschlüsse verzeichnen.

Die in ihrem finanziellen und zeitlichen Umfang noch nicht abschätzbaren wirtschafts- und finanzpolitischen Auswirkungen der außergewöhnlichen Notlage in Folge der SARS-CoV-2-Pandemie haben diesen über mehrere Jahre wirkenden positiven Trend unerwartet unterbrochen. Kurzfristig kommt es sowohl zu starken Einbrüchen der Erträge (Steuern und Zuweisungen des Landes u. a.) als auch zu neuen und nicht vorhersehbaren Belastungen auf der Aufwandsseite. Es ist davon auszugehen, dass zumindest im Zeitraum der kommenden fünf Jahre insbesondere die Erträge aus Steuern deutlich unter den von vor dem Ausbruch der Pandemie geplanten Werten liegen werden. Allein für die Jahre 2021 bis 2024 wird auf Basis der Steuerschätzungen des Bundes aus dem November 2020 gegenüber der bisherigen Planung ein Steuer minderertrag in Höhe von 71 Mio. € für Potsdam prognostiziert.

Diese Rahmenbedingungen werden sich deutlich auf künftige Ergebnishaushalte (Ergebnislinie) der LHP auswirken. Im Zusammenhang damit ist auch der Investitionshaushalt bzw. das Ziel des Investitionsprogramms („Jahrzehnt der Investitionen“) zu betrachten, da das derzeit gültige mehrjährige Investitionsprogramm sehr stark aus Eigenmitteln der LHP gespeist

wird. Die LHP strebt auch unter den benannten Rahmenbedingungen an, die bisher gültige mehrjährige Investitionsplanung grundsätzlich aufrecht zu erhalten. Neben den noch immer sehr hohen Investitionen in die Schul- und Bildungsinfrastruktur (einschließlich Sportstätten) sind große Investitionen u. a. in die nachhaltige Mobilität erforderlich. Diese Investitionen – die im Bereich des Hochbaus vom Kommunalen Immobilien Service (KIS), einem Eigenbetrieb der Landeshauptstadt Potsdam bewältigt werden und dort nach aktueller Planung allein bis zum Jahr 2024 354 Mio. € betragen – sind ursächlich für die trotz wachsender Einwohnerzahlen von 1.100 € Pro-Kopf im Jahr 2013 auf ca. 1.860 € Pro-Kopf im Jahr 2021 (Plan) gestiegene Verschuldung Potsdams. Ob dieses Investitionsprogramm aus eigener Kraft kurz- bis mittelfristig aufrechterhalten werden kann, hängt maßgeblich vom weiteren Fortgang der Pandemie und der wirtschaftlichen Erholung ab.

Die Partizipation der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen des Haushalts hat für die Landeshauptstadt Potsdam nach wie vor eine große Bedeutung. Seit dem Jahr 2008 gilt: kein Haushalt ohne Bürgerhaushalt. Das Verfahren des Bürgerhaushalts konnte nicht nur verstetigt werden, sondern verzeichnet eine äußerst erfolgreiche Entwicklung mit stetig stark steigenden Beteiligungszahlen. Wurden im Rahmen des Bürgerhaushalts des Jahres 2009 insgesamt noch 2.032 Beteiligungen gezählt, waren es beim Doppel-Haushalt der Jahre 2020/2021 schon allein ca. 17.600. Ab dem Jahr 2021 wird der „klassische“ Bürgerhaushalt zudem weiterentwickelt und durch dezentrale Bürger-Budgets ergänzt, die abwechselnd zum bisherigen Verfahren in den sechs Sozialräumen der Stadt auf direkte Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger vergeben werden.

### **3.5 Städtebau- und Wohnraumförderung**

Angesichts begrenzter finanzieller Ressourcen bei zugleich erheblichen Ausgaben für kommunale Pflichtaufgaben und Investitionsanforderungen benötigt die Stadt Potsdam auch zukünftig die finanzielle Unterstützung der EU, des Bundes und des Landes. Die prognostizierten Steuereinnahmen allein reichen nicht aus, um die erforderlichen kommunalen Ausgaben finanziell zu bewältigen. Daher setzt Potsdam auf die landesseitige Unterstützung und stellt hierzu die notwendigen kommunalen Miteleistungsanteile bereit.

Künftige Schwerpunkte im Bereich der Städtebauförderung werden dabei weiterhin in den Programmen Lebendige Zentren und Sozialer Zusammenhalt liegen. In den innerstädtischen Sanierungsgebieten, die über das Jahr 2021 hinaus verlängert werden sollen, wird es auch in den nächsten Jahren darum gehen, eine lebendige neue Stadtmitte zu schaffen, den Wohnstandort Innenstadt sowie Handel und Dienstleistungen zu stärken und zu sichern, kulturelle und wissenschaftliche Nutzungen anzusiedeln, vielfältig nutzbare attraktive öffentliche Stadträume zu schaffen und den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Die bisherigen Erfolge bei der Sanierung der Innenstadt ermöglichen im INSEK aber auch eine vertiefende Betrachtung von Stadtbereichen außerhalb der Stadtmitte.

In den Gebieten Am Schlaatz und Am Stern/Drewitz geht es insbesondere um die Stabilisierung der Quartiere. Neben der Fortsetzung der sozialräumlichen Begleitung der Quartiersentwicklung und der weiteren Aufwertung der Wohn- und Freiraumqualitäten spielt auch die Umsetzung des Verstetigungsprozesses eine zentrale Rolle.

Darüber hinaus ist auch die soziale Wohnraumförderung des Landes ein wichtiges Instrument zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und für den Erhalt sozial stabiler Bewohnerstrukturen in den städtischen Wohnquartieren. Neben dem Mietwohnungsneubau steht die generationengerechte Anpassung von Wohnraum an geänderte Wohnbedürfnisse im Fokus der Förderung. Dabei werden verschiedene Zielgruppen mit Zugangsschwierigkeiten zum Wohnungsmarkt berücksichtigt, so dass der Einsatz der sozialen Wohnraumförderung des Landes Brandenburg dazu beiträgt, dem wohnungspolitischen Ziel der Stadt Potsdam, bezahlbaren und vielfältigen Wohnraum für alle zu schaffen, zu entsprechen. Um sozialräumliche Segregation zu reduzieren und eine ausgewogene Verteilung verschiedener Bevölkerungsgruppen in der gesamten Stadt zu erreichen, soll der Einsatz von Fördermitteln der sozialen Wohnraumförderung und damit die Schaffung von Mietpreis- und Belegungsbindungen im gesamten Stadtgebiet ermöglicht werden. Hierzu wird eine Erweiterung der Fördergebietskulisse der Wohnraumförderung auf das gesamte Stadtgebiet angestrebt (siehe Anlage 1.8).

Stärker in die Sicherung der sozial gerechten Wohnraumversorgung ist fortan die Boden- und Liegenschaftspolitik der Landeshauptstadt zu richten, insbesondere im Hinblick auf die langfristigen Handlungsmöglichkeiten der Landeshauptstadt. Darüber hinaus können private Haushalte durch die Förderung des Neubaus sowie der Modernisierung und Instandsetzung von selbst genutztem Wohneigentum durch das Land Brandenburg unterstützt werden.

Die Erfahrungen der Vergangenheit zeigen, dass die größten Effekte für eine nachhaltige Stadtentwicklung erreicht werden konnten, wenn durch eine zeitliche und räumliche Bündelung von Fördermitteln aus einem breiten Finanzierungsmix Projekte fokussiert umgesetzt werden konnten. Die aktuellen Sanierungsgebiete, Entwicklungsbereiche, Anpassungs- und Fördergebiete, Gebiete des sozialen Zusammenhaltes und Vorbereitende Untersuchungen sind in Kapitel 6.5 und in einer Übersichtskarte (siehe Anhang) dargestellt.

### **3.6 Stadt-Umland-Kooperationen**

Die Landeshauptstadt Potsdam ist an verschiedenen regionalen Netzwerken und Kooperationen beteiligt:

#### **Kommunales Nachbarschaftsforum (KNF)**

Die Landeshauptstadt Potsdam ist Gründungsmitglied des Vereines „Kommunales Nachbarschaftsforum (KNF) Berlin – Brandenburg e.V.“. Mit der Vereinsgründung 2020 wurde das langjährige Kommunikationsforum der Region in eine neue, verbindlichere Organisationsform überführt. Der Verein ist nun in der Lage, auch eigene Projekte umzusetzen und Fördermittel einzuwerben.

Potsdam engagiert sich derzeit in vier der sogenannten „Anliegensgruppen“ (Wohnen, Wasser, soziale Infrastruktur, Bahnhöfe/ Bahnhofsumfeld), um hier die gemeinsame Arbeit in der Region zu vertiefen. Erste gemeinsame Projektansätze sind die Einbeziehung von Spandau und Potsdam in eine regionale Verkehrsuntersuchung der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft (KAG) Osthavelland und der Vorschlag einer KNF-übergreifenden Studie zu Wohn- und

Gewerbeflächenpotenzialen unter Einbeziehung der Bevölkerungsprognose und der tatsächlichen Entwicklung. Dabei kann die gute Vorarbeit der KNF-Wohnflächenpotenzialuntersuchung von 2020 genutzt werden.<sup>28</sup>

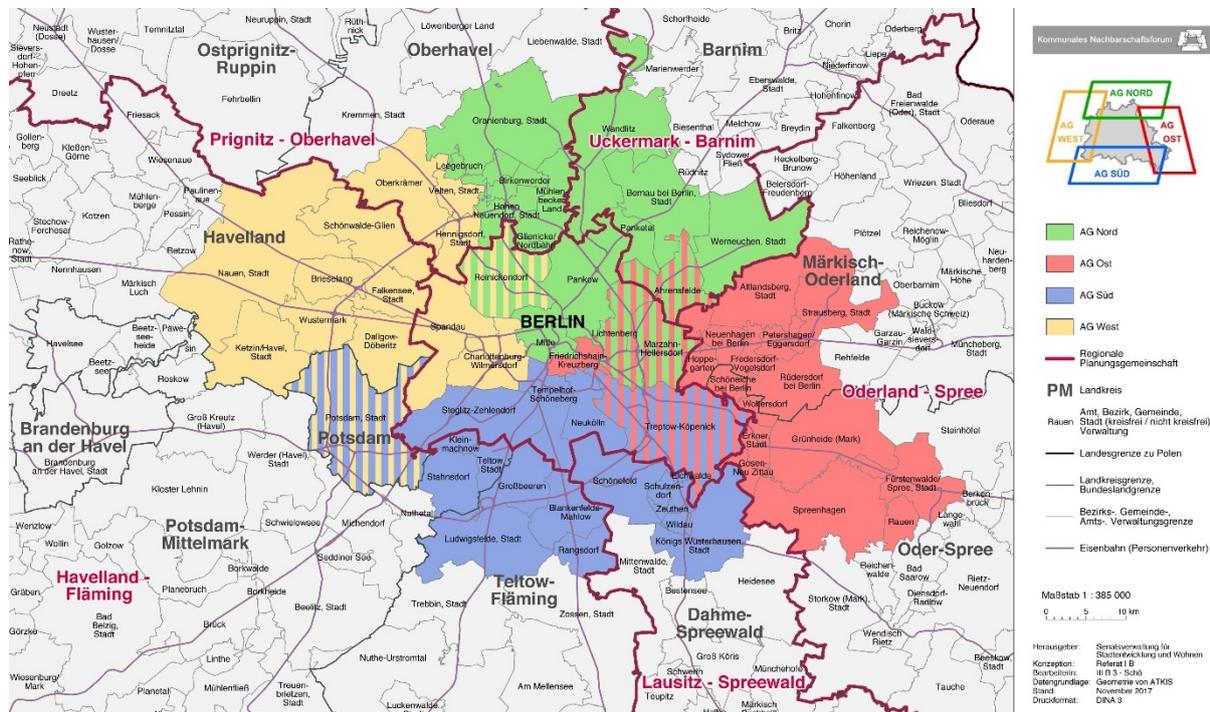


Abbildung 17: Kulisse des Kommunalen Nachbarschaftsforums. (Darstellung: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Stand November 2017)

### Stadt-Umland-Wettbewerb (SUW)

Gemeinsam mit den Gemeinden Dallgow-Döberitz, Michendorf, Nuthetal, Schwielowsee, Stahnsdorf, Wustermark und der Stadt Werder (Havel) sowie weiteren Partnern nahm Potsdam 2015 erfolgreich am Stadt-Umland-Wettbewerb des Landes Brandenburg teil. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) setzte damit ein Zusammenwirken der drei EU-Fonds (EFRE, ELER und ESF) auf Landesebene strategisch<sup>29</sup> um.

Der Wettbewerbsbeitrag „potsdam.und.partner:gemeinsam.natürlich.verbunden“ belegte den zweiten Platz unter den von der Fachjury im März 2016 ausgewählten zwölf Strategien aus den 34 eingereichten Wettbewerbsbeiträgen, die als besonders zukunftsweisend und nachhaltig bewertet wurden. Aus den genannten Fördertöpfen wurden Mittel zur Umsetzung konkreter Projekte aus der Wettbewerbsstrategie gewährt. Der Beitrag formuliert Maßnahmen und Projekte für einen Umsetzungszeitraum bis 31.12.2022 (ursprünglich bis 2020, jedoch verlängert) zu den drei Themenfeldern „Nachhaltige Mobilität“, „Energie und CO<sub>2</sub>-Reduzierung“ sowie „Natur- und Kulturlandschaften“.<sup>30</sup>

<sup>28</sup> <https://kommunalesnachbarschaftsforum.berlin-brandenburg.de>

<sup>29</sup> <https://stadt-umland-wettbewerb.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.366154.de>, abgerufen am 02.02.2021

<sup>30</sup> Beitrag zum Stadt-Umland-Wettbewerb, Anlage 1, 2015

Projekte mit Beteiligung von Potsdam sind unter anderem die Errichtung einer Radbrücke zwischen Werder (Havel) und Potsdam, die Errichtung eines Uferwegs am Wasserwerk Leipziger Straße mit Anbindung an den Kölle-Uferweg und verschiedene Maßnahmen in Krampnitz (u.a. Winterquartier für Fledermäuse, Hüllensanierung zum Erhalt des ehemaligen Heizhauses). Weitere Informationen: <https://stadt-umland-wettbewerb.brandenburg.de>

### **Initiative „Revier Potsdamer und Brandenburger Havelseen“**

Um den Ausbau und die Entwicklung des Wassertourismus in der Region nachhaltig zu fördern, wurde im Juli 2006 die Wassertourismus Initiative „Revier Potsdamer und Brandenburger Havelseen“, kurz „WIR“, gegründet. Die Initiative ist ein Gemeinschaftsprojekt der Anliegergemeinden und -städte Potsdam, Brandenburg an der Havel, Werder (Havel), Schwielowsee, Ketzin/Havel, Groß Kreutz und Kloster Lehnin.

### **Regionalgespräche**

In der Regel findet zweimal im Jahr ein Regionalgespräch mit den benachbarten Gemeinden statt. In den Regionalgesprächen, bei denen auch das INSEK thematisierte wurde, erfolgte eine Befragung der Nachbarkommunen bzw. -landkreise unter anderem dazu, wie sich die Bevölkerung entwickelt, wie sich die Bedarfe bzgl. Wohnen, sozialer Infrastruktur und Arbeitsplätze darstellen und welche geplanten Projekte Auswirkungen auf Potsdam haben könnten. Diskutiert wurde, welche Themen eine verstärkte grenzüberschreitende Kooperation erfordern. Nachfolgend eine Zusammenfassung wichtiger Anliegen:<sup>31</sup>

#### **Stadt Ketzin**

- Vollständige Umsetzung des straßenbegleitenden Radwegs Paretz – Uetz
- Sicherung der ÖPNV-Verbindung zu weiterführenden Schulen mit gymnasialer Oberstufe in Potsdam

#### **Gemeinde Schwielowsee**

- Kooperation insbesondere bei Verkehr und Tourismus
- weitere Themen: Bildung/Wirtschaft und Klimaschutz

#### **Landkreis Havelland**

- Entwicklung des ländlichen Raums
- Ausbau Umweltverbund, u.a. Schnellbusse (Straßenbahn) vor Siedlungsentwicklung und Ausbau Radwegenetz
- möglichst umfassende Verlagerung des Güterkraftverkehrs auf die Schiene
- interkommunaler Naherholungs- und Umwelt-Bildungsort Döberitzer Heide
- Kooperationen rund um den Bahn Technologie Campus Havelland (BTC)

---

<sup>31</sup> Stellungnahmen zum Regionalgespräch am 29.10.2020

## Gemeinde Kleinmachnow

- Kooperation bei Planung und Bau von Radschnellwegen
- Herstellung eines durchgehenden Uferwegs an der Teltowkanalau
- Reaktivierung der Stammbahn
- Ausbau des Umweltverbunds
- Aktivierung des kommunalen Nachbarschaftsforums
- regionale Konzepte für weiterführende Schulen und Klimaschutz

Ein weiteres Resultat des Regionalgesprächs am 29.10.2019 war ein gemeinsames Papier an die Länder Berlin und Brandenburg mit der Forderung nach größeren gemeinsamen Anstrengungen seitens der Länder für die Region bei den Themen bezahlbarer Wohnraum und Verkehrsinfrastruktur (Pressemitteilung Nr. 626 vom 27.09.2019).

## Weitere Informationen

- Kooperationsbericht zur interkommunalen Zusammenarbeit<sup>32</sup>
- gemeinsames Positionspapier der Städte und Gemeinden im Berliner Umland zu den Herausforderungen der Wachstumsregion vom 23. September 2019<sup>33</sup>
- gemeinsamer Brief: das Wachstum in der Region um Potsdam aktiv gestalten<sup>34</sup>

## **LEADER-Region LAG Havelland**

Das EU-Förderprogramm LEADER (Liaison Entre Action de Developement de l' Economie Rurale, deutsch: „Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft“) verfolgt die nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raums unter Einbeziehung und Mitwirkung lokaler Akteure. Potsdam ist mit den Ortsteilen Fahrland, Grube, Marquardt, Neu Fahrland, Satzkorn und Uetz-Paaren Teil der LEADER-Region Havelland (weitere Informationen: <https://www.lag-havelland.de>). Nach Maßgabe des Landesamts für Bauen und Verkehr schieden 2015 die Ortsteile Marquardt, Neu Fahrland und Grube aus der Förderkulisse ländlicher Raum 2014-2020 aus. Alle weiteren Kommunen innerhalb der Gebietskulisse gehören zum Landkreis Havelland.<sup>35</sup>

Zur regionalen Umsetzung des LEADER-Programms wurde die Lokale Arbeitsgruppe Havelland e.V. (LAG) gegründet.<sup>36</sup> Die LEADER-Region Havelland wurde bisher in die Förderperioden 2007-2013 und 2014-2020 aufgenommen.<sup>37</sup>

---

<sup>32</sup> [https://egov.potsdam.de/bi/\\_\\_\\_tmp/tmp/4508103658122028/58122028/01173451/51.pdf](https://egov.potsdam.de/bi/___tmp/tmp/4508103658122028/58122028/01173451/51.pdf)

<sup>33</sup> [https://egov.potsdam.de/bi/\\_\\_\\_tmp/tmp/4508103658122028/58122028/01173316/16-Anlagen/02/Anlage2\\_Positionspapier\\_Berliner\\_Umland\\_\\_23092.pdf](https://egov.potsdam.de/bi/___tmp/tmp/4508103658122028/58122028/01173316/16-Anlagen/02/Anlage2_Positionspapier_Berliner_Umland__23092.pdf)

<sup>34</sup> [https://egov.potsdam.de/bi/\\_\\_\\_tmp/tmp/4508103658122028/58122028/01173316/16-Anlagen/01/Anlage1\\_GemeinsamerBrief\\_Regionalgesprach\\_Nac.pdf](https://egov.potsdam.de/bi/___tmp/tmp/4508103658122028/58122028/01173316/16-Anlagen/01/Anlage1_GemeinsamerBrief_Regionalgesprach_Nac.pdf)

<sup>35</sup> <https://www.lag-havelland.de/das-leader-programm/>, abgerufen am 02.02.2021

<sup>36</sup> <https://www.lag-havelland.de/ueber-uns/>, abgerufen am 02.02.2021

<sup>37</sup> <https://www.lag-havelland.de/lag-projekte/>, abgerufen am 02.02.2021



Abbildung 18: Ausschnitt der Gebietskulisse LEADER-Region Havelland (Darstellung: <https://www.lag-havelland.de/lag-projekte/>, abgerufen am 02.02.2021)

## 4 Bestandsanalyse

Dieses Kapitel widmet sich der sektoralen Bestandsaufnahme und Analyse. Jedes der nachfolgenden Themen<sup>38</sup> beginnt mit einer kurzen Einschätzung aus stadtplanerischer Sicht. Es handelt sich dabei jeweils um ein Resümee, welches aus den Eindrücken vor Ort, den Fachgutachten und dem Austausch mit den Ressorts der Stadtverwaltung gewonnen werden konnte.

Je Thema werden im INSEK die Kernaussagen und -ergebnisse der städtischen Fachkonzepte, -gutachten und -planungen vorgestellt. Für eine vollständige Darstellung der darin enthaltenen Aussagen sind die relevanten Fachkonzepte jeweils direkt heranzuziehen. Die Übersichtstabelle „Weitere Informationen“ fasst jeweils nach dem Textteil relevante Grundlagen für das jeweilige Thema zusammen.

Am Ende jedes Unterkapitels folgt eine stichpunktartige Zusammenfassung der Stärken, Schwächen und Herausforderungen.

### 4.1 Klimaschutz & Klimaanpassung

Potsdam verfügt über sehr gute Ausgangsbedingungen, um bundesweit als eine der Modellstädte für den Klimaschutz weiterentwickelt zu werden. Günstig wirkt sich z. B. aus, dass die Stadt kaum über Industrie verfügt, von der hohe Treibhausgasemissionen ausgehen. So kann hier in den nächsten Jahren die Konzentration auf die Erprobung klimagerechter Lösungen für insbesondere zwei Themen erfolgen: Gebäudeenergie und Verkehr.

Zudem hat die Landeshauptstadt Potsdam bereits durch wichtige politische Entscheidungen Zeichen gesetzt, wie etwa die Verpflichtung zur Klimaneutralität bis 2050 oder den Beschluss des Klimanotstands. Diesen Beschlüssen sind schon erste konkrete Taten gefolgt, wie etwa die energetische Sanierung des Stadtteils Drewitz, die Planung neuer Radschnellverbindungen (inkl. der neuen Fuß- und Radbrücke zwischen Potsdam und Werder) oder der geplante Ausbau des Bahnhofs Marquardt zur „Mobilitätsdrehscheibe“. Zwar kann das INSEK-Beteiligungsverfahren nicht die gesamte Stadtbevölkerung repräsentieren, aber auch hier konnten zumindest Anzeichen dafür erkannt werden, dass das Thema Klimaschutz mit hohen Erwartungen verbunden ist und Aufbruchsstimmung herrscht. In Potsdam scheint daher der richtige Zeitpunkt gekommen zu sein, um die vielleicht größte Herausforderung des 21. Jahrhunderts anzugehen.

Hinsichtlich der Abschätzung von Risiken aufgrund der nicht vermeidbaren Folgen des Klimawandels ist die Stadt aufgrund des Standorts des renommierten Potsdam Instituts für Klimafolgenforschung (PIK) international bekannt. Mit einer Anpassungsstrategie an den Klimawandel hat die Landeshauptstadt Potsdam im Jahr 2019 (Beschluss zum Klimanotstand) eine wichtige Grundlage für eine klimawandelgerechte Stadtentwicklung geschaffen, die durch eine

---

<sup>38</sup> basierend auf der neuen INSEK-Arbeitshilfe des Landes Brandenburg

detaillierte Klimaanalyse und die Erarbeitung einer Stadtklimakarte eine fundierte Handlungsgrundlage erhält.

### **Klimaschutz**

Die Landeshauptstadt Potsdam ist bereits 1995 dem Klima-Bündnis beigetreten und verpflichtete sich damit selbst zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 10 % alle fünf Jahre.<sup>39</sup>

Als eine von bundesweit nur 41 Kommunen verfügt Potsdam seit 2016 über einen Masterplan für den Klimaschutz, in dem das Ziel formuliert wird, bis 2050 die Treibhausgasemissionen der Stadt um 95 % und den Endenergieverbrauch um 50 % gegenüber 1990 zu senken.<sup>40</sup> Die Stadt setzt den Masterplan 100 % Klimaschutz im Rahmen ihrer Ressourcen sukzessive um, diese müssen jedoch zu Realisierung aller enthaltenen Maßnahmen noch erweitert werden.

Im Jahr 2014 teilte sich der Endenergieverbrauch wie folgt auf:<sup>41</sup>

- private Haushalte (46 %),
- Verkehr (28 %),
- Wirtschaft (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen plus Industrie) (24 %)
- Kommune (2 %).

Bei den Treibhausgasemissionen ergeben sich für 2014 sich folgende Anteile:<sup>42</sup>

- private Haushalte (40 %),
- Wirtschaft (32 %),
- Verkehr (27 %)
- Kommune (1 %).

Als die größte Hebelwirkung für den Erfolg der Energiewende und des Klimaschutzes benennt das Gutachten die Dekarbonisierung in den Bereichen Gebäudeenergie und Mobilität.<sup>43</sup>

Der Wirtschaftssektor trägt 32% der Treibhausgasemissionen der LHP bei, überwiegend aus dem Subsektor Gewerbe, Handel, Dienstleistungen. Ausgebaut werden sollten die Kapazitäten und Kompetenzen zum Klimaschutz in kleinen und mittleren Unternehmen sowie die Verzahnung zwischen Wirtschaft und Klimawissenschaft.

Eine spezifische Herausforderung in Potsdam ist, dass die Ausbaupotenziale für regenerative Energien recht begrenzt sind. Dies liegt z. B. daran, dass viele Bereiche des Stadtgebiets aus Gründen des Denkmalschutzes hierfür nicht in Betracht kommen und genügend Flächen für Landwirtschaft erhalten bleiben müssen. Die Sicherung von Flächen für die Energieerzeugung bekommt dadurch einen hohen Stellenwert. Eine Handlungsoption besteht auch im maximal möglichen Ausbau von Photovoltaik auf nicht-denkmalgeschützten Gebäuden sowie der

---

<sup>39</sup> <https://www.klimabuendnis.org/>, abgerufen am 03.02.2021

<sup>40</sup> Gutachten zum Masterplan 100% Klimaschutz Potsdam 2050, S. 25

<sup>41</sup> Gutachten zum Masterplan 100% Klimaschutz Potsdam 2050, S. 29

<sup>42</sup> Gutachten zum Masterplan 100% Klimaschutz Potsdam 2050, S. 29

<sup>43</sup> Gutachten zum Masterplan 100% Klimaschutz Potsdam 2050, S. 51

Ausnutzung der denkmalschutzrechtlichen Spielräume und der Erprobung innovativer Technologien, die Klimaschutz und Denkmalschutz vereinbaren (z. B. solare Dachziegel). Seitens der Wissenschaft wird teilweise sogar eine Solardachpflicht gefordert.

Eine weitere Reduktion der Treibhausgasemissionen wäre durch die Aktivierung potenzieller CO<sub>2</sub>-Senken, wie z. B. der Potsdamer Niedermoore zu erwarten. Durch inadäquate Nutzung entweichen diesen Mooren, die 10 % der Fläche Potsdams einnehmen, derzeit zwischen 15.000 und 30.000 Tonnen CO<sub>2aq</sub> jährlich.<sup>44</sup> Hierzu existiert ein detailliertes Gutachten mit Aussagen dazu, wie die Moore renaturiert und dennoch weiter landwirtschaftlich genutzt werden können.<sup>45</sup>

Bedeutende klimarelevante Leistungen erbringen auch die großflächigen Wälder, die sich auf dem Gebiet der Landeshauptstadt befinden, weshalb deren Schutz und bei Inanspruchnahme ein gleich- oder höherwertiger Ersatz für die Einhaltung der Klimaschutzziele hohen Stellenwert hat. Die waldbezogenen Klimaschutzwirkungen sind z. B. Verschattung, Staubfilterung, Lärmfilterung, Schadstoffsenke, CO<sub>2</sub>-Bindung, Temperatursenkung und Sauerstoffproduktion. Daneben trägt die Wasserverdunstung der Bäume nicht zuletzt zur Regenbildung bei.

Anhand der ambitionierten Klimaschutzziele wird deutlich, dass dem Thema Klimaschutz eine weitaus größere Gewichtung eingeräumt werden muss als noch im INSEK 2007. Eine zusätzliche Herausforderung wird darin bestehen, die Ziele bei stetig steigender Einwohnerzahl einzuhalten (Flächen- und Energiebedarf, Verkehrsaufkommen etc.).

Während der ersten Phase des INSEK-Verfahrens erfolgte im August 2019 durch die Stadtverordnetenversammlung die Erklärung des Klimanotstands. Mit dem Beschluss wird die Prüfung zusätzlicher Maßnahmen zum Klimaschutz angestoßen, die für die strategischen Empfehlungen in diesem INSEK relevant sind, u.a.:

- Festsetzung von Klimaschutzzielen in Bebauungsplänen,
- Maßnahmen im Bereich der Energieeinsparung und -versorgung,
- Einleitung der Mobilitätswende (siehe Kapitel 4.7).

Zur Überprüfung des Fortschritts wird ein stufenweise aufgebautes Prüfverfahren durchgeführt, dessen Prüfergebnisse im Ratsinformationssystem abrufbar sind.<sup>46</sup>

Bisher konnten die Klimaziele eingehalten und die für 2020 gesetzte Wegmarke einer Reduzierung um 20 % sogar bereits 2017 erreicht werden. Damit die deutlich ambitionierteren Ziele aus dem Masterplan 100% Klimaschutz erreicht werden, sind die Bemühungen laut Stadtverwaltung jedoch zu intensivieren.

---

<sup>44</sup> Gutachten zum Masterplan 100% Klimaschutz Potsdam 2050, S. 41

<sup>45</sup> Gutachten „Aktivierung der Klimaschutzfunktion von Niedermoorflächen in der Landeshauptstadt Potsdam“, 2013

<sup>46</sup> <https://egov.potsdam.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=30881#searchword>, abgerufen am 08.04.2021

<https://egov.potsdam.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=31297#searchword>, abgerufen am 08.04.2021

<https://egov.potsdam.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=32365#searchword>, abgerufen am 08.04.2021

Weitere Senkungen der Treibhausgasemissionen verspricht sich die Stadt von der energetischen Sanierung in Bestandsquartieren, wie etwa der in Vorbereitung befindlichen energetischen Sanierung des Stadtteils Am Schlaatz.<sup>47</sup> Hierfür und für weitere energetische Sanierungen von Quartieren soll die seit 2011 laufende Umgestaltung des Stadtteils Drewitz zum ersten emissionsfreien Stadtteil Potsdams<sup>48</sup> als Vorbild dienen. Das Projekt wurde 2014 vom Bundesumweltministerium für die „sozialverträgliche energetische Sanierung“ ausgezeichnet.<sup>49</sup> Insgesamt sieht die Landeshauptstadt Bedarf, die Sanierungsrate deutlich zu steigern, um die gesetzten Klimaschutzziele zu erreichen. Neubau- und Sanierungsqualität müssen dabei energetisch über den gesetzlichen Standards liegen.

Denkmalgeschützte Bausubstanz bzw. auch generell Bestandsgebäude haben einen hohen Stellenwert für den Klimaschutz durch die bereits eingesetzten und weiter „CO<sub>2</sub>-frei“ nutzbaren Ressourcen. Durch „energetische Ertüchtigungen“ der Gebäudehülle sowie Optimierungen im Bereich der Anlagentechnik können auch Denkmale gute Standards im Betriebsverbrauch erreichen. Diese sind im Einzelfall in Abhängigkeit von der jeweiligen Gebäudekonstruktion zu wählen. Folgende Maßnahmen zur „energetischen Ertüchtigung“ von Denkmalen sowie in Gebäuden im Denkmalbereich sind z.B. möglich: Dämmen der obersten und untersten Decke, Kerndämmung von zweischaligem Mauerwerk, Ertüchtigung der Bestandsfenster durch den Einbau von Dichtungen an den inneren Flügeln oder Einbau eines zweiten Flügels mit Isolierverglasung usw., aber vor allem Einbau einer effektiven Gebäudetechnik (Heizung, Sanitär, Elektro). Dazu empfiehlt sich eine Gesamtbetrachtung unter Berücksichtigung der bauphysikalischen Eigenschaften der Baukonstruktion der Gebäude.

### **Klimaanpassung**

Zur Anpassung der Stadt an die Folgen des Klimawandels wurde das Klimaschutzteilkonzept Klimaanpassung erarbeitet. Dieses beruft sich auf die Erkenntnis des Weltklimarats IPCC, dass sich der anthropogene Klimawandel fortsetzt, und reagiert auf die Forderung der Deutschen Anpassungsstrategie (DAS) der Bundesregierung nach einer Anpassung von Kommunen auf die Folgen des Klimawandels.<sup>50</sup> Das Gutachten behandelt auf sektoraler Ebene Vulnerabilitäten und Anpassungsmöglichkeiten Potsdams gegenüber dem Klimawandel.

Wichtige Erkenntnisse liefert außerdem die Klimaanalysekarte der Landeshauptstadt, die im September 2021 fertiggestellt wird. In einem ersten Schritt wurde eine Bestandsaufnahme des Stadtklimas erstellt. Im Weiteren werden insbesondere die Extremwetterereignisse Hitze und Starkregen betrachtet und entsprechende Planungshinweise für eine angepasste Stadtentwicklung erarbeitet. Daraus lässt sich ableiten, dass ein Ansatzpunkt für die klimarobuste Umgestaltung Potsdams z. B. die Reduzierung von Wärmeinseln sein kann. In der Stadtklimakarte ist ablesbar, dass sich unter anderem die Innenstadt, Teile von Babelsberg

---

<sup>47</sup> <https://www.potsdam.de/456-potsdams-treibhausgase-sinken-weiter>, abgerufen am 18. Februar 2021

<sup>48</sup> <https://www.potsdam.de/content/am-stern-drewitz-kichsteigfeld>, abgerufen am 04.02.2021

<sup>49</sup> <https://www.welt.de/regionales/berlin/article132627317/Potsdam-fuer-Klimaschutz-Projekt-Gartenstadt-Drewitz-ausgezeichnet.html>, abgerufen am 04.02.2021

<sup>50</sup> Klimaschutzteilkonzept Klimaanpassung, 2015

und der Teltower Vorstadt, Potsdam West, das Industriegelände im Süden der Stadt und der Campus des Potsdam Science Park sowie die Militärfächen in Golm stark aufheizen. Die Karte gibt außerdem der Planung Hinweise auf Bereiche, die von weiterer Bebauung freigehalten werden bzw. nur in sensibler Form bebaut werden sollten, um schützenswerte Freiflächen der Kaltluftentstehung zu erhalten und Frischluftschneisen zur Belüftung hitzebelasteter Gebiete nicht zu verstellen. Beides spielt für das Stadtklima eine wichtige Rolle.<sup>51</sup>

Mögliche Starkregenschäden, zu denen es in Potsdam schon öfter kam<sup>52</sup> kann z. B. mit ortsangepasste Versickerungskonzepten und einer regenwassersensiblen Stadtplanung vorgebeugt werden. Die Stadtklimaanalyse wird hierzu ebenfalls die Risikogebiete darstellen und weitere Planungshinweise geben.

## Zusammenfassende Analyse Klimaschutz & Klimaanpassung

Weitere Informationen	akt. Fassung
Gutachten „Aktivierung der Klimaschutzfunktion von Niedermoorflächen in der Landeshauptstadt Potsdam“	2013
Klimaschutz-Handlungsleitfaden Moorschutz	2013
Klimaschutzteilkonzept Klimaanpassung	2015
Klimaschutzteilkonzept Integrierte Wärmenutzung	2016
Klimaschutzbericht	2017
Masterplan 100% Klimaschutz inkl. vier Teilstudien	2018
Masterplan 100% Klimaschutz, Teilstudie Fernwärme	2018
Masterplan 100% Klimaschutz, Teilstudie Umweltwärme	2018
1. Aktionsplan 2018 Maßnahmen in den Handlungsfeldern	2018
Klimaanalyse (grob, für Stadtklimakarte)	2019
Ausrufung des Klimanotstands für Potsdam durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung	2019
Klimaschutzbericht 2017	2020
Klimaanalyse (detailliert, für Stadtklimakarte)	2021

### Stärken

- wegbereitende politische Entscheidungen sind erfolgt, z. B. Klimaneutralität bis 2050, Erklärung des Klimanotstands
- ausführliche planerische Grundlagen zum Thema Klimaschutz liegen vor
- Kompetenz zum Thema vor Ort durch entsprechende Institutionen in Forschung und Wissenschaft
- Klimaziele bisher eingehalten und sogar übertroffen

<sup>51</sup> Klimaanalyse, 2019

<sup>52</sup> <https://www.potsdam.de/onlinebefragung-zum-thema-starkregen>, abgerufen am 03.02.2021

- erste Energetische Quartierskonzepte in Umsetzung/Vorbereitung, Gartenstadt Drewitz als Vorbildprojekt
- wenig Industrie und Gewerbe mit hohen Treibhausgasemissionen
- großflächige Wälder im Stadtgebiet erbringen bedeutende klimarelevante Leistungen

### **Schwächen**

- nicht ausreichende Ressourcen zur Realisierung aller Maßnahmen aus dem Masterplan 100% Klimaschutz
- eingeschränkte Potenziale für Solardächer aufgrund vieler denkmalgeschützter Bereiche
- begrenzte Freiflächen im Potsdamer Stadtgebiet, die zur Gewinnung erneuerbarer Energien genutzt werden können
- mehrere großflächige Wärmeinseln, die teilweise aufgrund der historisch geprägten städtischen Gestaltungsweise und des bestehenden Denkmalschutzes eine Anpassung erschweren
- bereichsweise Anfälligkeit für Schäden und Beeinträchtigungen durch Starkregen
- Ausschöpfung weiterer Potenziale zur Senkung der Treibhausgasemissionen wird zunehmend aufwendiger

### **Herausforderungen**

- Senkung der Treibhausgasemissionen und des Endenergieverbrauchs bei der Strom- und Wärmeversorgung sowie im Verkehrssektor
  - Kopplung der Sektoren Strom, Wärme und Verkehr (inkl. Speicherung)<sup>53</sup>
  - energetische und gleichzeitig sozialverträgliche Sanierung weiterer Quartiere, u. a. nach dem Vorbild der Gartenstadt Drewitz
  - Steigerung der Sanierungsrate und Einhaltung einer Neubau- und Sanierungsqualität oberhalb der gesetzlichen Mindestanforderungen
  - Ausbau nachhaltiger Energiegewinnung im Stadtgebiet (Strom und Gebäudewärme)
  - Renaturierung der städtischen Niedermoore und damit deren Reaktivierung als CO<sub>2</sub>-Senke
  - klimaangepasste Stadtentwicklung unter Berücksichtigung der Planungshinweise der Stadtklimakarte
  - Einhaltung der Klimaschutzziele bei gleichzeitig steigender Einwohnerzahl und der damit verbundenen Entwicklungen
  - ständige Anpassung an die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse und Anforderungen wie beispielsweise die Veränderung des Zieljahres zur Treibhausgasneutralität auf 2035 (vgl. auch S. 66/ 67)
- Verstärkung überregionaler Kooperationen zur Erschließung weiterer Flächen für die Gewinnung von Solar- und Windenergie

---

<sup>53</sup> Masterplan 100% Klimaschutz, 2018

## 4.2 Stadtstruktur & Städtebau

Das Stadtgebiet Potsdams setzt sich aus einem weitgehend zusammenhängenden historisch gewachsenen Siedlungskern im Südosten des Stadtgebietes und einem ländlich-suburban strukturierten Bereich mit verstreut liegenden Ortsteilen im Norden und Nordwesten zusammen. Diese Zweiteilung geht auf eine Gemeindegebietsreform des Landes Brandenburg im Jahr 2003 zurück, im Zuge dessen sich die Fläche des Stadtgebietes mehr als verdoppelt hat. Derzeit ist die Landeshauptstadt in 34 Stadtteile<sup>54</sup> gegliedert, deren statistische Entwicklung im jährlich erscheinenden Gutachten „Stadtteile im Blick“ dokumentiert wird. Zu den Ortsteilen zählen Eiche, Golm, Bornim und Grube im Westen, Groß Glienicke im Norden sowie Fahrland, Neu Fahrland, Marquardt, Satzkorn und Uetz-Paaren im Nordwesten.

Sowohl in der Kernstadt als auch in den Ortsteilen finden sich städtebauliche Strukturen, die eine morphogenetische Entwicklung in größeren Etappen erkennen und sich als Ausdruck der jeweiligen historischen Leitbilder verstehen lassen. Im Schwarzplan sind die verschiedenen städtebaulichen Ansätze deutlich ablesbar (siehe Abbildung 19). Beispielhaft zu nennen sind folgende Stadtgebiete:

- die historische Stadtstruktur der Innenstadt von Potsdam und der ehemaligen Weberkolonie Nowawes aus dem 18. Jahrhundert,
- die vorstädtischen Entwicklungen aus dem 19. (Nauener, Brandenburger, Berliner, Jägervorstadt) und frühen 20. Jahrhundert (z. B. Templiner und Teltower Vorstadt, Potsdam-West, Villenviertel in der Brandenburger Vorstadt und Babelsberg),
- Strukturen der sozialistischen Stadtentwicklung (z. B. Wohngebiete Waldstadt I/II, Drewitz, Stern, Schlaatz, Zentrum Ost, Industriegebiet Potsdam Süd, größere Kleingartenanlagen),
- und jüngste Strukturen (z. B. Wohngebiete Kirchsteigfeld, Bornstedter Feld, locker bebaute Wohngebiete mit vorwiegend Einzel- und Doppelhäusern insbesondere in den nördlichen Ortsteilen).

Potsdam zeichnet sich besonders dadurch aus, dass das Stadtgebiet von Grüngürteln durchzogen ist: Dazu tragen die Schloss- und Parkanlagen, die Uferbereiche der Gewässer sowie die engere und weitere Kulturlandschaft und Waldbereiche bei.

Die Potsdamer Ortsteile lassen sich in eher dörflich-ländliche geprägte Siedlungsbereiche (Fahrland, Groß Glienicke, Grube, Marquardt, Neu Fahrland, Satzkorn, Uetz-Paaren) und eher städtische Siedlungsbereiche, die sich als Erweiterungen der Kernstadt lesen lassen (Bornim, Golm und Eiche), unterteilen.

---

<sup>54</sup> Stadtteile im Blick 2018, S. 1



Abbildung 19: Schwarzplan des südöstlichen Stadtbereichs

Die Ortsteile der Landeshauptstadt sind in der „Strategieplanung Ländlicher Raum“, das 2017 als teilräumliches Konzept beschlossen worden ist, einer näheren Betrachtung unterzogen worden. In Form von Steckbriefen zu jedem Ortsteil werden Aussagen zur Geschichte, Struktur, Entwicklungsperspektiven, Zielen und Maßnahmen getroffen. Es zeigt sich, dass insbesondere für die 2003 eingemeindeten Ortsteile ein Nachholbedarf bezüglich der Anbindung an das Stadtgefüge und der Versorgungsangebote besteht.

Veränderte Rahmenbedingungen machen für viele bisher monofunktional strukturierte Gebiete einen Funktionswandel erforderlich. Für nachhaltig-zukunftsfähige und lebendige Quartiere ist sowohl eine Ergänzung der Wohnnutzung um weitere Funktionen als auch eine stärkere Vernetzung mit benachbarten Stadtteilen und der Innenstadt anzustreben. Dies betrifft nicht nur die Wohnsiedlungen im Potsdamer Südosten, sondern auch die suburbanen Strukturen im Potsdamer Norden, die stärker als bisher auch in städtebaulicher Hinsicht aus einer integrierten Perspektive heraus betrachtet werden müssen. Dabei geht es u.a. um eine bessere Verknüpfung der Wohngebiete mit den historischen Strukturen der Ortsteile, um städtebaulich ungeklärte Siedlungsabschlüsse und um eine zunehmende Konkurrenz zwischen Nutzungsansprüchen. Darüber hinaus sollten städtebauliche und baukulturelle Qualitäten auch in der städtebaulichen Weiterentwicklung, z. B. durch die aktive Einbindung des Gestaltungsrates oder die Anwendung von mehrstufigen Planungsverfahren und Wettbewerben, Berücksichtigung finden.

Aktuell entsteht auf der Bestandsfläche der ehemaligen Krampnitz-Kaserne der neue Stadtteil Krampnitz<sup>55</sup>, der derzeit das mit Abstand größte Potenzial der Siedlungsentwicklung der Landeshauptstadt darstellt. Im ersten Schritt sollen in diesem Entwicklungsbereich die Bedingungen für den Zuzug von bis zu 5.000 Menschen hergestellt werden. Nach Fertigstellung der Straßenbahnanbindung ist eine Vergrößerung des Stadtteils für bis zu 10.000 Menschen beabsichtigt. Entstehen sollen neben Wohnungen auch Schulen, Kitas, Nahversorgungs- und Freizeitangebote sowie zahlreiche Arbeitsplätze. Die Verkehrserschließung soll überwiegend durch den Umweltverbund erfolgen. Sowohl die Anbindung an die Kernstadt als auch die behutsame Verflechtung mit den umgebenden gewachsenen Strukturen stellen wichtige Herausforderungen dar.

### **Denkmalschutz und Welterbe**

Weite Teile des Stadtgebiets gehören zum UNESCO-Welterbe, welches die zahlreichen Schlösser und Landschaftsgärten und die nordöstlich an die Innenstadt anschließende Seenlandschaft umfasst. Um diese Flächen herum sind außerdem Pufferzonen<sup>56</sup> gekennzeichnet, sodass die Stadtentwicklung hier nur unter besonderer Berücksichtigung denkmalrechtlicher Belange erfolgen kann. Die historische Innenstadt ist zwar nicht Teil des Welterbes, steht aber in großen Teilen unter Denkmalschutz.

Bei einigen historischen Gebäuden besteht nach wie vor hoher Sanierungsbedarf z. B. beim Stadthaus, der Krampnitz-Kaserne, dem ehemaligen Landtag oder den Gutshäusern in den Ortsteilen Marquardt, Uetz-Paaren und Satzkorn. Bei diesen Bauwerken handelt es sich z.T. um solche, welche die Stadt und die Ortsteile repräsentieren und daher für die lokale Identität eine große Rolle spielen.

Bereits 1999 wurde das Sanierungsgebiet "Potsdamer Mitte" förmlich festgesetzt, um neben der Sanierung vorhandener Gebäude auch eine Annäherung an den historischen Stadtgrundriss zu erreichen.<sup>57</sup> Die wesentliche Planungsgrundlage dafür ist das Integrierte Leitbautenkonzept von 2010<sup>58</sup>. In diesem Zusammenhang sind bereits wesentliche Fortschritte erreicht worden. Zahlreiche repräsentative Gebäude wurden wiederaufgebaut bzw. saniert (u.a. Stadtschloss bzw. Landtag, Palais Barberini, Nikolaikirche).

Auch in den Sanierungsgebieten „2. Barocke Stadterweiterung“ und „Holländisches Viertel“ sind die Sanierungsmaßnahmen weit vorangeschritten. Beide Sanierungsgebiete wurden zum Teil bereits aufgehoben.<sup>59</sup> Die meisten historischen Gebäude und auch die öffentlichen Räume der Innenstadt sind somit wieder in einem sehr guten Sanierungszustand.

---

<sup>55</sup> Übersichtskarte der Sanierungsgebiete, Entwicklungsbereiche, Anpassungsgebiete, Gebiete der Sozialen Stadt u. der Vorbereitenden Untersuchungen, 2018

<sup>56</sup> Beiplan Denkmalschutz zum Flächennutzungsplan, 2014

<sup>57</sup> <https://www.potsdam.de/potsdamer-mitte>, abgerufen am 03.02.2021

<sup>58</sup> <https://www.potsdamermittle.de/index.php?id=32>, abgerufen am 16.02.2021

<sup>59</sup> Geltungsbereich der Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Holländisches Viertel“, 2019



Abbildung 20: Blick auf die Teltower Vorstadt



Abbildung 21: Sanierungsgebiet Potsdamer Mitte



Abbildung 22: Das Holländische Viertel



Abbildung 23: Moderne Interpretation der holländischen Häuser im Bornstedter Feld



Abbildung 24: Wohnungsbau im Bereich Burgstraße



Abbildung 25: Blick auf das Kirchsteigfeld



Abbildung 26: Die Golmer Mitte



Abbildung 27 Kleingärten der Sparte Nuthestrand II

## Bebauungspläne

Um eine städtebauliche geordnete Entwicklung auf dem Stadtgebiet zu gewährleisten, hat die Landeshauptstadt Potsdam Bebauungspläne aufgestellt. Die rechtskräftigen Bebauungspläne der Landeshauptstadt sind online auf einer interaktiven Karte einsehbar.<sup>60</sup> Insgesamt umfassen die Geltungsbereiche der rechtskräftigen Bebauungspläne einen Flächenumfang von ca. 2.316 Hektar (Stand: September 2021). Etwa 43 % der im Flächennutzungsplan dargestellten Bauflächen werden durch verbindliche Bauleitplanung weiter konkretisiert. Bezogen auf die Wohnbauflächen und gemischten Bauflächen beträgt der überplante Flächenanteil 36,5 %. Reine Gewerbeflächen sind zu 74 % überplant.

## Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt wird dem INSEK in der am 27.02.2014 im Amtsblatt bekanntgemachten Fassung zugrunde gelegt. Die Ausarbeitung umfasst die Planzeichnung mit Begründung, vier Beipläne und neun Erläuterungspläne, die Informationen zu zahlreichen sektoralen Themen liefern:<sup>61</sup>

- **Beipläne:** Denkmalschutz, Natur- und Landschaftsschutz, Wasserschutz und schadstoffbelastete Böden, Technische Infrastruktur
- **Erläuterungspläne:** Schulen, Sportanlagen, Kindertagesbetreuung, Offene Kinder- und Jugendarbeit, Hilfe zur Erziehung, Medizinische Einrichtungen, Behinderten- und Altenhilfe, Kultureinrichtungen, Grünflächen

Für die weitere Stadtentwicklung werden damit umfassende Informationen geliefert, die hier keiner erneuten Aufbereitung bedürfen. Deren Beachtung ist jedoch bei der zukünftigen Stadtentwicklung und somit auch bei der Umsetzung des INSEK Voraussetzung. Da das INSEK die Priorität der Klimaschutzziele als besonders hoch bewertet, wird jedoch eine Ergänzung des Flächennutzungsplans erforderlich, welche die klimagerechte Ausrichtung der Stadtplanung über die Plandarstellung kommuniziert und notwendige Änderungen festsetzt. Über die möglichen Inhalte wird im Rahmen der Erarbeitung der Stadtklimakarte und des Energienutzungsplans diskutiert, eine Neuaufstellung kann dann an die Fertigstellung der Stadtklimakarte und des Energienutzungsplans anschließen.

---

<sup>60</sup> <https://www.potsdam.de/rechtsgueltige-bebauungsplaene>, abgerufen am 04.02.202

<sup>61</sup> Flächennutzungsplan, 2014

## Zusammenfassende Analyse Stadtstruktur & Städtebau

Weitere Informationen	akt. Fassung
Leitplanung für die städtebauliche Entwicklung der Umgebungsbereiche der Welterbestätte	2005
Deklaration über die Pufferzone zur Welterbestätte „Schlösser und Parks von Potsdam und Berlin“ auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam	2011
Verwaltungsvereinbarung zum Abstimmungsverfahren bei Verfahren und Vorhaben innerhalb der Pufferzone zur Welterbestätte „Schlösser und Parks von Potsdam und Berlin“ auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam	2011
Flächennutzungsplan mit Begründung	2014
Flächennutzungsplan, Beiplan Denkmalschutz	2014
Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes	2017
Übersicht aller Bebauungspläne der Landeshauptstadt Potsdam	2017
Masterplan 100% Klimaschutz	2017
Stadtteile im Blick	2018
Übersichtskarte der Sanierungsgebiete, Entwicklungsbereiche, Anpassungsgebiete, Gebiete der Sozialen Stadt u. der Vorbereitenden Untersuchungen	2018
Richtlinie zur sozialgerechten Baulandentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam (Potsdamer Baulandmodell)	Fortschreibung 2019

### Stärken

- kontrastreiches Stadtbild durch viele unterschiedliche städtebauliche Ansätze
- Stadtmitte mit vielen repräsentativen Bauwerken und öffentlichen Einrichtungen
- Sanierung der Innenstadt weit fortgeschritten
- baukulturelle Alleinstellungsmerkmale (z. B. Schloss- und Parkanlagen des UNESCO-Welterbes, Holländisches Viertel, Russische Kolonie Alexandrowka)
- attraktive Ortsteile durch zahlreiche Gutshäuser und Schlösser<sup>62</sup>/gewachsene Orts- und Siedlungskerne mit eigener Identität
- vereinzelte Neuinterpretationen stadthistorisch verankerter Bauweisen (z. B. Häuser im Bornstedter Feld nach Vorbild des holländischen Viertels) und dadurch vorhandene Vorbilder für die Pflege der Potsdamer Baukultur

<sup>62</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

## Schwächen

- teilweise monofunktional geprägte Gebiete (z. B. Bundeswehr- und Polizeieinrichtungen, Landesverwaltungen, Einfamilienhaussiedlungen, großflächiger Einzelhandel)
- teils unzureichende Integration von Wohngebieten in bestehende Strukturen
- städtebaulich teils ungeklärter Abschluss der Siedlungsfläche im Norden von Potsdam
- Zersiedlungstendenzen im ländlichen Raum
- teils schwache räumliche Verbindung der Stadt- und Ortsteile untereinander und zur Stadtmitte
- Konkurrenz zwischen Landwirtschafts- und Siedlungsfläche<sup>63</sup>
- Leerstand/Verfall historischer ortsbildprägender Bauten<sup>64</sup>

## Herausforderungen

- Erarbeitung behutsamer Entwicklungsansätze, um die jeweiligen Qualitäten der sehr unterschiedlichen Quartiere zu erhalten und zu stärken
- Umgang mit der zunehmenden Flächenkonkurrenz, die durch vielseitige Nutzungsansprüche und knapper werdende Flächenreserven entsteht
- bessere räumliche Vernetzung der Stadt- und Ortsteile untereinander
- bessere Anbindung einzelner Stadt- und Ortsteile an das Stadtgefüge und an die Versorgungsangebote
- behutsame Integration des neuen Stadtteils Kramnitz
- städtebauliche Klärung bisher nicht hinreichend definierter Ortsränder und Verhinderung weiterer Zersiedlung
- Nutzung und Sanierung leerstehender historischer Einzelgebäude, Herrenhäuser und Schlösser<sup>65</sup>
- Verhinderung weiterer Verluste von Nutzungsmischungen durch getrennte Gebiete für Wohnen, Arbeiten, Versorgung etc.
- Verhinderung von Funktions-/Identitäts-/Engagement-/Traditionsverlusten aufgrund starker Ortsveränderungen
- Weiterentwicklung monofunktionaler Wohngebiete zu gemischten Quartieren
- Sicherung baukultureller Qualitäten bei Neubaugebieten

---

<sup>63</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>64</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>65</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

### 4.3 Landschaft & Umwelt

Die besondere Ästhetik der Havellandschaft war einer der wichtigsten Gründe für den Ausbau Potsdams zur Residenzstadt. Bis heute ist das unverwechselbare Landschaftsbild, welches die Havel, die vielen Seen sowie die komplexen Grünräume entlang ihrer Ufer prägen, ein Alleinstellungsmerkmal dieses Ortes. Jede Form der Stadtentwicklung muss diesen Zusammenhang erkennen, damit eine harmonische Koexistenz von Stadt und Landschaft gewahrt bleibt.

Ortsfremden sind vor allem die vielen historischen Parkanlagen, die zum UNESCO-Welterbe gehören, bekannt. Diese sind durch ihre über alle Zeiten hinweg erfolgte kontinuierliche gärtnerische Betreuung zudem besonders hochwertige und von großer ökologischer Diversität gekennzeichnete Bereiche, die eines besonderen Schutzes bedürfen. Diese historischen Parkanlagen werden durch zahlreiche wertvolle Landschaftsräume wie das Golmer Luch, die Bornimer Feldflur oder die Döberitzer Heide ergänzt. In Potsdam treten diese durch den Glanz des Welterbes und seiner internationalen, touristischen Bekanntheit beinahe etwas in den Hintergrund. Bei den Ortserkundungen konnte festgestellt und auch im Beteiligungsverfahren als Eindruck gewonnen werden, dass die Zugänglichkeit bzw. Erlebbarkeit von Grünflächen, landwirtschaftlich geprägten Räumen, Wäldern und Gewässern zum Zwecke der Naherholung deutlich besser sein könnte. Gerade die Erfahrungen der Pandemie seit 2020 zeigen überdeutlich, wie wichtig wohnortnahe Erholungsräume für die Bevölkerung sind.

Dies muss jedoch immer einerseits gegen Landschafts- und Naturschutz abgewogen werden, andererseits können die Schutzanstrengungen wiederum die Biodiversität und den Erholungswert der Landschaft erheblich steigern. Auf diesem Gebiet gibt es in den nächsten Jahren viel zu tun, da es in der Vergangenheit zu starken Eingriffen in das Ökosystem kam. Ein Beispiel ist der Fluss Nuthe, welcher bereits im 18. Jahrhundert reguliert und schließlich 1933/34 kanalisiert und aufgestaut wurde. Zudem sind fast alle Bereiche durch eine aus dem Klimawandel resultierenden wachsenden Trockenheit betroffen. Hieraus resultieren grundlegende Herausforderungen in der Park- und Landschaftspflege zur Aufrechterhaltung der Biodiversität.

Beginnend in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts traten weitere Schäden auf. Beispiele sind Altlasten wie die Mülldeponie Golm oder Hinterlassenschaften auf militärischen Konversionsflächen, die Beseitigung von Feldwegen und deren Randstrukturen, die Eutrophierung nahezu aller ungenutzten Flächen oder die Trockenlegung der Niedermoore, deren Zustand sich jährlich weiter verschlechtert. Hier müssen mit dem INSEK 2035 dringende geeignete Entwicklungsperspektiven gefunden werden.

#### **Landschafts- und Naturschutz**

Den komplexen Landschaftsstrukturen mit ihren vielfältigen Funktionen u. a. für den Biotopverbund, das Stadtklima oder die Untergliederung der Stadtbereiche widmen sich mehrere Gutachten und Planungen.

Der Landschaftsplan ist aufgrund seiner zahlreichen Teilpläne sehr detailliert ausgearbeitet und liefert neben umfassenden Informationen über den Naturhaushalt und das Landschaftsbild



Abbildung 28: Blick über die Havellandschaft



Abbildung 29: Blick vom Brauhausberg über Hermannswerder zum Kiewitt



Abbildung 30: Naturschutzgebiet in Fahrland



Abbildung 31: Kastanie am Otto-Braun-Platz



Abbildung 32: Blick zum Schloss Babelsberg



Abbildung 33: Neupflanzungen an der Nuthestraße



Abbildung 34: Durchwegung zwischen der Lindenallee und der Kaiser-Friedrich-Straße in Eiche



Abbildung 35: Ehemaliger Grenzurm am Jungferensee

die örtlich konkretisierten Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Darüber hinaus enthält auch der Flächennutzungsplan einen Beiplan zum Thema Natur- und Landschaftsschutz.

Bis auf die Bornimer Feldflur nördlich Bornim und Bornstedt (hier greift die Schutzzone der UNESCO<sup>66</sup>) sowie Bereiche im nordwestlichen Stadtgebiet (Siedlungsfläche und Teile der Umgebung von Uetz-Paaren, Marquardt, Satzkorn, Fahrland) liegen fast alle Freiräume außerhalb des Siedlungskörpers in Landschaftsschutzgebieten.<sup>67</sup>

Die Flächenbilanz zur Bodennutzung ergibt, dass das Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam zu rund 25 % von Wald und 30 % von sonstiger Vegetation bedeckt ist und aufgrund der Havel und der vielen Seen fast 11 % Gewässer sind. Verkehrs- und Siedlungsflächen nehmen zusammen gut 30 % ein.<sup>68</sup>

Weitere Informationen im Kontext des Landschafts- und Naturschutzes liefert das Umweltmonitoring. Demnach hat das Grünvolumen sich zwischen 1992 und 2016 um 20 % verringert. Gründe dafür sind insbesondere Innenverdichtungsmaßnahmen und die Anlage von Neubaugebieten. Auffällig ist, dass die größten Verluste vorwiegend in den nördlichen Ortsteilen zu verzeichnen sind. Die Entwicklung der Biotope ist hingegen recht ausgeglichen in Bezug auf das Verhältnis zwischen positiven und negativen Entwicklungen der Biotopwerte.<sup>69</sup>

Die sich verschärfende Konkurrenzsituation zwischen Frei- und Siedlungsflächen, die auf den Wachstumsdruck der Stadt zurückzuführen ist, stellt sich derzeit als eine der größten Herausforderungen für das zukünftige Handeln dar. Aus Gutachten und Konzepten gehen zwar vereinzelt Ansätze zur Verbesserung der Situation hervor, dennoch bedarf es hierzu einer ganzheitlichen Strategie.

## **Wasser und Gewässer**

Im Stadtgebiet liegen die vier Wasserschutzgebiete der Wasserwerke Nedlitz, Leipziger Straße, Wildpark und Rehbrücke. Die zwei größten (Wildpark, Leipziger Straße) erstrecken sich über die Pirschheide und den Forst Potsdam Süd, aber auch großflächig über Siedlungsstrukturen. In den Gebieten liegen die Stadt- bzw. Ortsteile Bornstedt, Golm, Eiche, Brandenburger Vorstadt, Templiner Vorstadt und Teltower Vorstadt.<sup>70</sup> Bei baulichen Entwicklungen sind daher die Verordnungen des jeweiligen Wasserwerks zu beachten. Für potenzielle Entwicklungen im Raum Bornim/Bornstedt (innerhalb des Gestaltungsraum Siedlung des LEP HR)<sup>71</sup> bedeutet das z. B., dass in den Bereichen innerhalb der Wasserschutzzone III B Erdwärme nicht als Energieträger zukünftiger Quartiere genutzt werden kann. Eine Herausforderung ist in Potsdam die dauerhafte Sicherstellung der Trinkwasserversorgung. Seit

---

<sup>66</sup> Flächennutzungsplan, Beiplan Denkmalschutz, 2014

<sup>67</sup> Landschaftsplan, Karte Schutzgebiete, 2012

<sup>68</sup> Statistischer Jahresbericht, 2020, S. 24

<sup>69</sup> Umweltmonitoring, 2018

<sup>70</sup> Flächennutzungsplan, Beiplan Wasserschutz, 2014

<sup>71</sup> Festlegungskarte des Landesentwicklungsplans Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, 2019

Längerem muss dieses auch aus dem Umland bezogen werden und die Knappheit wird durch Verwendung von Trinkwasser für die Bewässerung von Grünflächen und Straßengrün weiter verschärft.

Weitere wichtige Aussagen aus den Kartierungen zum Thema Wasser bzw. Wasserschutz sind Überformungen von Gewässern und Uferbereichen (besonders das Ufer der Nuthe) sowie Überschneidungen von Hochwasserrisikogebieten mit Siedlungsstrukturen (Babelsberg-Süd und Am Schlaatz).<sup>72</sup> Somit sind insbesondere in diesen Bereichen Maßnahmen zur Klimaanpassung und zum Hochwasserschutz zu entwickeln.

Der ökologische Zustand bzw. das ökologische Potenzial und der chemische Zustand der Wasserkörper wird in den Seen- bzw. Fließgewässersteckbriefen dargestellt und ist überwiegend mäßig bis schlecht. Ursachen dafür sind zu großen Anteile an Nährstoffeintrag aus diffusen Quellen sowie Abflussregulierungen und morphologische Veränderungen. Es sollten daher geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um das Risiko zu verringern, dass die Gewässer weiter an Güte verlieren.

## **Böden**

In Potsdam gibt es eine Reihe von Standorten mit umweltrelevanten Bodenbelastungen, u.a. im Golmer Luch, an der „Kulturbodendeponie“ (Erich-Weinert-Straße) und am Großen Heineberg (Bornim). Bei etwaigen Entwicklungen in den Bereichen sind daher die Belastungen zu berücksichtigen.<sup>73</sup>

Ein zu beobachtendes Problem hinsichtlich des Zustands der Böden sind zudem immer wieder auftretende Dürrezustände. Der Dürremonitor des Helmholtz-Zentrums für Umweltforschung<sup>74</sup> sowie der Bodenfeuchteviewer des Deutschen Wetterdienstes<sup>75</sup> zeigen, dass die Böden in Brandenburg in den letzten Jahren von außergewöhnlicher Dürre bzw. extremem Trockenstress betroffen waren. Es ist anzunehmen, dass sich dieses Phänomen mit dem voranschreitenden Klimawandel verstetigen wird. Die Grund- und Bodenwasseranreicherung wird zusätzlich dadurch gehemmt, dass durch Überbauung und Versiegelung erhebliche Niederschlagsmengen in Kanalisation und Oberflächengewässer abgeführt werden.

Im Kontext bereits belasteter, versiegelter oder ausgetrockneter Böden (durch Dürre, Trockenlegung der Niedermoore) wird ein besonderer Schutz- und Erhaltungsbedarf ungestörter Böden in Potsdam deutlich.

## **Stadtklima**

Gut die Hälfte des Siedlungsraums befindet sich gemäß vorliegendem Entwurf der Stadtklimakarte im Einwirkungsbereich von Frischluftschneisen, gespeist aus lokalen Kaltluftentstehungsgebieten. Andere Stadtbereiche sind von einer überdurchschnittlichen Wärmebelastung und

---

<sup>72</sup> Landschaftsplan, Karte Wasser, 2012

<sup>73</sup> Flächennutzungsplan, Beiplan Wasserschutz, 2014

<sup>74</sup> <https://www.ufz.de/index.php?de=37937>, abgerufen am 28.07.2021

<sup>75</sup> [https://www.dwd.de/DE/fachnutzer/landwirtschaft/appl/bf\\_view/\\_node.html](https://www.dwd.de/DE/fachnutzer/landwirtschaft/appl/bf_view/_node.html), abgerufen am 28.07.2021

einem Durchlüftungsdefizit betroffen, was meist auf einen hohen Überbauungs- und Versiegelungsgrad zurückzuführen ist.

Die Flächen mit einer hohen oder sehr hohen Überwärmung bzw. ungünstigen oder sehr ungünstigen bioklimatischen Situation nehmen zusammen etwa 15 % der Siedlungsfläche ein. Dazu gehören die Innenstadt sowie Gewerbeflächen in Babelsberg und das Industriegelände am südlichen Stadtrand. Für diese Bereiche ist die Ergreifung von Maßnahmen zur positiven Beeinflussung des Mikroklimas notwendig bzw. sogar prioritär (bei sehr hoher Überwärmung). Empfehlungen sind u.a. keine weitere Verdichtung, Verbesserung der Durchlüftung, Erhalt von Freiflächen, Erhöhung des Vegetationsanteils und Entsiegelungsmaßnahmen.<sup>76</sup>

Zwischen 1992 und 2016 nahm der Anteil der versiegelten Fläche von 1.745 ha auf 2.368 ha zu. Das entspricht der Fläche von 506 Fußballfeldern.<sup>77</sup> Dies spricht dafür, die Inanspruchnahme weiterer Flächen sehr sorgfältig abzuwägen und Alternativen unbedingt vorzuziehen. Ein besonders hoher Versiegelungsgrad von über 75 % existiert in Teilen der Innenstadt, von Babelsberg und des Industriegeländes.<sup>78</sup> Der Stadtklimakarte ist zu entnehmen, dass in diesen Bereichen der nächtliche Wärmeinseleffekt besonders ausgeprägt ist. Daher sind hier vorrangig Maßnahmen zur Klimaanpassung vorzunehmen. Eine Herausforderung stellt hier insbesondere der Denkmalschutz dar, wodurch Eingriffe und Veränderungen an den Gebäuden und Plätzen nicht zulässig sind. Kreative Lösungen sind gefragt.

Etwa 22 % der Grün- und Freiflächen haben eine hohe bis sehr hohe bioklimatische Bedeutung. Diese Gebiete sind daher vor Nutzungsintensivierungen zu schützen. Bauliche Eingriffe sollten nur unter Erhalt der Klimafunktion erfolgen bzw. gänzlich vermieden werden (bei sehr hoher Bedeutung).<sup>79</sup> Bereiche, in denen Flächen mit sehr hoher mikroklimatischer Bedeutung liegen und für die derzeit Untersuchungen von Entwicklungspotenzialen anstehen bzw. diskutiert werden, sind u.a. die Geltungsbereiche der Vorbereitenden Untersuchungen Fahrland West und Golm Nord.

### **Immissionsschutz**

Zum Thema Immissionsschutz verfügt die Landeshauptstadt über einen Luftreinhalteplan, dessen Aussagen im Verbund mit der Klimaanalyse zu betrachten sind sowie über einen Lärmaktionsplan. Die größten Probleme - aber auch Minderungspotenziale - für Schadstoff- und Lärmemissionen entfallen auf den Verkehr (siehe hierzu Kapitel 4.7).<sup>80, 81</sup> Dies zeigt deutlich, dass Anstrengungen zur Umsetzung einer emissionsärmeren und somit umweltfreundlicheren Mobilität unternommen werden müssen.

---

<sup>76</sup> Klimaanalyse, 2021, S. 28 ff.

<sup>77</sup> Umweltmonitoring, 2018

<sup>78</sup> Landschaftsplan, Karte Boden, 2012

<sup>79</sup> Klimaanalyse, 2021, S. 28 ff.

<sup>80</sup> Luftreinhalteplan, 2016, S. 105 f.

<sup>81</sup> Lärmaktionsplan, S. 134 f.

## Naherholung

Das Stadtgebiet ist Teil eines naturräumlich attraktiven Wasserwege- sowie Radwander- und Wanderwegenetzes. Für die Ufer der Havel und der vielen Seen in Potsdam liegt eine Uferkonzeption vor, die nachträglich erweitert wurde und zukünftig durch ein Stadtentwicklungskonzept (STEK) „Gewässer und Ufer“ weiter konkretisiert werden soll (Erarbeitung ab 2022). Als Ziel gibt die Uferkonzeption an, die See-, Fluss- und Kanalufer überwiegend für die Allgemeinheit zugänglich zu machen. Im Jahr 1999 waren 33,5 km von 82,9 km der Ufer nicht öffentlich zugänglich.

Ein weiteres Gutachten im Themenfeld der Naherholung ist das STEK „Kleingärten“. Dieses erwartet auf Basis der Bevölkerungsprognose 2030 eine Unterversorgung in den Sozialräumen I Nördliche „Ortsteile, Sacrow“, V „Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld“ und VI „Schlaatz, Waldstadt I und II, Potsdam Süd“. Demnach besteht ein planerischer Neubedarf von über 900 Parzellen bis 2030.<sup>82</sup> Im beiliegenden Maßnahmenplan werden Bestands- und Erweiterungsflächen kartiert. Erweiterungspotenziale liegen vorwiegend in Golm, Bornim und Bornstedt, was bei Entwicklungen in diesen Stadt- bzw. Ortsteilen berücksichtigt werden muss.

Ergänzend ist mittelfristig eine Bestandskartierung von privatem Wohngrün sowie wohnortnahen Frei- und Grünflächen im Rahmen eines von der SVV zu beschließenden Fachkonzeptes erforderlich. Aus diesem sollen auch Kennzahlen für eine bedarfsgerechte Ausstattung mit Grünflächen hervorgehen.

## Zusammenfassende Analyse Landschaft & Umwelt

Weitere Informationen	akt. Fassung
Uferkonzeption	1999
Gartenkulturpfad	2007
Gewässerentwicklungskonzept (GEK) Nuthe	2009
Ufer- und Stegekonzept	2002
Landschaftsplan mit Teilplänen	2012
Ergänzung Uferwegkonzept	2013
Flächennutzungsplan, Erläuterungsplan Grünflächen	2014
Flächennutzungsplan, Beiplan Natur- und Landschaftsschutz	2014
Flächennutzungsplan, Beiplan Wasserschutz	2014
Klimaschutzteilkonzept Anpassung an den Klimawandel	2015
Luftreinhalteplan	2016
Seensteckbriefe	2016
Fließgewässersteckbriefe	2016
Lärmaktionsplan	2017

<sup>82</sup> STEK Kleingärten, 2018, S. 48 f.

Tourismuskonzeption 2025	2017
STEK Kleingärten	2018
Umweltmonitoring	2020 (fortlaufend)
Überprüfung Lärmaktionsplan	2018
Spielplatzentwicklungskonzept	2021
Klimaanalyse (detailliert)	2021

### Stärken

- Havellandschaft und die historischen Parks und Gärten als Alleinstellungsmerkmal
- vielfältige, attraktive Naturräume: Gewässer, Wälder, Anhöhen als Aussichtspunkte und attraktives Landschaftsbild durch historische Kulturlandschaft (Feldflur, Alleen)
- Landschaftsstrukturen mit Funktion für Biotopverbund, Stadtklima und Untergliederung der Siedlungsbereiche
- vernetztes naturräumlich attraktives Wasserwegenetz<sup>83</sup>
- Radwander- und Wanderwegenetz<sup>84</sup>
- in den letzten Jahren Vielzahl von Lärminderungsmaßnahmen realisiert<sup>85</sup>

### Schwächen

- kaum Zugänge und Aufenthaltsbereiche am Wasser, viele inoffizielle Badestellen, nicht zugängliche (private) Uferbereiche, -wege<sup>86</sup>
- Verlust des traditionellen Landschaftsbildes durch Rückgang des Obstanbaus<sup>87</sup>
- 85 % der Niedermoore sanierungsbedürftig, mit hohem Handlungsbedarf<sup>88</sup>
- unbefriedigende Wasserqualität vieler Fließgewässer und Seen<sup>89</sup>
- z. T. Überformungen von Gewässern und Uferbereichen
- Überschneidungen von Hochwasserrisikogebieten mit Siedlungsstrukturen
- Luftschadstoffbelastungen an den Hauptverkehrsstraßen (Grenzwertüberschreitungen)<sup>90</sup>
- weiterhin signifikante Lärmbetroffenheiten<sup>91</sup>, etwa jeder zehnte Einwohner ist Lärmpegeln ausgesetzt, welche über dem gesundheitsrelevanten Prüfwert von 55 dB(A) nachts liegen<sup>92</sup>.

<sup>83</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>84</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>85</sup> Lärmaktionsplan, 2017

<sup>86</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>87</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>88</sup> Gutachten „Aktivierung der Klimaschutzfunktion von Niedermoortflächen in der Landeshauptstadt Potsdam“, 2013

<sup>89</sup> Seensteckbriefe, 2016

<sup>90</sup> Luftreinhalteplan, 2016

<sup>91</sup> Lärmaktionsplan, 2017

<sup>92</sup> Lärmaktionsplan, 2017

- Möglichkeiten der Landeshauptstadt Potsdam zur Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Eisenbahnstrecken ist begrenzt (Bund zuständig)<sup>93</sup>.
- Zunahme der Umweltbelastung durch Anstieg von Verkehrsaufkommen, Tourismus etc.<sup>94</sup>
- zwischen 1992 und 2016 Anstieg des Versiegelungsgrades um 12,6 % und Verringerung des Grünvolumens um 20 %
- hoher Nutzungsdruck in wertvollen Ökosystemen wie den historischen Parks, dem Fahrländer See etc.
- umweltrelevante Bodenbelastungen an verschiedenen Standorten
- teils Unterbrechungen einiger Grünverbindungen durch bauliche Nutzungen
- vermehrt auftretende Dürrezustände

### **Herausforderungen**

- Schutz des Landschaftsbilds als Alleinstellungsmerkmal Potsdams
- Umgang mit der sich verschärfenden Konkurrenzsituation zwischen Frei- und Siedlungsflächen
- fortwährende Abwägung von Belangen des Naturschutzes gegen die Nutzung von Landschaftsbestandteilen für Naherholung
- Senkung der Wärmebelastung und Behebung der Durchlüftungsdefizite in davon betroffenen Stadtbereichen
- Verbesserung der Luftqualität durch weitere Umgestaltung des Verkehrssystems auf klimafreundliche und nachhaltige Mobilitätsformen<sup>95</sup>
- Reduzierung der Lärmbelastungen durch den Kfz-Verkehr
- Verbesserung der Erlebbarkeit von Grünflächen und Uferbereichen
- Erhöhung der Verfügbarkeit und Qualität wohnungs- und siedlungsnaher Freiflächen
- Bereitstellung von genügend Kleingärten für eine wachsende Bevölkerung
- dauerhafte Sicherstellung der Trinkwasserversorgung
- Schutz und Erhalt ungestörter Böden sowie Sanierung und Recycling belasteter Böden und Flächen

## **4.4 Wohnen**

Das Wohnraumangebot der Landeshauptstadt Potsdam weist aufgrund unterschiedlicher Lagen und Wohnungsbautypologien ein sehr breites Spektrum an möglichen Wohnformen auf: von urban bis ländlich, von historisch bis modern, von kleinen Apartments bis großzügigen Villen, von kleinteiliger Bebauung bis kompakter Großsiedlung. Dieser vielfältige Wohnraumbestand muss kontinuierlich dem Wandel von Lebensmodellen und individuellen Wohnansprüchen sowie neuen Vorgaben an die Ausstattung von Wohnraum angepasst werden. Gleichzeitig gilt es vor dem Hintergrund des anhaltenden Bevölkerungszuwachses, der

---

<sup>93</sup> Lärmaktionsplan, 2017

<sup>94</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>95</sup> Luftreinhalteplan, 2016

steigenden Nachfrage nach Wohnraum zu begegnen. Angesichts des angespannten Wohnungsmarkts spielt dabei auch die Bezahlbarkeit des Wohnens eine besondere Rolle.

Ein weiteres Aufgabenfeld ist die Verbesserung der Nutzungsmischung in Quartieren, um dadurch die Wohnumfeldqualität zu erhöhen und ein reges Stadtleben zu fördern. Produktive Mischungen aus Wohnen und gewerblicher Nutzung auf Grundstücken ist in Potsdam besonders in der Innenstadt und in Babelsberg ausgeprägt. In Großwohnsiedlungen wie Am Schlaatz, in Waldstadt, im Kirchsteigfeld, oder den Ein- und Mehrfamilienhausgebieten in Bornim, Fahrland oder Golm ist Wohnen oft die dominierende Nutzung, d. h. es fehlen mancherorts urbane Angebote, wie kleine Läden, Gastronomie, Handwerk, Kultur und nicht-kommerzielle Begegnungsorte für die Nachbarschaft.

Die hohe Wachstumsrate der Einwohnerzahl (siehe Kapitel 3.3) bewirkt einen angespannten Wohnungsmarkt und erhöht den Entwicklungsdruck im Wohnungsbau. Daher müssen in kurzer Zeit viele Wohnungen entstehen. Bisher konnte jedoch das Wohnraumangebot nicht in derselben Geschwindigkeit wachsen wie die Nachfrage. Um neue Potenzialflächen für den Wohnungsbau zu identifizieren, führt die Landeshauptstadt Potsdam seit mehreren Jahren Untersuchungen durch. In der letzten Analyse mit Stand Dezember 2020 konnte ein Potenzial von rund 15.000 Wohneinheiten für ca. 29.500 Menschen ermittelt werden.<sup>96</sup> Beim Abgleich mit der Bevölkerungsprognose (siehe Kapitel 3.3) zeichnet sich jedoch bereits ab, dass der vorausgeschätzte Wohnraumbedarf damit rein rechnerisch nicht erfüllt werden kann.

In der Potenzialanalyse wurden allerdings nur Flächen untersucht, die im Flächennutzungsplan als Baufläche dargestellt sind. 95 % der Potenziale eignen sich danach für die Errichtung von Wohnungen im Geschosswohnungsbau, was dem Ziel des sparsamen Umgangs mit Bauflächen entspricht. Der räumliche Schwerpunkt ist mit rund 4.900 möglichen Wohnungen (ca. 33 % der Gesamtpotenziale) das Entwicklungsgebiet Krampnitz. Dort kann ein neuer Stadtteil für vorerst 5.000 Menschen und nach Fertigstellung der Straßenbahnbindung für bis zu 10.000 Menschen geschaffen werden.<sup>97</sup> Die Umsetzung des Projekts ist daher als vorrangiges Projekt einzustufen. Nach aktuellem Stand kann Krampnitz zwischen 2024 und 2038 bezogen werden.<sup>98</sup>

Neben Krampnitz bieten im Norden von Potsdam eher kleinere Flächen Platz für neue Wohnbauten. Weitere räumliche Schwerpunkte für eine Entwicklung bilden mit ca. 1.750 Wohnungen (12% der Gesamtpotenziale) die Flächen rund um den Hauptbahnhof mit dem ehemaligen Tramdepot, der Stadtteil Am Stern mit ca. 1.550 Wohnungen (10% der Gesamtpotenziale) und Bornim/ Bornstedt mit rund 1.300 Wohnungen (9% der Gesamtpotenziale).

Drei größere Gebiete (Golm-Nord, Fahrland-West und Pirschheide), für die bereits vorbereitende Untersuchungen durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurden,

---

<sup>96</sup> Wohnungsbaupotentiale der Landeshauptstadt Potsdam – Fortschreibung Dez. 2020

<sup>97</sup> Stadtquartier Potsdam-Krampnitz - städtebaulich-landschaftsplanerische Masterplanung, S. 5

<sup>98</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040, S. 2

sind in der Berechnung der Potenzialflächen nicht enthalten, da die Entwicklungsmöglichkeit noch nicht gesichert ist.

Als neue Möglichkeit zur Schaffung weiterer Wohnungsbaupotentiale wurden erstmals auch Parkplatzflächen und Supermarktstandorte untersucht.<sup>99</sup> Dabei konnten 19 Flächen mit einem Potential von rund 1.080 Wohneinheiten als geeignet eingestuft werden. Die Realisierung von Wohnungen auf diesen Standorten hängt allerdings, wie bei allen privaten Flächen, von der Bereitschaft der Flächeneigentümer ab. Erste Beispiele – etwa im Bornstedter Feld – zeigen aber, dass Einzelhandel und Wohnen kombinierbar ist.

Etwa die Hälfte aller untersuchten Potenzialflächen befinden sich im Eigentum der Stadt (inklusive Treuhandvermögen und städtischer Unternehmen), was die Einflussnahme auf eine Aktivierung deutlich erhöht.

---

<sup>99</sup> Effiziente Flächennutzung, DS 16/SVV/0320



Abbildung 36: Wohnen im Industriedenkmal in der Mertz-von-Quirnheim-Straße



Abbildung 37: Konrad-Wolf-Allee, Gartenstadt Drewitz



Abbildung 38: In der Schäferfeldsiedlung



Abbildung 39: Aufstockung Am Schlaatz



Abbildung 40: Wohn- und Geschäftshaus im Bornstedter Feld



Abbildung 41: Blick in die Pasteurstraße



Abbildung 42: In der Breiten Straße



Abbildung 43: Wohnen am Kirchsteigfeld

Für Neubau lässt der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) grundsätzlich noch Spielraum innerhalb des landesplanerisch festgelegten Gestaltungsraum Siedlung. Eine Siedlungsentwicklung in Golm, Bornim und Bornstedt ist demnach mit der Landesplanung vereinbar (siehe Abbildung 44). Darüber hinaus bietet die Eigenentwicklungsoption mit einer Größenordnung von 19 Hektar die Möglichkeit für eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Siedlungsraums auch in den anderen Ortsteilen.

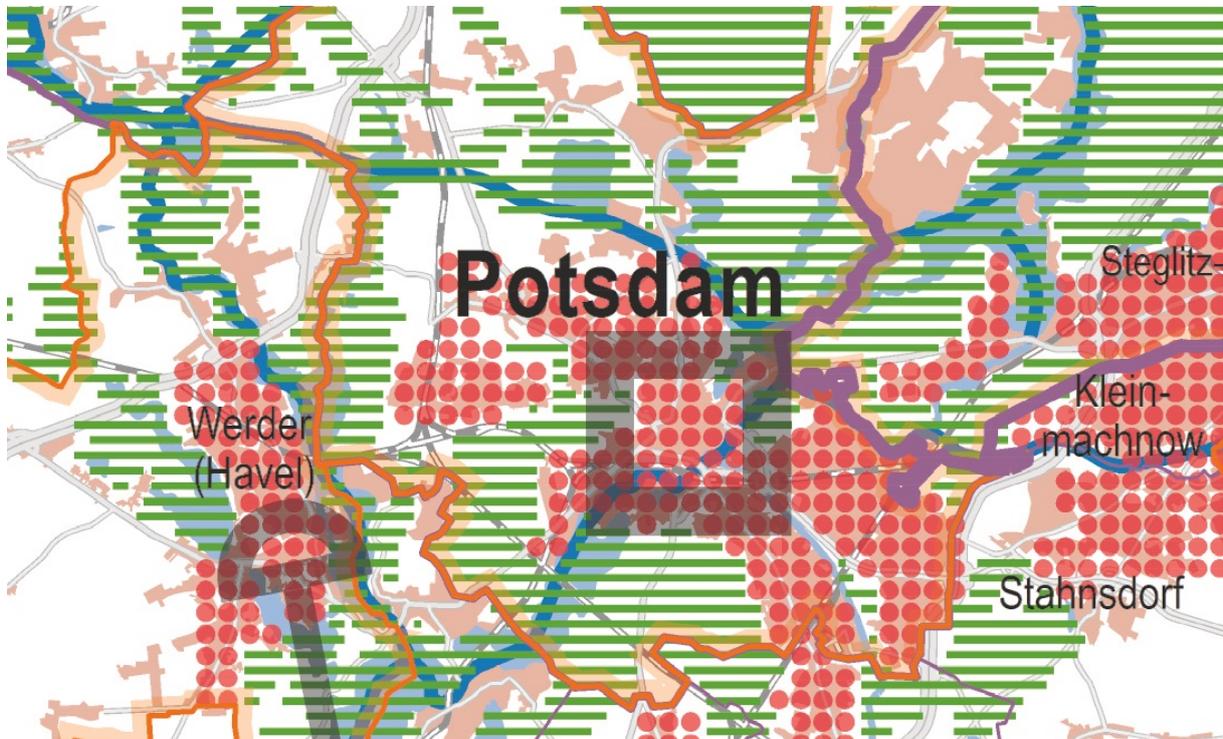


Abbildung 44: Festlegungskarte des Landesentwicklungsplans Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, 2019. Rot gepunktet: Gestaltungsraum Siedlung. (Darstellung: Ministerium der Justiz und für Europa und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (Hrsg.), Stand 29.04.2019)

### Qualitativer Wohnraumbedarf

Eine weitere Aufgabe für die nächsten Jahre stellt die Erfüllung zielgruppenspezifischer Wohnraumbedarfe dar. Die Nutzungsansprüche an den Wohnraum unterliegen einem stetigen Wandel und das gegenwärtige Wohnraumangebot wird schon heute der Nachfrage nicht vollständig gerecht. Konkret benennen lassen sich ungedeckte Bedarfe u.a. bei den folgenden Wohnungstypen:

- Wohnen für Studierende, Auszubildende<sup>100</sup>
- kleinere Wohnungen im unteren Preissegment<sup>101</sup>
- gemeinschaftliche Wohnformen<sup>102</sup>
- Seniorenwohnen: Bis 2040 wird die Altersgruppe der Menschen über 65 Jahre in Potsdam um voraussichtlich über 60 % zunehmen,<sup>103</sup> weshalb entsprechende

<sup>100</sup> Wohnungspolitisches Konzept, 2015, S. 23 ff.

<sup>101</sup> Wohnungspolitisches Konzept, 2015, S. 24

<sup>102</sup> Forschungsprojekt Gemeinschaftliches Wohnen, 2019

<sup>103</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040, S. 10

Anforderungen u.a. an Wohnen, Mobilität, Einkaufsmöglichkeiten sowie Betreuungs- und Pflegeangebote erfüllt werden müssen.

Eine weitere Herausforderung stellt die Unterbringung von Personengruppen mit besonderen Zugangsschwierigkeiten am Wohnungsmarkt dar (z. B. Transferhaushalte, Obdachlose, Geflüchtete, Menschen mit Behinderung). Hierfür werden strategische Reserven und Potenziale benötigt.<sup>104</sup>

Mit Blick auf die Umsetzung sieht das Wohnungspolitische Konzept von 2015 grundsätzlich einen ausgewogenen Maßnahmenmix an Neubau- und Bestandsentwicklung vor. Um dabei strategischer und vorausschauender agieren zu können, bedarf es der Aufstellung einer Haushaltsprognose.

Zur Erhöhung der Vielfalt bieten im Bestand vor allem die Großsiedlungen viel Potenzial, da dort eine große Anzahl standardisierter Wohnungen vorhanden ist. Mit einer Anpassung von Wohnungen auf verschiedene Bedürfnisse bestünden dort auch Chancen, die soziale Mischung in diesen Quartieren zu fördern.

### **Bezahlbarkeit des Wohnens**

Bei allen Maßnahmen im Bereich Wohnen spielt die Bezahlbarkeit des Wohnens eine entscheidende Rolle.

Im wohnungspolitischen Konzept 2015 wird die angemessene Versorgung mit Wohnraum für einkommensschwache Haushalte mit und ohne Wohnberechtigungsschein als schwierig eingeschätzt.<sup>105</sup> Darin werden bereits mehrere Instrumente und Maßnahmen festgesetzt, um der angespannten Situation des Wohnungsmarktes zu begegnen.<sup>106</sup> So wird beispielsweise mit dem Wohnkosten-Check überprüft, wie sich Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung auf die Entwicklung von Wohnkosten auswirken.<sup>107</sup> Kommunen sind bei diesem Thema jedoch auch auf die Unterstützung der Landesregierung angewiesen.<sup>108</sup>

Derzeit werden von Seiten der Unternehmen im Arbeitskreis StadtSpuren, die rund 40 % der Wohnungsbestände halten, vor dem Hintergrund der Kappungsgrenzen der Modernisierungsumlage und der nicht ausreichenden Förderungen keine wesentlichen Möglichkeiten barrierefreier Modernisierungen mehr gesehen. Dagegen könnten im Neubau barrierefreie Wohnangebote auch im geförderten Wohnungsbau entwickelt werden.

---

<sup>104</sup> Wohnungspolitische Konzept für die Landeshauptstadt Potsdam, 2015, S. 24

<sup>105</sup> Wohnungspolitische Konzept für die Landeshauptstadt Potsdam, 2015, S. 24

<sup>106</sup> Leben in Potsdam – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2018, 2019, S. 37

<sup>107</sup> Wohnungspolitische Konzept für die Landeshauptstadt Potsdam, 2015, S. 50

<sup>108</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Stadt Berlin - Bezirke Spandau und Steglitz Zehlendorf, Gemeinden Dallgow-Döberitz, Wustermark, Falkensee, Ketzin/Havel, Kleinmachnow, Michendorf, Nuthetal, Schwielowsee, Stahnsdorf und Werder (Havel): Gemeinsamer Brief: das Wachstum in der Region um Potsdam aktiv gestalten, 2019

Als Werkzeug zur Erreichung dieser Zielstellung verfügt die Landeshauptstadt beispielsweise seit 2017 über eine Richtlinie zur sozialgerechten Baulandentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam, kurz „Potsdamer Baulandmodell“ genannt. Diese wurde 2019 und 2020 bereits fortgeschrieben und legt fest, welche planungsbedingten Folgekosten (z. B. für nicht-hoheitliche Planungsleistungen, Fachgutachten, öffentliche Erschließungsanlagen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder zusätzliche Infrastrukturbedarfe)<sup>109</sup> bei bestimmten Vorhaben von den Planungsbegünstigten (i. d. R. den Grundstückseigentümern)<sup>110</sup> übernommen werden müssen. Ebenso wird darin festgelegt, unter welchen Bedingungen und in welchem Maße mietpreis- und belegungsgebundener Wohnungsbau verpflichtend ist.<sup>111</sup> Zudem wird die Kostenbeteiligung von Vorhabenträgern an der Herstellung von zusätzlich benötigten Plätzen in Einrichtungen der Kindertagesbetreuung (Krippe, Kita, Hort) sowie Grundschulen geregelt.

Außerdem wird aktuell wird das Prinzip: „Konzeptverfahren mit festgelegten Einstiegsmietten (preisgedämpfter Mietwohnungsbau) für einen fest definierten Anteil der zu bauenden Wohnungen“ in Krampnitz erprobt. Vorrangig sollen hier die ProPotsdam sowie Genossenschaften zum Zuge kommen. Dies entspricht auch der ausgestalteten Fortschreibung der „Leitlinie Grundstücksvergabe“, die bei der Vergabe von Geschosswohnungsbauflächen die soziale Wohnungswirtschaft priorisiert. Denn für die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum spielt der Anteil der Genossenschaften und kommunaler Wohnungsbauunternehmen am Wohnungsneubau eine entscheidende Rolle.

### **Wohnumfeldqualitäten (Nachbarschaft/Kiez)**

Im Evaluationsworkshop mit der Verwaltung am 04.06.2019 wurde festgehalten, dass bei der Entwicklung von Wohnangeboten über die gesetzlich vorgeschriebene Bereitstellung von Kita-Plätzen und Schulen hinaus zukünftig auch Angebote wie Elternschulen, Jugendeinrichtungen, Seniorenzentren etc. verstärkt in den Fokus gerückt werden müssen.

### **Zusammenfassende Analyse Wohnen**

Weitere Informationen	akt. Fassung
Flächennutzungsplan, Begründung	2014
Wohnungspolitisches Konzept	2015
Ermittlung der Wohnungsbaupotenziale Berlin-Potsdam	2016
Kartierung der Fördergebietskulissen Wohnungsbau	2017
Masterplan 100% Klimaschutz, Teilstudie Sozialverträglichkeit energetischer Sanierung	2018
Potsdamer Baulandmodell Monitoringbericht	2018
Richtlinie zur sozialgerechten Baulandentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam, Fortschreibung (Potsdamer Baulandmodell)	2019

<sup>109</sup> <https://www.potsdam.de/potsdamer-baulandmodell>, abgerufen am 27.8.2021

<sup>110</sup> Potsdamer Baulandmodell, 2019, S. 3

<sup>111</sup> Potsdamer Baulandmodell, 2019, S. 20 ff.

### **Stärken**

- weitere Potenzialflächen für Wohnraumentwicklung vorhanden
- viele Potenzialflächen im Eigentum der Stadt und dadurch bessere Voraussetzungen der Aktivierung und Einflussnahme auf deren Entwicklung
- Großwohnsiedlungen mit umfangreichem Bestand standardisierter Wohnungen, die auf verschiedene Wohnbedarfe angepasst werden können
- starke Partner der Stadt- und Quartiersentwicklung sowohl mit dem kommunalen Wohnungsunternehmen als auch den Genossenschaften des Arbeitskreises StadtSpuren
- Potsdamer Baulandmodell als Instrument der Wohnungspolitik vorhanden und fest in der kommunalen Bauleitplanung verankert

### **Schwächen**

- Bestand und ermittelte Potenziale nicht ausreichend für zu erwartende Nachfrage bis 2035
- ungedeckter Bedarf an verschiedenen Wohnungstypen
- hoher Bedarf an weiteren, alternativen Wohnangeboten (wie z. B. betreutes Wohnen, Senioren-WG, WGs für junge Erwachsene mit Behinderung etc.)
- bisher keine Haushaltsprognose vorhanden

### **Herausforderungen**

- Schaffung eines bezahlbaren und bedarfsgerechten Wohnraumangebots auf dem gesamten Stadtgebiet
- Einflussnahme der Kommunen auf die Bundesgesetzgebung zu Fragen des Mietrechts nur begrenzt möglich
- Unterbringung von Personengruppen mit besonderen Zugangsschwierigkeiten am Wohnungsmarkt (z. B. Transferhaushalte, Obdachlose, Geflüchtete, Menschen mit Beeinträchtigungen)
- Vereinigung von Klimaschutz und Baukultur mit der Bezahlbarkeit des Wohnens

## 4.5 Daseinsvorsorge

Mit der Bevölkerungszahl muss auch die kommunale Infrastruktur mitwachsen. Besonders beim Thema Bildung hat die Landeshauptstadt bereits vorgesorgt und enorm hohe Ausgaben getätigt, um die Versorgung mit Schul- und Kitaplätzen in den nächsten Jahren sicherzustellen. Als Herausforderung erweisen sich hierbei u.a. die hohen Flächenbedarfe von Schulen, da in Potsdam kaum noch Flächen dieser Größe verfügbar sind. Es müssen daher Lösungen gefunden werden, wie mit der Konkurrenz verschiedener Nutzungen um Grundstücke umgegangen werden kann. Auch die Umsetzung des Digitalpakts verläuft bisher schleppend. Die SARS-CoV-2-Pandemie hat noch einmal besonders deutlich vor Augen geführt, wie wichtig es ist, digitale Bildungsinfrastrukturen weiterzuentwickeln.

Ein Zukunftsthema ist auch in Potsdam aufgrund des demografischen Wandels die frühzeitige Entwicklung geeigneter Betreuungs- und Pflegeangebote für ältere Menschen sowie eine flächendeckende medizinische Versorgung. Im ländlichen Raum hat diese Versorgung Lücken und auch in einigen bevölkerungsreichen Stadtteilen mit hohem Anteil entsprechender Altersgruppen sind zusätzliche Bedarfe absehbar.

Im Bereich Kultur ist die Stadt gut aufgestellt mit einer Vielzahl an Museen, dem Hans-Otto-Theater, Orten der Kreativszene und vielem mehr. In einigen Stadt- und Ortsteilen fehlen wohnungsnah kulturelle Einrichtungen sowie Freizeitangebote für den Alltag, wie etwa Bürgertreffs oder Spiel- und Sportplätze für alle Generationen.

Mobilität ist ebenfalls Teil der Daseinsvorsorge, wird aber in einem gesonderten Kapitel 4.7 betrachtet.

### Bildung und Betreuung

Die Landeshauptstadt Potsdam sorgt mit ihrer Kita-Bedarfsplanung, die 2021 im Integrierten Kita- und Schulentwicklungsplan aufgeht, dafür, dass die erforderlichen Angebote rechtzeitig, in ausreichendem Umfang und in einer angemessenen Vielfalt weiterhin zur Verfügung stehen. Die seit Jahren verlässlich sichergestellte Trägervielfalt soll durch den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 11.09.2019<sup>112</sup> erweitert werden. Es wurde der politische Wille dahingehend bekundet, dass die Landeshauptstadt Potsdam wieder selbst Trägerin von Kindertageseinrichtungen (inkl. Hort) sein wird.

Darüber hinaus wird in der neuen Integrierten Kita- und Schulentwicklungsplanung durch den Bau neuer Schulen im Primär- und Sekundarbereich der dynamischen Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre weiterhin Rechnung getragen. Dabei soll die Vielfältigkeit der Schulformen und Bildungsgänge bedarfsgerecht erhalten bleiben.<sup>113</sup>

---

<sup>112</sup> Beschluss der 4. öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 11.09.2019, Vorlage: 19/SVV/0916

<sup>113</sup> Abgleich mit neuer Fassung der Integrierten Kita- und Schulentwicklungsplanung erforderlich



Abbildung 45: Kulturstandort Schiffbauergasse



Abbildung 46: In der Rudolf-Breitscheid-Straße



Abbildung 47: Grundschule Bornim



Abbildung 48: Klinikum Ernst von Bergmann



Abbildung 49: Sportplatz Falkenhorst



Abbildung 50: Solaranlage auf dem Dach der Montessori-Oberschule



Abbildung 51: Feuerwehr Bornstedt



Abbildung 52: Blick in die Brandenburger Straße

Im Wirtschaftsplan des Kommunalen Immobilien Services (KIS) ist allein bis 2024 ein Investitionsvolumen von 250 Mio. € vorgesehen (siehe auch Kapitel 3.4) von dem 80 % für die Bildungsinfrastruktur vorgesehen sind. Geplant ist bis 2024 der Bau von 14 weiteren Kitas, drei Grundschulen und ggf. einer weiterführenden Schule. Von Seiten der Stadtverwaltung wird außerdem die Schaffung weiterer außerschulischer Lernorte angestrebt.

Insbesondere im Bereich der Waldpädagogik – als wichtiger Teil der Umweltbildung und somit Teil der Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) - existieren bereits seit vielen Jahren in Potsdam zahlreiche Bildungsangebote an außerschulischen Lernorten. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang das in privater Trägerschaft im Potsdamer Süden liegende „Waldhaus Großer Ravensberg“, der unweit in gleicher Trägerschaft tätige „Falkenhof Ravensberg“ sowie die in Trägerschaft des LFB liegende „Waldschule Wildpark Potsdam“.

### **Gesundheit und Pflege**

Mit einer älter werdenden Bevölkerung steigt auch der Bedarf an Pflegeplätzen für Seniorinnen und Senioren. Bisher konzentrieren sich die Platzkapazitäten insbesondere im Süden der Stadt. Bis zum Jahr 2035 ist bereits heute ein Defizit von etwa 300 Plätzen an stationären Pflegeplätzen absehbar. Da sich der Bedarf aufgrund des demographischen Wandels auch über 2035 hinaus weiter erhöhen wird, ist die Schaffung einer demographiegerechten sozialen Infrastruktur in zunehmendem Maße erforderlich.

Medizinische Einrichtungen konzentrieren sich im Wesentlichen auf drei Sozialräume:

- Sozialraum III „Potsdam West, Innenstadt, Nördliche Vorstädte“,
- Sozialraum IV „Babelsberg, Zentrum Ost“ und
- Sozialraum V „Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld“.

Im Norden und Westen von Potsdam ist nur wenig Gesundheitsinfrastruktur vorhanden. Im Erläuterungsplan Medizinische Einrichtungen zum Flächennutzungsplan sind lediglich ein in Entwicklung befindliches medizinisches Zentrum in Fahrland und eine Psychiatrische Klinik in Neu Fahrland dargestellt. Die Finanzierbarkeit vorausgesetzt, wird jedoch im geplanten Stadtteil Kramnitz ein medizinisches Zentrum vorgesehen.<sup>114</sup>

### **Kultur**

Traditionell ist Potsdam dank des historischen Erbes der vielen Baudenkmäler, Gärten sowie der von Peter Joseph Lenné gestalteten Landschaft ein kulturell bedeutender Ort. Daran anknüpfend etabliert die Stadt seit vielen Jahren zeitgemäße und zukunftsgerichtete Ansätze bis hin zu ganzen Kreativ- und Kulturquartieren wie der Schiffbauergasse. Derzeit entsteht das zukünftige Kreativquartier in der Potsdamer Mitte.

Die „Kulturstadt“ war eines der vier übergeordneten Entwicklungsziele aus dem INSEK 2007. Aus dem jetzigen INSEK-Verfahren ging hervor, dass die Stadt im Bereich Kultur inzwischen gut aufgestellt ist, Entwicklungen im Bestand jedoch verstetigt und besonders im Bereich Kreativkultur Angebote ausgeweitet werden müssen. So gibt es z. B. weitere Raumbedarfe für

---

<sup>114</sup> Stadtquartier Potsdam-Kramnitz - städtebaulich-landschaftsplanerische Masterplanung, S. 6

Ateliers, Ausstellungs- und Bandprobenräume. Ebenfalls fehlen in vielen Stadtteilen soziokulturelle Angebote wie Nachbarschafts- und Begegnungshäuser. Der Wunsch aus den Quartieren heraus besteht, vereinzelt gibt es Initiativen, jedoch keine Fördermöglichkeiten.

Die Kartierung zum Flächennutzungsplan<sup>115</sup> zeigt, dass sich die meisten Kultureinrichtungen im Zentrum der Stadt befinden. Weitere liegen vor allem verstreut in Babelsberg und im südöstlichen Stadtbereich. Im Norden und Westen ist die Anzahl entsprechender Angebote bisher gering, jedoch konnten durch bürgerschaftliches Engagement bereits Projekte wie die Kulturscheune Marquardt, der Kulturladen Fahrland, der Bürgertreff Neu Fahrland, das Bürgerhaus Bornim und das Groß Glienicker Begegnungshaus ins Leben gerufen werden<sup>116</sup>. In den kommenden Jahren muss, auch vor dem Hintergrund des erwarteten Bevölkerungszuwachses, ermittelt werden, ob weitere Bedarfe bestehen oder hinzukommen.

### **Sport und Freizeit**

Im Zuge der Schulneuplanungen und -erweiterungen werden in Potsdam voraussichtlich rund 25 neue Hallenfelder errichtet, so dass es nach heutigem Kenntnisstand zunächst in Bezug auf die Halleninfrastruktur keine weiteren planerischen Handlungsbedarfe gibt. Diese werden in den Nachmittags- und Abendstunden auch durch den Stadtsportbund genutzt werden können. Derzeit fehlen jedoch rund zehn Sportplätze im Stadtgebiet. Schon heute ist ein Defizit an Sportanlagen für den Breitensport erkennbar. Mit zunehmender Bevölkerung wird der Bedarf größer.

Im Sinne einer Stadt für alle und einer bedarfsgerechten Versorgung mit sozialer Infrastruktur müssen auch Sportanlagen sowohl für den wettkampffähigen Vereinssport als auch für den Freizeitsport errichtet – darunter Fußball, Beach Volleyball, Discgolf, Calisthenics-Stationen, Radschnellstraßen, Wassersport – sowie für alle Altersgruppen Angebote geschaffen werden. Im Norden von Potsdam besteht außerdem der Bedarf nach einem Schwimmbad. Sofern die bereits identifizierten Sportstandorte nicht realisiert werden können, müssen entsprechende Ersatzstandorte gefunden werden – auch die Möglichkeit der Bündelung von Sportplätzen als Sportfreianlage soll dabei in Betracht gezogen werden.

### **Öffentliche Sicherheit**

Im Stadtgebiet werden zwei kombinierte Feuer- und Rettungswachen und eine Rettungswache betrieben. Zusätzlich gibt es 15 Standorte der Freiwilligen Feuerwehr. Die Hilfsfristen gemäß Schutzzieldefinition der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren (AGBF) werden im Norden und Westen von Potsdam derzeit nicht eingehalten. Im Rahmen der Fortschreibung des gesetzlich geforderten Gefahrenabwehrbedarfsplans werden im Jahr 2021 zusätzliche Standortbedarfe untersucht. In die Bewertung fließen auch die bestehenden Standorte der Freiwilligen Feuerwehren im Stadtgebiet und deren Leistungsfähigkeit ein.

### **Wärme**

Die Hauptquelle für die derzeitigen CO<sub>2</sub>-Emissionen der LHP ist die Energieversorgung mit Strom und Wärme. Diese können jedoch nur reduziert werden, wenn die entsprechenden

---

<sup>115</sup> Flächennutzungsplan, Erläuterungsplan Kultureinrichtungen, 2014

<sup>116</sup> <https://www.potsdam.de/kategorie/begegnungshaeuser>, abgerufen am 03.03.2021

Voraussetzungen geschaffen werden: Neubau bzw. Sanierung von Gebäuden auf einem hohen Energiestandard, um die Energieverbräuche deutlich zu reduzieren sowie die Dekarbonisierung der Energieversorgung, also die schrittweise Umstellung von konventionellen auf regenerative Energieträger. Es besteht daher eine starke Kopplung des Handlungsfelds Energieversorgung und Infrastruktur und des Handlungsfelds Gebäude.

Als besonders vielversprechend wird hier der Ausbau des Fernwärmenetzes der LHP betrachtet, da dies bereits jetzt schon ca. 20 % des hiesigen Gesamtenergiebedarfs ausmacht. Wichtigste Faktoren sind hier die Integration von Erneuerbaren Energien oder von Power-to-Heat-Anlagen. Für eine Stadt wie Potsdam scheint hier die Nutzung von tiefer und mittlerer Geothermie (ferner Ab- und Flusswasserwärme) besonders geeignet. Die EWP führt derzeit auf dem gesamten Stadtgebiet seismische Untersuchungen durch, um den Untergrund auf geologisch günstige Verhältnisse zu überprüfen. Weiterhin sollen an mindestens fünf Standorten Probebohrungen für die Anwendung der Tiefengeothermie durchgeführt werden. Die hier erwähnten Potenziale können nur genutzt werden, wenn das System schrittweise angepasst wird, d.h. das gesamte Temperaturniveau abgesenkt werden kann. Das setzt Sanierungsmaßnahmen voraus, um die notwendigen Bedingungen bei den Wärmeabnehmern zu schaffen. Ergänzend sind die Möglichkeiten zur Wärmeversorgung über dezentrale Nahwärmenetze zu prüfen.

## **Strom**

Für den Sektor Strom werden laut Masterplan 100% Klimaschutz die Nutzung der vorhandenen Photovoltaik-Potenziale, aber auch die notwendige Modernisierung der Kommunikationstechnik bei der Strominfrastruktur aufgeführt. Unter dieser Voraussetzung sehen die Gutachter die Möglichkeiten, dass Power-to-Heat-Anlagen in Verbindung mit dem Wärmespeicher der EWP sowie eine netzdienliche Be- und Entladestrategie von Elektrofahrzeugen als Ausgleich regenerativer Lastspitzen genutzt werden können. Diese Art der Kopplung der Sektoren mit einer starken Ausweitung des Stromnetzes kann Auswirkungen auf die o.g. Belange und Vorhaltung entsprechender Flächen und Infrastruktur haben.

Im Norden von Potsdam, im Stadtteil Satzkorn, wird derzeit eine große Freiflächensolaranlage geplant. Auf 76 Hektar können Photovoltaikmodule mit einer Leistung von ca. 65 MW installiert werden. Dies entspricht ca. einem Drittel der im Masterplan geforderten Leistung aus Freiflächen-PV-Anlagen.

## **Gas**

Aus dem Masterplan-Gutachten:

*„Die zukünftige Rolle des Gasnetzes in der LHP vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele ist gegenwärtig schwer vorherzusagen. Es wird jedoch erwartet, dass das Gasnetz 2050 kleiner sein wird als heute, weshalb ein schrittweiser und an die Umstellung der Wärmeversorgung angepasster Rückbau des Gasnetzes notwendig sein kann.“*

## **Digitale Infrastrukturen**

Für die Stadtbevölkerung und als Standortfaktor für digital arbeitende Unternehmen muss der Ausbau zukunftsfähiger Infrastrukturen in Potsdam geprüft und weiter vorangetrieben werden.

Besonders auch, weil die Förderung der Gründerszene für Potsdam eine hohe Relevanz hat, sind innovationsfördernde Bedingungen unverzichtbar.

Viele Nutzungsgruppen würden von einer weiteren Verbesserung des Internetzugangs (Breitband, 5G, WLAN-Hotspots) und der digitalen Vernetzung von Bildung, Kultur und Wirtschaft profitieren.

### Zusammenfassende Analyse Daseinsvorsorge

Weitere Informationen	akt. Fassung
Sportentwicklungsplan	2013
Flächennutzungsplan, Erläuterungsplan Schulen	2014
Flächennutzungsplan, Erläuterungsplan Kita	2014
Flächennutzungsplan, Erläuterungsplan Jugend	2014
Flächennutzungsplan, Erläuterungsplan Hilfe zur Erziehung	2014
Flächennutzungsplan, Erläuterungsplan Medizin	2014
Flächennutzungsplan, Erläuterungsplan Senioren	2014
Flächennutzungsplan, Erläuterungsplan Kultur	2014
Flächennutzungsplan, Beiplan Technik	2014
Sportflächenentwicklungskonzept Eiche/Golm	2017
Psychiatriekonzept	2017
Psychiatriekonzept Maßnahmenplan	2018
Schulwegsicherungskonzept	2018
Seniorenplan	2018
Masterplan 100% Klimaschutz, Teilstudie Fernwärme	2018
Monitoring Kreativwirtschaft	2019
Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung	2021

### Stärken

- Vorsorge beim Thema Bildung und Betreuung durch hohe Investitionen des KIS bis 2024
- bereits zahlreiche Bildungsangebote an außerschulischen Lernorten
- Vielzahl an kulturellen Angeboten in der Kernstadt
- potenziell steigende Attraktivität Potsdams durch vorhandene bzw. in Planung befindliche Kreativ- und Kulturquartiere
- Ausbaufähigkeit des Fernwärmenetzes

## **Schwächen**

- fehlende Nahversorgung in kleinen Ortschaften<sup>117</sup>
- wenig soziokulturelle Angebote und medizinische Versorgung im Norden Potsdams
- Hilfsfristen (max. Anfahrtszeiten der Feuerwehr) in den Norden und Westen von Potsdam werden nicht eingehalten
- Defizit an Sportanlagen für den Breitensport für alle Altersgruppen
- Defizit an stationären Pflegeplätzen und tendenziell Verstetigung aufgrund des demografischen Wandels

## **Herausforderungen**

- Finanzierung der Ausgaben des KIS (Verschuldung bereits bei 247 Mio. €)
- Schaffung von Kita- und Schulinfrastruktur bei knapper werdenden Flächenreserven
- Verbesserung der Attraktivität der Ortsteile durch Ausbau der Kultur-, Freizeit- und Sportfunktionen<sup>118</sup>
- Herstellung einer flächendeckenden medizinischen Versorgung
- Schaffung von Angeboten über die gesetzliche Verpflichtung hinaus, z. B. Elternschulen, Jugendeinrichtungen, Seniorenzentren
- Verstetigung der Entwicklungen im Bereich Kreativkultur und Ausbau der Angebote
- Sicherstellung der notwendigen hohen Energieeinsparungen und des Ausbaus Erneuerbarer Energien bei verhältnismäßigen finanziellen Belastungen der Endkunden und der öffentlichen Haushalte
- Ausbau der digitalen Infrastruktur, u. a. Umsetzung des Digitalpakts an Schulen

---

<sup>117</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>118</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

## 4.6 Wirtschaft

Von den Anfängen als Residenz- und Garnisonsstadt bis heute hat Potsdam eine dynamische Entwicklung durchlaufen. So ist die Landeshauptstadt nicht nur Zentrum administrativer Aufgaben, sondern hat sich auch in den Bereichen Forschung und Wirtschaft einen Namen gemacht.

Die Landeshauptstadt ist dank ihrer Universitäten und Hochschulen, den zahlreichen außer-universitären Forschungseinrichtungen, ihrer aktiven Gründerszene und Forschungsstandorten wie dem Telegrafenberg als Ort für Forschung, Wissenschaft und Innovation bekannt. In den über 40 wissenschaftlichen Einrichtungen der Stadt sind mehr als 10.000 Personen tätig und weitere etwa 25.000 studieren vor Ort.<sup>119</sup>

Wirtschaftlich liegt der Schwerpunkt deutlich im Dienstleistungs- und im Informationssektor (tertiärer und quartärer Sektor). In Potsdam finden sich zudem Niederlassungen bekannter Unternehmen, was für eine hohe Attraktivität als Wirtschaftsstandort spricht. Zu erwähnen sind auch die international bekannten Filmstudios der Studio Babelsberg AG, aufgrund derer sich Potsdam auch zu einem Standort der Medienbranche entwickelt hat. Auch der Tourismus ist ein zentraler Wirtschaftsfaktor für Potsdam, da die Stadt aufgrund ihrer Kulturschätze und zahlreichen Seen und Naturflächen ein beliebtes Urlaubsziel ist. Ein dauerhafter Publikumsmagnet ist das UNESCO-Welterbe, dessen Kern durch die Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg betreut wird. Bei einem Großteil der Besuche handelt es sich um Tagestourismus aus Berlin ohne Aufenthalt oder Übernachtung.

### Arbeit und Beschäftigung

Nach der Wende sanken die Beschäftigtenzahlen in Potsdam zunächst stark, dieser Trend konnte jedoch umgekehrt werden. Auf dem Potsdamer Arbeitsmarkt sind zahlreiche neue Arbeitsplätze entstanden. Im März 2020 erreichte die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in Potsdam mit über 89.100 einen historischen Höchststand.<sup>120</sup> Die positive Beschäftigungsdynamik führte wiederum zu einem starken Rückgang der Arbeitslosigkeit. Die Arbeitslosenquote sank seit 2007 von 9,8 %<sup>121</sup> auf 5,4 % in 2019<sup>122</sup>, das ist der niedrigste Wert seit der deutschen Wiedervereinigung.

In Potsdam arbeiten 90 % der Beschäftigten im Dienstleistungssektor, was deutlich über dem Durchschnitt in Brandenburg liegt.<sup>123</sup> Ein überwiegender Teil des Arbeitsmarktes konzentriert sich auf Branchen, die eher eine hohe Qualifikation voraussetzen. Es werden jedoch Beschäftigungsangebote für alle Qualifikationsniveaus benötigt. Im Aufwärtstrend ist seit 2008 bereits der Anteil der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe.

---

<sup>119</sup> <https://www.wis-potsdam.de/de/prowissen-potsdam-ev>, abgerufen, 07. April 2021

<sup>120</sup> Arbeitsmarktreport Stadt Potsdam, Agentur für Arbeit, Oktober 2020, S. 16

<sup>121</sup> Begründung zum Flächennutzungsplan, 2014, S. 77

<sup>122</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 97

<sup>123</sup> Begründung zum Flächennutzungsplan, 2014



Abbildung 53: Gründerzentrum GO:IN in Golm



Abbildung 54: Wissenschaftspark Albert Einstein auf dem Telegraphenberg



Abbildung 55: Unternehmensstandort in Potsdam



Abbildung 56: Gewerbegebiet Friedrichspark



Abbildung 57: Einfahrt zum Studio Babelsberg



Abbildung 58: Schloss Cecilienhof



Abbildung 59: Ehemaliges RAW-Gelände in der Friedrich-Engels-Straße



Abbildung 60: Fraunhofer Institutsteil Bioanalytik und Bioprozesse in Golm

## **Wirtschaftszweige**

Die Förderung von Wirtschaftsklustern hat für Potsdam eine hohe Bedeutung, denn im Rahmen der förderpolitischen Strategie des Landes Brandenburg hat die Landeshauptstadt seit 2005 aufgrund ihres wirtschaftsstrukturellen und wissenschaftlichen Potenzials den Status eines Regionalen Wachstumskerns (RWK) mit den Schwerpunktbranchen Medien/ Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT)/ Kreativwirtschaft, Gesundheitswirtschaft/ Life Science und Tourismus.<sup>124</sup>

Nur gering vertreten sind in Potsdam produzierendes und verarbeitendes Gewerbe. Die Schaffung von Flächenangeboten des sekundären Sektors ist notwendig, um einen vielfältigen Arbeitsmarkt, Gewerbesteuereinnahmen und die Versorgungsfunktion der Stadt zu sichern (Versorgung mit Gewerbe und Handwerk, z. B. die Bereiche Sanitär, Heizung, Rohbau, Innenausbau, Tischlerei).

Im Bereich der Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei waren im Jahr 2019 30 Betriebe ansässig.<sup>125</sup> Über 4.000 ha landwirtschaftliche Nutzfläche (Ackerland, Grünland, Obstbauflächen) befinden sich im Stadtgebiet.

Der Wirtschaftsstandort Landeshauptstadt Potsdam verzeichnete in den vergangenen Jahren eine hohe wirtschaftliche Entwicklungsdynamik. Positiv beeinflusst wurde das wirtschaftliche Wachstum in Potsdam vor allem von den Wirtschaftszweigen der öffentlichen und sonstigen Dienstleistungen, Erziehung und Gesundheit sowie Handel, Verkehr, Gastgewerbe, Information und Kommunikationen. Seit 2006 ist Potsdams Gewerbebestand um fast ein Viertel gewachsen. Mit Ausnahme einer kleinen Abweichung in 2015 war der Saldo durchgängig positiv.<sup>126</sup>

## **Wirtschaftskraft**

Seit Jahren trägt Potsdam rund 10 % zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) Brandenburgs bei. Im Jahr 2017 wurde in Potsdam ein BIP in Höhe von 7,126 Mrd. € erwirtschaftet.<sup>127</sup>

Die Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen erzielte 2019 mit knapp 17 Mio. € die höchsten Gewerbesteuereinnahmen, gefolgt von der Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen mit ca. 12 Mio. €. <sup>128</sup>

Für den kommunalen Haushalt ist die wirtschaftliche Aufstellung der Landeshauptstadt Potsdam von besonderer Bedeutung. Mit einer Summe von 196 Mio. € wird fast ein Viertel des Haushaltsvolumens (820 Mio. € im Haushaltsjahr 2021) aus der Wirtschaftskraft erzielt. Aus Gewerbesteuern werden 110,5 Mio. € und aus dem Gemeindeanteil der Einkommenssteuer 85,6 Mio. € geplant.<sup>129</sup>

---

<sup>124</sup> Standortentwicklungskonzept RWK, 2013, S. 36

<sup>125</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 78

<sup>126</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 78

<sup>127</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 76

<sup>128</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 82

<sup>129</sup> Haushaltssatzung 2020/2021, S. 75

Die kommunale Einnahmesituation wird sich absehbar verändern (Solidarpaktmittel, Veränderungen der EU-Förderungen und somit zu erwartenden Reduzierungen der Schlüsselzuweisungen) und dadurch Zunahme der Relevanz der Gewerbesteuereinnahmen für den städtischen Haushalt, die sich nicht nur durch Erhöhung der Gewerbesteuer darstellen lassen wird.

### **Gewerbeflächen**

Bedeutende Standorte für Gewerbe sind der südöstliche Stadtbereich (Medienstadt Babelsberg, Kirchsteigfeld, Industriegebiet Süd), der Science Park Golm, der Campus Jungferensee und die Schiffbauergasse. Entwicklungspotenziale außerhalb des Siedlungskörpers finden sich im Gewerbegebiet Friedrichspark sowie die Fläche an der Michendorfer Chaussee („SAGO-Gelände“).<sup>130</sup> Zum Teil bieten diese Gebiete Potenziale für Bestands- bzw. Weiterentwicklungen. Im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme Krampritz sollen neue Arbeitsplätze entstehen. Aufgabe der Vorbereitenden Untersuchungen für Golm-Nord ist u.a. eine bedarfsorientierte Analyse, ob und in welchem Umfang dort eine Erweiterung des Wissenschaftsparks und gewerblicher Flächen möglich ist. Auf dem RAW-Gelände und im Kreativquartier entstehen ebenfalls jeweils über 20.000 m<sup>2</sup> Gewerbefläche.

Umfangreiche Flächenreserven sind (mit Ausnahme des Friedrichparks und der Flächen an der Michendorfer Chaussee „SAGO-Gelände“) in der Kulisse des Flächennutzungsplanes nicht mehr vorhanden, weshalb sich die Standortsuche vor allem auf die Weiterentwicklung, Qualifizierung und Arrondierung bestehender gewerblicher Strukturen richtet.

Im Sinne einer integrierten Stadtentwicklung sind auch weitergehende Ansätze sinnvoll: Durch Modelle wie z. B. Gewerbe in Quartieren können mehr wohnortnahe Arbeitsplätze entstehen, womit Chancen für eine Erhöhung der Nutzungsvielfalt in monofunktionalen Gebieten und die Senkung des Verkehrsaufkommens verbunden wären.

### **Forschung, Wissenschaft und Innovation**

Die Evaluation des INSEK 2007 (siehe Kapitel 2) zeigt, dass in den letzten Jahren wesentliche Fortschritte bei der Sicherung und Weiterentwicklung der wirtschaftlichen und administrativen Stärken Potsdams erreicht werden konnten. Künftig will die Landeshauptstadt nun die Anstrengungen mehr auf die Positionierung als internationalen Wissens- und Innovationsstandort und auf eine bessere Vernetzung von Forschung und Wirtschaft richten. Dank der zwei Universitäten, der Fachhochschule, mehrerer privater Hochschulen und der zahlreichen Forschungseinrichtungen verfügt Potsdam über hervorragende Bedingungen, um Wissen an den Anfang der Wertschöpfungskette lokaler innovationsorientierter und forschungsnaher Unternehmen zu stellen.

Diese Profilierung soll durch eine stärkere räumliche Verbindung von Forschung und unternehmerischen Ausgründungs- und Ansiedlungsmöglichkeiten zu Innovationsstandorten unterstützt werden. Dafür spricht, dass sich durch die absehbare Ansiedlung weiterer Institute und Unternehmen im Potsdam Science Park in Golm die Ausgangslage hierfür weiter verbessern wird. Auch in der Templiner Vorstadt zeichnen sich Entwicklungspotenziale im

---

<sup>130</sup> Flächennutzungsplan, 2014, SAGO steht dabei für das ehem. Eisenbahn-Baulager für den Abschnitt Saamund-Golm des Berliner Außenrings.

Bereich Forschung, Wissenschaft und Wirtschaft ab (Areal Deutscher Wetterdienst, Telekomgelände, Telegrafenberg und ehem. Landtag auf dem Brauhausberg). Hinzu kommt, dass durch die voranschreitende Digitalisierung immer bessere Möglichkeiten für Vernetzung, Kommunikation und Datenaustausch entstehen.

## Einzelhandel

Die Landeshauptstadt Potsdam steuert seit vielen Jahren die Entwicklung des Einzelhandels auf der Grundlage von städtebaulichen Konzepten. Das aktuelle Stadtentwicklungskonzept (STEK) Einzelhandel wurde im Mai 2021 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Der dem Konzept zugrundeliegende Prognoserahmen reicht bis 2030.

Das STEK Einzelhandel ermöglicht der Landeshauptstadt, den Einzelhandel den Zielen der Stadtentwicklung entsprechend räumlich zu steuern. Es enthält ein Zentrenkonzept mit 16 vorhandenen oder geplanten zentralen Versorgungsbereichen, deren Erhalt bzw. Stärkung im Einzelhandelskonzept empfohlen wird. Selbiges gilt für die oberzentrale Versorgungsfunktion. Die Einzelhandelszentralität liegt bei etwa 107 %, die Kaufkraftzuflüsse sind also größer als die Kaufkraftabflüsse. Die beiden Sonderstandorte Bahnhofspassagen und Stern-Center sind neben der Innenstadt wesentliche Träger der Einzelhandelszentralität und oberzentraler Versorgungsfunktionen.

Im intensiven Wettbewerb steht der Potsdamer Einzelhandel vor allem mit Berlin, in den anderen Nachbarkommunen befinden sich jedoch nur wenige Einzelhandelsstandorte, die gegenüber Potsdam wettbewerbsfähig sind.<sup>131</sup> Die Leerstandsquote in der Potsdamer Innenstadt war zum Zeitpunkt der Erhebung mit 6 bis 7 % nicht auffällig. Es bestehen sogar Erweiterungsbedarfe, die jedoch mangels Flächen nur schwer umgesetzt werden können. Im Rahmen des STEK Einzelhandel werden vereinzelte Potenziale identifiziert, die zu untersuchen sind.<sup>132</sup>

Die Stärkung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort ist das wichtigste Ziel der bisherigen Einzelhandelskonzepte der Landeshauptstadt und steht auch im STEK Einzelhandel im Vordergrund. Im STEK-Aufstellungsverfahren konnte pandemiebedingt keine vertiefte Darstellung zu den Einzelhandelsstandorten Innenstadt und Babelsberg im Hinblick auf Perspektiven, Entwicklungsszenarien und Profilierungsstrategien erfolgen. Diese Inhalte sollten ursprünglich in das vorliegende Konzept eingebunden werden, sind jedoch nun in einem größeren bzw. neuen Rahmen zu betrachten.

Das Thema Innenstadtentwicklung wird im Rahmen eines Leitbildprozesses aufgegriffen werden. Es geht dabei nicht nur um Einzelhandel, sondern auch um Kultur, Kunst, soziale Infrastruktur, Gesundheit, die Innenstadt als Arbeits- und Wohnort und weitere Themen. Neben der „Einkaufsinnenstadt“, die im Wesentlichen aus der Brandenburger Straße und Nebenstraßen besteht, entstehen am Alten Markt und im geplanten „Kreativquartier“ neue Quartiere, die zur Stärkung der Innenstadt beitragen können. In Babelsberg wurde ein

---

<sup>131</sup> Einzelhandelskonzept, 2021 (Entwurf), S. 159 f.

<sup>132</sup> Einzelhandelskonzept, 2021 (Entwurf), S. 68 f.

Workshop mit den lokalen Händlern durchgeführt. Wie mit den Ergebnissen umgegangen werden kann, wird vor Ort weiter diskutiert werden.

## Tourismus

Die Landeshauptstadt Potsdam kann auf eine erfolgreiche touristische Entwicklung zurückblicken. Mit ihren einzigartigen touristischen Potenzialen ist Potsdam ein national und international bekanntes Städtereiseziel. Innerhalb des Landes Brandenburg nimmt Potsdam als Landeshauptstadt eine herausragende Funktion wahr und wird als eigenständige Reise-region vermarktet. Die Lage inmitten der Havelseenlandschaft und die unmittelbare Nähe zur Bundeshauptstadt Berlin zeichnen Potsdam aus. Im Jahr 2019 lag die Anzahl der Übernachtungen bereits zum achten Mal in Folge bei über 1,3 Millionen und zum dritten Mal hat die Zahl der Gästeankünfte eine halbe Million überschritten.<sup>133</sup>

Die Landeshauptstadt Potsdam hat sich für eine aktive Förderung des Tourismus als bedeutenden Wirtschaftsfaktor der Stadt entschieden und somit dafür die positive touristische Entwicklung zu unterstützen und auszubauen. Die Grundlage dafür bildet die Tourismuskonzeption 2025 der Landeshauptstadt Potsdam. Hier werden vier Themen definiert, die eine hohe Attraktivität bei gleichzeitig hohem Marktpotenzial aufweisen: Kultur, Wasser, Film und MICE (Events, Tagungs- und Kongresstourismus).

Die Aussagen der Tourismuskonzeption zielen darauf ab, die Alleinstellungsmerkmale weiter zu stärken, Lücken im Angebot (z. B. größere Tagungs- und Kongressorte) zu schließen und dieses an Trends und Entwicklungen wie die Digitalisierung anzupassen.<sup>134</sup>

Ein wesentlicher Teil der touristischen Umsätze wird in Potsdam über Tagestouristen generiert, von denen überwiegend der Einzelhandel profitiert, gefolgt von der Gastronomie. Die durchschnittlichen Tagesausgaben der Übernachtungsgäste sind wesentlich höher. Deren größter Anteil kommt dem Gastgewerbe (Hotel und Gastronomie) zugute, gefolgt von Einzelhandel und Dienstleistungen.

## Zusammenfassende Analyse Wirtschaft

Weitere Informationen	akt. Fassung
Gewerbeflächensicherungskonzept	2012
Standortentwicklungskonzept RWK	2013
Masterplan 100% Klimaschutz	2017
Tourismuskonzeption 2025	2017
Monitoring Kreativwirtschaft	2019
STEK Einzelhandel	2021
STEK Gewerbe	2021

<sup>133</sup> Statistischer Jahresbericht 2019, S. 183

<sup>134</sup> Tourismuskonzeption 2025, 2017, S. 1 ff.

## Stärken

- hervorragender Forschungs- und Wissenschaftsstandort<sup>135</sup>
- zahlreiche renommierte Zentren der Forschung und Wirtschaft in verschiedenen Bereichen des Stadtgebiets und Erfolge bei der räumlichen Profilierung zu anwendungsorientierten Innovationsstandorten
- großes Kreativpotenzial, innovative Firmen und Start-ups in Schlüsseltechnologien der Medien-, IKT- und Kreativwirtschaft
- aktive Gründerszene
- Verteilung von größeren Arbeitgebern über das Stadtgebiet<sup>136</sup>
- Landwirtschaft: viele Betriebe noch vorhanden, Obstbautradition, wissenschaftliche Institute zum Thema Ernährung, Agrartechnik<sup>137</sup>
- Tourismus als bedeutender Wirtschaftsfaktor langfristig weiterhin mit hohem Wachstumspotenzial (u. a. Städtereisen als Trend)
- hohe nationale Bekanntheit, Touristisches Highlight Schloss Sanssouci<sup>138</sup>, starke Profithemen mit hohem touristischen Marktpotenzial
- Beherbergungsbetriebe: sehr positive Entwicklung der Ankünfte und Übernachtungen, hohe Auslastung und Aufenthaltsdauer<sup>139</sup>
- viele Eventlocations für Social-Events<sup>140</sup>
- gute Versorgungsfunktionen in größeren Ortsteilen<sup>141</sup>
- Wachstum im ländlichen Raum fördert Auslastung/Tragfähigkeit von Infrastrukturen.<sup>142</sup>
- Nutzung des Trends zu regionalen Produkten zur Stärkung der Landwirtschaft<sup>143</sup>
- zahlreiche touristische Potenziale des ländlichen Raums (z. B. Obstanbau, Seenlandschaft, historische Gutshäuser/Schlösser, Vernetzung mit Tourismuszielen im Umland, Rad- und Wander- und Reittourismus)<sup>144</sup>
- Potenziale für die Stärkung der Innenstadt durch Kreativquartiere

## Schwächen

- Gewerbeflächenpotenziale vor allem im privaten Bestand<sup>145</sup>
- hohes Bodenpreisniveau<sup>146</sup>
- kaum Flächen im städtischen Eigentum<sup>147</sup>

---

<sup>135</sup> STEK Gewerbe, 2010

<sup>136</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>137</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>138</sup> Tourismuskonzeption 2025, 2016

<sup>139</sup> Tourismuskonzeption 2025, 2016

<sup>140</sup> Tourismuskonzeption 2025, 2016

<sup>141</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>142</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>143</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>144</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>145</sup> STEK Gewerbe, 2010, S. 10

<sup>146</sup> STEK Gewerbe, 2010

<sup>147</sup> STEK Gewerbe, 2010

- Aktivierungshemmnisse für einfaches Gewerbe/Handwerk<sup>148</sup>
- unzureichende Flächen für Gewerbeparks, Logistik, Handwerk, Wissenschafts- und Technologiestandorte<sup>149</sup>
- geringe Wettbewerbsfähigkeit der landwirtschaftlichen Betriebe, ungesicherte Betriebsnachfolgen, Rückgang des Obstbaus (Flächen, Betriebe)<sup>150</sup>
- Norden von Potsdam als Naherholungsziel kaum bekannt<sup>151</sup>
- starke Saisonalität, wenig internationale Übernachtungs-Gäste<sup>152</sup>
- kein Tagungs- & Kongresszentrum mit Kapazitäten > 1.000 Personen<sup>153</sup>
- Verdrängung von Gewerbe durch Wohnen

## Herausforderungen

- Erhalt bestehender Arbeitsplätze und Schaffung neuer Arbeitsplätze für die wachsende Stadtbevölkerung
- Erhöhung der Branchenvielfalt und damit der Schaffung eines vielfältigen Arbeitsmarktes für alle Erwerbsfähigen sowie Ausbau weiterer wirtschaftlicher „Standbeine“ für Potsdam (Stichwort Resilienz und Diversität des Arbeitsangebots) durch die Sicherung und Bereitstellung diversifizierter gewerblicher Flächenangebote
- Erweiterung der Kapazitäten der städtischen Technologie- und Gründerzentren, Deckung des hohen Bedarfs an kleinteiligen Mietflächen mit flexiblen Mietlaufzeiten
- Bindung von Start-ups und Firmen an Potsdam, damit diese nicht nach Berlin (und andere Regionen) abwandern
- Stärkung und Profilierung der RWK-Branchenschwerpunkte sowie Schärfung des Standortprofils
- Stärkung des Wissenschaftsstandortes und Weiterentwicklung zu einem anwendungsorientierten Innovationsstandort, als Teil der Stadt des Wissenstransfers
- Weiterentwicklung, Qualifizierung und Arrondierung bestehender gewerblicher Strukturen
- Sicherung und Erhöhung der Gewerbesteuererträge
- Integration von gewerblichen Nutzungen in monofunktionale Wohnquartiere sowie Verhinderung von Verdrängung von Stadtteilgewerbe
- Verknüpfung von Bildung, Wissenschaft und Wirtschaft, um lokale Wertschöpfungsketten zu schaffen
- Klein- und Kleinstunternehmen müssen als wichtiger Teil der lokalen Ökonomie durch ein ausreichendes Flächenangebot eine Entwicklungsperspektive am Standort gegeben werden

---

<sup>148</sup> STEK Gewerbe, 2010

<sup>149</sup> Gewerbeflächensicherungskonzept, 2012

<sup>150</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>151</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>152</sup> Tourismuskonzeption 2025, 2016

<sup>153</sup> Tourismuskonzeption 2025, 2016

- In der Stärkung des produktiven Sektors liegt Entwicklungspotenzial für Potsdam, das anschlussfähig an die bestehenden Branchen und Cluster ist
- Anpassung des Tourismus auf die Einschränkungen durch die SARS-CoV-2-Pandemie

## 4.7 Mobilität

Die Landeshauptstadt ist mit mehreren Bahnhöfen an gleich drei Bahnstrecken angebunden, verfügt über viel Gestaltungsspielraum, ist in weiten Teilen aufgrund des flachen Reliefs für den Radverkehr geeignet und hat ein leistungsfähiges Straßenbahnnetz.

Seit Jahren arbeitet die Landeshauptstadt mit Hochdruck daran, die Bedingungen für eine klimagerechte Mobilität herzustellen, da hierin eine der größten potenziellen Hebelwirkungen für die Einhaltung der Klimaziele Potsdams liegt. Diese können verfehlt werden, wenn beim Verkehr keine weitere Verlagerung zu nachhaltigen, klimaschonenden und flächensparenden Verkehrsmitteln erfolgt. Entsprechend hat das Stadtentwicklungskonzept Verkehr in der Fassung von 2014 die „Optimierung des Systems aller Verkehrsarten in Potsdam und die Verringerung der Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr“ zum obersten Ziel erklärt. Alle Planungsmodelle sind somit auf die Stärkung des Umweltverbundes (Fuß-, Fahrrad- und öffentlicher Verkehr) auszurichten.<sup>154</sup>

Der Handlungsdruck erhöht sich aufgrund des erwarteten Bevölkerungszuwachses, da mit diesem auch ein Anstieg des Verkehrsaufkommens einhergeht. Eine weitere Quartiersentwicklung in Potsdam ist z.T. nur möglich, wenn der Verkehr auch mit der Verkehrsinfrastruktur abwickelbar ist (siehe z. B. Zielabweichungsverfahren Krampnitz). Die Daseinsfunktion ist gefährdet, wenn das Thema nicht bearbeitet werden sollte, da in der Vergangenheit die Leistungsfähigkeitsgrenzen im ÖPNV/SPNV als auch bei Störungen im Straßennetz (z. B. durch Baustellen) auch im Kfz-Verkehr erreicht wurden. Eine der Herausforderungen besteht somit darin, Wachstumsgebiete wie Krampnitz oder Golm klimagerecht anzubinden und zukünftig auch weitere Anknüpfungen an das Bahnnetz zu realisieren.

Um diese Herausforderungen anzugehen, hat die Landeshauptstadt daher in den letzten Jahren bereits eine Vielzahl an Maßnahmen umgesetzt, die der Wegbereitung für eine Mobilitätswende dienen sollen. Dazu zählen der Aufbau eines Netzes aus Fahrradleihstationen, Flächenneuverteilungen zugunsten des Umweltverbundes, die Verlängerung der Straßenbahnlinie bis zum Campus Jungfersee, eine Erneuerung der Bus- und Tram-Fahrzeugflotte und die Einrichtung einer Radstation und MobiAgentur am Hauptbahnhof. Dennoch sind weitere Anstrengungen erforderlich, um eine hinreichende Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltbund zu bewirken und so die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu senken.

Es gibt auch einige Aspekte, die eine Mobilitätswende hemmen. Bei den Ortserkundungen fiel auf, dass z. B. einige Hauptverkehrsachsen und auch Nahversorgungszentren noch stark auf

---

<sup>154</sup> STEK Verkehr, 2014, S. 79 ff.

den Kfz-Verkehr ausgerichtet sind. Auch fehlt es vielerorts an Querverbindungen für Fußverkehr und Radfahrende in die Quartiere u. a., weil das Wegenetz durch große, nicht passierbare Bereiche zu grobmaschig ist. Beispiele dafür sind die Kleingartenflächen in Potsdam West oder die Flächen der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, wo das Mitführen und Fahren von Fahrrädern auf vielen Wegen untersagt ist.

An diesem Beispiel lässt sich zeigen, dass die Landeshauptstadt besonders beim Thema Mobilität auch auf die Mitwirkung weiterer Aufgaben- und Entscheidungsträger angewiesen ist. Dies betrifft ebenso Anpassungen von Bundes- und Landesstraßen sowie den Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs. Nur mit Unterstützung des Bundes, der Länder Berlin und Brandenburg, der Deutschen Bahn und weiterer Akteure erscheint eine Mobilitätswende in Potsdam möglich.

### **Modal Split**

Der Modal Split der Landeshauptstadt zeigt einen deutlichen Schwerpunkt beim motorisierten Individualverkehr: Bei allen Wegen über 3 km Länge nimmt der MIV den größten Anteil ein. Bei Streckenlängen zwischen 5-10 km sind es bereits mehr als 50 %.<sup>155</sup> Da es sich hier um Distanzen handelt, die innerhalb typischer Bewegungsradien des Radverkehrs und ÖPNV liegen, spricht dies für ein deutliches Verlagerungspotenzial des Modal Split auf den Umweltverbund.

Das aktuelle Ziel ist laut STEK Verkehr, den Anteil des motorisierten Verkehrs im Binnenverkehr bis 2025 von 32 % (2014) auf 24 % zu reduzieren (Szenario Nachhaltige Mobilität).<sup>156</sup> Im Jahr 2018 lag der Anteil bereits bei nur mehr 26 %.

### **Emissionen**

Die potenziell mögliche Reduzierung der Treibhausgasemissionen durch eine Mobilitätswende wäre erheblich, denn 80 % des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr entfallen in Potsdam auf Pkw und Lkw.<sup>157</sup> Neben den noch zu hohen Anteilen am Modal Split tragen dazu auch mangelnde alternative Antriebe und Kraftstoffe bei. Auch die verkehrsbedingten Stickstoffdioxid-Emissionen (NO<sub>2</sub>) sind bereichsweise hoch. Im Luftreinhalteplan (Fortschreibung 2015/2016) werden für die Abschnitte Behlertstraße, Zeppelinstraße, Breite Straße und Großbeerenstraße Überschreitungen der Schadstoff-Grenzwerte angegeben. Durchgängig war dies an der Zeppelinstraße der Fall.<sup>158</sup> Inzwischen werden dort die Grenzwerte durch geeignete Maßnahmen eingehalten.

---

<sup>155</sup> Mobilitätssteckbrief, 2018

<sup>156</sup> STEK Verkehr, 2014, S. 79

<sup>157</sup> Masterplan 100% Klimaschutz, Kurzfassung, 2018, S. 22

<sup>158</sup> Luftreinhalteplan, Fortschreibung 2015/2016, 2016, S. 105



Abbildung 61: Die Lange Brücke



Abbildung 62: Promenade Hegelallee



Abbildung 63: Radstation im Hauptbahnhof



Abbildung 64: Verkehrssituation auf der B 273



Abbildung 65: Wassertaxi auf der Neustädter Havelbucht



Abbildung 66: In der Lindenallee



Abbildung 67: Auf der Nedlitzer Nordbrücke



Abbildung 68: PotsdamRad an der Haltestelle Feuerbachstraße

Dies gelang durch eine Kombination verschiedener Maßnahmen. Kern ist die Reduzierung der Fahrstreifenanzahl für den Kfz-Verkehr. Hinzu kommen u. a. die Markierung von Radfahrstreifen und einer ÖPNV-Spur, die Optimierung der Signalsteuerung, die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und die Verbesserung des ÖPNV-Angebots durch Taktverdichtung der Regionalbuslinien.<sup>159</sup>

Der Lärmaktionsplan (2016) kommt zu dem Ergebnis, dass Lärmbelastungen bereits deutlich reduziert werden konnten, es jedoch weiterhin Konfliktpunkte entlang der Hauptverkehrsstraßen und Eisenbahnstrecken gibt. Handlungsspielraum zur Reduzierung von Emissionen besteht hauptsächlich im Kfz-Verkehr, u. a. durch Ausbau des Umweltverbundes oder punktuelle Verkehrsverlagerungen.<sup>160</sup>

Das Etappenziel bis 2025 ist, den MIV so zu reduzieren, dass die Grenzwerte für Luftschadstoffe, die Anforderungen an den Lärmschutz und die Klimaziele eingehalten werden. Das STEK Verkehr stuft die Senkung des Pkw-Anteils am Berufspendelverkehr als vorrangig ein, da hier die größte Hebelwirkung und die besten Steuerungsmöglichkeiten vermutet werden.<sup>161</sup>

### **Pendelverkehrsaufkommen**

Die Zahlen an pendelnden Personen in Potsdam steigen seit dem Jahr 2000, wie aus dem Statistischen Jahresbericht der Landeshauptstadt Potsdam (2019) hervorgeht. Für 2019 wurden etwa 36.000 auspendelnde Personen und knapp 50.000 einpendelnde Personen erfasst.<sup>162</sup> Damit hat Potsdam die höchsten Anzahlen an pendelnden Personen in Brandenburg.<sup>163</sup> Das höchste Aufkommen entsteht von (ca. 14.000 in 2016) und nach (ca. 16.000 in 2016) Berlin, hinzu kommen ca. 15.000 Einpendler aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark (2016). Dabei fällt auf, dass Potsdam aus weiten Teilen des Landes Brandenburg angefahren wird, wohingegen die Ziele der auspendelnden Personen größtenteils innerhalb der Region liegen.<sup>164</sup>

### **Fuß- und Radverkehr**

Das Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr in viele Bereichen gut ausgebaut, in den Orts erkundungen und im Rahmen des Austauschs mit Verwaltung und Öffentlichkeit wurden aber auch Verbesserungspotenziale erkennbar. Bisherige Mängel sind etwa die fehlende öffentliche Durchquerbarkeit von Parkanlagen, Lücken im Radwegenetz, die schlechte Vereinbarkeit des Radverkehrs mit Kopfsteinpflasterstraßen oder verbesserungsbedürftige Stadt-Umland-Verbindungen.

Um die Situation für zu Fuß Gehende in Potsdam weiter zu verbessern, wird derzeit ein Fußverkehrskonzept für Potsdam erstellt. Dabei wird ein Hauptnetz für Fußwege definiert (Vorrangnetz), bestehende Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur analysiert und

---

<sup>159</sup> Begleitende Untersuchung zur Maßnahmenumsetzung im Rahmen des Luftreinhalteplans für die LHP in der Fassung der 2. Fortschreibung 2015/16, Stand 14.08.2020.

<sup>160</sup> Lärmaktionsplan, S. 134

<sup>161</sup> STEK Verkehr 2014, S. 12 f.

<sup>162</sup> Statistischer Jahresbericht 2019, S. 90

<sup>163</sup> <https://www.i2030.de/suedwest/>, abgerufen am 15.02.2021

<sup>164</sup> Statistischer Jahresbericht 2019, S. 91

Maßnahmen vorgeschlagen, wie diese behoben werden können. Es erfolgt ebenfalls eine Prioritäteneinteilung der Maßnahmen. Das Fußverkehrskonzept soll damit die Grundlage des weiteren Verwaltungshandelns für die kommenden Jahre bilden.

Für Radfahrende bietet Potsdam aufgrund der überwiegend ebenen Topographie und der hohen landschaftlichen Attraktivität überwiegend gute Grundvoraussetzungen. Es gibt jedoch auch Straßenabschnitte mit engen Querschnitten, wo die Schaffung attraktiver Bedingungen für den Radverkehr eine große Herausforderung darstellt, z. B. in der Behlertstraße oder in der Stahnsdorfer Straße, wo sich die Situation des Radverkehrs durch die Nachverdichtung deutlich verschlechtert hat. Weitere Beispiele sind der Horstweg und die Kurfürstenstraße.

Zur Förderung des Radverkehrs sieht das Radverkehrskonzept einen strategischen Ansatz bestehend aus den Handlungsfeldern Infrastruktur, Service, Öffentlichkeitsarbeit und Qualitätssicherung/ Controlling vor.<sup>165</sup> Um den Radverkehrsanteil am Modal Split zu erhöhen, ist dem Konzept zufolge die Erschließung neuer Zielgruppen notwendig. In diesem Zusammenhang werden Chancen und neue Anforderungen durch die steigende Verbreitung von Pedelecs, Fahrradanhängern und Lastenrädern gesehen.<sup>166</sup>

Die Bestandsanalyse des Radverkehrskonzepts ergibt, dass die Reisezeiten für den Alltagsverkehr bereits gut sind, es dennoch weiteres Verbesserungspotenzial gibt und das Wegenetz Schwächen bzw. Lücken aufweist.<sup>167</sup> Als wichtige Maßnahme erweist sich das recht weit ausgebaute Angebot an Fahrrad-Leihstationen (PotsdamRad), welches aber noch erweitert werden kann.

Als perspektivische Ansätze zur Verbesserung der Radmobilität werden im Radverkehrskonzept und dem STEK Verkehr eine Verdichtung des Wegenetzes, bessere Stadt-Umland-Verbindungen, breitere Radwege, sicheres Fahrradparken (Fahrtziele und Wohngebäude), größere Aufstellflächen an Kreuzungen oder Bevorrechtigungsmaßnahmen wie Grüne Wellen genannt.<sup>168, 169</sup>

Das Zielnetz zeigt, dass die ersten zwei Radschnellverbindungen Potsdams weitergedacht werden: Eine Ost-West-Verbindung von Werder (Havel) über die Innenstadt bis nach Teltow/ Kleinmachnow und Stahnsdorf sowie eine Verbindung nach Norden in den geplanten Stadtteil Krampnitz.<sup>170</sup> Derzeit wird mit dem Landkreis Potsdam-Mittelmark und dem Land Berlin eine Machbarkeitsuntersuchung zu Radschnellverbindungen erstellt. Im Falle von Krampnitz können Radschnellverbindungen einen wichtigen Beitrag zur umweltgerechten Verkehrsanbindung darstellen. Daher ist die Planung und Umsetzung von hoher Priorität.

---

<sup>165</sup> Radverkehrskonzept, 2017, S. 31

<sup>166</sup> Radverkehrskonzept, 2017, S. 11 f.

<sup>167</sup> Radverkehrskonzept, 2017, S. 32

<sup>168</sup> Radverkehrskonzept, 2017, S. 12

<sup>169</sup> STEK Verkehr, 2014, S. 81

<sup>170</sup> Radverkehrskonzept, 2017, Karte 1

## Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die öffentlichen Verkehrsmittel sind für Potsdam heute und zukünftig ein wichtiger Teil der Daseinsvorsorge. Das tragende Rückgrat des Potsdamer Stadtverkehrs ist die Straßenbahn. Im ÖPNV erfährt diese die größte Nachfrage. Um die Leistungsfähigkeit des Streckennetzes zu erhöhen und bisher nicht angebundene Quartiere zu erschließen, sind u.a. folgende Erweiterungen geplant bzw. in Prüfung: <sup>171</sup>

- Verlängerung der Linie vom Campus Jungfernsee über Neu Fahrland nach Krampnitz und Fahrland
- Errichtung eines zweiten Betriebsstützpunktes in Fahrland
- zweites Streckengleis zwischen den Haltestellen Rote Kaserne und Campus Jungfernsee
- Verlängerung nach Bornim (perspektivisch)
- Verlängerung nach Golm (perspektivisch)
- Lückenschluss über die Großbeerenstraße zwischen den Strecken nach Babelsberg und Am Stern

Aufgrund des anhaltenden Bevölkerungswachstums erscheint eine weitere Außenentwicklung der Siedlungsflächen voraussichtlich unumgänglich. Eine vorrangige Erschließung potenzieller Siedlungserweiterungen durch den MIV würde allerdings die Einhaltung der Klimaziele gefährden. Potsdam verfügt jedoch über optimale strukturelle Voraussetzungen für eine schienengestützte Weiterentwicklung: Das radial ausgerichtete Tramnetz ist leistungs- und weiter ausbaufähig und wird tangential von den beiden Bahnstrecken Berliner Außenring und Wetzlarer Bahn umschlossen, die am Rande des Stadtgebiets verlaufen und den Siedlungskörper der Kernstadt sowie die Ortsteile vollständig erfassen. In Ost-West-Richtung verläuft außerdem quer durch die Kernstadt die Hauptstrecke Berlin – Magdeburg. Hinzu kommt, dass die Straßenbahn in Potsdam auf Normalspur fährt und daher technisch unter bestimmten Bedingungen eine Mitnutzung des Bahnnetzes möglich wäre. Diese Voraussetzungen erlauben langfristig den Ausbau zu einem potenziell noch leistungsfähigeren Schienenverkehrsnetz.

Auch ohne Befahren des Netzes der Deutschen Bahn bestünde in der weiteren Verknüpfung der Tramstrecken mit den Bahnhöfen enormes Potenzial für ein attraktives, umweltgerechtes Mobilitätsangebot. Durch Ergänzung von Umsteigemöglichkeiten (z. B. Bike + Ride, Park + Ride) auf weitere Verkehrsträger könnten die Bahnhöfe als intermodale Übergabepunkte vom außerstädtischen an den innerstädtischen Verkehr weiterentwickelt werden. Für den Bahnhof Marquardt ist bereits ein Ausbau zur „Mobilitätsdrehscheibe“ in Planung, sodass das Prinzip modellhaft erprobt werden kann.

---

<sup>171</sup> Nahverkehrsplan 2019, 2020, S. 77

Für den Ausbau des Tramnetzes sprechen eine Reihe von weiteren Argumenten:

- Im Sinne einer „Stadt für alle“ muss ein Anschluss weiterer Quartiere an das Tramnetz in Betracht gezogen werden.
- Mit dem MIV sind die Reisezeiten zur Innenstadt aus einigen Quartieren kürzer als mit dem ÖPNV.<sup>172</sup> Hier muss die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel daher steigen, um Verkehrsteilnehmende vom Verzicht auf den Pkw zu überzeugen.
- Für den neuen Stadtteil Krampnitz muss eine umweltverträgliche Anbindung an die Region hergestellt werden.
- Der vorhandene Berliner Außenring spielt derzeit eher eine untergeordnete Rolle für den ÖPNV – am Ring liegen aber einige Entwicklungsschwerpunkte.
- Die wirkungsvollste Förderung der Elektromobilität ist die Förderung der bereits heute elektrisch betriebenen Schienenverkehrsmittel (Tram, Regionalbahn, S-Bahn).<sup>173</sup>
- Straßenbahnen verfügen über eine hohe Beförderungskapazität je Fahrzeug.
- Aufgrund der abschnittsweise separat geführten Gleise entstehen weniger Konflikte mit dem Verkehrsgeschehen auf der Fahrbahn.

Der beschriebene strategische Lösungsansatz eines konsequenten Straßenbahn-Ausbaus kann als größtes Potenzial zur Verlagerung des innerstädtischen Verkehrs auf den Umweltverbund identifiziert werden und daher als konzeptioneller Ansatz für das INSEK herangezogen werden.

Ergänzend zur Straßenbahn werden in Potsdam Stadtbusse eingesetzt, z. B. als Zubringer und zur Erschließung dünner besiedelter Gebiete.<sup>174</sup> Darüber hinaus gibt es Regionalbusse, die im Stadt-Umland-Verkehr von Bedeutung sind und z. T. ebenfalls das innerstädtische Angebot verdichten. Perspektivisch ist u.a. eine Anbindung an den Flughafen BER per Regionalbus geplant.<sup>175</sup>

### **Schienenpersonenverkehr (SPV)**

Die Fahrzeuge des Regionalverkehrs der Bahn sind in Potsdam zu Hauptverkehrszeiten häufig ausgelastet, z. B. in Richtung Berlin und nach Brandenburg a.d. Havel. Bis 2023 sind Taktverdichtungen und neue Verbindungen im Regionalverkehr geplant. Dies schließt die Anbindung des Flughafens BER und die Optimierung der RB 21 mit ein, die künftig als neue Direktverbindung über Spandau nach Berlin verkehren wird.<sup>176</sup> Dies ist für die bessere Erschließung des Nordens von Potsdam von hoher Bedeutung.

Eine wichtige Anpassung der Infrastruktur ist die Reaktivierung des oberen Bahnsteigs des Bahnhofs Pirschheide, da so der Anschluss an den Berliner Außenring an dieser Stelle

---

<sup>172</sup> STEK Verkehr, 2014, Kartenteil

<sup>173</sup> STEK Verkehr, 2014, S. 80

<sup>174</sup> Nahverkehrsplan 2019, 2020, S. 36 f.

<sup>175</sup> Nahverkehrsplan 2019, 2020, S. 39, S.80

<sup>176</sup> Nahverkehrsplan 2019, 2020, S. 76 f.

wiederhergestellt wird und die Funktion als Übergabepunkt an das innerstädtische Verkehrsnetz voll entfaltet werden kann.

Zwischen Potsdam und Berlin werden derzeit langfristige Netzerweiterungen geprüft, darunter eine Reaktivierung der Stammbahn als Regionalbahn nach Berlin, um die Reisezeiten nach Berlin zu verkürzen, Wohnlagen und den Europarc Dreilinden anzuschließen sowie die heutige Bahnverbindung zu entlasten.<sup>177</sup> Ein Fortführung der Bemühungen ist für eine umweltfreundlichere Abwicklung des Pendelverkehrs für Potsdam von hohem Stellenwert.

Bisher hat Potsdam abgesehen von wenigen Einzelhalten keinen Anschluss an den Fernverkehr der Bahn, da für alle regelmäßigen Verbindungen die Schnellfahrstrecke Hannover-Berlin genutzt wird, die über Spandau führt.<sup>178</sup> Angesichts der hohen Einwohnerzahl und des Status als Landeshauptstadt erscheint eine Anbindung an den Fernverkehr dringend notwendig. Dem Entwurf des Deutschland-Taktes zufolge ist die Anbindung mit zwei Fernverkehrslinien jeweils im Zweistudentakt geplant.<sup>179</sup>

## **Pkw**

Der MIV-Anteil am Modal Split soll in Potsdam zugunsten einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität durch restriktive Maßnahmen reduziert werden.<sup>180</sup> Bis auf vereinzelte Aus- und Umbaumaßnahmen erfolgt daher u.a. kein nachfrageorientierter Straßenneubau mehr.<sup>181</sup>

Um den Kfz-Verkehr soweit möglich zu minimieren und auch den Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs zu reduzieren, werden bereits verschiedene Ansätze in Potsdam verfolgt, z. B.:

- Erweiterung und Gebührenerhöhung der Parkraumbewirtschaftung<sup>182</sup>, u. a. durch Nutzung der Erfahrungen aus der Parkraumbewirtschaftung in der Gartenstadt Drewitz (über 1.600 bewirtschaftete Parkplätze)
- Bündelung des Kfz-Verkehrs auf leistungsfähigen Hauptstraßen zur Verbesserung und Entlastung sensibler Stadtbereiche<sup>183</sup>
- Umbau der Hauptstraße Konrad-Wolf-Allee in den Konrad-Wolf-Park in der Gartenstadt Drewitz führte zu einer Reduktion des Durchgangsverkehrs um über 70 %
- Drosselung des Zuflusses in Richtung Innenstadt durch die Anpassung der Lichtsignalprogramme<sup>184</sup>
- Parkleitsystem zum besseren Ansteuern der Parkhäuser in der Innenstadt

---

<sup>177</sup> <https://www.i2030.de/suedwest>, abgerufen am 04.03.2021

<sup>178</sup> <https://www.bahn.de/p/view/service/fahrplaene/streckennetz.shtml>, abgerufen am 18.02.2021

<sup>179</sup> [https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/2xhDUKJ8um68dXQkeyb9IL/fe9d6e30cc1fc3b6237c5c6e05918471/Netz-grafik\\_3\\_-\\_Entwurf\\_Nordost.pdf](https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/2xhDUKJ8um68dXQkeyb9IL/fe9d6e30cc1fc3b6237c5c6e05918471/Netz-grafik_3_-_Entwurf_Nordost.pdf), abgerufen am 07.04.2021

<sup>180</sup> Nahverkehrsplan 2019, 2020, S. 13

<sup>181</sup> STEK Verkehr 2014, S. 13

<sup>182</sup> STEK Verkehr, 2014, S. 81 f.

<sup>183</sup> STEK Verkehr, 2014, S. 81 f.

<sup>184</sup> STEK Verkehr, 2014, S. 81 f.

- zusätzliche P+R-Angebote an den dafür geeigneten Hauptverkehrsstraßen aus dem Potsdamer Umland <sup>185</sup>
- zügige Herstellung multimodaler Mobilitätsdrehscheiben (z. B. Marquardt)
- Erprobung von Quartiersgaragen (Stadtteil Krampnitz)
- Stellplatzsatzung mit maximal 0,5 Stellplätzen pro Wohneinheit sowie Reduktion um 25 % in der Nähe von regelmäßig bedienten ÖPNV-Haltestellen für alle Nutzungsarten
- Neuorganisation des Straßenraums und des ruhenden Verkehrs im Bereich der zweiten barocken Stadterweiterung mit dem Ziel einer schrittweisen autofreien Innenstadt <sup>186</sup>

Chancen zur Verringerung des Pkw-Besatzes eröffnen auch vielfältige Carsharing-Angebote, für die grundsätzlich deutliches Entwicklungspotenzial gesehen wird. In Potsdam bereits aktiv sind:

- mehrere professionelle Anbieter
- Online-Plattformen, bei denen Privatpersonen ihre Fahrzeuge anbieten (keine feste Flotte)
- nachbarschaftliche Initiativen wie StadtTeilAuto (nicht kommerziell, keine feste Flotte)

Das bisherige Angebot reicht jedoch noch nicht aus und ist im Straßenraum zudem nicht sichtbar. Hier ist dringender Handlungsbedarf gegeben.

## Zusammenfassende Analyse Verkehr

Weitere Informationen	akt. Fassung
Touristenbus-Konzept	2010
Wegweisungskonzeption	2010
Lkw Führungskonzept	2011
Parkraumbewirtschaftungskonzept	2011
Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen	2015
P+R Konzept	2015
Innenstadtverkehrskonzept	2017
Standortkonzept für die öffentliche Ladeinfrastruktur	2017
Radverkehrskonzept	2017
Landesnahverkehrsplan Brandenburg	2018
Masterplan 100% Klimaschutz, Teilstudie ÖPNV	2018
Mobilitätssteckbrief für Potsdam (SrV 2018)	2020
Nahverkehrsplan	2019

<sup>185</sup> STEK Verkehr, 2014, S. 81 f.

<sup>186</sup> Kooperationsvereinbarung für die Wahlperiode 2019-2024, S. 10

STEK Verkehr

2014,  
in Fortschreibung

Fußverkehrskonzept

In Beschluss-  
fassung

### Stärken

- kompakte und integrierte Stadtstruktur, die kurze Wege ermöglicht
- kontinuierlicher Rückgang des MIV-Anteils am Modal Split in den zurückliegenden Jahren
- weitreichende Grundlagen zur Weiterentwicklung des Verkehrs in Form von spezifischen Konzepten vorhanden mit konsequenter Orientierung auf den Umweltverbund
- moderne Technik des Verkehrs- und Informationsmanagements vorhanden (insbesondere umweltorientierte Verkehrssteuerung und ÖPNV-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen)
- gute Voraussetzungen für Radverkehr aufgrund weitgehend relativ ebener Topographie
- zusammenhängendes Radwegenetz auf den Haupttrouten vorhanden
- bereits weit ausgebautes Netz mit Fahrradleihstationen
- Fortschritte bei Verknüpfung der Verkehrsarten
- hohe Erschließungsstandards im ÖPNV mit einer Orientierung auf den Straßenbahnverkehr im Kerngebiet
- Führung des Straßenbahnverkehrs weitestgehend getrennt vom Kfz-Verkehr
- Vielzahl an Bahnhöfen mit regionalen Bahnlinien sowie S-Bahnanschluss nach Berlin
- potenzielle Verknüpfbarkeit von Tram und Bahn dank radial ausgerichteten, normal-spurigem Straßenbahnnetz und dessen Lage innerhalb tangential verlaufender Bahnstrecken (Berliner Außenring, Wetzlarer Bahn)
- Bahnanbindung der Ortsteile über die Bahnhöfe Golm und Marquardt – schnelle Verbindung nach Potsdam Hauptbahnhof
- gute Straßenanbindung nach Berlin und überregional (Autobahn), gute Verbindung Kernstadt und ländlicher Raum<sup>187</sup>

### Schwächen

- hohes Pendelaufkommen durch weite Wege zwischen Arbeits- und Wohnstätten<sup>188</sup>
- Entstehung von Umwegen aufgrund trennender Landschaftsbestandteile (wie z. B. Havel, Seen, Wälder, oder die Nuthewiesen), privatisierter Uferbereiche
- Verbindung der Stadthälften über nur wenige Brücken
- Schwächen und Lücken im Fuß- und Radwegenetz, z. B. fehlende öffentliche Durchquerbarkeit, unzureichende Querverbindungen, verbesserungsbedürftige Stadt-Umland-Verbindungen

---

<sup>187</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>188</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

- teils schwierige Bedingungen für den Ausbau des Radwege- und Straßenbahnnetzes (z. B. enge Straßenquerschnitte, Gebäude, Naturschutz)
- aus den Randlagen z.T. lange Reisezeiten mit dem ÖPNV zur Stadtmitte
- unzureichende Kapazitäten und Taktung im Bahnverkehr
- bis auf Einzelhalte keine Anbindung an den Fernverkehr der Bahn
- teils einseitige Ausrichtung von Hauptverkehrsstraßen und Nahversorgungszentren auf den motorisierten Individualverkehr
- teils hohe Belastung von Hauptverkehrsstraßen (B2 und B273)<sup>189, 190, 191</sup>
- bisher geringe Nutzung alternativer Antriebe und Kraftstoffe

### **Herausforderungen**

- Zunahme des Verkehrs durch prognostiziertes Wachstum der Stadt
- Senkung der Schadstoff- und Lärmemissionen im Verkehrssektor
- Abwicklung steigender Verkehrsbelastungen der wachsenden Stadt über den Umweltverbund
- Verlagerung von Pendlerverkehren auf den ÖPNV und Radverkehr
- Durchsetzung und Beschleunigung der Wiederinbetriebnahme der Stammbahn
- Steigerung der Radverkehrsanteile bei Wegelängen über 3 km
- Schließung von Lücken im Fuß- und Radwegenetz und Ergänzung fehlender Verbindungen
- Anpassung der Radverkehrsinfrastruktur an neue Anforderungen durch die steigende Verbreitung von Pedelecs, Fahrradanhängern und Lastenrädern
- Schaffung von Anreizen für den Umstieg der Verkehrsteilnehmenden auf den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie auf alternative Antriebe und Kraftstoffe
- Steigerung der Attraktivität des intermodalen Mobilitätsangebotes durch den Ausbau von Mobilitätshubs<sup>199</sup>
- Verknüpfung des Straßenbahnnetzes mit dem Bahnnetz
- Förderung alternativer Antriebstechnologien
- Stärkung der Kontrolle gegen Falschparken

---

<sup>189</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>190</sup> STEK Gewerbe 2010

<sup>191</sup> Parkraumbewirtschaftungskonzept, 2011

## 4.8 Stadt für alle

In Potsdam treffen unterschiedliche Welten und gegensätzliche Lebensrealitäten aufeinander. Hochpreisige Immobilien mit großzügigen Grundstücken in Wasserlage an der einen Stelle, bis zu 17-geschossige Wohnhochhäuser in Plattenbauweise mit teilweisen Sanierungsbedarfen an anderer Stelle. Diese Widersprüchlichkeit ist Ergebnis einer Stadtgeschichte mit starken Einschnitten – und sie offenbart große Unterschiede in der Finanzkraft ihrer Bürgerinnen und Bürger. Es stellt sich daher die Frage, wie einer voranschreitenden Polarisierung der Stadtgesellschaft entgegengewirkt werden kann.

Vor dem Hintergrund des Bevölkerungszuwachses (siehe Kapitel 3.3) liegt eine weitere Herausforderung darin, für alle Potsdamerinnen und Potsdamer möglichst gleiche Voraussetzungen für eine Teilhabe am Stadtleben und den Vorteilen des Wachstums, wie z. B. einer Verbesserung der Daseinsvorsorge, zu schaffen. Spezifische Bedarfe in Potsdam sind z. B. nicht-kommerzielle Angebote (wie Nachbarschaftstreffs, Kultur für alle, attraktive Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum), kurze Fahrzeiten in die Innenstadt und in Naherholungsräume aus allen Wohnlagen, Beschäftigungsangebote für alle Erwerbsfähigen, und der Zugang zu digitaler Infrastruktur für alle.

### Chancengleichheit und soziale Teilhabe

In der ersten Phase des INSEK-Verfahrens wurde die Verwaltung online zur aktuellen Bedeutung der sechs Leitziele aus dem Leitbild 2016 befragt. 60 % der Befragten sahen dabei die größten Entwicklungschancen im Rahmen des Ziels „EINE Stadt für ALLE“. In der Beschreibung des Leitziels bekennt sich Potsdam unter anderem zu Werten wie „Chancengleichheit und Toleranz für alle Menschen, unabhängig von Lebensentwurf, Alter, Geschlecht, Behinderung, Herkunft, Kultur, Glaube, sexueller Orientierung und Einkommen“.<sup>192</sup>

Besonders vor dem Hintergrund vielschichtiger Wachstumsprozesse, die durch den Bevölkerungszuwachs angestoßen werden, steht das Leitziel weiter im Fokus. Diese bringen vor allem Fragen nach gerechter Teilhabe am Wachstum und Ressourcenverteilung mit sich. Eine frühzeitige Steuerung ist daher notwendig, damit sich vorhandene Ungleichheiten nicht weiter verschärfen und Alt- wie Neubürgerinnen und -bürgern die Vorteile der Entwicklung (z. B. Verbesserung von Angeboten der Daseinsvorsorge) zugutekommen.

---

<sup>192</sup> Leitbild für die Landeshauptstadt Potsdam, Beschlussfassung vom 14. September 2016, S. 2



Abbildung 69: Fußwege in der Gartenstadt Drewitz



Abbildung 71: Aufzug an der Nikolaikirche



Abbildung 70: Überquerung der Bahn in Marquardt



Abbildung 72: Blick in die Brandenburger Straße



Abbildung 73: Diskussionsveranstaltung im Rahmen der Bürgerbeteiligung



Abbildung 74: Umsetzung Ideen-Werkstatt Spielplatz Schiffbauergasse

Folgende Aspekte geben beispielhaft Aufschluss darüber, wo Defizite bei Chancengleichheit und sozialer Teilhabe bestehen:

- Bezogen auf den Stadt- bzw. Ortsteil waren die Teilnehmenden der Bürgerumfrage 2018 mit Am Schlaatz und den nördlichen Ortsteilen/Sacrow am unzufriedensten.<sup>193</sup>
- Bezogen auf einzelne Aspekte der Versorgung besteht die größte Unzufriedenheit bezüglich des Wohnungsangebots insbesondere bei unter 30-Jährigen und Allein-erziehenden.<sup>194</sup>
- Teilnehmende der Bürgerumfrage 2018 mit einem Haushaltsnettoeinkommen von unter 1.000 € sind mit dem Freizeit- und Erholungsangebot unzufriedener als solche in einer höheren Einkommensklasse.<sup>195</sup>
- Die Kartierung der Kaltmieten lässt den Schluss zu, dass die Erlebbarkeit der Havel und der Seenlandschaft tendenziell eine Frage des Einkommens ist: Nur in der Brandenburger Vorstadt und dem Zentrum Ost betragen die Mieten in wassernahen Wohnlagen weniger als 7,50 €/m<sup>2</sup>.<sup>196</sup> Im Beteiligungsverfahren wurde ein besserer Zugang zu Naherholungsräumen für viele Stadtbereiche deutlich als Handlungs-erfordernis bestätigt.
- Innerhalb der Stadt ist ein Nord-Süd-Gefälle im Hinblick auf die Einkommensverteilung zu verzeichnen.
- In Potsdam existieren Fälle von in sich geschlossenen, hochpreisigen Wohnanlagen, teils mit Zugangsbeschränkung. Unter dem Leitziel „EINE Stadt für ALLE“ muss jedoch die Entwicklung von durchmischten, inklusiven Quartiere das Ziel der Stadtentwicklung sein.

### **Menschen mit Behinderungen**

Der Inklusion von Menschen mit Behinderungen widmet sich der Lokale Teilhabeplan 2.0. Dieser stellt fest, dass bereits vieles für eine gleichberechtigte und selbstbestimmte Teilhabe von Potsdamerinnen und Potsdamern mit Behinderungen erreicht wurde, aber weiterhin große Handlungserfordernisse bestehen.<sup>197</sup> Das Gutachten meldet weiteren Bedarf zum Abbau von Barrieren an. In diesem Kontext wird bestätigt, dass mehr barrierefreie Wohnungen bzw. diversere Wohnformen sowie bedarfsgerechte Förderung und Dienstleistungen benötigt werden. Des Weiteren müsse die kulturelle Teilhabe von Menschen mit Behinderungen selbstverständlicher werden. Diese Aspekte beziehen sich daher vorwiegend auf Planungen im Rahmen der Themenfelder Wohnen und Daseinsvorsorge, wo sie entsprechende Berücksichtigung finden müssen.

---

<sup>193</sup> Leben in Potsdam – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2018, 2019, S. 88

<sup>194</sup> Leben in Potsdam – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2018, 2019, S. 81 f.

<sup>195</sup> Leben in Potsdam – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2018, 2019, S. 82

<sup>196</sup> Leben in Potsdam – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2018, 2019, S. 49

<sup>197</sup> Lokaler Teilhabeplan 2.0, 2018, S. 9 f.

## Senioren

Potsdam verfügt über einen Seniorenplan, der gruppiert nach den drei Handlungsfeldern gesundheitliche Versorgung, pflegerische Versorgung sowie Wohnen und Wohnumfeld Handlungsansätze formuliert. Diese reagieren auf kommunaler Ebene auf die Empfehlungen bzw. Forderungen des Siebten Altenberichts der Bundesregierung und der Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO)<sup>198</sup>, u.a.

- Die Schaffung von Informations- und Beratungsangeboten
- Die Ausweitung des Angebots an ambulanter und stationärer Pflege sowie niedrigschwelligen Hilfen und Entlastungsangeboten
- Eine integrierte Quartiersentwicklung und Vermeidung von Segregation durch bezahlbares Wohnen und Wohnprojekte
- Ein altersgerechter Umbau von Wohnungen und die Verbesserung der Voraussetzung für eigenständiges Wohnen
- Die Sicherung der Mobilität

Ein Aspekt, der bei zukünftigen Planungen für Senioren in Potsdam berücksichtigt werden muss, ist die Entwicklung der Altersarmut, die im Osten Deutschlands u.a. aufgrund der häufig gebrochenen Berufsbiografien verbreitet ist. Für die Landeshauptstadt Potsdam liegen diesbezüglich keine spezifischen Prognosen vor, in Brandenburg ist die Armutsrisikoquote für Rentenempfangende zwischen 2005 und 2019 jedoch insgesamt um 4,2 % gestiegen.<sup>199</sup> Eine im Auftrag der Bertelsmann Stiftung erstellte Studie deutet darauf hin, dass sich dieser Trend verstetigt: Demnach wird sich in Ostdeutschland das Armutsrisiko für in Rente gehende Menschen bis spätestens 2036 gegenüber Westdeutschland verdoppelt haben (erwartete Armutsrisikoquote in den neuen Bundesländern: ca. 36 %).<sup>200</sup>

Für Potsdam ist allein schon auf Grundlage der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung zu erwarten, dass künftig mehr Menschen in Altersarmut in Potsdam leben werden, da sich die Zahl der über 65-Jährigen bis 2040 voraussichtlich um annähernd 12.000 Menschen erhöhen wird.<sup>201</sup> Detailliertere statistische Angaben hierüber werden dem Potsdamer Armutsbericht zu entnehmen sein, welcher derzeit im Auftrag der Verwaltung erarbeitet wird und planmäßig im April 2022 vorliegen soll. Im Anschluss an die notwendigen Gremienbeteiligungen wird dieser Bericht im Sommer 2022 zur Verfügung stehen.

---

<sup>198</sup> Seniorenplan, 2018, S. 2

<sup>199</sup> DGB-Bezirk Berlin-Brandenburg: Rentenreport Berlin und Brandenburg 2021, S. 19

<sup>200</sup> BertelsmannStiftung (Hrsg.) / Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) / Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW): Entwicklung der Altersarmut bis 2036 - Trends, Risikogruppen und Politiksznarien, Gütersloh, 2017, S. 8

<sup>201</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040, S. 10

## Partizipation und zivilgesellschaftliches Engagement

Um die Entwicklung auf die Bedürfnisse der Bevölkerung anpassen zu können, hat die Landeshauptstadt Potsdam bereits vielfältige Möglichkeiten zur Mitwirkung an der Stadtentwicklung auf den Weg gebracht, u.a.:

- den Beteiligungsrat (Sicherstellung und Weiterentwicklung der Beteiligung),
- die WerkStadt für Beteiligung,
- den Bürgerhaushalt,
- seit 2020 das Bürgerbudget,
- weitere Bürgerbeteiligungen im Rahmen von Konzepterarbeitungen etc.

Der Bürgerhaushalt Potsdam ist im Bundesvergleich eines der erfolgreichsten Projekte seiner Art. Eine Weiterentwicklung mit verstärkter Nutzung von Social Media und Ergänzung dezentraler Bürger-Budgets in sechs Sozialräumen ist geplant.

In Potsdam gibt es mehrere aus bürgerschaftlichem Engagement heraus entstandene Initiativen, Netzwerke und Projekte. Da diese den Zusammenhalt in Quartieren fördern und konstruktiv zu einer nachhaltigen Entwicklung der Stadt beitragen, sind die Rahmenbedingungen für deren Weiterentwicklung zu sichern und zu verbessern, z. B. durch die Schaffung von Bürgertreffs inklusive Sicherung der Finanzierung von Personal und Projekten. Mit dem Vereinsleben sind Teilnehmende, die in dem Sozialraum II (Potsdam Nord) leben zufriedener als Befragte aus anderen Sozialräumen.<sup>202</sup>

## Identität

Im Leitbild 2016 hat die Landeshauptstadt Potsdam ihr Selbstverständnis unter Mitwirkung der Öffentlichkeit neu formuliert und in den Beschreibungen der Leitziele festgehalten. Die darin enthaltenen Aussagen und Werte behalten weiterhin Aktualität, da sich im Rahmen dieser Bestandsanalyse keine Widersprüche dazu ergeben.

## Zusammenfassende Analyse Stadt für Alle

Weitere Informationen	akt. Fassung
Flächennutzungsplan, Erläuterungsplan Senioren	2014
Leitbild der Landeshauptstadt Potsdam	2016
Sozial- und Planungsräume im Blick	2017
Bürgerumfrage „Leben in Potsdam“	2018
Lokaler Teilhabeplan 2.0	2018
Seniorenplan	2018
Stadtteile im Blick	2018

<sup>202</sup> Leben in Potsdam – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2018, 2019, S. 82

## **Stärken**

- viele erfolgreiche Beteiligungsformate
- zivilgesellschaftliches Engagement, insbesondere im Stadtteil Potsdam West, Ortsteil Golm
- Ansätze für eine transparente Verwaltung (z. B. Open Data-Portal)

## **Schwächen**

- Unzufriedenheit in einigen Stadt- und Ortsteilen
- Sozialräumliche Segregation
- Polarisierter Wohnungsmarkt

## **Herausforderungen**

- Institutionalisierung von Beteiligungsmechanismen erreichen, die bei jeglicher Projektentwicklung greifen sollte
- Sicherung der Teilhabe aller Alt- und Neubürgerinnen und -bürger an den positiven Effekten von Wachstumsprozessen, z. B. Verbesserungen der Daseinsvorsorge
- Herstellung von Gerechtigkeit im öffentlichen Raum („spatial justice“)
- Förderung der sozialen Mischung und Umsetzung von Anti-Segregations-Strategien
- Schaffung von angepassten Teilhabeangeboten für alle Bevölkerungsgruppen
- Umgang mit Altersarmut

## 5 Entwicklungsstrategie

Auf Basis der vorhergehenden Bestandsanalyse werden die zentralen Herausforderungen für die Landeshauptstadt abgeleitet und in eine übergeordnete Gesamtstrategie überführt. Diese setzt sich zusammen aus handlungsfeldbezogenen Aktionsfeldern, regionalen Handlungsansätzen und einem räumlichen Leitbild. Bestehende Fachplanungen und Fachkonzepte bilden die Grundlage für diese Entwicklungsstrategie und werden diese im Umsetzungsverfahren weiter konkretisieren.

### 5.1 Zentrale Herausforderungen

Die zentralen Herausforderungen verdichten die Erkenntnisse der vorangegangenen Kapitel auf die wesentlichen Zukunftsaufgaben, auf die sich die Landeshauptstadt schwerpunktmäßig in den nächsten 10 bis 15 Jahren und teils darüber hinaus fokussieren muss.

#### **Das Klima schützen – Die existenzielle, globale Herausforderung**

Hierzu will die Landeshauptstadt Potsdam ihren Teil beisteuern und Verantwortung für den Klimaschutz übernehmen – in der Rolle als Vorbild für die brandenburgischen Kommunen und bundesweit als eine der Modellstädte. Das Ziel, bis 2050 die Treibhausgasemissionen der Stadt um 95 % und den Endenergieverbrauch um 50 % gegenüber 1990 zu senken, erfordert Anstrengungen in allen Bereichen des städtischen Lebens, vor allem in den Sektoren Gebäudeenergie und Mobilität. Der Klimaschutz durchdringt somit alle anderen Aufgaben als Querschnittsthema. Die zunehmenden Auswirkungen des Klimawandels erfordern, dass Potsdam sich dafür wappnet und geeignete Vorkehrungen zur Klimaanpassung der Stadt trifft. Ausgehend von dem Masterplan Klimaschutz mit dem Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2050 sind jeweils Anpassungen entsprechend den neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen und Forderungen wie z.B. des Weltklimarates (IPCC) sowie übergeordneten politischen Rahmenbedingungen vorzunehmen.

#### **Mit Wachstum umgehen – Eine Herausforderung für die gesamte Region**

Prognostizierter und real eintretender Bevölkerungszuwachs unterscheiden sich zwar häufig im Detail, aber die Tendenz ist eindeutig: Die Einwohnerzahl Potsdams wird sich in den kommenden Jahren weiter erhöhen. Daher muss die Stadtentwicklung frühzeitig vorsorgen, um z. B. trotz Flächenknappheit die Bedarfe für Wohnen und Gewerbe zu decken, die Daseinsvorsorge für Alt- und Neubürger zu sichern oder das steigende Verkehrsaufkommen klimaschonend zu bewältigen. Es gilt den Nachfragedruck und die hohe Attraktivität von Potsdam durch aktive und vorausschauende Planung so zu kanalisieren, sodass die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner verbessert werden kann.

#### **Bezahlbaren und bedarfsgerechten Wohnraum schaffen – Daueraufgabe in Zeiten eines angespannten Wohnungsmarktes und des regionalen Wachstums**

Das Wohnraumangebot muss kontinuierlich und unter Berücksichtigung aller Bevölkerungsgruppen an die Nachfrage angepasst werden. Zur Nachhaltigkeit gehört auch, die energieeffiziente Sanierung und CO<sub>2</sub>-neutrale Fernwärmeversorgung bei sozialverträglichen Mieten. Auch der sich in Potsdam verstetigende demografische Wandel oder spezifische

Bedarfe an kleineren Wohneinheiten für z. B. Studierende, Fachkräfte und Hochschulpersonal erfordern geeignete Lösungen.

### **Mobilität zukunftsfähig machen – Potsdams derzeit am besten ausschöpfbares Potenzial für den Klimaschutz**

Da der Anteil der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen 27 % der Gesamtbilanz<sup>203</sup> beträgt, ist deren Senkung für das Erreichen der Klimaschutzziele Potsdams entscheidend. Die größte Hebelwirkung ist dabei durch Verkehrsvermeidung und -reduzierung sowie die Verlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Zug, Tram, Bus, Rad, Fußverkehr) zu erwarten. Bereits seit Jahren arbeitet die Landeshauptstadt intensiv daran, dies herbeizuführen und attraktive Bedingungen für eine klimagerechte Mobilität zu schaffen. Die Umsetzung dieser Aufgabe wird jedoch noch über den Planungshorizont des INSEK hinaus bestehen bleiben. Ein besonderes großes Potenzial liegt dabei in der Weiterentwicklung des Tramnetzes, da dieses nahezu optimale Voraussetzungen bietet, um das Rückgrat der zukünftigen Mobilität in Potsdam zu werden.

### **Quartiere vernetzen und Vielfalt fördern – Eine Schlüsselaufgabe für noch mehr Lebensqualität in Potsdam**

Gewässer und Verkehrsachsen mit Barrierewirkung, eingeschränkt durchquerbare Wälder und Welterbeflächen – wer in Potsdam wohnt, muss mitunter einige Hürden überwinden, um in den nächsten Stadtteil zu gelangen. Auch der Zugang zu Naherholungsräumen ist vielerorts nur eingeschränkt möglich. Hier möchte die Stadt in den nächsten Jahren mehr für ihre wachsende Bevölkerung tun. Auch eine Verbesserung der Daseinsvorsorge und Angebotsvielfalt und eine bessere Anbindung des ländlichen Raums an die Infrastruktur der Kernstadt gehören zu den wichtigen Aufgaben der nächsten Jahre.

### **Lokale Wertschöpfungsketten weiter ausbauen, Digitalisierung vorantreiben und Beschäftigung sichern – Die Herausforderung, die wirtschaftliche Zukunft der Stadt zu sichern**

Im Zuge des Wachstums stehen enorme Investitionen an, die eine hohe Wirtschaftskraft erfordern. Deren Sicherung ist aufgrund des wirtschaftlichen Profils der Stadt mit nur wenig produzierendem Gewerbe keine leichte Aufgabe. In den letzten Jahren konnte die Landeshauptstadt ihre Positionierung als Wissenschafts-, Wirtschafts- und Kulturstandort jedoch weiter ausbauen. Diese Prozesse sind jedoch noch nicht abgeschlossen und setzen nun besonders mit dem sich immer stärker aufdrängenden Thema der Digitalisierung voraus, dass ein ständiges Umdenken und Neudenken stattfindet. Der nächste große Schritt ist dabei nun, die Kernkompetenzen in Forschung, Wissenschaft und Wirtschaft zu verbinden, um zukunftsfähige und stabile lokale Wertschöpfungsketten zu schaffen.

### **Für Teilhabe und Gerechtigkeit sorgen – Die gesellschaftliche Herausforderung einer wachsenden Stadt mit harten sozialen Kontrasten**

In Potsdam ist die Spanne der Einkommen groß, weshalb auch zukünftig besonders darauf geachtet werden muss, dass dem Auseinanderdriften der Bevölkerung entgegengewirkt wird. In den nächsten Jahren wird die Frage nach Teilhabe und Gerechtigkeit auch deshalb eine

---

<sup>203</sup> Masterplan 100 % Klimaschutz, 2018, S. 256

große Rolle spielen, weil alle Bürgerinnen und Bürger Potsdams – ob alteingesessen oder neu hinzugezogen – gleichermaßen an den Vorteilen von Wachstumsprozessen teilhaben sollen.

## 5.2 Aktionsfelder

Das INSEK setzt sechs thematische Schwerpunkte, die Aktionsfelder. Sie führen das Leitbild 2016 der Landeshauptstadt Potsdam und die Gesamtstädtischen Ziele 2018 inhaltlich zusammen und nehmen aktuell bedeutende Themenschwerpunkte und Herausforderungen auf. Die Aktionsfelder sind untereinander nicht hierarchisch, sondern vielmehr in ständiger Wechselwirkung zu sehen.

Mit jedem Aktionsfeld sind Entwicklungsziele verbunden. Diese werden jeweils anhand von drei Begriffen definiert, welche den Zielzustand im Jahr 2035 beschreiben. Im nächsten Schritt werden daraufhin Handlungsansätze gebündelt dargestellt, die zum Erreichen des jeweiligen Entwicklungsziels beitragen.

### Aktionsfelder INSEK 2035



Abbildung 75: Aktionsfelder im INSEK 2035

In einigen Fällen müssen jedoch auch Ziele, Anforderungen etc. gegeneinander abgewogen werden, da Abhängigkeiten und Gegensätze entstehen (z. B. Flächenkonkurrenz). Zu jedem Aktionsfeld werden daher exemplarische Wechselwirkungen und Konflikte aufgeführt, die mitgedacht werden müssen. Sofern sich im konkreten Fall kein sinnvoller Kompromiss finden lässt, sollten Entscheidungen in diesem Zusammenhang nicht an Einzelvorhaben festgemacht, sondern vor dem Hintergrund der langfristigen strategischen Stadtentwicklung getroffen werden.

Das Themenpaar Klimaschutz und Klimaanpassung ist ein Querschnittsthema, das im Rahmen aller Aktionsfelder umgesetzt werden muss. Die Handlungsansätze hierzu sind entsprechend in jedes Aktionsfeld eingearbeitet.

## 5.2.1 Wachstum

### Entwicklungsziel

Das Wachstum Potsdams bis 2035 soll so gestaltet werden, dass es **behutsam, nachhaltig** und **klimagerecht** ist (siehe Kapitel 7).

- **behutsam:** Gewachsene Strukturen werden rechtzeitig auf Auswirkungen von Wachstumsprozessen vorbereitet und vor negativen Einflüssen geschützt. Wenn erforderlich wird Neues in mehreren Entwicklungsschritten in Bestehendes eingefügt. Neue Entwicklungen werden außerdem so gestaltet, dass diese möglichst zum Interessensausgleich aller davon betroffenen Menschen sind.
- **nachhaltig:** Wachstumsprozesse werden so gestaltet, dass Ressourcen (z. B. Ökosysteme, Rohstoffe, Energie, Flächen) für künftige Generationen verfügbar und die einzigartige Naturlandschaft im ländlichen Raum erhalten bleiben. Das bedeutet: Was als Lebensgrundlage notwendig ist, wird geschützt oder bei Inanspruchnahme an anderer Stelle gleichwertig ersetzt. Rohstoffe werden so genutzt, dass sie nach Möglichkeit in Kreisläufe eingebunden werden.
- **klimagerecht:** Wachstum wird so gesteuert, dass die Klimaziele bis 2050 (siehe Kapitel 4.1) eingehalten werden können. Energie wird soweit möglich lokal aus erneuerbaren Energien gewonnen und Bestands- und Neubauquartiere auf hohe energetische Standards ausgerichtet. Die Stadt bereitet den Weg für die Mobilitätswende, sodass trotz zunehmenden Verkehrsaufkommens durch Verlagerung der Mobilität auf den Umweltverbund die Treibhausgasemissionen reduziert werden können.

### Handlungsansätze

#### Verankerung der Querschnittsaufgabe Klimaschutz in Planungsprozessen und Sicherung der Nachhaltigkeit

- Aufnahme bzw. Festsetzung von Klimaschutzzielen im FNP, in B-Plänen und städtebaulichen Gesamtmaßnahmen<sup>204</sup>
- Klimaauswirkungen<sup>205</sup> (auf das Mikro- und Mesoklima) sowie Nachhaltigkeit bei allen Beschlüssen berücksichtigen
- Einbeziehung der Jugend als im Klimaschutz besonders engagierte Bevölkerungsgruppe<sup>206</sup>

---

<sup>204</sup> Beschluss der 2. öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 14.08.2019 - Potsdam erklärt den Klimanotstand, Vorlage: 19/SVV/0543

<sup>205</sup> Beschluss der 2. öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 14.08.2019 - Potsdam erklärt den Klimanotstand, Vorlage: 19/SVV/0543

<sup>206</sup> Beschluss der 2. öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 14.08.2019 - Potsdam erklärt den Klimanotstand, Vorlage: 19/SVV/0543

### Steuerung von Wachstumsprozessen

- Steuerung von Entwicklungsprozessen sowie Sicherung der städtebaulichen Qualität durch Einsatz geeigneter planerischer Instrumente (z. B. städtebauliche Zielplanungen)
- Stufenweise Entwicklung neuer Gebiete in Abhängigkeit von der Bereitstellung eines umweltgerechten Mobilitätsangebots (Fußverkehr, Rad, ÖPNV)
- Entwicklung neuer Gebiete in Abhängigkeit von der Erschließbarkeit mit einer nachhaltigen klimaneutralen Wärmeversorgung
- Schaffung ausreichender Kapazitäten bei der sozialen Infrastruktur parallel zur Entwicklung neuer Gebiete
- Erhöhung der Beschäftigtenzahlen und angemessene Ausstattung der Verwaltung, damit diese in der Lage ist, die Aufgaben einer wachsenden Stadt zu leisten

### Innen- vor Außenentwicklung unter Beachtung ökologischer Standortbedingungen, Grün- und Erholungsflächen sowie des Stadt- und Landschaftsbildes

- Nachverdichtung untergenutzter Bereiche vor allem in Fernwärmevorranggebieten
- Erarbeitung eines Baulückenkatasters
- Schließen von Baulücken
- Aufstockung eingeschossiger Gewerbeflächen (z. B. Nahversorger) und Nachverdichtung von untergenutzten Gewerbeflächen
- Prüfung der Möglichkeit höherer Gebäude unter Berücksichtigung des Landschaftsbildes im Rahmen des geplanten Hochhauskonzeptes
- Ermittlung und Bewertung des Grün- und Freiflächenbestandes hinsichtlich ihrer Klima- und Erholungsfunktion

### Flächenmanagement

- Etablierung einer langfristig vorausschauenden und aktiven, dem Gemeinwesen dienenden Liegenschaftspolitik/eines Flächenmanagements
- Multicodierung von Flächen auch in Hinblick auf Klimaanpassung (z. B. Spiel- und Sportflächen so anlegen, dass sie bei (Stark)Regen als Retentionsraum dienen können, Schulgärten nachmittags als Nachbarschaftsgarten öffnen)
- Lückenschluss der Siedlungsfläche in vorgeprägten Bereichen
- Vermeidung einer fragmentarischen Ausdehnung/Zersiedelung, die weitere Siedlungserweiterungen vorprägen, und weitgehende Bindung von Siedlungsentwicklung an bestehende oder geplante Verkehrsstrassen
- Weiterentwicklung des Potsdamer Baulandmodells durch Integration des kommunalen Zwischenerwerbs von Flächen
- Orientierung des Flächenmanagements an langfristigen Bedarfen und Auswirkungen sowie wirtschaftlicher Tragfähigkeit
- Inanspruchnahme neuer Flächen erst, wenn andernorts im Stadtgebiet ein qualitativer Ausgleich geschaffen werden kann

- Erstellung eines stadtweiten Katasters für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in die städtische Natur
- Definition klarer Regeln zur Arrondierung von Freiräumen mit dem Ziel, über gesetzliche Anforderungen hinaus echte ökologische Mehrwerte zu schaffen.
- Sicherung von Flächen für Naturschutz- oder Renaturierungsmaßnahmen

### Klimagerechte und nachhaltige Stadtentwicklung

- Ausrichtung von Entwicklungsachsen am Straßenbahnnetz (schiengestützte Siedlungsentwicklung) und innerhalb der Fernwärmeevorranggebiete
- Vermeidung von zusätzlicher Verdichtung in Bereichen mit starker Hitzebelastung oder Defiziten bei Wohngrün- und Erholungsflächen
- Schaffung und Erhalt von grüner Infrastruktur (z. B. Mikroparks und Fassadenbegrünung) zur klimatischen Entlastung der Quartiere
- treibhausgasneutrale Energieversorgung bei Neubau
- verbindlicher Pfad für CO<sub>2</sub>-Reduktion der (Fern)-Wärmeversorgung und ggfs. notwendige Temperaturabsenkung zwischen Energieversorger und Abnehmern abstimmen
- Erarbeitung und Umsetzung energetischer Quartierskonzepte für neue und bestehende Quartiere, v.a. in heterogenen Stadtbereichen mit hohem Verbrauch und geringem Sanierungsstand, einzelfallbezogene Abstimmung zur Verknüpfung integrierter energetischer Quartierskonzepte mit vorbereitenden Untersuchungen zur Prüfung der Zweckmäßigkeit eines Sanierungsgebietes (energetische Stadtsanierung).
- Entwicklung von klimaneutralen Stadtquartieren: Einführung eines energetischen Quartiersmanagements. Darin sollte sich die Definition eines Ausbaupfades für die energetische Sanierungsquote wiederfinden, wie sie im Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050 für die LHP definiert wurde. Diese sieht eine durchschnittliche Quote von jährlich 2 % vor. Ebenso sind Ausbaupfade für die CO<sub>2</sub>-Reduktion der (Fern)-Wärmeversorgung festzulegen.
- Erarbeitung und Umsetzung von Konzepten zur Reduzierung Grauer Energie bzw. dem Einsatz weniger treibhausgasintensiver Baustoffe
- Schaffung der Voraussetzungen zur Reduzierung des Endenergieverbrauchs und zur Klimaanpassung von Gebäuden und Grundstücken
- Sicherung von Flächen für erneuerbare Energien

### **Fortschreibung/Erarbeitung gesamtstädtischer Planungsinstrumente**

#### **Ergänzung des Flächennutzungsplans**

Erste inhaltliche Anforderungen

- Integration der Themen Klimaschutz und -anpassung, z. B. als eigenständiger Beiplan
- Ergänzung des Straßenbahnnetzes
- Entfernung der geplanten Ortsumgehung in Fahrland (L92) (Konflikt mit Naturschutz)

	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Entfernung der geplanten Ortsumgehung B1-B2 Templiner Damm</li> <li>→ Anpassung des B-Plans UP1 und Prüfung einer Eignung der Fläche für z. B. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen</li> </ul>
--	--

## Wechselwirkungen

← Strategische Abwägung →	
Umnutzung baulich vorgeprägter und brachliegender Bereiche / Entwicklung auch außerhalb der Kernstadt, um dem Entwicklungsdruck nachzukommen (siehe Kramprnitz)	räumliche und funktionale Einbindung neuer Baugebiete in das bestehende Stadtgefüge herausfordernd (Raumtypologien, urbane Dichte, funktionale Gliederung)
Innenentwicklung (Nachverdichtung, Höhenentwicklung)	Freiräume in Quartieren schaffen, Wohnen im Grünen, baukulturelle Identität erhalten. Sicherung und Verbesserung der lokalklimatischen Situation und Regenwasserversickerung.
Außenentwicklung (Inanspruchnahme zusätzlicher Siedlungsfläche) zur Bewältigung des Wachstumsdrucks	Freiräume für Landwirtschaft, Naherholung und Klimaschutz bzw. Klimaanpassung erhalten (Kaltluftschneisen, Retentionsräume, Wiedervernässung Moore etc.), Natur- und Landschaftschutz, Erhalt des Landschaftsbilds

## 5.2.2 Wohnen

### Entwicklungsziel

Wohnen in Potsdam soll im Jahr 2035 **vielfältig**, **bezahlbar** und **integriert** sein.

- **vielfältig**: Das Wohnraumangebot ist angepasst an die Bedürfnisse verschiedenster Bevölkerungsgruppen und orientiert sich an deren Anteilen an der Stadtbevölkerung und der Bevölkerungsprognose. Darüber hinaus werden Angebote für Zielgruppen, wie z. B. Studierende und Auszubildende, Fachkräfte, Senioren, Menschen mit Behinderung geschaffen, wobei integrierte Wohnformen (z. B.: Mehrgenerationenwohnen) angeboten und weiter erprobt werden, um Segregation aufzuweichen und dieser vorzubeugen.
- **bezahlbar**<sup>207</sup>: Es steht attraktiver Wohnraum anteilig für die verschiedenen Einkommensgruppen der Stadtbevölkerung zur Verfügung, dabei wird ein besonderer Fokus auf die Haushalte gelegt, die sich nicht ohne Unterstützung mit angemessenem Wohnraum versorgen können. Zur Bezahlbarkeit gehört auch die Vereinbarkeit von Klimaschutz und sozialverträglichen Mieten.

<sup>207</sup> Wohnungspolitisches Konzept 2015

- **integriert:** Es werden verträgliche soziale Mischungen begünstigt, um Segregation zu reduzieren und ihr vorzubeugen. Unabhängig von Herkunft, Weltanschauung, Geschlechtsidentität, sexueller Orientierung, Einkommen etc. können Menschen in Potsdam friedlich und produktiv in Nachbarschaft und kulturellem Austausch leben.

## Handlungsansätze

### Diversifizierung des Wohnraumangebots

- Erhalt und Schaffung von mietpreis- und belegungsgebundenem Wohnraum
- Schaffung neuer Angebote im mietpreisreduzierten Segment
- Schaffung von Kurzzeitwohnräumen (für Wissenschaft und Universität, Ausbildungsberufe)
- bedarfsgerechte Modernisierung und bedarfsgerechter sowie barrierearmer/-freier Umbau des Bestands (besonders auch für Senioren, Menschen mit Behinderung)
- quartiersbezogene Wohnkonzepte mit Nutzungsmischung für neue und bestehende Quartiere erarbeiten
- Erprobung neuer Wohnformen (z. B. generationenübergreifende Konzepte, tiny-houses)
- Förderung von Wohngemeinschaften für junge Menschen mit Behinderung<sup>208</sup>
- Erzeugung sozialen Miteinanders durch lokale und stadtteilübergreifende Mischung verschiedener Wohnraumangebote, damit Bekämpfung von Segregationserscheinungen

### Sicherung der Bezahlbarkeit

- Wohnkosten-Check für Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung (SVV)
- Einsatz kommunaler Instrumente sowie kommunaler Mitleistungsanteile für Landes- und Bundesförderprogramme, um durch Erhalt und Neubau von bezahlbaren Wohnungen den Wohnungsmarkt zu entlasten
- Einsatz der Stadt beim Land Brandenburg für Weiterführung und Ausbau der Wohnraumförderung, die Erweiterung der Fördergebietskulisse der Wohnraumförderung, die Stärkung des Mieterinnen- und Mieterschutzes sowie die zügige Erfüllung aller Voraussetzungen zur Anwendung der neu eingeführten Steuerungsinstrumente des Baugesetzbuches
- weiterhin konsequente Anwendung des Potsdamer Baulandmodells in Verfahren der Bauleitplanung, möglichst Umsetzung der Zielquote von 30% geförderten bzw. mietpreisreduzierten Wohnungen in neuen Baugebieten
- Überprüfung des bodenpolitischen Ansatzes „kommunaler Zwischenerwerb“ und Integration in das Potsdamer Baulandmodell
- Entwicklung/Einführung neuer Finanzierungs- und Organisationsmodelle, z. B. Bodenfonds, Potsdamer Bürgerfonds, Finanzierung durch Stiftungen, genossenschaftliche

---

<sup>208</sup> <https://buerbeteiligung.potsdam.de/content/buergerhaushalt-202021-beschlossen>, abgerufen am 11.11.2020

Organisation der Bewohnerschaft, Bereitstellung von Wohnbaupotenzialflächen in geeigneten Vergabeverfahren

- Anreize und Vorgaben zur Nutzung der umfangreichen Fördermittel für energetische Maßnahmen an Gebäuden und Energieversorgung zur Sicherung sozialverträglicher Mieten und langfristiger Kostenstabilität in den Betriebskosten
- Vereinigung von Klimaschutz und Bezahlbarkeit des Wohnens durch Steigerung der Erneuerbaren Energieanteile in der Fernwärme

## Fortschreibung/Erarbeitung gesamtstädtischer Planungsinstrumente

Haushaltsprognose	
Erste inhaltliche Anforderungen	→ Ermöglichung einer bedarfsorientierten Wohnraumentwicklung im Rahmen der Fortschreibung des Wohnungspolitischen Konzeptes

## Wechselwirkungen

← Strategische Abwägung →	
bezahlbares Wohnen sichern	Kostensteigerung durch nachhaltige Modernisierung mit Schaffung von Barrierefreiheit und energetischer Sanierung durchführen (abhängig von Fördermöglichkeiten)
Wohnungsbau vorantreiben, um dem Entwicklungsdruck nachzukommen und die Vielfalt des Wohnraumangebots zu erhöhen	Bewältigung des Verkehrsaufkommens und anderer durch den Wohnungsbau entstehenden Folgebedarfe
Wohnen im Grünen ermöglichen	Innenentwicklung/Nachverdichtung

## 5.2.3 Mobilität

### Entwicklungsziel

Mobilität in Potsdam soll im Jahr 2035 **nutzerorientiert**, **intelligent** und **umweltverträglich** sein.

- **nutzerorientiert:** Das Mobilitätsangebot richtet sich nach den Bedürfnissen der Menschen, die in Potsdam unterwegs sind. Der öffentliche Raum ist bei Neugestaltungen gerecht für alle Nutzergruppen aufgeteilt worden. Alle Verkehrsteilnehmenden kommen sicher, komfortabel, barrierefrei, schnell und kostengünstig an ihr Ziel. Verkehrsbeziehungen von und nach Berlin<sup>209</sup> und mit dem Umland sind so ausgebaut, dass sie genügend Kapazitäten und Flexibilität für pendelnde Personen

<sup>209</sup> Positionspapier Wifög vom 15. Oktober 2019

bieten. Potsdam ist als Landeshauptstadt in angemessener Weise an den Fernverkehr angebunden.

- **intelligent:** Die Verkehrsmittel sind räumlich und digital miteinander verknüpft. Die Nutzung von Fahrzeugen ist effizienter und es gibt an Verkehrsknotenpunkten, am Stadtrand und in Quartiersmitten die Möglichkeit, direkt und ohne größere Umstände auf andere Verkehrsmittel umzusteigen.
- **umweltverträglich:** Potsdam befindet sich 2035 mitten in der Umsetzung der Mobilitätswende. Deutliche Verlagerungen auf den Umweltverbund haben bereits stattgefunden. Die Treibhausgasemissionen im Verkehr sinken entsprechend dem Zielszenario des Masterplans 100% Klimaschutz. Durch den motorisierten Individualverkehr verursachte Schadstoff- und Lärmemissionen sind insgesamt gesunken.

## Handlungsansätze

### Allgemeines

- multimodales Mobilitätsangebot an Bahnhöfen und Schaffung attraktiver Bedingungen für einen Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln (Tramanschluss, P+R, B+R)
- Reduzierung des Verkehrsaufkommens nach dem Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ in neuen und Bestandsquartieren, u.a. attraktive, wohnortnahe Erholungsräume, um Freizeitverkehr zu reduzieren
- Entwicklung eines benutzerfreundlichen Lade- und Parkkonzepts (z. B. Quartiersgaragen, Mobilitätshubs)
- Unterstützung alternativer Antriebsformen neben der batteriegestützten Elektromobilität, z. B. Wasserstoff, Induktionsladung. Umrüstung auch bei der Busflotte der ViP und bei der Fahrzeugflotte der LHP
- verpflichtendes Mobilitätskonzept bei Bauvorhaben, wenn Antragstellende die Zahl notwendiger Stellplätze reduzieren möchten, ohne eine Stellplatzabläse zu zahlen.
- quartiersbezogene Mobilitätskonzepte für neue und bestehende Quartiere erarbeiten
- Mobilitätskonzepte von Unternehmen und Verwaltung
- Prüfung der Optimierung der Lieferverkehre durch Logistikhubs am Stadtrand und Zusammenlegung von Fahrten
- Optimierung des Verkehrsflusses für alle Verkehrsarten insbesondere an Knotenpunkten

### Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs

- schienengestützte Siedlungsentwicklung, Konkretisierung und Umsetzung eines „Bahnring-Konzeptes“: Positionierung neuer Wohn-, Infrastruktur- und Wirtschaftsstandorte entlang der Achsen des öffentlichen Nahverkehrs und Mobilitätsschwerpunkte (z. B. Bahnhöfe Marquardt, Golm, Pirschheide)
- Ausbau der Nah- und Fernverkehrsansbindungen bzw. Beförderungskapazitäten im Schienenverkehr gemeinsam mit der Region, dem Land Brandenburg und der DB AG weiter forcieren

- Nutzung/Ausbau des Schienennetzes für den Güterumschlag (Reaktivierung/ Ermöglichung Gleisanschlüsse, kombinierter Ladungsverkehr)
- Reaktivierung der Stammbahn nach Berlin
- Weiterentwicklung attraktiver Konditionen im ÖPNV gemeinsam mit dem VBB
- Einrichtung von Bussonderfahrstreifen, sofern städtebaulich verträglich
- Erarbeitung innovativer Konzepte für die „letzte Meile“
- Nutzung der „mobiagentur“ im Hauptbahnhof mit integrierter Tourist Information, um die Gäste der Stadt zur Nutzung des ÖPNV zu beraten bzw. multimodale Verkehrsketten anzubieten
- Abstimmung von ÖPNV-Verbindungen auf die Öffnungszeiten von Infrastruktureinrichtungen, Arbeitsstandorten, Nahversorgung etc. sowie weitere Optimierung der Taktung bzw. Abfahrtszeiten von Bus, Tram und Bahn aufeinander

### Förderung des Fuß- und Radverkehrs

- Förderung des Fußverkehrs in den Handlungsfeldern Straßenraum für alle, Ergänzung des Gehwegenetzes, Straßenraumgestaltung / Neuaufteilung des Straßenraumes, ausreichend breite und hindernisfreie Gehwege, Verbesserung von Querungsmöglichkeiten, Schaffung/ Gewährleistung attraktiver Wegeoberflächen, Ampelsteuerung (Lichtsignalanlagen-Steuerung)<sup>210</sup>
- Förderung des Radverkehrs in den vier Handlungsfeldern Infrastruktur, Fahrradtourismus, Service und Öffentlichkeitsarbeit<sup>211</sup>
- weiterer Ausbau des Radwegenetzes nach einheitlichen Standards und unter Aspekten wie Komfort, Freizeitwert und Sicherheit (u.a. besonderer Schutz von Kindern und Jugendlichen sowie älteren Menschen.)
- Stärkung der Funktion der Radverkehrsbeauftragten<sup>212</sup>
- Festsetzung in B-Plänen, dass bei Gebäudeneubau Fahrradabstellplätze dichter am Eingang platziert werden als Pkw-Stellplätze. Außerdem Fahrradabstellplätze weitgehend diebstahlsicher und barrierefrei anlegen.
- Schaffung weiterer Angebote wie Fahrradstationen inkl. Service- und Verleihangeboten, Ladeinfrastruktur für E-Bikes
- Anpassung der Infrastruktur für Lastenräder: Verbreiterung der Radverkehrsanlagen und Schaffung geeigneter Parkflächen an Wohngebäuden<sup>213</sup>, Stärkung des kostenlosen Verleihs von Lastenrädern.

### Verringerung der Emissionen und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

- Ausbau Carsharing inkl. der dafür benötigten Stellflächen

<sup>210</sup> ENTWURF Fußverkehrskonzept 2021, S. 45 ff.

<sup>211</sup> Radverkehrskonzept 2017, 2017, S. 31 ff.

<sup>212</sup> BESCHLUSS der 2. öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 14.08.2019, Potsdam erklärt den Klimanotstand

<sup>213</sup> Radverkehrskonzept 2017, 2017, S. 12

- schrittweise Umsetzung einer autofreien Innenstadt im Bereich der zweiten barocken Stadterweiterung<sup>214</sup> und Gestaltung von verkehrsberuhigten Quartieren<sup>215</sup>
- Beibehaltung und konsequente Anwendung des Stellplatzschlüssels für Wohnungen von 0,5 und weniger (Stellplatzsatzung)
- Verlegung von Oberflächenstellplätzen in Quartiersgaragen. Erprobung der Akzeptanz im Zuge der Entwicklung des Stadtteils Krampnitz, einschließlich einer unterstützenden Mobilitätsagentur für den Stadtteil. Weiterentwicklung und Umsetzung von Konzepten mit Quartiersgaragen auch in Bestandsquartieren.
- kein wesentlicher Ausbau des Hauptstraßennetzes
- Reduzierung von Pkw-Stellplätzen im öffentlichen Raum
- Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung

### Wechselwirkungen

← Strategische Abwägung →	
Potsdam zu einer Stadt der kurzen Wege werden lassen	Nicht alle Angebote können in jedem Stadt- und Ortsteil vorgehalten werden, daher u. U. weitere Wege
Bezahlbare öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung stellen	Finanzierung des Betriebs und des ÖPNV-Ausbaus
Kein weiterer nachfrageorientierter Straßenausbau	Berücksichtigung von Personengruppen, die auf das Auto angewiesen sind (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen oder bestimmte Berufsgruppen)

## 5.2.4 Lebensräume

### Entwicklungsziel

Lebensräume in Potsdam sollen im Jahr 2035 **identitätsstiftend**, **aktiv** und **vielseitig** sein.

- **identitätsstiftend:** Die Qualitäten und charakteristischen Merkmale der Stadt- und Ortsteile und der Landschaft werden erhalten und weiter ausgeprägt. Geschichte ist erlebbar. Gewachsene Baustrukturen und der Zusammenhalt intakter Nachbarschaften werden geschützt, Räume der Begegnung werden geschaffen.
- **aktiv:** Im ländlichen Raum gibt es Dorfleben, in der Kernstadt ist urbane Atmosphäre spürbar. Straßen, Plätze und Parks sind zu verschiedenen Tageszeiten belebt, weil es insbesondere in Quartierszentren ein attraktives Angebot an Kultur, Einzelhandel, Gastronomie und Freizeitaktivitäten für alle Zielgruppen gibt und die Aufenthaltsqualität

<sup>214</sup> Kooperationsvereinbarung für die Wahlperiode 2019-2024, S. 10

<sup>215</sup> <https://buerbeteiligung.potsdam.de/content/buergerhaushalt-202021-beschlossen>, abgerufen am 11.11.2020

der öffentlichen Räume hoch ist. Quartiere sind tagsüber belebt, weil viele Menschen vor Ort arbeiten können.

- **vielseitig:** Quartiere können sich gegenüber Veränderungen schnell anpassen und sind flexibel für unterschiedlichste Ansprüche nutzbar. Die Kreativität der Menschen vor Ort wird unterstützt, sodass Kiezqualitäten entstehen können. Auch die Landschaft ist vielfältig, weil die Biodiversität geschützt, gefördert und wo nötig wiederhergestellt wird.

## **Handlungsansätze**

### Integrierte Weiterentwicklung der Quartiere, Vermeidung und Aufweichung von Segregation und Verbesserung der Daseinsvorsorge

- Wohnen und arbeiten näher zusammenbringen durch z. B. quartiersbezogenes Gewerbe/ Gewerbe im Quartier/ urbane Produktion
- Förderung unternehmerischer Strukturen, die eine wohnortnahe Versorgung mit Produkten, Dienstleistungen und Beschäftigungsangeboten sicherstellen
- Etablierung einer integrierten Kita- und Schulplanung, möglichst synchrone Entwicklung von Infrastruktur und neuen Wohnungen
- stärkere regionale Abstimmung der Schulplanung (Grundlage aktuelle Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung und Umlandwanderung)
- Schaffung bedarfsgerechter Sportangebote
- Sicherung einer ausreichenden Versorgung mit wohnungs- und siedlungsnahen Grünanlagen, Initiativen für eine qualitativ hochwertige, nutzergerechte Gestaltung und einen dauerhaft guten Pflegezustand
- Erstellung eines stadtweiten, bedarfsgerechten Grün- und Erholungsplanes für wohnortnahe und quartiersbezogene Versorgung (STEK Grünflächen)
- Erweiterung der sozialen Infrastruktur um weitere Angebote für den Stadtteil nach dem Modell der Stadtteilschule Drewitz
- Sicherung und Ausbau der Daseinsvorsorge in den Stadt- und Ortsteilen
- Sicherung zentraler Funktionen der Stadtmitte und der Stadt- und Ortsteilzentren
- Verbesserung der Nutzungsmischung in überwiegend monofunktionalen Siedlungsbereichen (z. B. Bornstedt, Am Schlaatz, Kirchsteigfeld)
- Einplanung und Förderung von verträglichen Mischnutzungen auf Grundstücken (Vermeidung monofunktionaler Gebiete und Straßenzüge)
- Erhalt und Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Flächen, Mehrfachnutzung („Multicodierung“) öffentlicher Flächen
- Berücksichtigung und Stärkung vorhandener Qualitäten der Stadt- und Ortsteile
- Formulierung eines städtebaulichen Kriterienkatalogs für die Entwicklung neuer Quartiere
- Aufstellung von Gestaltungssatzungen/-handbüchern
- Förderung der Identitätsstiftung durch Stadtmarketing-Maßnahmen (z. B. imageprägende Veranstaltungen, Stadtteilführungen etc.)

- städtebauliche und gestalterische Aufwertung von Stadteingängen, Pilotprojekt: „Stadteingang in Bornim qualitativ gestaltet“ (siehe Kapitel 6.2)
- Entwicklung eines Wasser-Management-Systems auf Ebene der Gesamtstadt, das die Wasserkreisläufe wiederherstellt und verbessert.

### Schutz und Pflege der Havellandschaft als Alleinstellungsmerkmal Potsdams und Lebensgrundlage

- Intensivierung der Bemühungen um den Artenschutz
- Erhalt, Herstellung und Qualifizierung von Landschaftsachsen (Biotopverbund, Stadtklima, Untergliederung Stadt- und Ortsteile, verträgliche Naherholung)
- Renaturierung klimaschutz- und ökosystemrelevanter bzw. stark durch den Menschen überformter Landschaftsbestandteile
- gestalterisch hochwertige Bestandteile der historischen Kulturlandschaft (z. B. Bornimer Feldflur) erhalten, pflegen und weiterentwickeln Etablierung eines Umweltmonitorings als Kontrolle in der Bauleitplanung
- Maßnahmen zur Erhöhung der Gewässergüte (z. B. Verbesserung des Durchflusses, Verringerung der Nährstoffeinträge, Schutz intakter Uferzonen bzw. ökologische Aufwertung zur Erhöhung der Reinigungsleistung)
- Verringerung von Lichtverschmutzung
- Erstellung und regelmäßige Aktualisierung eines Baumkatasters
- Besucher- und Nutzungslenkung in empfindlichen Landschaftsräumen in Abstimmung mit den Naturschutzverbänden
- mindestens dauerhafter Erhalt des vorhandenen Grünvolumens. Bei Verlusten Ausgleich durch Erhöhung des Grünvolumens an anderer Stelle.

### Reduzierung von Treibhausgasemissionen im Sektor Gebäudeenergie sowie Aktivierung von CO<sub>2</sub>-Senken

- Ausbau erneuerbarer Energien im Stadtgebiet, um diese in den Sektoren Wärme/Kälte sowie Strom und Mobilität zu nutzen. Sicherung durch Definition eines Ausbaupfades. Berücksichtigt werden sollten dabei: Umweltwärme (u.a. Flusswasserwärme), oberflächennahe, mittlere oder auch tiefe Geothermie, Photovoltaik, „Power to Heat“, „grüne Gase“ wie Wasserstoff sowie die Nutzung von Biomasse
- energetische Sanierung im Bestand
- treibhausgasneutrale Energieversorgung von Neubauten<sup>216</sup>
- Energiemanagement für städtische Gebäude<sup>217</sup>
- maximal mögliche Ausnutzung des Potenzials der Photovoltaik auf Dächern und an Fassaden inkl. Erprobung innovativer Technologien, die Klimaschutz und Denkmalschutz vereinbaren (z. B. solare Dachziegel, Prüfung einer Solardachpflicht).

<sup>216</sup> Beschluss der 2. öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 14.08.2019 - Potsdam erklärt den Klimanotstand, Vorlage: 19/SVV/0543

<sup>217</sup> Beschluss der 2. öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 14.08.2019 - Potsdam erklärt den Klimanotstand, Vorlage: 19/SVV/0543

Hierbei sollte es ein Konzept für einen hohen Anteil der Eigenstromnutzung geben, das die Nutzung elektrischer oder thermischer Speicher mit einbezieht.

- Einführung erhöhter Energiestandards mit folgenden Mindestanforderungen: Allgemein mindestens KfW55-Standard oder besser, Null/Plus-Energie-Standard für Neubau, KfW70-Standard für Sanierungen sowie KfW-Denkmal-Standard für den großen Bereich zu denkmalgeschützten Gebäuden
- Dekarbonisierungsstrategie der Energie und Wasser Potsdam GmbH (EWP)<sup>218</sup>
- Vermeidung von Einzelheizungen und Einzelfeuerstellen<sup>219</sup>
- Fernwärme ausbauen: CO<sub>2</sub>-Emissionen und ggf. Temperaturniveau senken
- Neuausrichtung der Netzinfrastruktur auf dezentrale Netze
- Herbeiführung der Mobilitätswende durch Ausbau des Umweltverbunds
- Wiedervernässung von Niedermooren

### **Fortschreibung/Erarbeitung gesamtstädtischer Planungsinstrumente**

<b>Klimaanpassungskonzept</b>	
Erste inhaltliche Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Untersuchung einer möglichen Weiterentwicklung von Stadtbereichen mit hoher Dichte auf Grundlage der Stadtklimakarte und des Modells „Schwammstadt“ (Ausbau blau-grüner Infrastruktur, grüne Dächer und Fassaden für ein besseres Stadtklima und Regenrückhaltung, Flächenentsiegelung, Öffnung von verrohrten Gewässern, dezentrale Versickerung von Niederschlagswasser, Beibehaltung versickerungsfähiger Straßenbelege (Natusteinpflaster))</li> </ul>

<b>Stadtentwicklungskonzept (STEK) Gewässer und Ufer</b>	
Erste inhaltliche Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Profilierung von Uferbereichen und Rahmenkonzept zur Steuerung der Gewässer- und Ufernutzung</li> <li>→ Ansätze zur Erhöhung des Naherholungswerts von Ufern und Gewässern, Ziel: Förderung öffentlichen Lebens</li> <li>→ Ansätze zur verträglichen Integration und Förderung von Wassersport und (Wasser-)Tourismus</li> <li>→ Sicherung schützenswerter Uferabschnitte</li> <li>→ Ansätze zur Erhöhung und besseren Nutzung der Klimawirksamkeit der Havel</li> </ul>

<sup>218</sup> Beschluss der 2. öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 14.08.2019 - Potsdam erklärt den Klimanotstand, Vorlage: 19/SVV/0543

<sup>219</sup> Beschluss der 2. öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 14.08.2019 - Potsdam erklärt den Klimanotstand, Vorlage: 19/SVV/0543

	→ Lösungsansätze für Konflikte zwischen Gewässer-/Uferschutz und Erholungsnutzung
--	---

Freiflächenkonzept	
Erste inhaltliche Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ quartiersbezogene Analyse der Versorgung mit öffentlichen Grünflächen und mit wohnungsnahen Frei- und Grünflächen</li> <li>→ Bewertung des Grün- und Freiflächenbestandes hinsichtlich Flächenumfang, Nutzungs- und Aufenthaltsqualität, Klimafunktion, Versickerungsfähigkeit etc.</li> </ul>

### Wechselwirkungen

← Strategische Abwägung →	
Freiräume für Naherholung schaffen	Siedlungsflächenentwicklung, Naturschutz, kein Eingriff in Privateigentum (z. B. in Uferbereichen)
Wasserflächen für Freizeit- und Tourismus nutzbar machen	Natur- und Artenschutz, Schutz von Gewässerflächen und Uferzonen
Wohnungsnaher Grünflächen, Identität und Stadtbild erhalten	Nachverdichtung der Siedlungsfläche
Wiedervernässung der Moore, um Wirkung als CO <sub>2</sub> -Senke zu sichern (Folge: Anstieg Grundwasserspiegel)	Sicherung aktueller Formen der landwirtschaftlichen Nutzung
Ersatzmaßnahmen auf landwirtschaftlichen Flächen umsetzen	Landwirtschaftliche Nutzung erhalten
Fernwärme ausbauen	Verbraucherkosten bezahlbar halten

## 5.2.5 Bildung, Kultur & Arbeit

### Entwicklungsziel

Bildung, Kultur und Arbeit sollen in Potsdam im Jahr 2035 **zugänglich, wissenschaftsbasiert und kreativ** sein.

- **zugänglich:** Die Wege vom Wohnort zu Orten der Bildung, Kultur und Arbeit sind kurz. Es gibt jeweils vielfältige Angebote für unterschiedliche individuelle Voraussetzungen und Interessen.
- **wissenschaftsbasiert:** Die Hochschul- und Wissenschaftsstandorte Potsdam sind eng miteinander vernetzt. Es gibt einen aktiven Wissenstransfer aus der Forschung in die

Wirtschaft und Stadtgesellschaft, lokale und wissensbasierte Wertschöpfungsketten sind etabliert und erfolgreich.

- **kreativ:** Es gibt experimentelle, zukunftsweisende Arbeitsumgebungen, an denen neue Ideen entwickelt und ausprobiert werden können. Arbeit ist enger mit dem Quartiersleben verbunden. Die Vorteile der Digitalisierung werden genutzt und erkundet, die technischen Voraussetzungen werden kontinuierlich dem Entwicklungsstand angepasst.

## **Handlungsansätze**

### Ermöglichung von Bildungsbiografien, Verbesserung des Wissenstransfers und Aufbau lokaler Wertschöpfungsketten und -kreisläufe

- Ermöglichung von Bildungsbiografien („Lebenslanges Lernen“)
- Erprobung neuer Lehrkonzepte (z. B. Vernetzung Schule und Lehramtsstudium)
- Strukturen und Angebote zur Berufsorientierung, Ausbildung und langfristigen Standortbindung von Fachkräften
- Stärkung der lokalen Wertschöpfungskette zwischen Forschung, Wissenschaft und Wirtschaft (Wissenstransfer und Weiterentwicklung des regionalen Innovations-systems)
- Verzahnung von Wirtschaft mit der Klimawissenschaft, um die Einsparung von Treibhausgasen im Wirtschaftssektor voranzutreiben (Kompetenzausbau der verantwortlichen Wirtschaftsakteurinnen und -akteure)
- Stärkere Nutzung von Cross-Cluster-Potenzialen
- Einbindung von Wirtschaftsakteuren als Motor innovativen Handelns
- Weiterentwicklung der Hochschul- und Forschungsstandorte
- Schaffung von Flächen zur Ansiedlung wissenschaftsnaher und innovativer Unternehmen
- Stärkung und Ausbau von Informations- und Unterstützungsangeboten für Gründungs-interessierte und junge Unternehmen (z. B. Beratung, Coaching, Veranstaltungen)
- Förderung zielgruppenspezifischer (z. B. Menschen mit Migrationshintergrund, junge Menschen, Frauen) und quartiersbezogener Angebote für Gründungsinteressierte junge Unternehmen (Netzwerke, Beratung etc.)

### Erprobung neuer Arbeitswelten und Umsetzung der Digitalisierung

- Entwicklung und Erprobung von zukünftigen Arbeitsumgebungen, anwendungs-orientierten Plattformangeboten/ branchenübergreifenden Anwenderzentren (z. B. Factories, Labs, Testumgebungen)
- Antizipieren neuer Arbeitsformen (z. B. Co-working, Hubs für pendelnde Personen, Home-Office)
- Ansiedlung von innovations- und technologieorientiertem Gewerbe
- Stärkung und Ausbau der Technologie- und Gründerzentren (z. B. GO:IN)
- Ausbau digitaler Infrastruktur und Breitbandanbindung (Standortvorteil)
- Modellprojekte zur urbanen Ökonomie initiieren (z. B. vertikale Produktion)

- Umsetzung des Digitalpakts an Schulen (wie z. B. an Friedrich-Ludwig-Jahn-Sportschule – Digitalisierung soll hier besonderen Stellenwert bekommen)
- digitale Vernetzung von Bildung, Kultur und Wirtschaft
- Digitalisierung der Verwaltung
- Potsdam als Modellstadt 5G (Telekom, difu)
- Anschaffung von Open-Source-Software für die Stadtverwaltung

#### Stärkung der Branchenschwerpunkte Medien/Informations- und Kommunikationstechnik/ Kreativwirtschaft sowie Gesundheitswirtschaft/Life Science, Tourismus

- Positionierung als internationaler Wissenschaftsstandort und Weiterentwicklung zu einem anwendungsorientierten Innovationsstandort, als Teil der Stadt des Wissenstransfers
- Ausbau der Wissenschaftslandschaft und -entwicklung, Spitzenforschung, Exzellenzcluster
- Ausbau der Medienwirtschaft (insbesondere Medienstadt Babelsberg), auch unter Nutzung des Netzwerkes „UNESCO Creative City of Film“
- Entwicklung der Kreativquartiere RAW-Gelände und Potsdamer Mitte
- branchenübergreifende Vernetzung der Potsdamer Innovationsstandorte (Medienstadt Babelsberg, Potsdam Science Park, Telegrafenberg, ...) ausbauen, Cross Innovation stärken
- Sicherung von branchenspezifischen Flächenbedarfen für die weitere Profilierung und wirtschaftliche Entwicklung

#### Generierung eines vielfältigen Arbeitsmarkts für eine durchmischte Stadtgesellschaft und Sicherung der Wirtschaftskraft der Landeshauptstadt

- Schaffung von gewerblichen Branchenstrukturen mit hohem Arbeitsplatz- und Gewerbesteuerpotenzial zur Sicherung der kommunalen Einnahmen und des weiteren Wachstums der Landeshauptstadt Potsdam
- Bereitstellung von Standorten für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU), wie z. B. Handwerk
- Stadtnahe landwirtschaftliche Flächen sichern
- Fortsetzung und Ausweitung lokalspezifischer Unterstützungsprogramme für Existenzgründung und Unternehmen

#### Weiterentwicklung des Angebots für Stadt- und Ortsteilkultur und Berücksichtigung eines niedrigschwelligen Zugangs zu Kultur für alle Bevölkerungsgruppen

- Neue konzeptionelle Ansätze für leicht zugängliche, kulturelle Angebote in Quartieren, z. B. Kultursommer, Bücherbus inkl. Kinderbibliothek
- Konzeptionierung von Foyers, Veranstaltungsräumen etc. in öffentlichen Gebäuden (insb. Schulen) für eine vielfältige Nutzbarkeit, z. B. für kulturelle Veranstaltungen im Quartier, öffentliche Nutzung außerhalb regulärer Betriebs-/Unterrichtszeiten

- Weiterentwicklung der Kreativquartiere wie z. B. Potsdamer Mitte, Schiffbauergasse, RAW, Freiland
- Unterstützung lokaler Kulturinitiativen und -projekte
- Erarbeitung von Nutzungskonzepten und Suche nach Sanierungsträgern für ungenutzte Gutshäuser in den Ortsteilen

## Wechselwirkungen

← Strategische Abwägung →	
Ausbau des Kita- und Schulangebotes	zusätzliche Haushaltsbelastung
Freie Schul- und Kitawahl	Stadt der kurzen Wege
Stärkung des Wirtschaftsstandortes	begrenzte Haushaltsmittel
Förderung von kulturellen Angeboten	Begrenzte Haushaltsmittel

## 5.2.6 Stadt für alle

### Entwicklungsziel

Potsdam ist im Jahr 2035 eine Stadt für alle – es geht **gemeinschaftlich**, **innovativ** und **gerecht** zu.

- **gemeinschaftlich:** Chancengleichheit und Toleranz sind gelebte Werte. In den Quartieren und in der ganzen Stadt gibt es ein „Wir“-Gefühl. Menschen leben unabhängig von Alter, Geschlecht, Herkunft, Weltanschauung, Bildungsniveau etc. in friedlichem und produktivem Miteinander. Wo immer es sinnvoll und möglich ist, werden Ziele mit gemeinsamem Engagement verfolgt.
- **innovativ:** Potsdam ist digital vernetzt und in regem Austausch. Entwicklungen finden in konstruktivem Dialog statt, die Verwaltung arbeitet transparent. Informationen werden schnell und unkompliziert für alle bereitgestellt.
- **gerecht:** Neue Entwicklungen werden so gestaltet, dass sich für alle betroffenen Potsdamerinnen und Potsdamer Vorteile daraus ergeben – egal ob für Alteingesessene oder neu Hinzugezogene. Der Zugang zu Informationen ist niedrigschwellig. Öffentliche Infrastruktur, Kultur, Naherholungsräume etc. sind niedrigschwellig für alle zugänglich.

### Handlungsansätze

#### Förderung von Teilhabe, Transparenz und Chancengleichheit

- Ermöglichung des Zugangs zur Landschaft in allen Stadtbereichen
- Öffnung des Fuß- und Radwegenetzes in Kleingartenlagen für die Allgemeinheit
- Breitbandanbindung im ländlichen Raum

- Weiterentwicklung Potsdams im Sinne einer Smart City, z. B. digitale Partizipation, smarte Projekte für eine sozial gerechte und nachhaltige Stadt, Stärkung der Vernetzung des urbanen und ländlichen Raums
- digitale Beteiligung ergänzend zu analogen Beteiligungsformate anbieten, um zusätzlichen Bevölkerungsgruppen eine niedrigrschwellige Möglichkeit der Mitwirkung zu geben
- Berücksichtigung spezifischer Angebote beim Ausbau sozialer Infrastruktur (z. B. für Senioren, Menschen mit psychischen Beeinträchtigungen, Suchtkranke)
- differenzierte Beschäftigungsangebote für alle (Arbeit als "sozialer Kit")
- Formate wie Bürgerhaushalt, OBM-Spaziergänge beibehalten und weiterentwickeln
- Beteiligung der Stadtbevölkerung an Entscheidungsprozessen der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, wenn die Öffentlichkeit von diesen betroffen ist
- mehr Beteiligung an städtischen Planungen und Verantwortung für Bürgerinnen und Bürger auf der Quartiersebene
- Regelmäßige Fortschreibung und Umsetzung des Aktionsplans Kinder- und jugendfreundliche Kommune

#### Stärkung des Zusammenhalts der Stadtbevölkerung

- Soziale Erhaltungssatzungen
- Förderung öffentlichen Lebens durch z. B. konsequente Orientierung neuer Gebäude zum öffentlichen Raum (z. B. keine Lieferzonen zur Vorderseite hin), öffentlichkeitswirksame Nutzungen in Erdgeschossen
- Ergänzung soziokultureller Angebote (z. B. Atelier, Bandprobenräume, außerschulische Lernorte, Studierenden-, Nachbarschafts- und Begegnungshäuser, Elternschulen, Jugendeinrichtungen, Seniorenzentren) und Darstellung im Internet-auftritt der Stadt
- Ausbau Sport- und Freizeitangebote
- Angebot/Förderung gemeinschaftlicher Formen im Bereich Gärtnern/Landwirtschaft, wie z. B. Gemeinschaftsgärten, urbane Nahrungsmittelproduktion, solidarische Landwirtschaft – auch in Kombination mit Kleingärten
- Schaffung ausgewogener Bewohnerstrukturen in allen Stadtteilen
- Durchmischte Quartiere: Geförderter Wohnungsbau und Entwicklung von mittel- und höherpreisigen Wohnangeboten zukünftig im gesamten Stadtgebiet, um Segregation zu entgegenzuwirken
- Bereitstellung kommunaler Wohnbauflächen mittels Konzeptverfahren und Erprobung der Vergabe im Erbbaurecht

#### Inklusion aller Bevölkerungsgruppen

- (Weiter-)Entwicklung von spezifischen Beratungs-, Betreuungs- und Pflegeangeboten/-plätzen und Deckung der entsprechenden Bedarfe
- Ausbau der Gesundheitsvorsorge

- Verbesserung der Erreichbarkeit (kurze Wege / Fahrtzeiten, barrierefreie Wege und Verkehrsmittel)
- Schaffung bedürfnisgerechter und integrativer Wohnangebote für Senioren, benachteiligte und psychisch erkrankte Menschen

## Wechselwirkungen

← Strategische Abwägung →	
Partizipation und Beteiligung	schnelle Entscheidungen und Planungssicherheit zur zügigen Umsetzung von Projekten

## 5.3 Regionale Handlungsansätze

Viele der Herausforderungen vor denen die Landeshauptstadt steht, betreffen die gesamte Region und müssen daher im größeren Zusammenhang betrachtet und gemeinsam mit den Nachbargemeinden angegangen werden. Innerhalb der Aktionsfelder entstehen zahlreiche Schnittstellen, bei denen aus der Perspektive Potsdams eine Kooperation mit der Region möglich und sinnvoll ist, z. B.:

### Wachstum

- Wasserversorgung über kommunale Grenzen hinweg sichern
- Flächenpool innerhalb der Region aufbauen
- Schienengestützte Siedlungsentwicklung
- Zusammenarbeit zum Thema „Ländlicher Raum“ im Rahmen der LAG Havelland und der Regionalen Entwicklungsstrategie (RES)
- Identifizierung von Win-Win-Bereichen, z. B. auf Ebene der regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming oder des Kommunalen Nachbarschaftsforums KNF, um die Planungen in der Region zu koordinieren und zu strukturieren

### Wohnen

- Erhöhung der Wohnraumversorgung
- Schaffung bezahlbaren Wohnraums in der Region, u. a. Wohnungen mit Mietpreis- und Belegungsbindungen

### Mobilität

- gemeinsame Stärkung des Umweltverbundes, z. B. Ausbau von Rad(schnell)-verbindungen, ÖPNV-Verbindungen (u.a. Forderung an das Land zum Ausbau von SPNV-Verbindungen), Park & Ride, Bike & Ride, Förderung der Regionalbuslinien
- Erreichbarkeit von Schulstandorten per ÖPNV

## Lebensräume

- Versorgung mit Schulen, Krankenhäusern, Einzelhandel
- regionale Ökostromerzeugung unterstützen und mit Potsdamer Bedarf verknüpfen
- Naherholungsräume (z. B. Döberitzer Heide), Wassererholung (siehe Initiative „Revier Potsdamer und Brandenburger Havelseen“, Kapitel 3.6),
- Biotopverbund, Ausgleichsflächen, Zusammenarbeit z. B. mit dem Verein für Landschaftspflege Potsdamer Kulturlandschaft e.V. (LPV),
- Kooperation bei Veränderungen der Abgrenzung und Neu-Ausweisung oder Erweiterung von Schutzgebieten durch das MLUK (insbesondere bei integrierten Lagen mit hoher Erschließungsqualität durch den Umweltverbund)

## Bildung, Kultur & Arbeit

- Pendelbeziehungen, regionale Arbeitsteilung, Forschungszentren
- Vernetzung von Bildungs- und Wirtschaftsstandorten innerhalb der Region
- nachhaltiger Tourismus als Chance auch zum weiteren Ausbau regionaler/ über-regionaler Wertschöpfungsketten mit benachbarten Landkreisen/Berlin, insbesondere Reiseregion Fläming, Havelland und Berlin
- Landwirtschaft: Gemeinschaftsprojekt (Havelland, Fläming) zur Vermarktung regionaler Produkte

## Stadt für Alle

- bürgerschaftliches Engagement, Medien und Demokratieförderung
- digitale Transformation der Region

## 5.4 Räumliches Leitbild

Das räumliche Leitbild (Abbildung 76) hat die Aufgabe, stadtstrukturelle Zielaussagen für die Gesamtstadt zu entwickeln und zu veranschaulichen. Es dient somit einer ganzheitlichen, zielgerichteten Stadtentwicklung und der Verständigung auf eine Zukunftsvision für Potsdam.

Im Räumlichen Leitbild werden strategisch relevante Aussagen aus Fachgutachten sowie politischen Zielen, Planungen der Verwaltung, städtebaulichen Empfehlungen und Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens zusammengeführt. Diese wurden während des Verfahrens mit allen Beteiligten rückgekoppelt.

### Der „Bahnring Potsdam“ als tragendes Rückgrat der Entwicklung

Die tragende Grundstruktur des Räumlichen Leitbilds und damit insgesamt der im INSEK empfohlenen langfristigen Stadtentwicklung Potsdams ist der sogenannte Bahnring, der im Februar 2020 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.<sup>220</sup>

---

<sup>220</sup> <https://www.pnn.de/potsdam/oeffentlicher-nahverkehr-ein-bahnring-fuer-potsdam/25572042.html>, abgerufen am 21.01.2021

Der „Bahnring“ soll das Straßenbahnnetz Potsdams erweitern und mit dem Regionalbahnnetz verknüpfen, dabei sollen auch die Umsteigemöglichkeiten verbessert werden. Eine weitere Variante „Regionaltram“ soll in der Konkretisierung der Fachplanung geprüft werden. Dabei nutzt die Straßenbahn das Regionalbahnnetz, ähnliche Modelle gibt es bereits in Karlsruhe, Köln/ Bonn, Saarbrücken, Heidelberg, Kassel, Chemnitz, Zwickau, Wien, Innsbruck, Linz oder Basel. Diese Variante erfordert allerdings neue Fahrzeuge, die auf beiden Netzen einsetzbar sind.

Das Konzept des Potsdamer Bahnring mit der Verlängerung der Tram bis an den Berliner Außenring ist eine langfristige Strategie zur Stärkung des Umweltverbundes und benötigt auf der entsprechenden Fachebene weitere Untersuchungen zur Machbarkeit. Dabei werden u.a. Aspekte der Wirtschaftlichkeit und verschiedene Varianten der Trassenführung unter Berücksichtigung von Platzbedarfen und Eigentumsverhältnissen geprüft. In den Vertiefungsbereichen werden daher verschiedene Varianten möglicher Trassenführungen dargestellt und sind nicht als abschließend zu werten. Im Rahmen der Machbarkeitsstudien können im Ergebnis weitere Varianten erarbeitet werden. Dennoch gilt es bei den abgebildeten Varianten bei anderweitigen Maßnahmen die Trassenfreihaltung mitzudenken.

Vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele Potsdams ist der „Bahnring Potsdam“ von zentraler Bedeutung, da hierin die größte Hebelwirkung zur Verlagerung des innerstädtischen Verkehrs auf den Umweltverbund und somit zur Senkung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen gesehen wird.

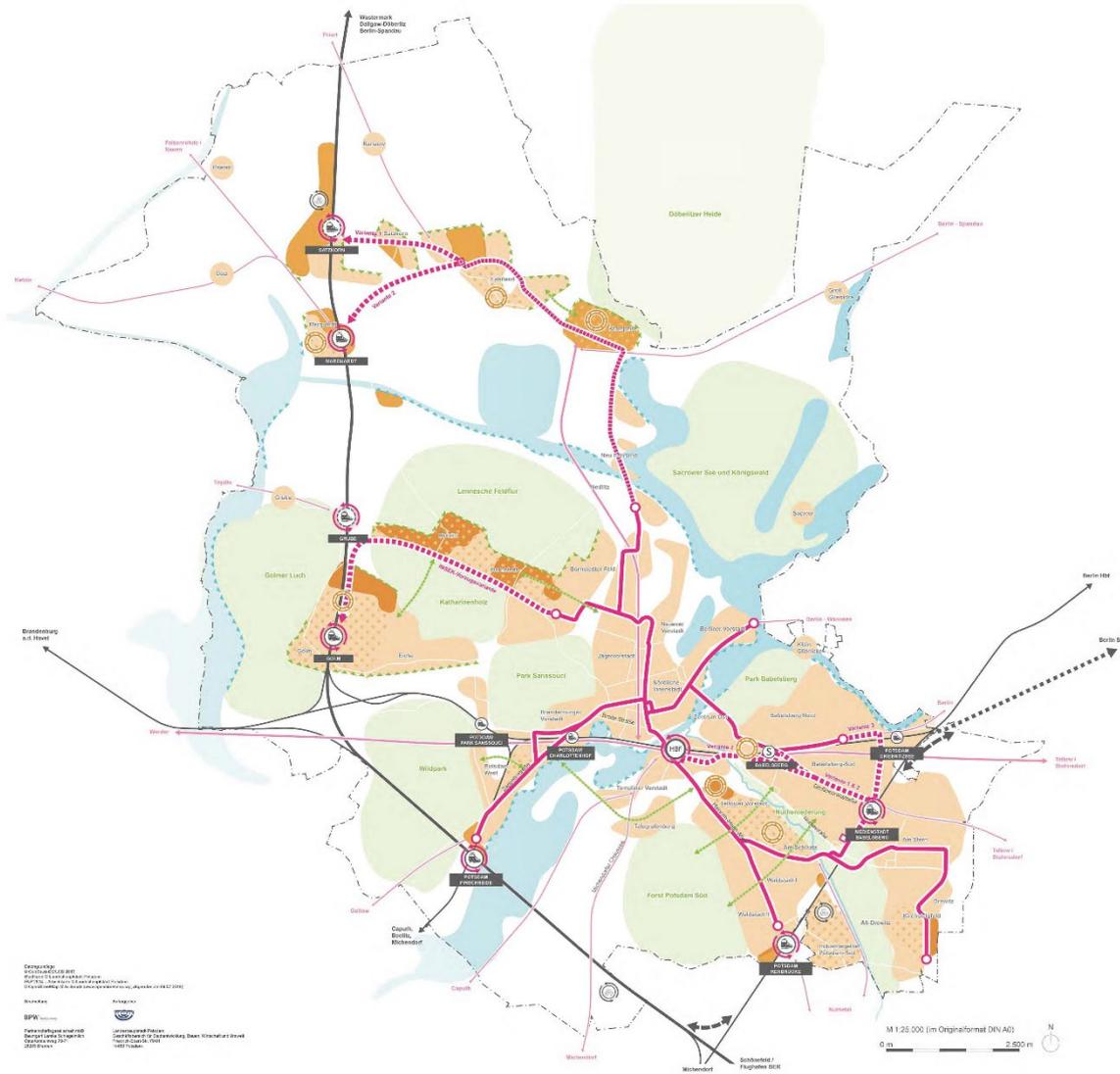
#### Konzept und Chancen

- Beide Modelle „Bahnring“ und „Regiotram“ erhöhen die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV erheblich und verbessern die Verbindung zwischen Stadtteilen.
- Die Verbindung von Entwicklungsschwerpunkten mit bisher schlechter Verknüpfung wäre möglich, z. B. Bornstedter Feld – Golm oder Krampnitz – Friedrichspark
- Mit dem Konzept ist die Erschließung von bisher nicht optimal mit dem ÖPNV angebundenen Stadt- und Ortsteilen und weiterer Entwicklungsflächen möglich, z. B. Satzkorn, Friedrichspark, SAGO-Gelände. Durch Mitnutzung des vorhandenen DB-Netzes kann noch einmal rund doppelt so viel vorhandene Strecke erschlossen werden.
- Insbesondere bei der Regionaltram-Variante könnten Tramlinien in die Nachbargemeinden verlängert werden und damit die regionale Vernetzung verbessern.
- Bei Bau eines neuen Straßenbahnbetriebshofes Nord z. B. in Fahrland ist der Betriebsbeginn morgens ergänzend vom nördlichen Betriebsstützpunkt aus möglich und reduziert damit die Bereitstellungszeiten der Straßenbahnen deutlich.

#### Streckennetz heute und perspektivisch

- ca. 32 km Bestandsnetz Tram
- ca. 7 km Verlängerung Tramstrecke vom Campus Jungfernsee bis Fahrland (bereits in der Planung)

- weitere ca. 12 km Tramstrecke durch die Verlängerung der Bestandsstrecken an den Berliner Außenring
- ca. 24 km perspektivisch für die Tram erschließbare DB-Strecke auf dem Berliner Außenring in Verbindung mit der Wetzlarer Bahn



## 6 Zentrale Vorhaben: Entwicklung in vier räumlichen Vertiefungsbereichen

Neben der gesamtstädtischen Betrachtung wurden vier Vertiefungsbereiche ausgewählt. Für diese vier stadtstrukturell zusammenhängenden Bereiche werden in den nächsten Jahren die stärkste Entwicklungsdynamik bzw. der größte Handlungsspielraum für eine zielgerichtete, integrierte Stadtentwicklung angenommen. Hier kann die voraussichtlich größte Hebelwirkung zur Erfüllung der gesamtstädtischen Entwicklungsziele mit städtebaulichen Mitteln entfaltet werden, weshalb die Vertiefungsbereiche im Rahmen dieses INSEK die Ebene der Zentralen Vorhaben einnehmen.

Folgende vier Bereiche wurden ausgewählt:

- Vertiefungsbereich 1: Marquardt – Fahrland – Kramnitz
- Vertiefungsbereich 2: Golm – Eiche – Bornim – Bornstedt
- Vertiefungsbereich 3: Potsdam West – Templiner Vorstadt
- Vertiefungsbereich 4: Beiderseits der Nuthe

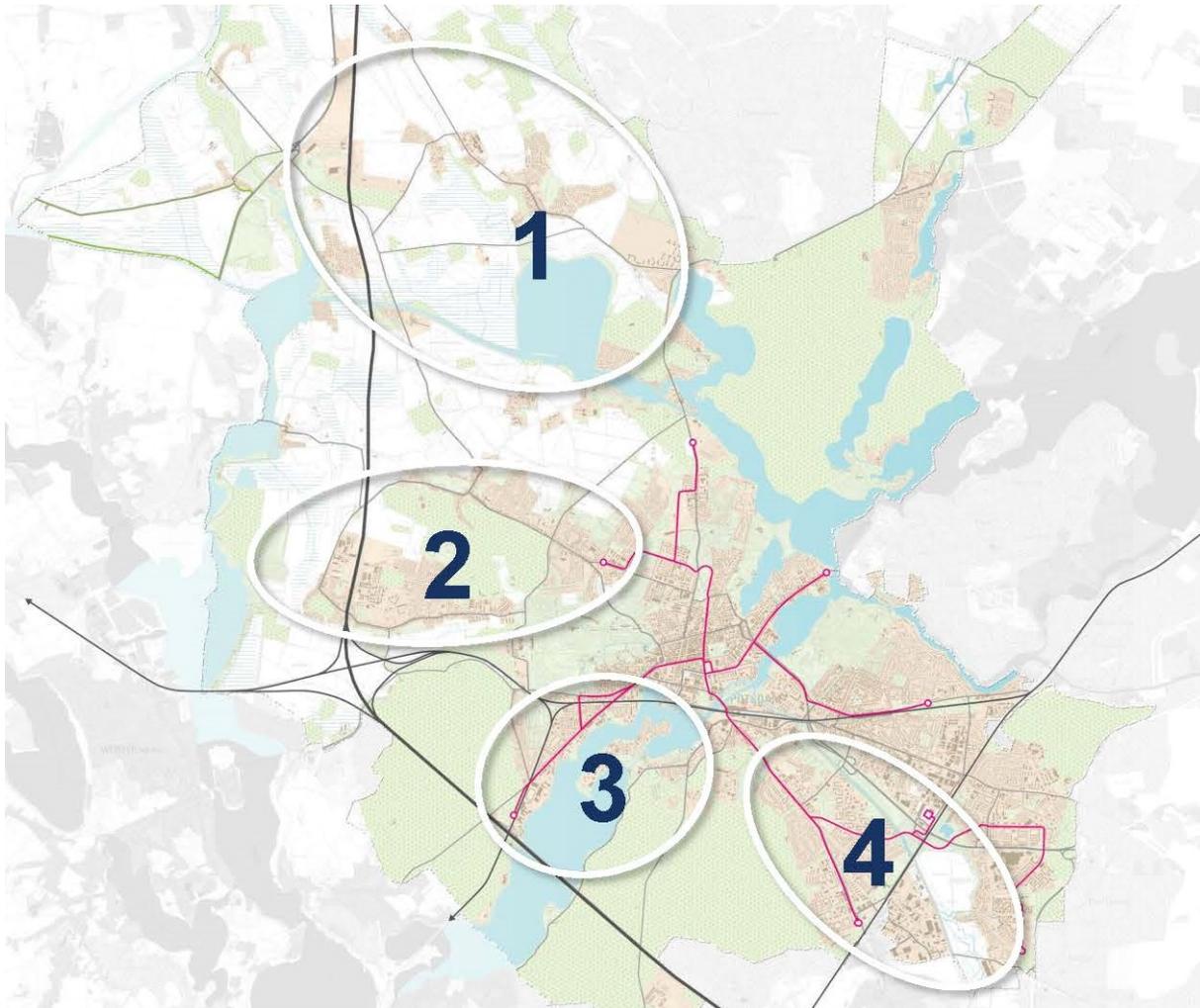


Abbildung 77: Lage der Vertiefungsbereiche

Die Herleitung sowie jeweilige Stärken, Schwächen und Potenziale der vier Stadtbereiche folgen in den Kapitel 6.1 bis 6.4. Hier ist zudem für jeden Vertiefungsbereich das Entwicklungskonzept dargestellt. Daran anknüpfend sind die Entwicklungsziele und Einzelvorhaben aufbereitet. Zudem besteht für jeden Vertiefungsbereich eine Übersicht zu laufenden Stadterneuerungs- und Sanierungsverfahren.

In Kapitel 6.5 werden ergänzende Vorhaben außerhalb der Vertiefungsbereiche aufgeführt.

### **Entwicklungskonzepte**

Die Planzeichnungen der Vertiefungsbereiche sind die wichtigste Arbeitsgrundlage, da sie die Entwicklungsziele und Einzelvorhaben in einen räumlichen Kontext zueinander bringen und so eine integrierte Vorgehensweise ermöglichen. Großformatige Kartenfassungen finden sich in den Anlagen.

Allgemein gilt für alle Pläne

- Bei den dargestellten Trassen für den Tram-Ausbau handelt es sich um Varianten, die das INSEK zur integrierten Stadtentwicklung empfiehlt. Ob diese umsetzbar sind, muss in nachfolgenden Machbarkeitsstudien geklärt werden. Mögliche Streckenverläufe werden dennoch grob dargestellt, da im Sinne des vorausschauenden Handelns die frühzeitige Sicherung relevanter Flächen Teil der Planung sein muss.
- Der Begriff „City-Logistik“ bedeutet hier: Prüfbereiche für die Umsetzung klimafreundlicher Transportkonzepte unter Einbeziehung des Schienennetzes, z. B. für Last-Mile-Logistik, kombinierten Ladungsverkehr.
- Eingrünung des Übergangs zwischen Siedlungs- und Landschaftsraum bedeutet hier: Gestaltung eines Siedlungsabschlusses mit dem Ziel, weiteren Zersiedlungen vorzubeugen und das Stadt- und Landschaftsbild aufzuwerten. Vgl. hierzu die Aussagen im Landschaftsplan 2012. Die Eingrünung von Siedlungsrandern ist keine starre Linie, sondern zeigt nur, dass ein gestalteter Übergang von Bebauung zum Freiraum erfolgen soll – wo die Grenze genau entlangführt muss in entsprechenden Konzepten untersucht werden.
- Mit dem INSEK wird keine bauliche Inanspruchnahme der als Untersuchungsraum „Siedlung und Freiraum“ oder „Gewerbe“ gekennzeichneten Flächen festgelegt. Ob und wie diese genutzt werden sollen bzw. inwieweit Schutzansprüche auf den jeweiligen Flächen zum Tragen kommen müssen, muss ergebnisoffen im Rahmen nachfolgender Planungsschritte geklärt werden. Gesamtgröße der als Untersuchungsraum dargestellten Flächen: 161,3 ha / 93 ha (mit / ohne die Geltungsbereiche der Vorbereitenden Untersuchungen Golm Nord und Fahrland West).

### **Entwicklungsziele**

Je Vertiefungsbereich werden vier bis sechs Entwicklungsziele definiert, die sich als Kernaufgaben bis 2035 verstehen lassen. Manche dieser Aufgaben werden auch darüber hinaus von Bedeutung sein (z. B. Ziele, die der Umsetzung einer umweltgerechten Mobilität dienen). Die Entwicklungsziele konzentrieren sich auf die drei Themenfelder Mobilität, Quartiere und Freiräume. Jedem Themenfeld wurde eine Farbe zugewiesen.

## Einzelvorhaben

Den Entwicklungszielen werden jeweils Einzelvorhaben mit Schlüsselfunktion oder Beispielcharakter zugeordnet. In der Plandarstellung beziehen sich diese auf die Farbcodierung der Themenfelder. Für alle Einzelvorhaben wurden Steckbriefe mit Informationen zur Umsetzung angelegt, die wie die Pläne als „Werkzeug“ zu sehen sind.

Konkretisierungen der Steckbriefe und Ergänzungen um weitere Einzelvorhaben sind im Sinne eines lebendigen INSEKs ausdrücklich erwünscht, sofern diese den Entwicklungszielen entsprechen.

Weitere Konkretisierungsschritte müssen bei allen Einzelvorhaben im Rahmen von Fachkonzepten, -strategien und/oder -planungen erfolgen. Auch ist in diesem Zuge die Umsetzbarkeit zu prüfen. Entsprechende finanzielle, personelle und zeitliche Ressourcen seitens der beteiligten Akteure sind hierfür einzuplanen.

Wichtig: Die Einzelvorhaben des INSEK ersetzen nicht die vielen ausdifferenzierten Maßnahmen der Fachgutachten und -planungen. Die hier formulierten Entwicklungsziele können nur erreicht werden, wenn auch die Maßnahmen der Fachplanungen umgesetzt werden, da das INSEK deren Kernaussagen bündelt.

In der Umsetzungsphase ist vielmehr darauf zu achten, wie die Einzelvorhaben bzw. Maßnahmen miteinander wechselwirken und wie die Umsetzung ggf. miteinander verzahnt werden kann.

## Mustersteckbrief

**Mobilität**

Farbcodes der drei Themenfelder

**Quartiere**

**Freiräume**

**Nummer des  
Einzelvorhabens**

Stand der Planzeichnung

**Titel**

ggf. Beschreibung

Zielgruppen	Auflistung, für welche (Bevölkerungs-) Gruppen, Einrichtungen, Wirtschaftszweige etc. sich die Ausgangslage durch Umsetzung des zentralen Vorhabens verbessern soll
Erfolgserwartungen	wesentliche Ziele des Einzelvorhabens - Angaben zum konkret erwarteten Effekt des Einzelvorhabens
Monitoring-Indikatoren	qualitative und quantitative Indikatoren zur Erfolgskontrolle
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	Zuständige Instanzen, z. B. Bund, Land Brandenburg, federführende Ressorts der Stadtverwaltung, und mögliche Partner wie z. B. Akteure der Stadtgesellschaft, Gutachter
Strategische Priorität	Bedeutung des Einzelvorhabens für die langfristige Entwicklung des Vertiefungsbereichs: <ul style="list-style-type: none"> <li>→ <b>hoch</b>: Einzelvorhaben mit Schlüsselfunktion, die Voraussetzung für die langfristige, zielgerichtete Gesamtentwicklung des Stadtbereichs und für die Umsetzbarkeit weiterer Einzelvorhaben sind</li> <li>→ <b>mittel</b>: Einzelvorhaben, die vorwiegend lokal am Umsetzungsort ihre Wirkung entfalten und einen Beitrag zur Gesamtentwicklung des Stadtbereichs leisten können</li> <li>→ <b>gering</b>: Einzelvorhaben, die weniger für die strategische Entwicklung des Stadtbereichs, aber dennoch z. B. für die Bevölkerung vor Ort relevant sind</li> </ul>
Umsetzungsschritte	bis zu drei wesentliche Verfahrensschritte, die zur erfolgreichen Umsetzung erforderlich sind
Umsetzungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ <b>kurzfristig</b>: innerhalb eines Jahres,</li> <li>→ <b>mittelfristig</b>: innerhalb von fünf Jahren,</li> <li>→ <b>langfristig</b>: innerhalb der nächsten 10 bis 20 Jahre oder darüber hinaus</li> </ul>
Wechselwirkungen	Synergien, Konflikte mit bzw. Abhängigkeiten von anderen Einzelvorhaben des Vertiefungsbereichs
Weitere Informationen	Planungsgrundlagen, in denen bei der Bearbeitung Informationen vorgefunden wurden, welche die Planung und Umsetzung des

---

Einzelvorhabens konkretisieren, oder die dabei berücksichtigt werden müssen

Die jeweilige Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Für alle Einzelvorhaben sind vorhandene Planungsgrundlagen durch die Verantwortlichen auf relevante Aussagen und Aktualität zu überprüfen.

Bei allen Einzelvorhaben sind die Planungen zu beachten, die sektorübergreifend sind, oder flächendeckend räumliche Aussagen treffen, insbesondere:

- Masterplan 100% Klimaschutz, 2018
  - Flächennutzungsplan mit Bei- und Erläuterungsplänen und Begründung, 2014
  - Landschaftsplan mit Teilplänen, 2012
  - Lokaler Teilhabeplan 2.0, 2018
-

## 6.1 Vertiefungsbereich 1: Marquardt – Fahrland – Krampnitz

### Warum der Bereich zusammengehört und im INSEK vertiefend betrachtet wird

- Beim Norden von Potsdam handelt es sich um einen überwiegend ländlich geprägten Raum, an den andere städtebauliche Maßstäbe gesetzt werden müssen als an die Kernstadt. Um die Identität und die gewachsenen Strukturen der Ortsteile angemessen zu schützen und weiterzuentwickeln, braucht es angepasste, behutsame Planungen. Dies leistet die „Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes“ von 2017. Dennoch ist eine vertiefende Betrachtung im INSEK erforderlich, da die Aussagen jenes Steuerungsinstruments mit den neuen und übergeordneten strategischen Zielen des INSEK gebündelt werden müssen.
- Die Entwicklung des neuen Stadtteils Krampnitz mit perspektivisch bis zu 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern wird ein starker Entwicklungsimpuls für den Norden von Potsdam in den nächsten Jahren sein. Die Wechselwirkungen mit den umliegenden Ortsteilen und Landschaftsräumen müssen planerisch berücksichtigt werden, damit für alte wie neue Einwohner des Stadtbereichs Vorteile durch die Umsetzung des Vorhabens entstehen und sensible Strukturen vor Ort geschützt sowie gleichauf mit der Entstehung von Krampnitz weiterentwickelt werden.
- Insgesamt besteht für Potsdam ein starker Zuwanderungsdruck. Deshalb wird die Chance ergriffen, auf der Konversionsfläche Krampnitz einen hohen Anteil hiervon aufzufangen und so einen neuen Stadtteil für Wohnen und Gewerbe mit kompletter Infrastruktur und Nahversorgung zu entwickeln. Damit werden auch die vorhandenen Lücken in der Infrastruktur der bestehenden Ortsteile im Norden geschlossen. Aufgrund des Projektumfangs (siehe Kapitel 3.2) erfordert die Verflechtung des entstehenden Stadtteils mit den umliegenden Ortsteilen und Landschaftsräumen eine vertiefende Betrachtung.
- Der Norden von Potsdam beherbergt große Landschaftsräume mit abwechslungsreicher und wertvoller Naturausstattung, die es zu schützen gilt (Königswald mit Sacrower See, Niedermoorrinnen Satzkorn – Fahrland und Wublitz, Fahrlander See mit angrenzenden Niedermooren).
- Marquardt, Satzkorn, Neu Fahrland und Fahrland gehören erst seit 2003 zu Potsdam. Mit einer vertiefenden Betrachtung im INSEK wird der Fokus auf eine bessere Integration der eingemeindeten Ortsteile in die Infrastruktur der Landeshauptstadt gelegt.
- Unter Zugrundelegung des Konzepts „Bahnring Potsdam“ (siehe Kapitel 5.4) muss der Stadtbereich vertiefend betrachtet werden, da dort der Lückenschluss des Tram-Netzes zwischen Campus Jungfernsee und dem Berliner Außenring dargestellt ist. Dieser Planungsschritt würde weitere städtebauliche Planungen anstoßen bzw. voraussetzen, die frühzeitig in die Wege geleitet werden müssten.
- Als ländlich geprägter Raum bietet der Bereich Potenziale der nachhaltigen Energieerzeugung sowie der Moorrenaturierung und muss sich in der Energieeffizienz der Wohn- und Gewerbeentwicklung verbessern. Mit der Entwicklung des klimaneutralen Stadtteils Krampnitz vollzieht sich der Übergang zum städtisch geprägten Bereich.



Abbildung 78: In der Priesterstraße



Abbildung 79: Blick auf Fahrland



Abbildung 80: Kulturscheune Marquardt



Abbildung 81: Schloss im Schlosspark Marquardt



Abbildung 82: In der Hauptstraße



Abbildung 83: Bahnhof Satzkorn



Abbildung 84: Blick in die Paul-Lange-Bey-Straße



Abbildung 85: Ehemalige Kaserne in Kramnitz

## Stärken

- gewachsene Ortslagen mit eigener Identität, vorhandener Infrastruktur, identitätsstiftender Geschichte / Siedlungsstruktur, lebhaftem Vereinsleben
- Bestehende Netzwerke aus Ortsbeiräten, (Bürger-)Vereinen, Kirchen und der Bürgerschaft sind als starke Partner in der Ortsteilentwicklung etabliert
- Attraktivität durch zahlreiche Gutshäuser / Schlösser
- Bahnanbindung mit Haltepunkt in Marquardt – schnelle Verbindung nach Potsdam Hbf, Richtung Spandau und Gesundbrunnen sowie zu anderen Orten am Außenring<sup>221</sup>
- Erschließung der Ortslagen per Bus<sup>222</sup>
- attraktive wohnortnahe Landschaftsräume mit hohem kulturlandschaftlich-historischem Wert

## Schwächen

- fehlende Nahversorgung in kleinen Ortschaften<sup>223</sup>
- teils gestalterisch harte bzw. unvermittelte Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft
- fehlende Pflegeplätze
- fehlende baukulturelle und räumliche Integration von Neubaugebieten in die gewachsene, ländlich geprägte Struktur der Ortsteile (insbesondere in Fahrland)
- Leerstand / Verfall historischer, ortsbildprägender Bauten<sup>224</sup>
- zu geringer Takt des ÖPNV insbesondere in Randzeiten und Randlagen<sup>225</sup>
- relativ lange Fahrtzeiten per Bus, kaum Querverbindungen der Ortsteile<sup>226</sup>
- hohe Verkehrsbelastungen durch Schwerlastverkehr
- Niedermoore mit Sanierungsbedarf
- Fahrradinfrastruktur im ländlichen Raum / an Gewässern / für Radtouristen teilweise unzureichend<sup>227, 228</sup>

## Herausforderungen

- Anschluss des Nordens von Potsdam an das Straßenbahnnetz und Verbesserung der Radverkehrsanbindung
- Bessere Vernetzung innerhalb der Ortsteile für Fuß- und Radverkehr über bestehende Barrieren hinweg (z.B. Neu Fahrland / Bundesstraße 2, Teilbereiche des Ortsteils Fahrland)

---

<sup>221</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>222</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>223</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>224</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>225</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>226</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>227</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>228</sup> Tourismuskonzept 2025, 2016

- Nutzung potenzieller Synergien im ländlichen Raum: Versorgung, Tourismus, Naherholung, Landwirtschaft und Trend zu regionaler Versorgung<sup>229</sup>
- Stärkung der Ortskerne durch bessere Infrastruktur, produktive Mischnutzungen, gestalterische Abstimmung von Alt und Neu
- Nutzung leerstehender historischer Einzelgebäude, Herrenhäuser und Schlösser<sup>230</sup>
- Erhalt und Weiterentwicklung der Identität der Ortslagen
- ortsbildverträgliche Ausprägung der Siedlungsränder
- Sicherung von Gewerbeeinnahmen durch Nutzung der Flächenreserven im Gewerbegebiet Friedrichspark
- Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Landeshauptstadt durch eine Wiedervernässung der Moore und Entwicklung von Konzepten für eine niedermoorverträgliche Landwirtschaft
- Verbesserung der Zugänglichkeit von Freiräumen und Naherholungsgebieten und Weiterentwicklung naturschutzverträglicher Formen des Tourismus (u.a. mit Besucherlenkung)
- Bewahrung, Aufwertung und Entwicklung der historischen Kulturlandschaft und ihres typischen Landschafts- und Ortsbildes
- Obstanbau fördern und entwickeln

---

<sup>229</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>230</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

# Entwicklungskonzept

Die Plandarstellung ist in Originalgröße im Anhang zu finden.

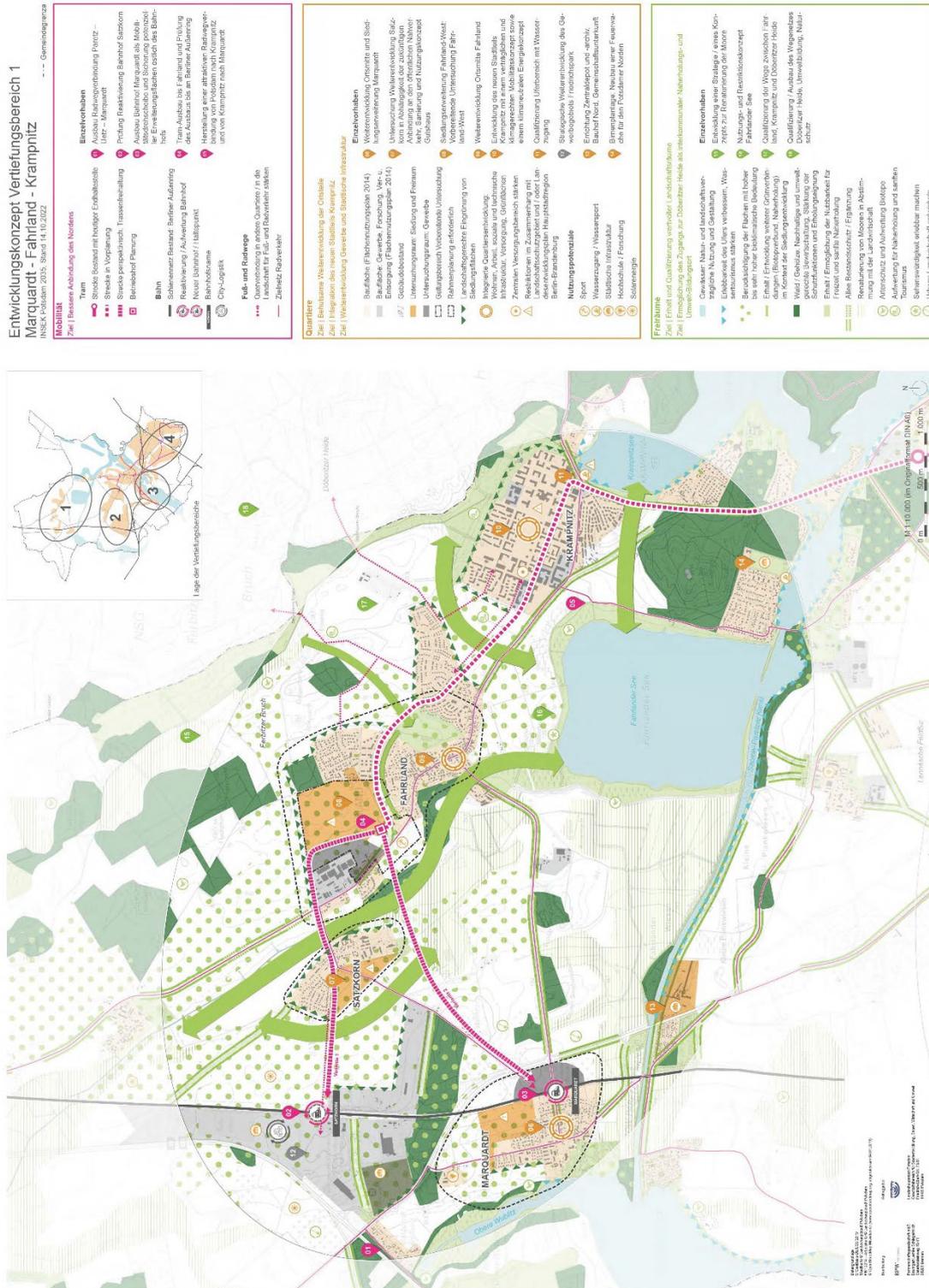


Abbildung 86: Plandarstellung des Entwicklungskonzepts für den Vertiefungsbereich 1: Marquardt – Fahrland – Krampnitz

<b>Entwicklungsziele</b> (Darstellung im Räumlichen Leitbild)	<b>Einzelvorhaben</b> (Darstellung in Entwicklungsplanung)
<b>Mobilität</b>	
Bessere Anbindung des Nordens	01 Ausbau Radwegverbindung Paretz – Uetz – Marquardt 02 Prüfung Reaktivierung Bahnhof Satzkorn 03 Ausbau Bahnhof Marquardt als Mobilitätsdrehscheibe 04 Tram-Ausbau bis Fahrland und Prüfung des Ausbaus bis an den Berliner Außenring 05 Herstellung einer attraktiven Radwegverbindung von Potsdam nach Krampnitz und von Krampnitz nach Marquardt
<b>Quartiere</b>	
Behutsame Weiterentwicklung der Ortsteile	06 Weiterentwicklung Ortsmitte und Siedlungserweiterung Marquardt 07 Untersuchung Weiterentwicklung Satzkorn 08 Siedlungserweiterung Fahrland-West 09 Weiterentwicklung Ortsmitte Fahrland
Integration des neuen Stadtteils Krampnitz	10 Entwicklung des neuen Stadtteils Krampnitz
Weiterentwicklung Gewerbe und städtische Infrastruktur	11 Qualifizierung Uferbereich mit Wasserzugang 12 Strategische Weiterentwicklung des Gewerbegebiets Friedrichspark 13 Errichtung Zentraldepot und -archiv, Bauhof Nord, Gemeinschaftsunterkunft 14 Birnenplantage: Neubau einer Feuerwache für den Norden von Potsdam
<b>Freiräume</b>	
Erhalt und Qualifizierung wertvoller Landschaftsräume	15 Entwicklung einer Strategie / eines Konzepts zur Renaturierung der Moore und niedermoorverträglichen Landwirtschaft 16 Nutzungs- und Restriktionskonzept Fahrlander See
Ermöglichung des Zugangs zur Döberitzer Heide als interkommunaler Naherholungs- und Umwelt-Bildungsort	17 Qualifizierung der Wege zwischen Fahrland, Krampnitz und Döberitzer Heide für Rad- und Wandertourismus sowie Naherholung 18 Qualifizierung/ Ausbau des Wegenetzes Döberitzer Heide, Umweltbildung, Naturschutz

## Ausbau Radwegverbindung Paretz – Uetz – Marquardt

Zielgruppen	→ Radfahrende
Erfolgserwartungen	→ Vermeidung von Umwegen über Falkenrehde
Monitoring-Indikatoren	→ Gesamtlänge Radweg umgesetzt
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landesbetrieb Straßenwesen (zwischen Paretz und Uetz)</li> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, Fachbereich (FB) Mobilität und technische Infrastruktur für Abschnitt innerhalb von Uetz</li> <li>→ Stadt Ketzin/Havel, FB II/SG Stadtentwicklung</li> <li>→ Kooperation mit Stadt Ketzin/Havel und Landkreis Havelland</li> </ul>
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	Teilabschnitt von ca. 500 m realisiert (in Richtung Uetz bis zur Paretzer Schleuse), noch auszubauende Strecke ca. 3,3 km
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Wechselwirkungen	Synergien: Einzelvorhaben 03
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ STEK Verkehr, 2014</li> <li>→ Radverkehrskonzept, 2017</li> <li>→ INSEK Ketzin, 2020</li> <li>→ Radwegebedarfsplan Land Brandenburg (in Überarbeitung)</li> </ul>

## Prüfung Reaktivierung Bahnhof Satzkorn

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner</li> <li>→ pendelnde Personen</li> <li>→ Mitarbeitende</li> <li>→ Besuch des Friedrichsparks</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Stärkung Umweltverbund im Norden von Potsdam</li> <li>→ perspektivische Anbindung der Tram an den Berliner Außenring (Variante 1),</li> <li>→ Verbesserung Anbindung von Krampnitz, Fahrland, Satzkorn an den Berliner Außenring</li> <li>→ umweltgerechte Verkehrsanbindung der Unternehmen im Gewerbegebiet Friedrichspark</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Prüfergebnis liegt vor</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur</li> <li>→ Deutsche Bahn AG</li> <li>→ Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg</li> <li>→ Land Brandenburg</li> </ul>
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Machbarkeitsuntersuchung Reaktivierung Bahnhof Satzkorn, Querbezug: Machbarkeitsuntersuchung Tram mit Untersuchung Trassenvarianten</li> <li>→ Freihaltung Bahnhofsbereich und Erschließung in der Bauleitplanung Friedrichspark</li> <li>→ Freihaltung mögliche Tramtrassen, z. B. bei der Planung der Solarfläche</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	langfristig
Wechselwirkungen	Voraussetzung: Umsetzung Einzelvorhaben 04, Umsetzungsschritt 2
Weitere Informationen	-

### Ausbau Bahnhof Marquardt als Mobilitätsdrehscheibe und Sicherung potenzieller Erweiterungsflächen östlich des Bahnhofs

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner</li> <li>→ pendelnde Personen</li> <li>→ Reisende</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Stärkung Umweltverbund im Norden von Potsdam</li> <li>→ attraktive Bedingungen für den Umstieg zwischen Bahn und innerstädtischem Verkehr</li> <li>→ Verbesserung der Anbindung von Krampnitz, Fahrland, Satzkorn an den Berliner Außenring</li> <li>→ perspektivische Anbindung der Tram an den Berliner Außenring (Variante 2)</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Flächensicherung und bauliche Umsetzung</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur</li> <li>→ Deutsche Bahn AG</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Umsetzung im bisher geplanten Umfang</li> <li>→ bei Bedarf: Erweiterung</li> <li>→ Freihaltung möglicher Tramtrassen, z. B. bei der Planung der Mobilitätsdrehscheibe</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Wechselwirkungen	<p>Synergien: Einzelvorhaben 03, 04</p> <p>Querbezug: Machbarkeitsuntersuchung Tram mit Untersuchung Trassenvarianten</p>
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ STEK Verkehr, 2014</li> <li>→ Nahverkehrsplan, 2019</li> </ul>

### Tram-Ausbau bis Fahrland und Prüfung des Ausbaus bis an Berliner Außenring

(Satzkorn oder nach Marquardt), inkl. Standortprüfung Betriebsstützpunkt Fahrland, Machbarkeitsstudie Trassenführung bis Berliner Außenring erforderlich

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner</li> <li>→ pendelnde Personen</li> <li>→ Reisende</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Verlagerung des vorhandenen und durch den Bau des Stadtteils Krampnitz zu erwartenden Verkehrs auf den Umweltverbund, hier: Pendelverkehr, Quell- und Zielverkehr Innenstadt. Entlastung des Straßennetzes.</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Verlängerung der Tram-Linie bis Fahrland</li> <li>→ Machbarkeitsstudie zur Trassenführung bis an den Berliner Außenring</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur</li> <li>→ Verkehrsbetriebe Potsdam GmbH (ViP)</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Ausbau bis Krampnitz<sup>231</sup> (in Vorplanung),</li> <li>→ Ausbau bis Fahrland (in Vorplanung), Standortprüfung Betriebsstützpunkt</li> <li>→ Machbarkeitsuntersuchung Tram mit Untersuchung Trassenvarianten</li> <li>→ Freihaltung möglicher Tramtrassen</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	langfristig
Wechselwirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Voraussetzungen: (Teil-) Umsetzung Einzelvorhaben 06, 07, 08, 09, um eine langfristige Wirtschaftlichkeit der Tram-Linie zu sichern</li> <li>→ Synergien: Einzelvorhaben 01, 03, 06, 07, 08, 09</li> </ul>
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ STEK Verkehr, 2014</li> <li>→ Nahverkehrsplan, 2019</li> </ul>

<sup>231</sup> STEK Verkehr 2014, Kartenteil, Karte 34

## Herstellung einer attraktiven Radwegverbindung von Potsdam nach Krampnitz und von Krampnitz nach Marquardt

Zielgruppen	→ Radfahrende
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Verlagerung des vorhandenen und durch den Bau des Stadtteils Krampnitz zu erwartenden Verkehrs auf den Umweltverbund, hier: Quell- und Zielverkehr Innenstadt</li> <li>→ Entlastung des Straßennetzes</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	→ Gesamtlänge Radweg umgesetzt
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Planung (inkl. Finanzierungsplanung)</li> <li>→ ggf. Beantragung von Fördermitteln</li> <li>→ Umsetzung in Teilabschnitten ab 2025</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Wechselwirkungen	Teil des Mobilitätskonzeptes Krampnitz
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ STEK Verkehr, 2014</li> <li>→ Machbarkeitsuntersuchung Radschnellverbindungen, 2015</li> <li>→ Radverkehrskonzept, 2017</li> </ul>

### Weiterentwicklung Ortsmitte und Siedlungserweiterung Marquardt

Sicherung und Verbesserung der Daseinsvorsorge, Sanierung und Nutzungskonzept Gutshof Schloss Marquardt, Untersuchungsräume Siedlung, Freiraum und Gewerbe

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner in Marquardt
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Verbesserung der Daseinsvorsorge</li> <li>→ Stärkung des Profils und der Identität des Ortsteils, wirtschaftliche Stärkung durch höhere Einwohnerdichte</li> <li>→ neue Wohnungen, Erweiterung Wohnungsmix, Angebot mietpreis- und belegungsgebundener Wohnungen</li> <li>→ intensive Nutzung der Mobilitätsdrehscheibe Marquardt</li> <li>→ langfristige Wirtschaftlichkeit eines Tram-Ausbaus bis zum Berliner Außenring</li> <li>→ Schaffung weiterer touristischer Angebote</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Rahmenplanung Marquardt</li> <li>→ Nutzungskonzept Gutshof</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, FB Klima, Umwelt und Grünflächen, FB Wohnen, Arbeit und Integration
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	→ Städtebauliche Rahmenplanung inkl. der Untersuchung von Flächen für eine Siedlungserweiterung, Freiraum und Gewerbe (siehe Plandarstellung)
Umsetzungszeitraum	langfristig
Wechselwirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Synergien: Einzelvorhaben 03, 04, 12</li> <li>→ Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (liegt außerhalb Gestaltungsraum Siedlung)</li> </ul>
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sportentwicklungsplan, 2013</li> <li>→ Wohnungspolitisches Konzept, 2015</li> <li>→ Strategieplanung ländlicher Raum, 2017</li> <li>→ Schulwegesicherungskonzept, 2018</li> <li>→ Bedarfsplan Kita, 2018</li> <li>→ Seniorenplan, 2018</li> <li>→ Landesentwicklungsplan HR, 2019</li> <li>→ Potsdamer Baulandmodell, 2020</li> <li>→ STEK Einzelhandel, 2021</li> <li>→ Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021</li> </ul>

## Untersuchung Weiterentwicklung Satzkorn

in Abhängigkeit der zukünftigen Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, Sanierung und Nutzungskonzept Gutshaus

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner in Satzkorn
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Verbesserung der Daseinsvorsorge</li> <li>→ Stärkung des Profils und der Identität des Ortsteils, wirtschaftliche Stärkung durch höhere Einwohnerdichte</li> <li>→ neue Wohnungen, Erweiterung Wohnungsmix, Angebot mietpreis- und belegungsgebundener Wohnungen</li> <li>→ langfristige Wirtschaftlichkeit eines Tram-Ausbaus bis zum Berliner Außenring</li> <li>→ Verbesserung der Naherholungsqualität im Umfeld</li> <li>→ Ausbau und Verbesserung Fuß- und Radwegenetz, Grünverbindungen</li> <li>→ Erhalt / Schutz des historischen Ortsbilds</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	→ Rahmenplanung Satzkorn
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung, Ortsbeirat, Vereine, Kirche, Bürgerschaft
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Städtebauliche Rahmenplanung inkl. der Untersuchung von Flächen für eine Siedlungserweiterung, Freiraum und Gewerbe (siehe Plandarstellung)</li> <li>→ Nutzungskonzept Gutshaus zur funktionalen und infrastrukturellen Einbindung in die Dorfentwicklung</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	langfristig
Wechselwirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Synergien: Einzelvorhaben 02, 03, 04, 08, 12</li> <li>→ Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (liegt außerhalb Gestaltungsraum Siedlung)</li> </ul>
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sportentwicklungsplan, 2013</li> <li>→ Wohnungspolitisches Konzept, 2015</li> <li>→ Potsdamer Baulandmodell, 2016</li> <li>→ Strategieplanung ländlicher Raum, 2017</li> <li>→ Bedarfsplan Kita, 2018</li> <li>→ Schulwegesicherungskonzept, 2018</li> <li>→ Seniorenplan, 2018</li> <li>→ Landesentwicklungsplan HR, 2019</li> <li>→ Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021</li> </ul>

### Siedlungserweiterung Fahrland-West

Vorbereitende Untersuchung Fahrland-West und Prüfräume für generationsübergreifendes Wohnen und mittelständisches Gewerbe

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner in Fahrland
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ neue Wohnungen, Erweiterung Wohnungsmix, Angebot mietpreis- und belegungsgebundener Wohnungen</li> <li>→ Ausbau des Schulstandortes Regenbogenschule, ggf. weiterer sozialer Infrastruktur</li> <li>→ Ausbau des Angebots an Sportflächen</li> <li>→ langfristige Wirtschaftlichkeit eines Tram-Ausbaus bis Fahrland, damit deutliche Verbesserung der ÖPNV-Anbindung Fahrlands</li> <li>→ Entwicklung einer attraktiven Endhaltestelle Tram mit P+R-/B+R-Angeboten und guten Umsteigemöglichkeiten zum Busverkehr</li> <li>→ Betriebsstützpunkt ViP zur funktionalen Sicherung der technischen ÖPNV-Versorgungsqualität</li> <li>→ Erweiterung von Gewerbeflächen, Schaffung von Arbeitsplätzen</li> <li>→ Ausbau und Verbesserung Fuß- und Radwegenetz, Grünverbindungen</li> <li>→ städtebauliches Konzept für Fahrland West nutzt die besonderen Rahmenbedingungen u.a. auf Grund der landschaftsräumlichen und bioklimatischen Qualitäten</li> <li>→ exemplarische Entwicklung eines eigenständigen Quartiersprofils und ganzheitlichen Konzeptes (Arbeitstitel: „Grünstadt Fahrland“)</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Rahmenplanung und Vorbereitende Untersuchungen</li> <li>→ ggf. Bauleitplanung und bauliche Umsetzung</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung, FB Mobilität und technische Infrastruktur, Wirtschaftsförderung, FB Wohnen, Arbeit und Integration
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Städtebauliche Rahmenplanung für den gesamten Ort inkl. der Untersuchung von Flächen für eine Siedlungserweiterung Fahrland-West, Freiraum und Gewerbe (siehe Plandarstellung), Prüfung einer zukunftsfähigen Nahversorgung für Fahrland.</li> <li>→ Abschluss Vorbereitende Untersuchung Fahrland-West</li> </ul>

Umsetzungszeitraum	langfristig
Wechselwirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Synergien: Einzelvorhaben 02, 03, 04, 08, 09</li> <li>→ Konflikte: Abhängigkeit der Entwicklung Fahrland-West von Lösungsfindung im Zusammenhang mit dem Landschaftsschutzgebiet und dem Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (liegt außerhalb des Gestaltungsraumes Siedlung). Es liegen außerdem Flächen mit sehr hoher bioklimatischer Bedeutung im Geltungsbereich – bauliche Inanspruchnahme daher nur unter Erhalt der Klimafunktion.</li> </ul>
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Beschluss zu Vorbereitenden Untersuchungen</li> <li>→ Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, 2009</li> <li>→ Sportentwicklungsplan, 2013</li> <li>→ Wohnungspolitisches Konzept, 2015</li> <li>→ Potsdamer Baulandmodell, 2016</li> <li>→ Bedarfsplan Kita, 2018</li> <li>→ Schulwegesicherungskonzept, 2018</li> <li>→ Seniorenplan, 2018</li> <li>→ Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021</li> </ul>

### Weiterentwicklung Ortsmitte Fahrland

u.a. Sicherung und Verbesserung Daseinsvorsorge in Abhängigkeit zur Entwicklung Krampnitz, Prüfung Dorfanger als räumliche Mitte, Prüfräume Wohnen (auch altersgerecht), räumliche Verknüpfung der Siedlungsbereiche, Sanierung ortsbildprägender Gebäude, ortsverträgliche Gestaltung Ketziner/ Marquardter Straße

Zielgruppen	Einwohnerinnen und Einwohner in Fahrland
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Verbesserung der Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume</li> <li>→ Anpassung an Auswirkungen des Stadtteils Krampnitz</li> <li>→ Stärkung des Profils, der Daseinsvorsorge und der Identität des Ortsteils</li> <li>→ wirtschaftliche Stärkung durch höhere Einwohnerdichte</li> <li>→ Verflechtung des historischen Dorfkerns mit den Siedlungserweiterungen</li> <li>→ Erhalt bzw. Wiederherstellung des ländlichen Ortsbilds</li> <li>→ langfristige Wirtschaftlichkeit eines Tram-Ausbaus bis Fahrland</li> <li>→ bürgerschaftlicher Partizipationsprozess schafft Planungs-/ Zukunftszufriedenheit</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Bevölkerungszahlen</li> <li>→ Entwicklung der Wohneinheiten und Größen</li> <li>→ Erreichbarkeit von Daseinsvorsorge z. B. Kita-Entfernung</li> <li>→ Betriebsanzahl/ Beschäftigte am Standort</li> <li>→ Zufriedenheitswerte bei Bürgerumfragen</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, Ortsbeirat, Vereine, Kirche(n), Bürgerschaft
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	Städtebauliche Rahmenplanung für den gesamten Ort inkl. der Untersuchung von Flächen für eine Siedlungserweiterung Fahrland-West, Freiraum und Gewerbe (siehe Plandarstellung), Prüfung einer zukunftsfähigen Nahversorgung für Fahrland
Umsetzungszeitraum	noch zu konkretisieren
Wechselwirkungen	Synergien: Einzelvorhaben 04, 08, 10
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sportentwicklungsplan, 2013</li> <li>→ Wohnungspolitisches Konzept, 2015</li> <li>→ Strategieplanung ländlicher Raum, 2017</li> <li>→ Schulwegesicherungskonzept, 2018</li> <li>→ Seniorenplan, 2018</li> <li>→ STEK Einzelhandel, 2021</li> <li>→ Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021</li> </ul>

### Entwicklung des neuen Stadtteils Krampnitz

mit einem verträglichen und klimagerechten Mobilitätskonzept sowie einem klimaneutralen Energiekonzept

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner in der Landeshauptstadt Potsdam
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ integrierte Entwicklung eines neuen Stadtteils mit nachhaltigem Mobilitäts- und Energiekonzept, sozialer Infrastruktur und Freizeitangeboten mit etwa 4.900 Wohnungen und über 3.000 Arbeitsplätzen</li> <li>→ Labor für einen autoarmen Stadtteil</li> <li>→ Öffnung, Sanierung und Wiedernutzbarmachung eines ehemaligen Militärareals für die Potsdamer Bevölkerung</li> <li>→ Revitalisierung denkmalgeschützter Bestandsgebäude</li> <li>→ Realisierung großzügiger Freianlagen für die Bewohnerinnen und Bewohner des neuen Stadtteils</li> <li>→ Planung geht von 5.000 Einwohnerinnen und Einwohnern bis zur Sicherung der Tramanbindung aus, mit Fertigstellung sind 10.000 Einwohnerinnen und Einwohner geplant</li> <li>→ sozial durchmischtes Wohnungsangebot für alle Alters- und Einkommensgruppen mit einem Anteil mietpreis- und belegungsgebundener Wohnungen</li> <li>→ Schaffung eines öffentlichen Wasserzugangs am Krampnitzsee</li> <li>→ Vorteile für die benachbarten Ortsteile durch Verbesserung der Daseinsvorsorge insbesondere der Bildungsinfrastruktur und Nahversorgung</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	→ Umsetzung der Bauabschnitte
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, federführend Geschäftsbereich 4</li> <li>→ Entwicklungsträger Potsdam, ProPotsdam</li> <li>→ Stadtwerke, ViP, EWP</li> <li>→ Deutsche Wohnen SE</li> <li>→ weitere Bauherren wie Genossenschaften, weitere Akteure der Wohnungswirtschaft, Baugemeinschaften</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch

Umsetzungsschritte	→ Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme und der geplanten Maßnahmen außerhalb der Entwicklungsmaßnahme, insbesondere für die Verkehrsanbindung (Vorlauf ÖPNV, Tramverlängerung, Radschnellweg u.a.)
Umsetzungszeitraum	in Umsetzung, als Entwicklungszeit werden derzeit ca. 20 Jahre angenommen
Wechselwirkungen	→ Voraussetzung: Einzelvorhaben 04 → Voraussetzung für: Einzelvorhaben 04, 05, 11, 18
Weitere Informationen	→ Rechtsgültiger B-Plan 141-5A → Sportentwicklungsplan, 2013 → Wohnungspolitisches Konzept, 2015 → Schulwegesicherungskonzept, 2018 → Bedarfsplan Kita, 2018 → Seniorenplan, 2018 → Ergebnisbericht Masterplanung Krampnitz, 2019 → Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021

## 11

### Qualifizierung Uferbereich mit Wasserzugang

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner im Norden von Potsdam, Sporttreibende
Erfolgserwartungen	→ Deckung des Bedarfs an Bade- und Wassersportangeboten für den Norden von Potsdam
Monitoring-Indikatoren	→ Nutzungsfrequenz → Anzahl unterschiedlicher Freizeitsportangebote am Standort
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Klima, Umwelt und Grünflächen, FB Mobilität und technische Infrastruktur, FB Bildung, Jugend und Sport, FB Stadtplanung
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	→ STEK Gewässer und Ufer
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	Synergien: Einzelvorhaben 10
Weitere Informationen	Uferwegekonzept Gesamtstadt und Ortsteile

### Strategische Weiterentwicklung des Gewerbegebiets Friedrichspark

u.a. produzierendes Gewerbe, Fachhandel, Handwerk, City-Logistik, verbesserte Anbindung mit dem ÖPNV

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Arbeitnehmende in Potsdam und in der Region</li> <li>→ Unternehmen</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Schaffung von Arbeitsplätzen</li> <li>→ Sicherung von Gewerbeeinnahmen</li> <li>→ Ausbau und Verbesserung Fuß- und Radwegenetz, Grünverbindungen</li> <li>→ Wiedereröffnung Bahnhof Satzkorn</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Betriebsanzahl / Beschäftigte am Standort</li> <li>→ Branchenverteilung der Unternehmen / Netzwerkpotenziale</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung</li> <li>→ Flächeneigentümerinnen und -eigentümer</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Abschluss Änderungsverfahren Bebauungspläne (FB Stadtplanung)</li> <li>→ Profilierungskonzept und Vermarktung (Eigentümer mit Unterstützung Wirtschaftsförderung)</li> <li>→ Erschließung</li> <li>→ Sicherung Fläche und Entwicklung Wertstoffhof (Landeshauptstadt Potsdam mit SWP)</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	kurz- bis mittelfristig
Wechselwirkungen	Synergien: Einzelvorhaben 01, 02, 03, 06, 07
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ rechtsgültige B-Pläne M 01, M 01, M 19, UP 09, S 07</li> <li>→ Gewerbeflächensicherungskonzept, 2012</li> <li>→ STEK Gewerbe, 2021</li> </ul>

## Errichtung Zentraldepot und -archiv, Bauhof Nord, Gemeinschaftsunterkunft

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Verwaltung</li> <li>→ Geflüchtete</li> <li>→ Unternehmen</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sicherung eines zentralen bedarfs- und fachgerechten Zentraldepots und -archivs für die Verwaltung der Landeshauptstadt Potsdam einschließlich der Stadt- und Landesbibliothek im Bildungsforum und des Potsdam Museums</li> <li>→ Errichtung eines städtischen Bauhofes für den Norden von Potsdam zur Pflege von Grünflächen, Straßen, Wegen und weiteren öffentlichen Flächen im Norden zur Vermeidung langer Anfahrtswege</li> <li>→ Qualifizierung und Erweiterung der bestehenden Unterkunft für Geflüchtete</li> <li>→ Schaffung von Gewerbeflächen</li> <li>→ Sicherung der Schiffsbauversuchsanstalt, ggf. auch Erweiterung</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ bedarfs- und fachgerechter Bau des Zentraldepots und -archivs mit ausreichenden Kapazitäten</li> <li>→ Reduzierung von Fahrwegen bei der Pflege von Grünflächen, Straßen und öffentlichen Wegen</li> <li>→ Angebot an Plätzen in der Gemeinschaftsunterkunft</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung (Bebauungsplan), KIS (Flächenerwerb, Umsetzung Zentraldepots und -archiv), GB 5 (Konzept, Betrieb Zentraldepots und -archiv), FB 47 (Umsetzung Bauhof), FB Wohnen und Arbeit und KIS (Betrieb Gemeinschaftsunterkunft), BImA/Wirtschaftsförderung (Gewerbeflächen, Schiffsbauversuchsanstalt)
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Ankauf Flächen von der BImA</li> <li>→ Bauleitplanung, Projektplanung, Bau</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	ab 2021
Wechselwirkungen	Entwicklung Marquardt, Mobilitätsdrehscheibe
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Gewerbeflächensicherungskonzept, 2012</li> <li>→ STEK Gewerbe, 2021</li> </ul>

### Birnenplantage: Neubau einer Feuerwache für den Norden von Potsdam

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Schülerinnen und Schüler</li> <li>→ Feuerwehr</li> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner Neu-Fahrland</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Optimierung der Hilfsfristen der Feuerwehr im Norden, Kombination mit freiwilliger Feuerwehr Neu-Fahrland</li> <li>→ Verbesserung des Angebots an Schulplätzen</li> <li>→ Erhöhung der Nutzungszeiten der vorhandenen Freisportanlage</li> <li>→ Neubau Sporthalle und/oder Schule, welche zur Deckung des Bedarfs an Sozialräumen für den Sportplatz effektiv/günstig mitgenutzt werden kann (Synergieeffekt)</li> <li>→ Qualitätsverbesserung für die Badewiese (z. B. öffentliche Toiletten)</li> <li>→ Erhalt bzw. Verbesserung Bürgerhaus Neu-Fahrland</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Prüfergebnis liegt vor</li> <li>→ bauliche Umsetzung der Feuerwache</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Feuerwehr, FB Stadtplanung, Planungsbüro, FB Bildung, Jugend und Sport</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Machbarkeitsstudie</li> <li>→ Änderungsverfahren Bebauungsplan</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	ab 2021
Wechselwirkungen	Entwicklung Krampnitz
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ rechtsgültiger B-Plan NF 08 (Änderung nötig, der rechtsgültige B-Plan ermöglicht diese Nutzung derzeit nicht)</li> <li>→ Gewerbeflächensicherungskonzept, 2012</li> <li>→ Gutachten Feuerwehrstandorte, 2020</li> <li>→ STEK Gewerbe, 2021</li> <li>→ Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021</li> </ul>

## Entwicklung einer Strategie/eines Konzepts zur Renaturierung der Moore und niedermoorverträglichen Landwirtschaft

in Abstimmung mit der Landwirtschaft, Pilotprojekt Ferbitzer Bruch

Zielgruppen	→ Allgemeinheit: langfristiger Erhalt von Ressourcen/Existenzgrundlagen
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Reduzierung der Treibhausgasemissionen durch Nutzung der Moore als CO<sub>2</sub>-Senke</li> <li>→ Schutz und Erhöhung der Artenvielfalt durch Wiederherstellung eines artgerechten Ökosystems</li> <li>→ alternative wirtschaftliche Nutzung: Wasserbüffel, Paludikultur u.ä.</li> <li>→ Förderung Naturerfahrung/ -erlebnis/ Naherholung</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Grundwasserstände und potenzielle CO<sub>2</sub>-Emissionen</li> <li>→ Lebensraum und Population der Arten</li> <li>→ wirtschaftliche Tragfähigkeit</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, Koordinierungsstelle Klimaschutz, FB Klima, Umwelt und Grünflächen
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	kurz- bis mittelfristig
Wechselwirkungen	<p>Synergien: Einzelvorhaben 16</p> <p>Konflikte: Siedlungsentwicklung (da Anstieg des Grundwasserspiegels), Bestandssicherung der landwirtschaftlichen Nutzung</p>
Weitere Informationen	→ Gutachten „Aktivierung der Klimaschutzfunktion von Niedermoorflächen in der Landeshauptstadt Potsdam“, 2013

## Nutzungs- und Restriktionskonzept Fahrlander See

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner im Norden von Potsdam</li> <li>→ Gemeinwohl: langfristiger Erhalt von Ressourcen/ Existenzgrundlagen</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Schutz und Erhöhung der Artenvielfalt</li> <li>→ Verbesserung der Natur-Erlebbarkeit des Fahrlander Sees und Erhöhung des Naherholungs- und Freizeitwertes der Umgebung</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	→ Konzept liegt vor
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Klima, Umwelt und Grünflächen
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	kurz- bis mittelfristig
Wechselwirkungen	<p>Synergien: Einzelvorhaben 15 sowie „Schwerpunkt Natur“ im Bereich Obere Wublitz</p> <p>Konflikt mit im FNP dargestellter Umgehungsstraße für den Ortskern Fahrland</p>
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Ergänzung Uferwegekonzept, 2013</li> <li>→ Seensteckbriefe, 2016</li> </ul>

## Qualifizierung der Wege zwischen Fahrland, Krampnitz und Döberitzer Heide für Rad- und Wandertourismus sowie Naherholung

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner im Norden von Potsdam
Erfolgserwartungen	→ Erhöhung des Freizeitwerts der Döberitzer Heide als siedlungsnaher Landschaftsraum
Monitoring-Indikatoren	→ Nutzungsfrequenz → ausgebaute Länge der Wege
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur → Zusammenarbeit mit der Heinz-Sielmann Stiftung
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	Voraussetzung für: ggf. Einzelvorhaben 18
Weitere Informationen	→ Strategieplanung Ländlicher Raum, 2017

## Qualifizierung / Ausbau des Wegenetzes Döberitzer Heide, Umweltbildung, Naturschutz

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner im Norden von Potsdam</li> <li>→ Sporttreibende</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Erhöhung des Freizeitwerts der Döberitzer Heide als siedlungsnaher Landschaftsraum</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Zustand des Wegenetzes, Einhaltung des Wegenutzungsgebotes</li> <li>→ Länge der Wanderwege und Lauftrails</li> <li>→ Anzahl an Naturbildungsangeboten, z. B. Naturlehrpfad</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Döberitzer Heide ist weitgehend nicht Potsdamer Stadtgebiet, sondern liegt im benachbarten Landkreis Havelland, schwerpunktmäßig der Gemeinde Dallgow-Döberitz</li> <li>→ Heinz-Sielmann-Stiftung</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	<p>Synergien: Einzelvorhaben 10, 17</p> <p>Konflikt: Flächen abseits Wegenetzes größtenteils nicht munitionsberäumt</p>
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Strategieplanung Ländlicher Raum, 2017</li> </ul>

## Fortsetzung laufender Stadterneuerungs- und Sanierungsverfahren

Entwicklungsbereich Krampnitz		
Grundlage, Satzungen von (Jahr)		Entwicklungsbereichssatzung 2013
Ziel/Ausrichtung		Entwicklung eines neuen Stadtteils für bis zu 10.000 EW durch Umnutzung einer ehemals militärisch genutzten Liegenschaft; Ansiedlung Wohnen, urbanes Gewerbe, Handel und Dienstleistungen sowie komplett neue technische und soziale Infrastruktur; Entwicklung eines CO <sub>2</sub> -neutralen Quartiers mit einer innovativen Wärmeversorgung
Nächste Schritte		Beginn der Erschließung, Bau der ersten Schule mit Kita
Relevante Konzepte/Planungen		<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Beschluss Masterplan 2019</li> <li>→ Bebauungspläne 141-1 bis 141-10</li> <li>→ Verlängerung der Tram</li> <li>→ Mobilitätskonzept</li> <li>→ Stellplatzkonzept (Quartiersgaragen)</li> <li>→ Energiekonzept</li> </ul>
geplanter Abschluss	voraussichtl.	2038
Kostenschätzung <sup>232</sup>		335.000.000 €

Vorbereitende Untersuchungen Fahrland West		
Grundlage, Satzungen von (Jahr)		SVV-Beschluss vom 06.03.2019
Ziel/Ausrichtung		Untersuchung zur bedarfsgerechten Entwicklung von Flächen für Gemeinbedarf, Wohnen und Gewerbe sowie die geplante Verlängerung der Straßenbahntrasse bis zur Ketziner Straße
Nächste Schritte		Vorbereitung und Ausschreibung von Planungsleistungen
Relevante Konzepte/Planungen		
geplanter Abschluss	voraussichtl.	offen
Kostenschätzung		150.000 €

<sup>232</sup> Für noch umzusetzende Maßnahmen im Rahmen der förmlichen Sanierungs- oder Entwicklungsmaßnahme bis zu deren Abschluss

## 6.2 Vertiefungsbereich 2: Golm – Eiche – Bornim – Bornstedt

### Warum der Bereich zusammengehört und im INSEK vertiefend betrachtet wird

- Golm, Eiche, Bornim und Bornstedt bilden einen eigenen Stadtraum westlich der Flächen des UNESCO-Welterbes, der durch diese etwas abgesetzt von der Kernstadt liegt. Die Stadt- und Ortsteile gruppieren sich um das Waldgebiet Katharinenholz, das jedoch heute aufgrund des defizitären Zustands der Wegestruktur eher trennend wirkt.
- Die Weiterentwicklung des Potsdam Science Park ist für das Profil der Landeshauptstadt als Wissensstadt (siehe INSEK 2007) von hoher Bedeutung und stellt eine der großen Aufgaben für die nächsten Jahre dar. Es ist davon auszugehen, dass die Strahlkraft des neuen Campus mit Hochschule und wissenschaftsbasiertem Gewerbe zunehmend Fachkräfte und Studierende anzieht und insgesamt weiter als Katalysator für den gesamten Stadtbereich wirken wird.
- Golm ist in den vergangenen Jahren zu einem lebendigen Ortsteil mit urbaner Vielfalt herangewachsen. Von Seiten der Stadt, der Bevölkerung und Nutzergruppen vor Ort besteht der Wunsch und die Zuversicht, dass sich Teile des Campus mit bisher rein hochschulbezogenen Nutzungen, der davon eher getrennten Wissenschaftspark und die Siedlungsbereiche mit einer neuen Mitte besser verbinden lassen.
- Golm wurde erst 2003 eingemeindet, zuvor Eiche im Jahr 1993. Mit einer vertiefenden Betrachtung im INSEK wird der Fokus auf eine noch bessere Integration der eingemeindeten Stadt- bzw. Ortsteile in die Infrastruktur der Landeshauptstadt gelegt.
- Unter Zugrundelegung des Konzepts „Bahnring Potsdam“ (siehe Kapitel 5.4) ist der Stadtbereich vertiefend zu betrachten, da dort der Lückenschluss des Tram-Netzes zum Berliner Außenring dargestellt ist. Dieser Planungsschritt würde weitere städtebauliche Planungen anstoßen bzw. voraussetzen, die frühzeitig in die Wege geleitet werden müssten.
- Es handelt sich um den einzigen Stadtbereich, in dem laut Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) noch Siedlungsentwicklung im Außenbereich möglich ist. Unter Anbetracht des erwarteten Bevölkerungszuwachses und den damit korrespondierenden Arbeitsplatzbedarfen in den nächsten Jahren, kann die Nutzung dieses Potenzials erforderlich sein.
- Der Stadtbereich ist charakterisiert durch eine Mischung aus dem Übergang zum Stadtraum und ländlichen Elementen. Die Klimaschutz Herausforderungen liegen hier v.a. in der klimaneutralen Wohn- und Gewerbeausweitung und der Transformation der Energieversorgung der geringverdichteten Bestandsquartiere.



Abbildung 87: Uni Potsdam, Institut für Physik und Astronomie



Abbildung 88: Brandenburgisches Landeshauptarchiv



Abbildung 89: Golmer Luch



Abbildung 90: Kaiser-Friedrich-Kirche in Golm



Abbildung 91: Foerster Garten in Bornim



Abbildung 92: Blick in die Carl-Dähne-Straße



Abbildung 93: Endhaltestelle an der Kirschallee



Abbildung 94: In der Bornimer Feldflur

## Stärken

- Charakteristische Nutzungs- und Siedlungsstrukturen bieten Ansatzpunkte für eine individuelle Weiterentwicklung.
- Nähe zu zentralen Angeboten der Kernstadt
- Nahversorgungszentrum Bornstedt mit Einzelhandelseinrichtungen an der Potsdamer Straße und in der Umgebung
- Innovationsstandort Golm als „Wachstumsmotor“ für gesamten Vertiefungsbereich
- Potsdam Science Park – größter Wissenschaftspark im Land Brandenburg
- Uni Campus Golm: viele Studenten = starke Fachkräftebasis
- Bahnanbindung mit Bahnhof in Golm – schnelle Verbindung nach Potsdam Hbf., Berlin und Flughafen<sup>233</sup>
- Erschließung der Ortslagen per Bus<sup>234</sup>
- Erlebnisreichtum durch Nähe zu natürlichen und kulturell geformten Landschaftsräumen in unmittelbarer Umgebung, u.a. mit Obstanbau zur Selbsternte
- touristische Ausflugsziele, z. B. denkmalgeschütztes Krongut Bornstedt mit Bornstedter See (Teil UNESCO Welterbestätte), Bornstedter Kirche, Russische Kolonie Alexandrowka, Park Sanssouci

## Schwächen

- bisher eher schwach ausgeprägte ÖPNV-Verbindungen zwischen den Entwicklungsschwerpunkten Bornstedter Feld und Golm
- Aufgrund der engen Straßenführungen und dem ruhenden Verkehr kann der Busverkehr nicht störungsfrei fahren.
- teils unzureichende kleinräumige Fuß- und Radwegquerverbindungen innerhalb und zwischen den Ortsteilen
- monofunktionale Bereiche in Golm, Eiche, Bornim und Bornstedt mit Fokus Wohnen. Insbesondere bei Wohnsiedlungen aus jüngerer Vergangenheit (u.a. Siedlung „Altes Rad“ in Eiche, Wohnsiedlungen im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau 2001 in Bornstedt und im Umfeld des Potsdam Science Parks) ist die Nutzungsmischung noch nicht ausreichend.<sup>235</sup> Gewerbeflächen wurden u.a. im Bornstedter Feld umgewidmet (z. B. als Wohn- oder Schulstandort)
- zentrale Funktionen gering ausgeprägt, nur in Golm und Bornstedt größere Einzelhandelsbetriebe
- baulich untergenutzte Bereiche
- fehlendes Planungsrecht und z.T. schlechte Erschließung für gewerbliche Entwicklungen, z. B. im Bereich Potsdamer Straße / Am Raubfang
- zum Teil städtebaulich ungeklärte Übergänge zur Landschaft

---

<sup>233</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>234</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

<sup>235</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

- nicht genügend passende Wohnraumangebote insbesondere für Studierende und Mitarbeitende der Uni und Wissenschaftsinstitute
- Niedermoore mit Sanierungsbedarf
- Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Landschaftsräume Bornimer Feldflur, Golmer Luch und Katharinenholz zu Naherholungszwecken noch nicht zufriedenstellend

## Herausforderungen

- Ausbau des ÖPNV-Netzes im Stadtbereich
- bessere räumliche Vernetzung der Stadt- und Ortsteile
- Weiterentwicklung des Potsdam Science Parks zu einem internationalen Innovationsstandort
- innerörtliche Nachverdichtung und Untersuchung weiterer Flächen für Siedlungsergänzungen in vorhandenen Siedlungsbereichen Golms / Aktivierung innerörtlicher Baulücken und Potentialflächen
- Ausweitung des kommunalen Wohnungsbestandes in Golm
- Ausprägung urbaner Qualitäten in Golm
- schienenorientierte Siedlungsentwicklung sofern ortsverträglich
- potenzielle Synergien im ländlichen Raum: Versorgung, Tourismus, Naherholung, Landwirtschaft und Trend zu regionaler Versorgung<sup>236</sup>
- Stärkung der Ortskerne durch bessere Infrastruktur für den täglichen Gebrauch, produktive Mischnutzungen, gestalterische Abstimmung von Alt und Neu
- ortsbildverträgliche Ausprägung der Siedlungsränder
- Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Landeshauptstadt durch eine Wiedervernässung der Moore und Entwicklung von Konzepten für eine niedermoorverträgliche Landwirtschaft
- Verbesserung der Zugänglichkeit von Freiräumen und Naherholungsgebieten und Weiterentwicklung des Tourismus unter Abwägung gegenüber den bereichsweise hohen Auflagen des Natur- und Landschaftsschutzes
- zivil-militärische Zusammenarbeit zur Aktivierung mindergenutzter Kasernenareale

---

<sup>236</sup> Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 2017

# Entwicklungskonzept

Die Plandarstellung ist in Originalgröße im Anhang zu finden.



Abbildung 95: Plandarstellung des Entwicklungskonzepts für den Vertiefungsbereich 2: Golm – Eiche – Bornim – Bornstedt

Entwicklungsziele (Darstellung im Räumlichen Leitbild)	Einzelvorhaben (Darstellung in Entwicklungsplanung)
<b>Mobilität</b>	
Vernetzung der Stadt- und Ortsteile sowie Anbindung an die Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>01 Prüfung des Tram-Ausbaus bis an den Berliner Außenring/Bahnhof Golm</li> <li>02 Gestaltung Wegeverbindung „Grüner Ring“ Golm</li> <li>03 Dritte Querung der Bahnanlage in Golm (als Teil des Grünen Rings Golm)</li> </ul>
Reduzierung der Verkehrsbelastung in den Stadt- und Ortsteilen und Verlagerung auf den Umweltverbund	<ul style="list-style-type: none"> <li>04 Ortsverträgliche Gestaltung innerörtlicher Durchgangsstraßen in Eiche</li> <li>05 Ortsverträgliche Gestaltung der durchquerenden Bundesstraße 273 in Bornim/Bornstedt</li> </ul>
<b>Quartiere</b>	
Weiterentwicklung Golm: Wissenschaftsstandort und Ortsteil	<ul style="list-style-type: none"> <li>06 Entwicklung „Neue Mitte Golm“</li> <li>07 Siedlungserweiterung Golm-Nord</li> <li>08 Weiterentwicklung Potsdam Science Park</li> </ul>
Nutzungsmischung und Ausbau Infrastruktur in monofunktionalen Siedlungsbereichen	<ul style="list-style-type: none"> <li>09 Weiterentwicklung Kaiser-Friedrich-Straße</li> <li>10 Ausbau einer Breitensportanlage Kuhfordamm und des Jugendclubs, Prüfung neuer Standort Freiwillige Feuerwehr Golm/Eiche</li> </ul>
Untersuchungsräume/Nachverdichtung in vorgeprägten Bereichen	<ul style="list-style-type: none"> <li>11 Stadteingang in Bornim qualitativ gestalten</li> <li>12 Nachverdichtung und Untersuchung weiterer Flächen für Siedlung und Freiraum Bornim</li> <li>13 Nachverdichtung und Untersuchung weiterer Flächen für Siedlung und Freiraum Bornstedt</li> </ul>
<b>Freiräume</b>	
Erlebbarkeit und ökologischen Wert der Landschaft verbessern	<ul style="list-style-type: none"> <li>14 Konzepterarbeitung für eine perspektivische Nachnutzung der Deponie</li> <li>15 Moor-Renaturierung Wechselwiese und Müllwiese</li> <li>16 Naherholungskonzept Golmer Luch</li> <li>17 Aufwertung Wald und Freiflächen im Katharinenholz</li> <li>18 Stärkung Grünverbindung mit Einbindung Habichtwiese</li> </ul>

## Prüfung des Tram-Ausbaus bis an den Berliner Außenring/Bahnhof Golm

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner des Ortsteils Golm und der Stadtteile Bornim und Bornstedt</li> <li>→ Mitarbeitende und Studierende des Potsdam Science Parks und der Uni Potsdam</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund, hier: Quell- und Zielverkehr Innenstadt. Entlastung des Straßennetzes</li> <li>→ kürzere Fahrzeiten zur Innenstadt und bessere Verbindung der Stadt- und Ortsteile</li> <li>→ bessere Anbindung ans Regionalnetz</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Prüfergebnis liegt vor</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Machbarkeitsuntersuchung</li> <li>→ Trassenfreihaltung auf Ebene Rahmenplan thematisieren</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	langfristig
Wechselwirkungen	Voraussetzung: (Teil-) Umsetzung Einzelvorhaben 07, 10, 11, 12, um eine langfristige Wirtschaftlichkeit der Tram-Linie zu sichern
Weitere Informationen	→ Nahverkehrsplan, 2019

### Gestaltung Wegeverbindung „Grüner Ring“ Golm

und Anschluss an die umliegenden Stadt- und Ortsteile und Naherholungsräume sowie anderer Hochschul- und Forschungsstandorte. Wissenschaftsvermittlung und Umweltbildung (z. B. Schautafeln, Objekten u.a.) entlang des Wegenetzes

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner der Ortsteile Golm und Eiche</li> <li>→ Mitarbeitende des Potsdam Science Parks und der Uni Potsdam, Studierende</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Erhöhung der quartiersinternen Freiraumqualitäten im Potsdam Science Park und kleinräumige Vernetzung mit umliegenden Siedlungsräumen</li> <li>→ bessere Anbindung an Golmer Luch und Katharinenholz</li> <li>→ Umweltbildungsangebote</li> <li>→ ggf. auch integrierte Sport- und Bewegungsangebote</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ bauliche Umsetzung</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung (Rahmenplanung sowie Bauleitpläne), FB Klima, Umwelt und Grünflächen für die Umsetzung</li> <li>→ Potsdam Science Park</li> <li>→ Uni Potsdam</li> </ul>
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Rahmenplanung für Golm</li> <li>→ Konzept zur konkreten Wegeführung erarbeiten</li> <li>→ Partner für Wissenschaftsvermittlung und Umweltbildung etc. mobilisieren</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	Abhängigkeiten: Einzelvorhaben 07, 15, 16, 17
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Masterthesis „LIVING WITH SCIENCE“ von Hanno Cornelius Conrad, 2019</li> <li>→ Fußverkehrskonzept</li> </ul>

### Dritte Querung der Bahnanlage in Golm (als Teil des Grünen Rings Golm)

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner des Ortsteils Golm</li> <li>→ Mitarbeitende des Potsdam Science Parks und Uni Potsdam</li> <li>→ Studierende</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Belebung des Quartiers durch mehr zu Fuß Gehende und Radfahrende</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ bauliche Umsetzung</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung (Rahmenplan und VU), FB Mobilität und technische Infrastruktur</li> <li>→ DB Netz AG</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Konkretisierung in Rahmenplanung Golm und VU Golm-Nord,</li> <li>→ Machbarkeitsstudie</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	Abhängigkeiten: Einzelvorhaben 06, Grüner Ring Golm
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Maßnahmeplan Golm, 2017</li> <li>→ Fußverkehrskonzept</li> </ul>

## Ortsverträgliche Gestaltung innerörtlicher Durchgangsstraßen in Eiche zugunsten des Umweltverbunds und der Aufenthaltsqualität

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner</li> <li>→ zu Fuß Gehende</li> <li>→ Radfahrende</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Förderung öffentlichen Lebens</li> <li>→ gestalterische Verbesserung des Ortsbilds</li> <li>→ Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts für zu Fuß Gehende und Radfahrende sowie Verbesserung der Barrierefreiheit</li> <li>→ Senkung der Barrierewirkung und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	→ bauliche Umsetzung
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	langfristig
Wechselwirkungen	-
Weitere Informationen	→ Strategieplanung ländlicher Raum, 2017

## Ortsverträgliche Gestaltung der durchquerenden Bundesstraße 273 in Bornim/ Bornstedt

zugunsten des Umweltverbunds und der Aufenthaltsqualität, Ergänzung Querungsmöglichkeiten zwischen Wohn- und Grünraum

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner</li> <li>→ zu Fuß Gehende</li> <li>→ Radfahrende</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Förderung öffentlichen Lebens</li> <li>→ gestalterische Verbesserung des Ortsbilds</li> <li>→ Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts für zu Fuß Gehende und Radfahrende sowie Verbesserung der Barrierefreiheit</li> <li>→ Senkung der Barrierewirkung und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten</li> <li>→ Integration Flächenfreihaltung für die Tramanbindung zum Außenring</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ bauliche Umsetzung</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Vorplanung Busspur stadteinwärts zwischen Florastraße und Amundsenstraße</li> <li>→ Konzept</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	langfristig
Wechselwirkungen	Abhängigkeiten: Einzelvorhaben 01, 10, 11, 12 – zusätzliches Verkehrsaufkommen durch potenzielle weitere bauliche Nutzungen
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Strategieplanung ländlicher Raum, 2017</li> <li>→ Nahverkehrsplan, 2019</li> </ul>

**Entwicklung „Neue Mitte Golm“**

Handel, Gastronomie, Kultur, Dienstleistungen, Quartiersparken, temporäre Wohnformen (für Studierende und Gastwissenschaftler)

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner der Ortsteile Golm und Eiche</li> <li>→ Mitarbeitende Potsdam Science Park und Uni Potsdam</li> <li>→ Studierende</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Erreichen einer produktiven Nutzungsmischung, durch die Stadtleben im Quartier entsteht</li> <li>→ Gestaltung eines autoarmen Zentrums, Bündelung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen</li> <li>→ Schaffung Generationengerechten Wohnens</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Passantenfrequenz</li> <li>→ zusätzliche Gewerbeeinheiten</li> <li>→ neue Wohnungen/Wohnformen</li> <li>→ öffentl. Angebote für Golm, z. B. „Haus der Innovationen“</li> <li>→ Arbeitsplätze am Standort</li> <li>→ Angebote Quartiersparken, Auslastung</li> <li>→ Evaluierung der Flächeneffizienz</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Universität, Land Brandenburg, Studentenwerk, Standortmanagement des Science Parks, Ortsbeirat, Vereine, Kirche(n) und die Bürgerschaft</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Workshop zur Aktualisierung der Inhalte und Ziele Vertiefungsbereich im Rahmenplan Golm 2040</li> <li>→ Entwicklungskonzept Campus/Potsdam Science Park</li> <li>→ Bauleitplanung</li> <li>→ Modellprojekt „Haus der Innovationen“</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	Abhängigkeiten: Einzelvorhaben 02, 05, 07, 08, 09
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sportentwicklungsplan, 2013</li> <li>→ Wohnungspolitisches Konzept, 2015</li> <li>→ Strategieplanung ländlicher Raum, 2017</li> <li>→ Maßnahmeplan Golm, 2017</li> <li>→ Bedarfsplan Kita, 2018</li> <li>→ Schulwegesicherungskonzept, 2018</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Seniorenplan, 2018</li> <li>→ STEK Einzelhandel, 2021</li> <li>→ Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021</li> </ul>
--	---

07

### Siedlungserweiterung Golm-Nord

Vorbereitende Untersuchungen, Prüfräume für wissensbasiertes Gewerbe, Wohnen, soziale Infrastruktur und Freiräume

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ zukünftige Mitarbeitende und Studierende des Potsdam Science Parks und der Uni Potsdam</li> <li>→ wissensbasierte Unternehmen</li> <li>→ Neubürgerinnen und -bürger des Ortsteils Golm</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ neue Qualität einer „Integrierten Stadtentwicklung“ mit Experimental- / Modellcharakter</li> <li>→ Reallabor als „Stadtquartier 2.0“</li> <li>→ Verbesserung der Nutzungsmischung</li> <li>→ Schaffung von Arbeitsplätzen</li> <li>→ bedarfsgerechte Erhöhung der Vielfalt des Wohnraumangebots</li> <li>→ Sport- und Bildungsinfrastruktur</li> <li>→ städtebauliche Klärung des Siedlungsabschlusses</li> <li>→ besondere Berücksichtigung bestehender Freiraumqualitäten bei baulichen Erweiterungen</li> <li>→ Sicherung der landschaftsräumlichen Erlebbarkeit der bewaldeten Höhenkuppen/ angemessene Abstände zwischen den Rändern künftiger Siedlungserweiterung und Waldkante</li> <li>→ Schaffung Generationengerechten Wohnens</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ bauliche Umsetzung</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, FB Bildung, Jugend und Sport, Standortmanagement des Science Parks, Ortsbeirat, Vereine, Kirche(n) und die Bürgerschaft</li> </ul>
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	<p>Abhängigkeiten: Einzelvorhaben 02, 05, 06, 08</p> <p>Konflikte: Es liegen Flächen mit sehr hoher bioklimatischer Bedeutung im Geltungsbereich – bauliche Inanspruchnahme</p>

	daher nur unter Erhalt der Klimafunktion. Abhängigkeit der Siedlungserweiterung Golm-Nord von Lösungsfindung im Zusammenhang mit dem Landschaftsschutzgebiet.
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ jeweils aktuelle Unterlagen zu den Vorbereitenden Untersuchungen Golm Nord, u. a. VU-Beschluss</li> <li>→ Wohnungspolitisches Konzept, 2015</li> <li>→ Potsdamer Baulandmodell, 2016</li> <li>→ Sportentwicklungsplan, 2013</li> <li>→ Maßnahmeplan Golm, 2017</li> <li>→ Strategieplanung ländlicher Raum, 2017</li> <li>→ Bedarfsplan Kita, 2018</li> <li>→ Schulwegesicherungskonzept, 2018</li> <li>→ Seniorenplan, 2018</li> <li>→ Landesentwicklungsplan HR, 2019</li> <li>→ Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021</li> <li>→ STEK Gewerbe, 2021</li> <li>→ Wohnungsbaupotenziale</li> </ul>

08

### Weiterentwicklung Potsdam Science Park

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ aktuell und zukünftig Studierende und Mitarbeitende der Universität Potsdam</li> <li>→ Forschungseinrichtungen</li> <li>→ wissenschaftsbasierte Unternehmen</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Profilierung als internationaler Innovationsstandort</li> <li>→ Sicherung und weitere Etablierung Potsdams als Stadt der Wissenschaft</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Anzahl Studierende/Mitarbeitende</li> <li>→ Anzahl der Unternehmen/Forschungseinrichtungen</li> <li>→ Anzahl internationaler Unternehmen/ Forschungseinrichtungen</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, Wirtschaftsförderung,</li> <li>→ Land Brandenburg, Universität</li> <li>→ Standortmanagement Golm</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	Entwicklungskonzept Campus
Umsetzungszeitraum	in Umsetzung

Wechselwirkungen	Abhängigkeiten: Einzelvorhaben 02, 06, 07
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Internationale Vergleichsanalyse, 2015</li> <li>→ Vergleichende Analyse zu den Potenzialen des Wissenschaftsstandortes Potsdam-Golm mit skandinavischen Wissenschafts- und Innovationszentren</li> <li>→ Strategieplanung ländlicher Raum, 2017</li> <li>→ Maßnahmeplan Golm, 2017</li> <li>→ Potsdam Science Park: Road Map 2035, Task Force Golm, 2021</li> </ul>

**Weiterentwicklung Kaiser-Friedrich-Straße**

## Sicherung und Verbesserung der Daseinsvorsorge

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner des Ortsteils Eiche
Erfolgserwartungen	→ Verbesserung der Angebotsvielfalt und damit der Lebensqualität → Gestalterische Aufwertung
Monitoring-Indikatoren	→ Bevölkerungszahlen → Entwicklung der Wohneinheiten und Größen → Entfernung zur Daseinsvorsorge → Zufriedenheitswerte für z. B. Versorgungs-, Aufenthalts- und Erlebnisqualität bei Bürgerumfragen
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	-
Weitere Informationen	→ Sportentwicklungsplan, 2013 → Wohnungspolitisches Konzept, 2015 → Strategieplanung ländlicher Raum, 2017 → Bedarfsplan Kita, 2018 → Schulwegesicherungskonzept, 2018 → Seniorenplan, 2018 → STEK Einzelhandel, 2021 → Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021

## Ausbau der Sportanlage Kuhforddamm und des Jugendclubs, Prüfung neuer Standort Freiwillige Feuerwehr Golm/Eiche

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sporttreibende aus dem Einzugsbereich Golm, Eiche und Potsdam Science Park</li> <li>→ Jugendclub-Nutzerinnen und -nutzer</li> <li>→ Freiwillige Feuerwehren Golm und Eiche</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Verbesserung des Sportangebots im Stadtbereich für unterschiedliche Sportarten</li> <li>→ Aufwertung Jugendclub in Verbindung mit Sportanlage</li> <li>→ Prüfung der Integrationsmöglichkeit eines gemeinsamen Feuerwehrhauses für die Freiwilligen Feuerwehren Golm und Eiche</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Umsetzung des Ausbaus der Sportanlage</li> <li>→ Prüfergebnis für Standort der freiwilligen Feuerwehr liegt vor</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Bildung, Jugend und Sport, FB Stadtplanung, FB Feuerwehr, KIS</li> </ul>
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Bebauungsplan</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	in Umsetzung
Wechselwirkungen	Konflikt: Abhängigkeit der Entwicklung von Lösungsfindung im Zusammenhang mit dem Landschaftsschutzgebiet
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sportflächenentwicklungskonzept Eiche-Golm, 2017</li> <li>→ Strategieplanung ländlicher Raum, 2017</li> </ul>

## Stadteingang in Bornim qualitativ gestaltet

Zielgruppen	→ Allgemeinheit
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Verbesserung des Stadtbilds</li> <li>→ städtebauliche Klärung des Übergangs zwischen Stadt und Landschaft</li> <li>→ Entwicklung eines Pilotprojekts mit Vorbildwirkung für die Gestaltung weiterer Stadteingänge</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	→ Gestaltung ist erfolgt
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	Rahmenplanung
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	Abhängigkeiten: Planung in Zusammenhang mit der Ausgestaltung „grüner Ortsränder“ (siehe Planzeichnungen)
Weitere Informationen	ggf. ergänzen

## Nachverdichtung und Untersuchung weiterer Flächen für Siedlung und Freiraum Bornim mit Verbesserung der Nutzungsmischung und Gestaltung des Übergangs zwischen Siedlungsraum und Bornimer Feldflur

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtteils Bornim</li> <li>→ Neubürgerinnen und -bürger des Stadtteils Bornim</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Schaffung von bedarfsgerechtem Wohnraum</li> <li>→ Ausbau zentraler Funktionen, Verbesserung der Angebotsvielfalt und damit der Lebensqualität</li> <li>→ Schaffung bedarfsgerechter Infrastruktur für Bildung und Sport</li> <li>→ Sicherung vorhandener Gewerbeflächen, ggf. Schaffung neuer Gewerbeflächen</li> <li>→ Schaffung von Grünverbindungen, verbindenden Fuß- und Radwegen</li> <li>→ Erfüllung Nachhaltigkeitsindikatoren (u. a. Klimaneutralität)</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Anstieg Bebauungsdichte</li> <li>→ Untersuchungsergebnisse liegen vor</li> <li>→ Entfernung zur Daseinsvorsorge</li> <li>→ Gestaltung der Ortsränder ist erfolgt</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Rahmenplanung</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	Voraussetzung für: Einzelvorhaben 01
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sportentwicklungsplan, 2013</li> <li>→ Wohnungspolitisches Konzept, 2015</li> <li>→ Potsdamer Baulandmodell, 2016</li> <li>→ Strategieplanung ländlicher Raum, 2017</li> <li>→ STEK Kleingärten, 2018</li> <li>→ Bedarfsplan Kita, 2018</li> <li>→ Schulwegesicherungskonzept, 2018</li> <li>→ Seniorenplan, 2018</li> <li>→ Landesentwicklungsplan HR, 2019</li> <li>→ STEK Einzelhandel, 2021</li> <li>→ Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021</li> <li>→ Wohnungsbaupotenziale, ...</li> </ul>

## Nachverdichtung und Untersuchung weiterer Flächen für Siedlung und Freiraum Bornstedt

mit Verbesserung der Nutzungsmischung und Gestaltung des Übergangs zwischen Siedlungsraum und Bornimer Feldflur

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtteils Bornstedt</li> <li>→ Neubürgerinnen und -bürger des Stadtteils Bornstedt</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Schaffung von bedarfsgerechtem Wohnraum</li> <li>→ Ausbau zentraler Funktionen, Verbesserung der Angebotsvielfalt und damit der Lebensqualität</li> <li>→ Schaffung bedarfsgerechter Infrastruktur für Bildung und Sport</li> <li>→ Sicherung vorhandener Gewerbeflächen, ggf. Schaffung neuer Gewerbeflächen</li> <li>→ Schaffung von Grünverbindungen, verbindenden Fuß- und Radwegen, Integration vorhandener Freiräume (z. B. Habichtwiese und nördlich davon liegende Sukzessionsflächen)</li> <li>→ Erfüllung Nachhaltigkeitsindikatoren (u. a. Klimaneutralität)</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Anstieg Bebauungsdichte</li> <li>→ Untersuchungsergebnisse liegen vor</li> <li>→ Entfernung zur Daseinsvorsorge</li> <li>→ Gestaltung der Ortsränder ist erfolgt</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Rahmenplanung</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	Voraussetzung für: Einzelvorhaben 01, 18
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sportentwicklungsplan, 2013</li> <li>→ Wohnungspolitisches Konzept, 2015</li> <li>→ Potsdamer Baulandmodell, 2016</li> <li>→ Strategieplanung ländlicher Raum, 2017</li> <li>→ Schulwegesicherungskonzept, 2018</li> <li>→ Bedarfsplan Kita, 2018</li> <li>→ Seniorenplan, 2018</li> <li>→ STEK Kleingärten, 2018</li> <li>→ Landesentwicklungsplan HR, 2019</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>→ STEK Einzelhandel, 2021</li><li>→ Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021</li><li>→ Wohnungsbaupotenziale, ...</li></ul>
--	---

**Konzepterarbeitung für eine perspektivische Nachnutzung der Deponie**

im Anschluss an die Entlassung aus der Nachsorge. Kriterium: Integration der Funktion als Ausgleichsfläche für den neuen Stadtteil Krampnitz (Lebensraum für Zauneidechsen).

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner im Ortsteil Golm
Erfolgserwartungen	→ Erhöhung des Freizeitwerts des Golmer Luchs als siedlungsnaher Landschaftsraum
Monitoring-Indikatoren	→ Fertigstellung des Konzepts
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Klima, Umwelt und Grünflächen
Strategische Priorität	niedrig
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	langfristig, nach Entlassung der Deponie aus der Nachsorge
Wechselwirkungen	Voraussetzung für: Ggf. Einzelvorhaben 16 Konflikte: umweltrelevante Bodenbelastungen vorhanden (siehe Flächennutzungsplan, Beiplan Wasserschutz)
Weitere Informationen	→ Maßnahmeplan Golm, 2017

**Moor-Renaturierung Wechselwiese und Müllwiese**

(Pilotprojekt im Gutachten Klimaschutzfunktion Niedermoore)

Zielgruppen	→ Allgemeinheit: langfristiger Erhalt von Ressourcen/Existenzgrundlagen
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Reduzierung der Treibhausgasemissionen durch Nutzung der Moore als CO<sub>2</sub>-Senke</li> <li>→ Schutz und Erhöhung der Artenvielfalt durch Wiederherstellung eines artgerechten Ökosystems</li> <li>→ alternative wirtschaftliche Nutzung, z. B. Paludikultur oder Wasserbüffel</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Grundwasserstände und potenzielle CO<sub>2</sub>-Emissionen</li> <li>→ Lebensraum und Population der Arten</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Klima, Umwelt und Grünflächen
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	kurz- bis mittelfristig
Wechselwirkungen	<p>Abhängigkeiten: Einzelvorhaben 02, 16</p> <p>Konflikte: Siedlungsentwicklung (da Anstieg des Grundwasserspiegels), Bestandssicherung der landwirtschaftlichen Nutzung</p>
Weitere Informationen	→ Gutachten „Aktivierung der Klimaschutzfunktion von Niedermoorflächen in der Landeshauptstadt Potsdam“, 2013

### Naherholungskonzept Golmer Luch

Verbesserung des Wegenetzes für Naherholung und Tourismus, MIV nur außerhalb des Gebiets, Prüfung Renaturierungsmaßnahmen entlang Wublitz, punktuelle Zugänglichkeit und Nutzung des Ufers unter besonderer Berücksichtigung des Naturschutzes und bestehender Biotope (z. B. Stege, Bohlenwege) klären

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtbereichs</li> <li>→ Anrainerinnen und Anrainer</li> <li>→ Nutzerinnen und Nutzer des Potsdam Science Parks</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Verbesserung des Freizeitwerts des Golmer Luchs als siedlungsnaher Landschaftsraum</li> <li>→ Schutz und ökologische Aufwertung</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Fertigstellung des Konzepts</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Klima, Umwelt und Grünflächen</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Wechselwirkungen	Abhängigkeiten: Einzelvorhaben 15
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Rahmenplan Golm</li> <li>→ Ergänzung Uferwegekonzept, 2013</li> <li>→ Maßnahmeplan Golm, 2017</li> </ul>

### Aufwertung Wald und Freiflächen im Katharinenholz

und Verbesserung der Naherholungsfunktion, insbesondere Erlebbarkeit besonderer Orte und Ertüchtigung des Wegenetzes, Klärung des Umgangs mit den ehemaligen Schießanlagen

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtbereichs
Erfolgserwartungen	→ Verbesserung des Freizeitwerts des Katharinenholzes als verbindender Landschaftsraum zwischen den Stadt- bzw. Ortsteilen, Golm, Eiche, Bornim, Bornstedt → Schutz und ökologische Aufwertung
Monitoring-Indikatoren	→ Anzahl/Größe Erholungs- und Freizeitangebote/ Kooperationen → Länge funktionsfähiges Wegenetz
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Klima, Umwelt und Grünflächen
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	→ Anlegen eines Fußweges von der Rückseite des Wohngebietes Eiche II bis zum Großen Düsternen Teich
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Wechselwirkungen	Abhängigkeiten: Einzelvorhaben 02
Weitere Informationen	Mit der Anlage des Fußweges ist auch die Verlegung einer Rohrleitung zu prüfen und vorzubereiten, welche überschüssiges Regenwasser vom Wohngebiet Eiche II zum Großen Düsternen Teich leiten kann.

### Stärkung Grünverbindung mit Einbindung Habichtwiese

u. a. Prüfung als Bildungs- und Begegnungsort mit Schwerpunkt Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE)

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtteils Bornstedt
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ kleinräumige Vernetzung der Siedlungsbereiche und Anschluss an die Landschaft</li> <li>→ Aufwertung unter den Aspekten Biotopverbund und Stadtklima</li> <li>→ Schaffung von Grünverbindungen, verbindenden Fuß- und Radwegen, Integration vorhandener Freiräume (z. B. Habichtwiese)</li> <li>→ Einbindung Kleingartenanlagen, Erweiterung Kleingartenflächen</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Lebensraum und Population der Arten</li> <li>→ Neugeschaffene Flächen als Grünverbindung</li> <li>→ Länge neuer Fuß- und Radwege</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung und Klima, FB Umwelt und Grünflächen
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	→ Rahmenplanung
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Wechselwirkungen	Abhängigkeiten: Einzelvorhaben 12
Weitere Informationen	→ STEK Kleingärten, 2018

## Fortsetzung laufender Stadterneuerungs- und Sanierungsverfahren

Vorbereitende Untersuchungen Golm Nord	
Grundlage, Satzungen von (Jahr)	SVV-Beschluss vom 06.03.2019
Ziel/Ausrichtung	Untersuchung zur bedarfsgerechten Entwicklung von Flächen für die Erweiterung des Universitäts-, Forschungs- und Technologiestandortes sowie für Wohnen, Gemeinbedarf und vernetzte Grün- und Freiflächen
Nächste Schritte	Erarbeitung Rahmenplan Golm 2040 als koordinierendes Planwerk für den gesamten Ortsteil mit Fachbeiträgen zu Mobilität, Klima- und Niederschlagsmanagement, Natur- und Artenschutz
geplanter voraussichtl. Abschluss	offen
Kostenschätzung	150.000 €

## 6.3 Vertiefungsbereich 3: Potsdam West – Templiner Vorstadt

### Warum der Bereich zusammengehört und im INSEK vertiefend betrachtet wird

- Die Stadtteile Potsdam West, Brandenburger Vorstadt und Templiner Vorstadt prägen mit Hermannswerder den Raum südwestlich der Innenstadt. Die Uferbereiche der Stadtteile stehen in Sichtbeziehung zueinander, sind für zu Fuß Gehende und Radfahrende jedoch nur über eine Fähre verbunden. Daher wirkt die Havel als verbindendes und zugleich trennendes Element.
- Im Stadtbereich wird bis 2035 insgesamt ein starker Bevölkerungszuwachs erwartet (siehe Kapitel 3.3), daher ist eine frühzeitige Steuerung des Wachstums erforderlich.
- Unter Zugrundelegung des Konzepts „Bahnring Potsdam“ (siehe Kapitel 5.4) muss der Stadtbereich vertiefend betrachtet werden, da hier die Lagegunst am Berliner Außenring Entwicklungspotenziale birgt. Nach der geplanten Reaktivierung/ Umgestaltung des Bahnhofs Pirschheide wird der Stadtteil Potsdam West in Kombination mit der vorhandenen Tramlinie über ein weitaus nachhaltigeres Mobilitätsangebot verfügen, weshalb eine Heranführung des Stadtteils bis an den Bahnhof geprüft werden sollte.
- Der Stadtbereich ist ein städtischer und stadtnaher Raum mit gewachsenen, teils verdichteten Quartieren und Entwicklungspotenzialen. Die Herausforderungen liegen hier in der klimaneutralen Entwicklung, Lösungen für heterogene Bestandsquartiere und Klimaanpassungsmaßnahmen v. a. für verdichtete Bereiche zu finden.

### Stärken

- gute Erschließung mit Bus und Straßenbahn (Ausnahme: Templiner Vorstadt und Hermannswerder)
- Zeppelinstraße als zentrale Achse des Stadtteils Potsdam West
- bedeutende Bildungs- und Wissenschaftsstandorte im Stadtbereich (Eliteschule des Sports Friedrich Ludwig Jahn, Telegrafenberg, Wetterdienst)
- engagierte und aktive Bürgerinnen und Bürger vor Ort (Stadtteilnetzwerk, Lottenhof, Scholle 51)
- umfangreiche Kleingartenanlagen
- landschaftlich sehr reizvoller und komplexer Raum, Randlage Park Sanssouci
- Sportpark Luftschiffhafen, Kongresshotel, Seminaris, Inselhotel
- Bahnhof Pirschheide; Ausbau des Regionalbahnhofes mit Halt am Berliner Außenring, damit direkte Anbindung u. a. an den BER und Golm
- Bahnhof Charlottenhof mit Direktanbindung nach Berlin bzw. Brandenburg



Abbildung 96: Bahnhof Charlottenhof



Abbildung 97: Einsteinturm auf dem Telegrafenberg



Abbildung 98: Wohnbebauung in der Gontardstraße



Abbildung 99: Blick vom Brauhausberg über die Havel-  
landschaft zur Brandenburger Vorstadt



Abbildung 100: Haltestelle der Tram Bahnhof Pirschheide



Abbildung 101: Zuwegung unterer Bahnsteig Bahnhof  
Pirschheide



Abbildung 102: Am Georg-Klingenberg-Ufer



Abbildung 103: Sportpark am Luftschiffhafen

## Schwächen

- mehrere Uferabschnitte im Stadtbereich nicht öffentlich zugänglich
- Überquerbarkeit der Havel abhängig von Fahrzeiten und Zuverlässigkeit der Fähre nach Hermannswerder
- keine durchgehende, barrierefreie Wegeverbindung entlang der Ufer zur Innenstadt
- Wohnlagen in der westlichen Vorstadt räumlich nur schwach an Potsdam West angebunden (Trennung durch Kleingartengelände und Bahnstrecke)
- zu wenig nicht-kommerzielle Angebote (wie Nachbarschaftstreffs, Kultur für alle, attraktive Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum) und teils mangelnde Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen
- Bebauungs- und Nutzungsstruktur teils mit Defiziten, u. a. städtebauliche Defizite entlang der Zeppelinstraße durch große bauliche Einheiten und einseitige, nicht öffentlichkeitswirksame Nutzungen
- Entwässerung teilweise nicht ausreichend bei Starkregenereignissen (insbesondere Bereich Geschwister-Scholl-Straße)
- fehlende Querverbindungen aus den Quartieren ans Wasser
- teils verbaute bzw. anthropogen überformte Ufer
- teils nur geringe Gestaltqualität des öffentlichen Raums
- Fehlen eines Freibades an der Havel für Familien und die wachsende Einwohnerschaft
- mangelhafter Zustand der Straßen, Bürgersteige im gesamten Bereich Brandenburger Vorstadt/Kiewitt/Potsdam-West
- in Bereichen ohne Parkraumbewirtschaftung besteht ein Regelungsbedarf des ruhenden Verkehrs

## Herausforderungen

- Sanierung des Bahnhofs Pirschheide und Erweiterung um Halt am Außenring
- Neuordnungs- und Entwicklungspotenziale für Wohnen, Arbeiten, Freizeit im Umfeld des Bahnhofes Pirschheide
- Neuordnung des Bereichs Mittelweg, Kastanienallee (Nahversorgungszentrum Zeppelinstraße)
- innovationsorientierte und forschungsnah gewerbliche Weiterentwicklung der Wissenschaftsstandorte
- Weiterentwicklung der Bildungsstandorte vor Ort
- Akquirierung von Fördermitteln für die Sanierung der öffentlichen Verkehrsflächen und Infrastruktur im Gebiet Potsdam West

# Entwicklungskonzept

Die Plandarstellung ist in Originalgröße im Anhang zu finden.

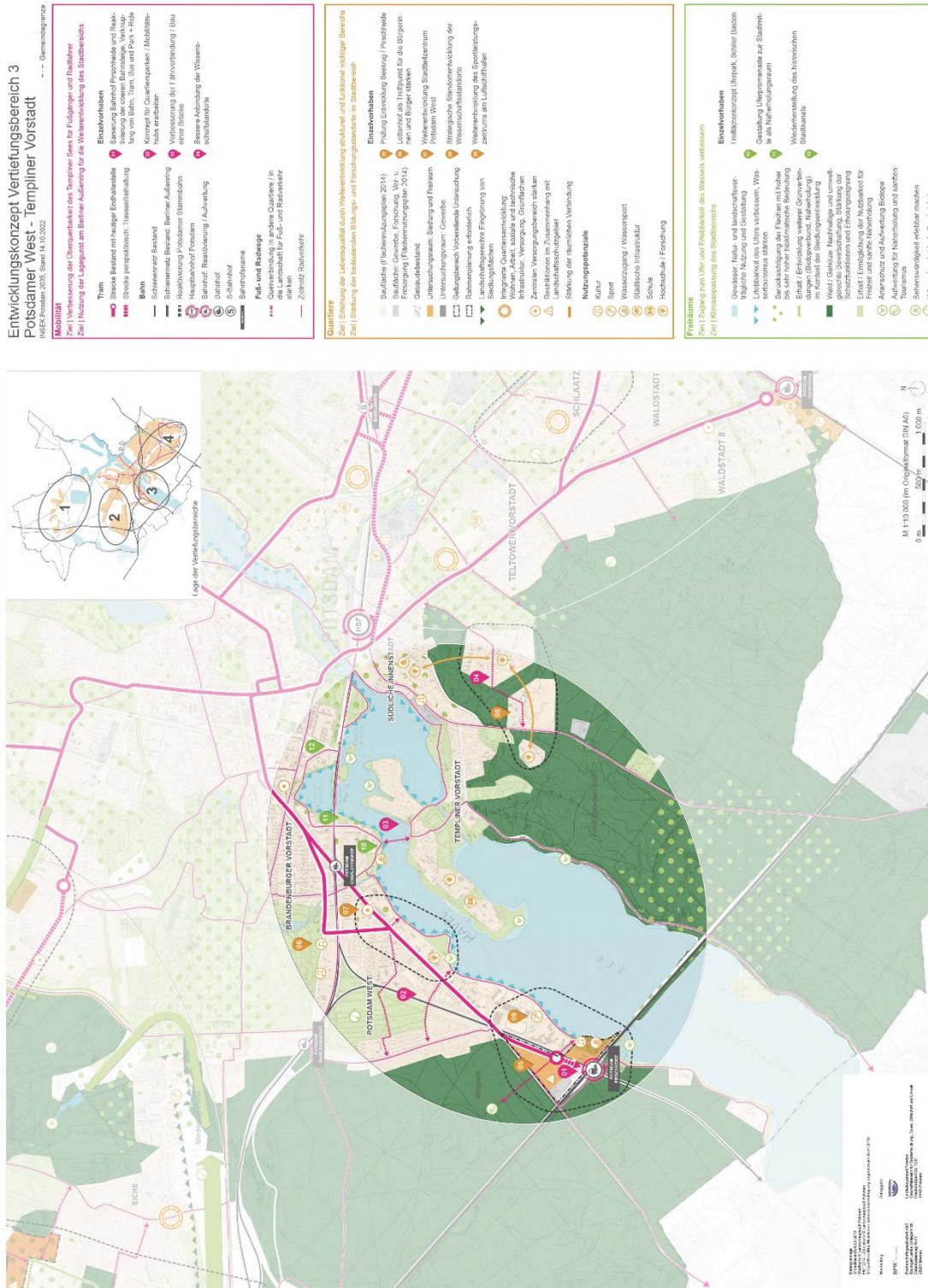


Abbildung 104: Plandarstellung des Entwicklungskonzepts für den Vertiefungsbereich 3: Potsdam West – Templiner Vorstadt

<b>Entwicklungsziele</b> (Darstellung im Räumlichen Leitbild)	<b>Einzelvorhaben</b> (Darstellung in Entwicklungsplanung)
<b>Mobilität</b>	
Nutzung der Lagegunst am Berliner Außenring für die Weiterentwicklung des Stadtbereichs	01 Sanierung Bahnhof Pirschheide und Reaktivierung der oberen Bahnsteige 02 Konzept für Quartiersparken/Mobilitätshub erarbeiten
Verbesserung der Überquerbarkeit der Havel für zu Fuß Gehende und Radfahrende	03 Verbesserung der Fährverbindung/Bau einer Brücke nach Hermannswerder für zu Fuß Gehende und Radfahrende 04 Bessere Anbindung der Wissenschaftsstandorte
<b>Quartiere</b>	
Erhöhung der Lebensqualität durch Weiterentwicklung strukturell und funktional wichtiger Bereiche	05 Prüfung Entwicklung Seekrug/Pirschheide 06 Lottenhof als Treffpunkt für die Bürgerinnen und Bürger stärken 07 Weiterentwicklung Stadtteilzentrum Potsdam West
Stärkung der bedeutenden Bildungs- und Forschungsstandorte im Stadtbereich	08 Strategische Standortentwicklung der Wissenschaftsstandorte 09 Weiterentwicklung des Sportleistungszentrums am Luftschiffhafen
<b>Freiräume</b>	
Zugang zum Ufer und Erlebbarkeit des Wassers verbessern	10 Freiflächenkonzept Uferpark, Schiller-Bastion 11 Gestaltung Uferpromenade zur Stadtmitte als Naherholungsraum 12 Wiederherstellung des historischen Stadtkanals

## Sanierung Bahnhof Pirschheide und Reaktivierung der oberen Bahnsteige

Verknüpfung von Bahn, Tram, Bus und Park + Ride

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner</li> <li>→ pendelnde Personen</li> <li>→ Reisende</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ attraktive Bedingungen für den Umstieg zwischen Bahn und innerstädtischem sowie regionalem Verkehr</li> <li>→ angemessene Qualifizierung des ehemaligen, brachgefallenen Hauptbahnhofes Potsdam hinsichtlich Architektur und ergänzenden Nutzungen</li> <li>→ Nutzung der Anbindung des städtischen und regionalen ÖPNV an den Berliner Außenring</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Abschluss der Sanierung</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Deutsche Bahn AG (Bauherr)</li> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur</li> <li>→ Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Wechselwirkungen	Synergien: Einzelvorhaben 05
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landesnahverkehrsplan, 2018</li> <li>→ Nahverkehrsplan, 2019</li> </ul>

**Konzept für Quartiersparken/Mobilitätshubs erarbeiten**

Untersuchung potenzieller Standorte für Quartiersparkhäuser mit vielseitigem, umweltverträglichem Mobilitätsangebot

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Anwohnerinnen und Anwohner</li> <li>→ pendelnde Personen</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ effizientere Flächennutzung durch Rückbau von ebenerdigen Parken als alternative Nutzungsmöglichkeit von Flächen, die bisher durch den ruhenden Verkehr genutzt werden</li> <li>→ Schaffung von Quartiersparkhäusern mit ergänzenden Mobilitätsangeboten, Förderung multimodaler Verkehrsmittelnutzung</li> <li>→ Schaffung von Anreizen für eine stärkere Nutzung des Umweltverbunds</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Fertigstellung des Konzepts</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur für das Konzept</li> <li>→ Partner für die Umsetzung: noch offen</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Konzepterarbeitung</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Wechselwirkungen	Strategie zum Quartiersparken in Entwicklungsmaßnahme Krampnitz und Neuer Mitte Golm
Weitere Informationen	-

## Verbesserung der Fährverbindung/Bau einer Brücke nach Hermannswerder für zu Fuß Gehende und Radfahrende

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ zu Fuß Gehende und Radfahrende</li> <li>→ Bewohnerinnen und Bewohner</li> <li>→ pendelnde Personen</li> <li>→ Schülerinnen und Schüler</li> <li>→ Besuch der Bildungseinrichtungen usw.</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Verbindung der Wohnlagen mit den Bildungs- und Arbeitsstandorten beidseitig des Ufers</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Fähre: Ausweitung Fahrzeiten, Verbesserung der Zuverlässigkeit</li> <li>→ Brücke: Planung und bauliche Umsetzung</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur</li> <li>→ ViP</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Kosten-Nutzen-Analyse mit Entscheidung zw. neuer Fähre oder Brücke</li> <li>→ Wenn Brücke: Wettbewerb und Vorzugslösung, Planung und Bau</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	Fähre: kurzfristig Brücke: langfristig
Wechselwirkungen	Synergien: Einzelvorhaben 04, 08, 11, 12
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Nahverkehrsplan, 2019</li> <li>→ Fußverkehrskonzept</li> </ul>

**Bessere Anbindung der Wissenschaftsstandorte**

Herstellung/Ausbau einer attraktiven Fuß-/Radwegverbindung über den Telegrafenberg bis Tramhaltestelle Friedhöfe an der Heinrich-Mann-Allee

Zielgruppen	→ Mitarbeitende der Wissenschaftsstandorte
Erfolgserwartungen	→ attraktivere Standortfaktoren → Verlagerung des Berufsverkehrs zu den Wissenschaftsstandorten auf den Umweltverbund
Monitoring-Indikatoren	→ Bauliche Umsetzung
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	→ Analyse vorhandener Wege, Konzept mit Kostenschätzung
Umsetzungszeitraum	kurzfristige Qualitätsverbesserung vorhandener Abschnitte mit schlechtem Standard mittelfristig-langfristig Ergänzung fehlender Abschnitte
Wechselwirkungen	Synergien: Einzelvorhaben 03
Weitere Informationen	→ Fußverkehrskonzept

### Prüfung Entwicklung Seekrug/Pirschheide

Qualifizierung Bahnhofsumfeld, Prüfung öffentlicher Wasserzugang, Wohnungsbau- und Büroflächen und Eignung als Schul- oder Unistandort, Überplanbarkeit/Integration von Waldflächen und ggf. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Anschluss an das Geh- und Radwegenetz.

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtbereichs
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Erhöhung der Angebotsvielfalt im Stadtteil</li> <li>→ Nutzung der Lagegunst an umweltgerechter Mobilitätsinfrastruktur (Bahn, Tram)</li> <li>→ Verbesserung Verknüpfung Regionalbahn, Tram, Bus, P+R</li> <li>→ Sicherung und Ausbau der Möglichkeiten des Leistungs- und Freizeitsports</li> <li>→ Schaffung eines öffentlich nutzbaren Wasserzugangs im Bereich Seekrug/Luftschiffhafen</li> <li>→ Schaffung neuer Wohnungen, Gewerbefläche, Soziale Infrastruktur</li> <li>→ Klärung des Konflikts bei Inanspruchnahme von Wald</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	→ Prüfergebnis der vorbereitenden Untersuchung liegt vor
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Bildung, Jugend und Sport, FB Stadtplanung, FB Mobilität und technische Infrastruktur
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Beteiligung der Öffentlichkeit, der Sportvereine und weiterer Akteure vor Ort</li> <li>→ Durchführung Vorbereitende Untersuchungen</li> <li>→ Strukturkonzept mit Nutzungskonzept Seekrug</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	Konflikt: Abhängigkeit der Entwicklung Seekrug/Pirschheide von Lösungsfindung im Zusammenhang mit dem Landschaftsschutzgebiet.
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Jeweils aktuelle Unterlagen zu den Vorbereitenden Untersuchungen Seekrug/Pirschheide, u. a. VU-Beschluss</li> <li>→ Gewerbeflächensicherungskonzept, 2012</li> <li>→ Sportentwicklungsplan, 2013</li> <li>→ Wohnungspolitisches Konzept, 2015</li> <li>→ Potsdamer Baulandmodell, 2016</li> <li>→ STEK Gewerbe, 2021</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Schulwegesicherungskonzept, 2018</li> <li>→ Seniorenplan, 2018</li> <li>→ Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021</li> <li>→ Wohnungsbaupotenziale</li> </ul>
--	---

## 06

### Lottenhof als Treffpunkt für die Bürgerinnen und Bürger stärken

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtbereichs
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sanierung und Ausbau des Lottenhofes als Nachbarschaftshaus</li> <li>→ Förderung von Gemeinschaftsleben, Kreativität und Kultur</li> <li>→ Erhalt eines markanten Gebäudes der Ostmoderne</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Anzahl Angebote für unterschiedliche Altersgruppen</li> <li>→ Nutzungsfrequenz</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Stadtteilnetzwerk Potsdam-West</li> <li>→ Förderverein Lottenhof e.V.</li> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Wohnen und Arbeit, SPSG</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	Umsetzung Sanierung mit Unterstützung des Förderprogrammes „Nationale Projekte des Städtebaus“
Umsetzungszeitraum	kurz- bis mittelfristig
Wechselwirkungen	Synergien: Einzelvorhaben 07
Weitere Informationen	-

### Weiterentwicklung Stadtteilzentrum Potsdam West

Städtebauliche Neuordnung unter Aspekten wie Aufenthaltsqualität, Angebotsvielfalt, Nachverdichtung, Erhöhung Wohndichte, insb. im Bereich Kastanienallee/Kaufland, grundlegende Sanierung der Infrastruktur (Kanalisation, Beleuchtung, Straßen und Gehwege, bessere Regelung des durchgehenden und ruhenden Verkehrs)

Zielgruppen	→ Bevölkerung des Stadtbereichs
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Förderung des öffentlichen Lebens und der Vielfalt im Stadtteil Potsdam West</li> <li>→ Teilhabe am Stadtleben für alle durch Ergänzung nicht-kommerzieller Angebote, Erhalt und Ausbau von sozialen Angeboten im Stadtteil</li> <li>→ effizientere Nutzung der Flächen, Schaffung von Wohnungen über den Einzelhandelsflächen</li> <li>→ Qualifizierung und ggf. Ausbau Gemeinschaftsunterkunft Zeppelinstraße</li> <li>→ Verbesserung des Stadtbilds</li> <li>→ Schrittweise Sanierung der öffentlichen Verkehrsflächen und Infrastruktur, ggf. unter Akquise von Fördermitteln</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ öffentliche Flächen</li> <li>→ Schaffung neuer Wohnfläche</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Grundstückseigentümer</li> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung, FB Wohnen und Arbeit, KIS.</li> </ul>
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	Prüfung Umsetzungsinstrumente
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	Synergien: Einzelvorhaben 06
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Wohnungspolitisches Konzept, 2015</li> <li>→ Seniorenplan, 2018</li> <li>→ STEK Einzelhandel, 2021</li> </ul>

### Strategische Standortentwicklung der Wissenschaftsstandorte

Areal Deutscher Wetterdienst, „Telekomgelände“ an der Michendorfer Chaussee, Telegrafenberg und ehem. Landtag mit Fokus Klima, Umwelt, Nachhaltigkeit und Geoforschung

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ ansässige und nach einem Standort suchende Unternehmen bzw. Institutionen</li> <li>→ Hinzugezogene</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Stärkung Potsdams als Stadt des Wissenstransfers</li> <li>→ Ausbau der Standorte, angemessenes Flächenangebot für Forschungseinrichtungen und Unternehmen zu einem Innovationsstandort „Klima, Umwelt, Nachhaltigkeit und Geoforschung“</li> <li>→ Bessere Vernetzung der Standorte</li> <li>→ Flächen am Brauhausberg als Ergänzung des Forschungsstandortes entwickeln</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Anzahl der Beschäftigten</li> <li>→ Ansiedlung von Start-ups und Unternehmen</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, Wirtschaftsförderung, FB Stadtplanung, FB Mobilität und Technische Infrastruktur</li> <li>→ Institute am Standort (GFZ, PIK, AWI)</li> <li>→ Land Brandenburg für die Entwicklung Landtagsflächen</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Mobilitätskonzept für den Gesamtstandort ist in Bearbeitung (476/402)</li> <li>→ Städtebauliche Rahmenplanung</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	Synergien: Einzelvorhaben 03, 04
Weitere Informationen	→ STEK Gewerbe 2030, 2021

### Weiterentwicklung des Sportleistungszentrums am Luftschiffhafen

Zielgruppen	→ Bevölkerung des Stadtbereichs
Erfolgserwartungen	→ weitere Kapazitäten der Sportanlagen, Modernisierung vorhandener Anlagen und Gebäude → komplette Sanierung der „Schillerbastion“
Monitoring-Indikatoren	→ Anzahl der Angebote → Nutzungsfrequenz
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Bildung, Jugend und Sport
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	Einzelvorhaben 05
Weitere Informationen	→ Sportentwicklungsplan, 2013

### Freiflächenkonzept Uferpark, Schiller-Bastion

Aspekte wie Neugestaltung Grünflächen, Erlebbarkeit Wasser, Angebote für Jugendliche, Wasserzugang

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtbereichs
Erfolgserwartungen	→ Förderung öffentlichen Lebens → höherer Naherholungswert des Ufers → Qualifizierung öffentlicher Wasserzugang
Monitoring-Indikatoren	→ Fertigstellung des Konzepts
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Klima, Umwelt und Grünflächen
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	Konzepterarbeitung
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Wechselwirkungen	-
Weitere Informationen	-

### Gestaltung Uferpromenade zur Stadtmitte als Naherholungsraum

Aspekte wie Erlebbarkeit Wasser, Sitzmöglichkeiten, gute Nutzbarkeit als Teil des Europaradwegs, selbsterklärende, barrierearme und durchgehende Wegeverbindung, Angebote für verschiedene Nutzergruppen

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtbereichs
Erfolgserwartungen	→ Erhöhung der Naherholungsqualität im Stadtteil → Förderung öffentlichen Lebens → bessere Anbindung von Potsdam West an die Innenstadt
Monitoring-Indikatoren	→ Umsetzung der Gestaltung
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Klima, Umwelt und Grünflächen
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Wechselwirkungen	-
Weitere Informationen	→ Uferwegekonzept, 1999

### Wiederherstellung des historischen Stadtkanals

Zielgruppen	→ Allgemeinheit
Erfolgserwartungen	→ Beitrag zur stadthistorischen und baukulturellen Identität Potsdams → Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas in der Innenstadt
Monitoring-Indikatoren	→ Abschluss der vollständigen Wiederherstellung
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung
Strategische Priorität	niedrig
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	langfristig
Wechselwirkungen	-
Weitere Informationen	-

## Fortsetzung laufender Stadterneuerungs- und Sanierungsverfahren

<b>Vorbereitende Untersuchung Pirschheide</b>	
Grundlage, Satzungen von (Jahr)	SVV-Beschluss vom 07.03.2018
Ziel/Ausrichtung	Städtebauliche Neuordnung des Gebietes unter Beachtung von Denkmal- und Naturschutz, Untersuchung zur bedarfsgerechten Entwicklung von Flächen für Wohnen (Darunter auch Mietpreis- und Belegungsbindungen), sozialer Infrastruktur, Gewerbe mit Schwerpunkt auf Büro- und Dienstleistungsnutzungen; zudem Untersuchung zum Bahnhof Pirschheide bzgl. der Entwicklung als "Drehscheibe", zur Perspektive der Entwicklung der ehemaligen Ausflugsstätte "Seekrug", zum Rudersport und zur Zugänglichkeit des Ufers
Nächste Schritte	Erarbeitung der Rahmenplanung gemäß der Abgrenzung vom INSEK
Relevante Konzepte/Planungen	
geplanter voraussichtl. Abschluss	offen
Kostenschätzung	-

## 6.4 Vertiefungsbereich 4: Beiderseits der Nuthe

### Warum der Bereich zusammengehört und im INSEK vertiefend betrachtet wird

- Der südöstliche Stadtbereich Potsdams ist überwiegend in Form großflächiger Stadterweiterungen entstanden. Die Quartiere entstammen dem Städtebau aus verschiedenen Epochen und den unterschiedlichen politischen bzw. wirtschaftlichen Systemen vor und nach der Wende.
- Es handelt sich neben der Innenstadt um den Stadtbereich mit der höchsten Einwohnerdichte.<sup>237</sup> Wichtig ist es daher auch, die vorhandenen Freiräume unterschiedlicher Art zu erhalten. Die Quartiere verfügen z. T. über empfindliche Sozialstrukturen und erfordern daher individuelle Ansätze für ihre Weiterentwicklung. Neben den Wohnungen gilt ein besonderes Augenmerk der sozialen Infrastruktur und dem Ausbau von Arbeitsplätzen.
- Drewitz, Waldstadt II, Am Schlaatz und der Stern sind in Plattenbauweise entstandene Siedlungen aus der DDR-Zeit mit typologisierten Wohnungszuschnitten. Bei der Sanierung der Gebäude der Großwohnsiedlungen wurde in den letzten 30 Jahren viele Fortschritte erreicht, im Schlaatz gibt es jedoch noch umfangreicheren Sanierungsbedarf.
- In Drewitz ist der Prozess der sozialverträglichen Sanierung zur emissionsfreien „Gartenstadt“ in der Umsetzung. Am Schlaatz wird in einem mehrstufigen wettbewerblichen und partizipativ ausgerichteten Verfahren ein städtebaulich-freiraumplanerischer Masterplan erarbeitet. Für das Wohngebiet Am Stern wird eine städtebauliche Rahmenplanung vorbereitet.
- Die Quartiere um den Hauptbahnhof haben sich in den letzten Jahren bereits erheblich verändert. Zahlreiche neue Wohnungen und Arbeitsplätze sind entstanden, weitere sind derzeit direkt am Bahnhof und in der Speicherstadt im Bau. Die Entwicklung eines Teils des ehemaligen Reichsbahnausbesserungswerkes RAW zum Innovations- und Digitalzentrum ist ein weiterer starker Entwicklungsimpuls.
- Zwischen Hauptbahnhof und Am Schlaatz ist mit dem Quartier an der Heinrich-Mann-Allee eines der größten Projekte des Wohnungsbaus auf dem ehemaligen Straßenbahnbetriebsstützpunkt in der Entwicklung, erstmals in Potsdam im größeren Rahmen mit Nutzung der Tiefengeothermie. Direkt benachbart wird sich der Verwaltungscampus des Landes durch den Auf- und Ausbau des Bundespolizeipräsidiums in den nächsten Jahren stark verändern und viele zusätzliche Arbeitsplätze bieten.
- Mit dem „freiLand“ liegt ein Ort der Jugendkultur mit stadtweiter Bedeutung im Vertiefungsbereich. Für den Sport wird das geplante Sportforum in Am Schlaatz eine ähnliche Bedeutung einnehmen.
- Das Kirchsteigfeld, Mitte der Neunziger Jahre als gemischt genutzter Stadtteil geplant, bestand bisher fast ausschließlich aus Wohngebäuden. Aktuelle Planungen sehen vor, auf dem bislang ungenutzten Gewerbeteil zwischen der Wohnsiedlung und der Autobahn Gewerbe- und Büroflächen für bis zu 4.500 Arbeitsplätze mit einer

---

<sup>237</sup> Statistischer Jahresbericht 2019, 2020, S. 285

verbesserten Anbindung an die Autobahnanschlussstelle Potsdam-Drewitz sowie weitere Wohnungen zu errichten.

- Unter Zugrundelegung des Konzepts „Bahnring Potsdam“ (siehe Kapitel 5.4) muss der Stadtbereich vertiefend betrachtet werden, da hier die Weiterführung des Tram-Netzes zum Bahnhof Medienstadt Babelsberg und weiter zum Betriebshof an der Wetzlarer Straße noch aussteht. Bei Umsetzung wäre ein Ringschluss mit der vorhandenen Strecke über die Heinrich-Mann-Allee möglich, sodass der gesamte Stadtbereich noch zuverlässiger bedient werden kann.
- Die Nutheniederung prägt den Stadtbereich, da sie dort der einzige offene Landschaftsraum ist und vom Siedlungskörper der Stadt eingefasst wird. Somit wirkt die Nuthe als verbindendes und zugleich trennendes Element insbesondere zwischen Babelsberg Süd und der Teltower Vorstadt sowie dem Schlaatz. Mit der geplanten Renaturierung wird die Bedeutung der Nuthe in den nächsten Jahren deutlich zunehmen, daraus ergeben sich deutliche Chancen für die Biodiversität und den Umgang mit Regenwasser, aber auch für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität.
- In den Großsiedlungen müssen die Klimaschutzpotenziale weiter gehoben und weitere kleinteilige Quartiere zur Sanierung identifiziert werden. Das Wiedervernässungspotenzial der Nuthewiesen sollte geprüft werden.

### **Stärken**

- eigenständige Quartiere mit starken charakteristischen Merkmalen großer städtebaulicher Vielfalt
- gute Erschließung des Stadtbereichs über die Heinrich-Mann-Allee, Tram-Netz, Nuthestraße, Großbeerenstraße
- zwei Regionalbahnhöfe im Vertiefungsbereich
- großes Angebot an Arbeitsplätzen u. a. am Hauptbahnhof, auf dem Verwaltungscampus des Landes und im Industriegebiet Süd
- Nutheniederung als zentraler, potenziell identitätsstiftender Landschaftsraum



Abbildung 105: Bürgerhaus Am Schlaatz



Abbildung 106: Johannes Kepler Platz Am Stern



Abbildung 107: Bauten der Wohnungsgenossenschaft Karl Marx in der Saarmunder Straße



Abbildung 108: Blick auf die Nuthe



Abbildung 109: Waldstadt Center



Abbildung 110: Blick in die Rudolf-Breitscheid-Straße



Abbildung 111: Neues Wohnen am ehemaligen Straßenbahndepot



Abbildung 112: Im Brunnenviertel

## Schwächen

- Quartiere teils schwach vernetzt
- Diversität des Wohnraumangebots in den Großwohnsiedlungen zu gering
- wenige Arbeitsplätze in den Wohnquartieren
- einseitige Verkehrsorientierung der Heinrich-Mann-Allee und wenig öffentlichkeitswirksame Randnutzungen
- Nuthestraße als Barriere zwischen den Stadtteilen
- bisher keine direkte Verbindung/räumliche Vernetzung zwischen Medienstadt und Industriegebiet/ Spezialbaugelände
- Verlauf der Nuthe stark überformt (kanalisiert)
- Nutheniederung nicht zugänglich zu Naherholungszwecken und nur an wenigen Stellen querbar für zu Fuß Gehende und Radfahrende
- Teils geringe Freiraumqualität in den Quartieren
- Industriegebiet mit starkem Wärmeinseleffekt<sup>238</sup>

## Herausforderungen

- Bessere Vernetzung der Stadtteile für Fuß- und Radverkehr
- Nutzung der bei der Entwicklung des Stadtteils Drewitz zur Gartenstadt Drewitz gewonnenen Erfahrungen für weitere Quartiersentwicklungen in den Großwohnsiedlungen; Verbesserung der Freiraumqualitäten
- Anpassung des Wohnraumangebots und Wohnumfelds an heutige Bedürfnisse sowie Schaffung von quartiersinternen/-nahen Arbeitsplätzen und sozialer Infrastruktur
- Aufwertung und Renaturierung der Nutheniederung unter Aspekten wie Naherholung, Stadtklima, Regenrückhaltung, Biodiversität und gut geplanter Nutzerlenkung
- Erhalt und Entwicklung weiterer klimatisch wirksamer Grünverbindungen von der Nutheniederung in die Ravensberge entlang vorhandener Verkehrs- und Grünachsen
- Erhalt und Schaffung von Arbeitsplätzen
- Entwicklungsmöglichkeiten für weitere Unternehmen im Industriegebiet Süd nutzen

---

<sup>238</sup> Klimaanalyse, 2019

# Entwicklungskonzept

Die Plandarstellung ist in Originalgröße im Anhang zu finden.

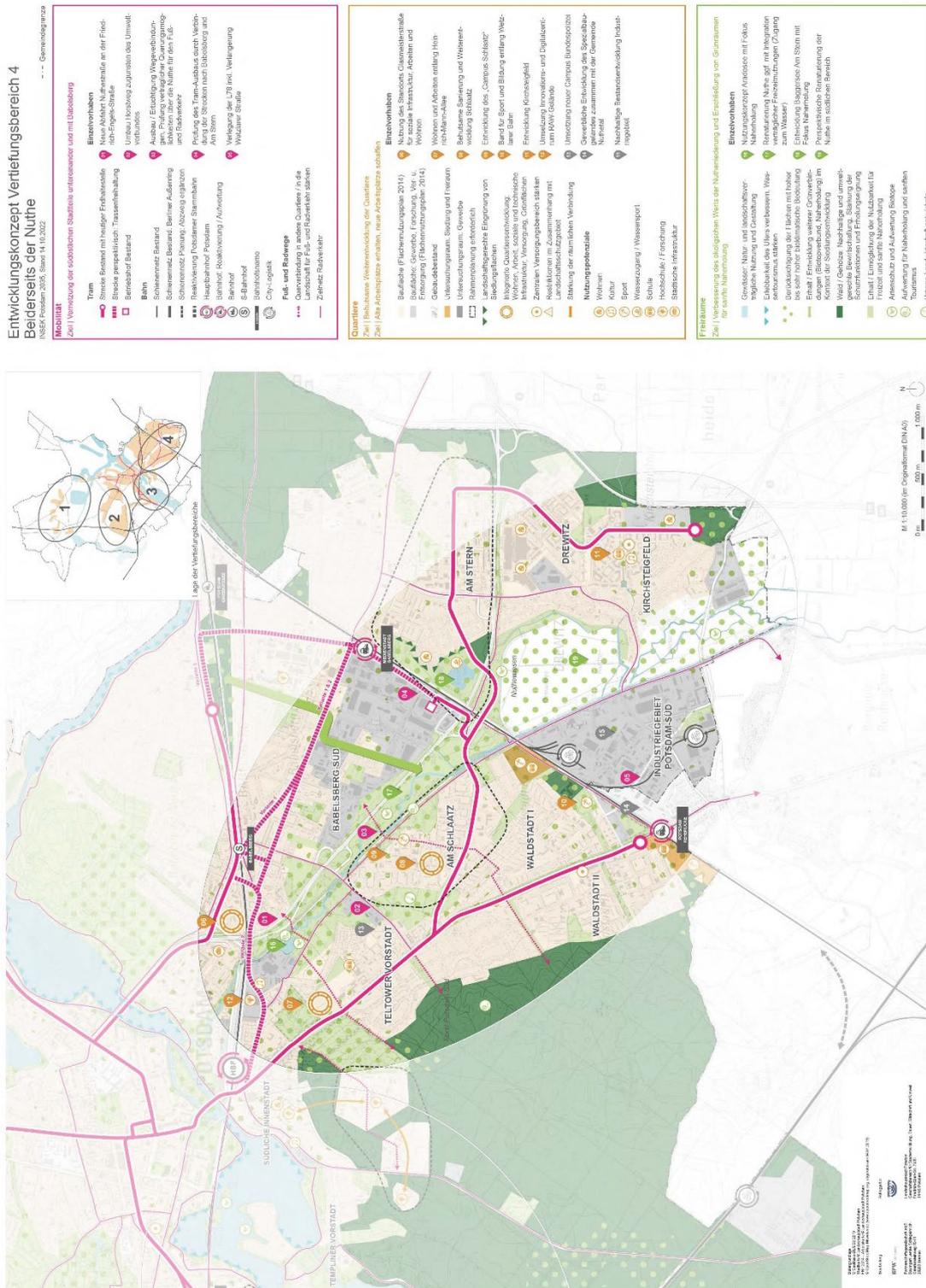


Abbildung 113: Plandarstellung des Entwicklungskonzepts für den Vertiefungsbereich 4: Beiderseits der Nuthe

Entwicklungsziele (Darstellung im Räumlichen Leitbild)	Einzelvorhaben (Darstellung in Entwicklungsplanung)
<b>Mobilität</b>	
Vernetzung der südöstlichen Stadtteile untereinander und mit Babelsberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>01 Neue Abfahrt Nuthestraße</li> <li>02 Umbau Horstweg zugunsten des Umweltverbundes</li> <li>03 Ausbau/Ertüchtigung Wegeverbindungen, Prüfung verträglicher Querungsmöglichkeiten über die Nuthe für den Fuß- und Radverkehr</li> <li>04 Prüfung des Tram-Ausbaus durch Verbindung der Strecken nach Babelsberg und Am Stern</li> <li>05 Verlegung der L78 inkl. Verlängerung Wetzlarer Straße</li> </ul>
<b>Quartiere</b>	
<p>behutsame Weiterentwicklung der Quartiere</p> <p>alte Arbeitsplätze erhalten, neue Arbeitsplätze schaffen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>06 Nutzung des Standorts Glasmeisterstraße für soz. Infrastruktur, Arbeiten und Wohnen</li> <li>07 Wohnen und arbeiten entlang Heinrich-Mann-Allee</li> <li>08 Behutsame Weiterentwicklung Am Schlaatz</li> <li>09 Entwicklung des „Campus Schlaatz“</li> <li>10 Band für Sport und Bildung entlang Wetzlarer Bahn</li> <li>11 Entwicklung Kirchsteigfeld</li> <li>12 Umsetzung Innovations- und Digitalzentrum RAW-Gelände</li> <li>13 Umsetzung neuer Campus Bundespolizei</li> <li>14 gewerbliche Entwicklung des Spezialbaugeländes zusammen mit der Gemeinde Nuthetal</li> <li>15 Nachhaltige Bestandsentwicklung Industriegebiet</li> </ul>
<b>Freiräume</b>	
Verbesserung des ökologischen Werts der Nutheniederung und Erschließung von Grünräumen für sanfte Naherholung	<ul style="list-style-type: none"> <li>16 Nutzungskonzept Aradosee</li> <li>17 Renaturierung Nuthe</li> <li>18 Entwicklung Baggersee Am Stern</li> </ul>

## 01

**Neue Abfahrt Nuthestraße an der Friedrich-Engels-Straße**

Zielgruppen	→ pendelnde Personen
Erfolgserwartungen	→ Entlastung von Babelsberg Süd (Großbeerenstraße) → Reduktion der Luftschadstoffbelastung in Babelsberg Süd
Monitoring-Indikatoren	→ bauliche Umsetzung
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur
Strategische Priorität	niedrig
Umsetzungsschritte	Machbarkeitsstudie
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Wechselwirkungen	-
Weitere Informationen	→ STEK Verkehr, 2014

## 02

**Umbau Horstweg zugunsten des Umweltverbundes**

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner
Erfolgserwartungen	→ attraktivere Bedingungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende
Monitoring-Indikatoren	→ bauliche Umsetzung
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	→ derzeit Vorplanung
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Wechselwirkungen	Synergien: Einzelvorhaben 03
Weitere Informationen	-

### Ausbau/Ertüchtigung Wegeverbindungen, Prüfung verträglicher Querungsmöglichkeiten über die Nuthe für den Fuß- und Radverkehr

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner der Stadtteile beiderseits der Nuthe
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Minderung der Barrierewirkung der Nuthe und Nuthestraße</li> <li>→ bessere räumliche Verbindung der Stadtteile untereinander und somit Förderung des nachbarschaftlichen Austauschs und besserer Zugang zur Infrastruktur im erweiterten Wohnumfeld</li> <li>→ FFH-Gebiets-verträgliche Gestaltung der Fuß- und Radverbindungen</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	→ Länge funktionsfähiges Wegenetz
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	→ Konzept
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Wechselwirkungen	Synergien: Einzelvorhaben 02 Abhängigkeiten: Einzelvorhaben 17
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ GEK Nuthe, 2009</li> <li>→ Fußverkehrskonzept</li> </ul>

## Prüfung des Tram-Ausbaus durch Verbindung der Strecken nach Babelsberg und Am Stern

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner</li> <li>→ pendelnde Personen</li> <li>→ Reisende</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund, hier: Quell- und Zielverkehr Innenstadt. Entlastung des Straßennetzes.</li> <li>→ kürzere Fahrzeiten zur Innenstadt und bessere Verbindung der Stadtteile</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Prüfergebnis liegt vor</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur</li> <li>→ Verkehrsbetriebe in Potsdam GmbH (ViP)</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	langfristig
Wechselwirkungen	-
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ STEK Verkehr, 2014</li> <li>→ Nahverkehrsplan, 2019</li> </ul>

## Verlegung der L78 inkl. Verlängerung Wetzlarer Straße

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ pendelnde Personen</li> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ bessere Anbindung des Industriegebiets an die Potsdamer Innenstadt und nach Babelsberg</li> <li>→ Entlastung der Drewitzer Straße zur Verbesserung des Wohnumfelds</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ bauliche Umsetzung</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur</li> <li>→ Land Brandenburg</li> </ul>
Strategische Priorität	gering
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Machbarkeitsstudie</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	langfristig
Wechselwirkungen	-
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ STEK Verkehr, 2014</li> <li>→ Landesstraßenbedarfsplan des Landes Brandenburg 2010</li> </ul>

## Nutzung des Standorts Glasmeisterstraße für soziale Infrastruktur, Arbeiten und Wohnen

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Wohnungssuchende</li> <li>→ Arbeitnehmende im Stadtbereich</li> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtteils</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Schaffung eines bedarfsgerechten Wohnraumangebots</li> <li>→ Ergänzung von Arbeitsplatzangeboten / wohnortnahes Arbeiten</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	→ bauliche Umsetzung
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	noch zu konkretisieren
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	noch zu konkretisieren
Wechselwirkungen	-
Weitere Informationen	-

**Wohnen und arbeiten entlang Heinrich-Mann-Allee**

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Wohnungssuchende</li> <li>→ Arbeitnehmende im Stadtbereich</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Schaffung eines bedarfsgerechten Wohnraumangebots</li> <li>→ Ergänzung von Arbeitsplatzangeboten / wohnortnahes Arbeiten</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ bauliche Umsetzung</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung, FB Wohnen, Integration und Arbeit, Wirtschaftsförderung</li> <li>→ Arbeitskreis StadtSpuren inklusive ProPotsdam</li> </ul>
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Wechselwirkungen	Synergien: Einzelvorhaben 02, 11, 12, 16
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Rechtsgültiger B-Plan 104</li> <li>→ Sportentwicklungsplan, 2013</li> <li>→ Wohnungspolitisches Konzept, 2015</li> <li>→ Seniorenplan, 2018</li> <li>→ Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021</li> </ul>

**Behutsame Weiterentwicklung Am Schlaatz (Grundlage: IEK Schlaatz)**

Sozialverträgliche Sanierung nach Vorbild Drewitz, Schaffung von zusätzlichem Wohnraum, Verbesserung der sozialen Durchmischung, Schaffung von Arbeitsplätzen und Gewerbe, Vernetzung mit umliegenden Stadtteilen, Verbesserung der Nutzungsmischung, Ergänzung Gymnasium, Sport- und Freizeitangebote, Zielstellung CO<sub>2</sub>-neutraler Stadtteil, Klimaanpassung, Schaffung von Gemeinschaftsgärten, Gestaltung öffentlicher Freiflächen

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtteils
Erfolgserwartungen	→ siehe IEK Schlaatz sowie „Bündnis Am Schlaatz“ → Vorbild für Rahmenplanung Am Stern
Monitoring-Indikatoren	→ Anzahl Wohnungen → Wohnungsmix → Anzahl Arbeitsplätze → Verbesserung sozialer Infrastruktur
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung, FB Grün und Klima, FB Mobilität und technische Infrastruktur, FB Wohnen, Arbeit, Integration → „Bündnis Am Schlaatz“ mit den Wohnungsunternehmen des Arbeitskreises StadtSpuren und der Geschäftsbereiche der Landeshauptstadt Potsdam, Energie und Wasser Potsdam
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	Zweistufiges Wettbewerbsverfahren, Erstellung Masterplan, Sicherung über Bauleitplanung, Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Wechselwirkungen	Abhängigkeiten, Synergien: Einzelvorhaben 02, 03, 08, 10, 17
Weitere Informationen	→ Gewerbeflächensicherungskonzept, 2012 → Sportentwicklungsplan, 2013 → Wohnungspolitisches Konzept, 2015 → Schulwegesicherungskonzept, 2018 → Seniorenplan, 2018 → Bündnis Am Schlaatz, 2019 → IEK Schlaatz, 2020 → Zukunftslabor Schlaatz_2030, 2020 → Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021 → Partizipationskonzept, 2021 → STEK Gewerbe, 2021

### Entwicklung des „Campus Schlaatz“

mit Integration der weiterführenden Schule und der Grundschule, Bau eines Sportforums sowie Weiterentwicklung des Bürgerhaus Schlaatz und Erhalt des Integrationsgartens am Standort oder durch Verlagerung auf eine geeignete Ersatzfläche

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtteils</li> <li>→ Sporttreibende</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Erweiterung des Sport- und Bildungsangebots im Stadtteil</li> <li>→ Ergänzung der Sport-Außenanlagen der Schulen im Stadtteil</li> <li>→ Aufwertung der umliegenden Freiräume einschließlich des Wegenetzes</li> <li>→ Einbindung in die Naturräume</li> <li>→ Schaffung eines Stadtteilkulturzentrums</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Schülerinnen- und Schülerzahlen</li> <li>→ Bedarfsdeckung (Angebot-Nachfrage bei Plätzen)</li> <li>→ Angebote für den Stadtteil</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Bildung, Jugend und Sport, KIS, FB Wohnen, Arbeit und Integration, FB Stadtplanung</li> <li>→ „Bündnis Am Schlaatz“</li> </ul>
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Wechselwirkungen	Abhängigkeiten, Synergien: Einzelvorhaben 02, 03, 09, 10, 17
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sportentwicklungsplan, 2013</li> <li>→ Schulwegesicherungskonzept, 2018</li> <li>→ Seniorenplan, 2018</li> <li>→ IEK Schlaatz, 2020</li> <li>→ Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021</li> </ul>

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Schülerinnen und Schüler</li> <li>→ Sporttreibende</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Erweiterung des Angebots an sozialer Infrastruktur im Stadtbereich und als stadtweites Angebot</li> <li>→ Schaffung bedarfsgerechter Sportflächen, u.a. mehrerer Großspielfelder in der Waldstadt Süd und auf der ehem. Kulturbodendeponie</li> <li>→ bessere Verbindung der neuen Angebote untereinander und mit den umliegenden Quartieren durch Fuß- und Radwege</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Anzahl zusätzliche Schulplätze</li> <li>→ Fläche zusätzliche Sportanlagen</li> <li>→ Anzahl Kooperationen zu Sport/Bildung</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Bildung, Jugend und Sport, KIS, FB Stadtplanung (Bauleitplanung), FB Mobilität und technische Infrastruktur (Ausbau Fuß- und Radwegenetz)</li> </ul>
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Bauleitplanung, Wettbewerb Waldstadt Süd</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	<p>Entwicklung von Am Schlaatz (Nach Neubau der Förderschule in der Waldstadt Süd ist der Umbau der derzeitigen Förderschule in Am Schlaatz zum Gymnasium geplant)</p> <p>Konflikte: umweltrelevanten Bodenbelastungen vorhanden (siehe Flächennutzungsplan, Beiplan Wasserschutz)</p>
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sportentwicklungsplan, 2013</li> <li>→ Schulwegesicherungskonzept, 2018</li> <li>→ Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021</li> </ul>

## Entwicklung Kirchsteigfeld

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtteils</li> <li>→ Unternehmen</li> <li>→ Beschäftigte</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Entwicklung der Potenzialfläche zwischen Wohngebiet und Autobahn</li> <li>→ Schaffung von Arbeitsplätzen und neuen Wohnungen, darunter auch belegungsgebundene Wohnungen</li> <li>→ Erhöhung der Nutzungsmischung im Quartier insgesamt</li> <li>→ Förderung öffentlichen Lebens, Stärkung des Einzelhandels im bisherigen Zentrum und der Erweiterung Richtung Osten</li> <li>→ Bau einer Anbindung an die Landesstraße L79 und damit an die Autobahn, damit Entlastung des Wohngebietes vom Berufs- und Wirtschaftsverkehr</li> <li>→ Schaffung von Arbeitsplätzen</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Umsetzung Gewerbegebiet</li> <li>→ Anzahl Arbeitsplätze</li> <li>→ Anzahl neuer Wohnungen</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer</li> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung, Wirtschaftsförderung</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Änderungsverfahren Bebauungsplan abschließen</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	laufend
Wechselwirkungen	-
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Seniorenplan, 2018</li> <li>→ Integrierte Kita- und Schulentwicklungsplanung, 2021</li> <li>→ STEK Gewerbe, 2021</li> <li>→ STEK Einzelhandel</li> </ul>

## Umsetzung Innovations- und Digitalzentrum RAW-Gelände

Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Unternehmen</li> <li>→ Mitarbeitende</li> </ul>
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Schaffung von Arbeitsplätzen</li> <li>→ Synergieeffekte mit weiteren Standorten, Unternehmen und Hochschulen in Potsdam und in der Region</li> <li>→ Sanierung eines stadtbildprägenden Gebäudes</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ bauliche Umsetzung</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Investor</li> <li>→ Landeshauptstadt Potsdam</li> <li>→ Wirtschaftsförderung</li> </ul>
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Abschluss Bauleitplanung</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	mittel- kurzfristig
Wechselwirkungen	-
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ STEK Gewerbe, 2021</li> </ul>

**Umsetzung neuer Campus Bundespolizei**

Zielgruppen	→ Bundespolizei
Erfolgserwartungen	→ Schaffung von Arbeitsplätzen
Monitoring-Indikatoren	→ bauliche Umsetzung
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Land Brandenburg/BLB, Bundespolizei → Landeshauptstadt Potsdam, FB Stadtplanung
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	→ Planung für den Campus
Umsetzungszeitraum	in Umsetzung
Wechselwirkungen	Synergien: Einzelvorhaben 07, 09
Weitere Informationen	→ Rechtsgültiger B-Plan 02 → Gewerbeflächensicherungskonzept, 2012 → STEK Gewerbe, 2021

**Gewerbliche Entwicklung des Spezialbaugeländes zusammen mit der Gemeinde Nuthetal**

Zielgruppen	→ Unternehmen
Erfolgserwartungen	→ Schaffung von Arbeitsplätzen → Entwicklung einer brachliegenden Fläche mit hoher Lagegunst → Stärkung des Standortes Industriegebiet → Vermeidung schädlicher Entwicklungen/ Nachbarnutzungen im Umfeld des Industriegebiets
Monitoring-Indikatoren	→ bauliche Umsetzung
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Gemeinde Nuthetal → Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer → Landeshauptstadt Potsdam, Wirtschaftsförderung
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	→ Entwicklungs- und Erschließungskonzept
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	Abhängigkeiten/Synergien: Einzelvorhaben 14
Weitere Informationen	→ Gewerbeflächensicherungskonzept, 2012 → STEK Gewerbe, 2021

## Nachhaltige Bestandsentwicklung Industriegebiet

Zielgruppen	→ ansässige und zukünftige Unternehmen
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ zielgerichtete und zukunftsorientierte Weiterentwicklung des Gebiets: Wahl des Branchenmixes, gezielte Ansiedlung passender Betriebe</li> <li>→ effizientere Nutzung untergenutzter Bereiche</li> <li>→ Klimaanpassung, u.a. Minderung der Wirkung als Wärmeinsel (siehe Stadtklimakarte)</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Anzahl Arbeitsplätze</li> <li>→ Anzahl der Betriebe/Unternehmen</li> <li>→ Netzwerkaktivitäten</li> <li>→ Leerstandsquote</li> <li>→ Minderung der Wirkung als Wärmeinsel (siehe Stadtklimakarte)</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, Wirtschaftsförderung, FB Klima, Umwelt und Grünflächen
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Konzept zur Profilierung</li> <li>→ Umsetzung Empfehlungen Stadtklimakarte</li> </ul>
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Wechselwirkungen	Abhängigkeiten/Synergien: Einzelvorhaben 13
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Gewerbeflächensicherungskonzept, 2012</li> <li>→ Klimaschutzteilkonzept Klimaanpassung, 2015</li> <li>→ Klimaanalyse, 2019</li> <li>→ STEK Gewerbe, 2021 (siehe S. 109/110)</li> </ul>

### Nutzungskonzept Aradosee mit Fokus Naherholung

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtbereichs
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Verbesserung des Naherholungsangebots im Stadtbereich</li> <li>→ Prüfung Eignung als Badesee</li> <li>→ Zugang zur Landschaft für alle</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	→ Fertigstellung des Konzepts
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Klima, Umwelt und Grünflächen
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Wechselwirkungen	Synergien: Einzelvorhaben 07, 09
Weitere Informationen	→ Seensteckbriefe, 2016

### Renaturierung Nuthe ggf. mit Integration verträglicher Freizeitnutzungen

(Zugang zum Wasser)

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner in Potsdams Süden
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Renaturierung der Nuthe</li> <li>→ Öffnung der Nuthe mit Freizeitnutzungen</li> <li>→ Schadloose Regenwasserableitung und Regenwasserreinigung</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Renaturierung</li> <li>→ Anzahl Freizeitnutzungen</li> </ul>
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Klima, Umwelt und Grünflächen
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	noch zu konkretisieren
Wechselwirkungen	-
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Gewässerentwicklungskonzept (GEK) Nuthe, 2009</li> <li>→ Fließgewässersteckbriefe, 2016</li> </ul>

## Entwicklung Baggersee Am Stern mit Fokus Naherholung

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtbereichs
Erfolgserwartungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Verbesserung des Naherholungsangebots im Stadtbereich, Stärkung einer öffentlichen Bademöglichkeit</li> <li>→ Ausweitung Uferbereich durch Rückbau des Garagenhofes</li> <li>→ ergänzende Angebote, z. B. Toiletten</li> <li>→ Zugang zur Landschaft für alle</li> </ul>
Monitoring-Indikatoren	noch zu konkretisieren
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Klima, Umwelt und Grünflächen
Strategische Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	→ Einbeziehung in den Rahmenplan Am Stern
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Wechselwirkungen	ggf. Regenwassermanagement
Weitere Informationen	→ Seensteckbriefe, 2016

### Perspektivische Renaturierung der Nuthe im südlichen Bereich

Zielgruppen	→ Einwohnerinnen und Einwohner in Potsdams Süden
Erfolgserwartungen	→ Renaturierung der Nuthe → Öffnung der Nuthe mit Freizeitnutzungen
Monitoring-Indikatoren	→ Renaturierung → Anzahl Freizeitnutzungen
Hauptverantwortlichkeiten und Vorhabenpartner	→ Landeshauptstadt Potsdam, FB Klima, Umwelt und Grünflächen
Strategische Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	noch zu konkretisieren
Umsetzungszeitraum	noch zu konkretisieren
Wechselwirkungen	-
Weitere Informationen	→ Fließgewässersteckbriefe, 2016

### Fortsetzung laufender Stadterneuerungs- und Sanierungsverfahren

#### Erneuerungsgebiet Am Stern / Drewitz

Grundlage, Satzungen von (Jahr)	Gebietskulisse gemäß § 171e BauGB, 1999
Ziel/Ausrichtung	Fortsetzung der baulichen Weiterentwicklung insbesondere zur Aufwertung des öffentlichen Raumes und des Wohnumfeldes im Drewitzer Stadtteil im Rahmen des Gartenstadtkonzeptes; weitere Verbesserung des sozialen Zusammenhalts in den Stadtteilen und der Integration sowie die Verbesserung der Chancengleichheit mit den Schwerpunkten Bildung, Familien- und Gesundheitsförderung; Verfahren für sozialverträgliche Aufwertung und nachhaltige bauliche Weiterentwicklung Am Stern erarbeiten.
Nächste Schritte	Erarbeitung Masterplan Am Stern
Relevante Konzepte/Planungen	→ Beschluss als Maßnahmengebiet der Sozialen Stadt 2002, → Städtebaulicher Masterplan aus Bundeswettbewerb zur energetischen Erneuerung von Großwohnsiedlungen (Gartenstadt Drewitz) 2009, → Selbstbindungsbeschluss zum IEK 2014 bis 2018, → Selbstbindungsbeschluss zum IEK 2019

geplanter Abschluss	voraussichtl.	Ende 2025
Kostenschätzung		4.600.000 €

### Erneuerungsgebiet Am Schlaatz

Grundlage, Satzungen von (Jahr)		Gebietskulisse gemäß § 171e BauGB, 2006
Ziel/Ausrichtung		Sozialverträgliche Aufwertung und städtebauliche Weiterentwicklung, Differenzierung und Qualifizierung der Freiraumstruktur sowie Stärkung der Nutzungsmischung
Nächste Schritte		Erstellung Masterplan Schlaatz_2030 als städtebaulich-freiraumplanerischer Rahmen (2022), zur Koordinierung der geplanten Umsetzung der Maßnahmen des IEK 2020-25 unter Beteiligung der Bewohnerschaft; Sicherung der Ergebnisse über Bauleitplanung; Fortschreibung IEK in 2026 für Zeitraum 2026-2030
Relevante Konzepte/Planungen		<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Städtebaulicher Rahmenplan 1997+2002</li> <li>→ Selbstbindungsbeschluss zum IHK 2011-2014,</li> <li>→ Selbstbindungsbeschluss zum IEK Verstetigungskonzept 2014-2017,</li> <li>→ Selbstbindungsbeschluss zum IEK 2020-2025,</li> <li>→ Beschluss zum Partizipationskonzept 2021</li> </ul>
geplanter Abschluss	voraussichtl.	2030
Kostenschätzung		12.000.000 €

### Vorbereitende Untersuchung Gewerbegebiet Kirchsteigfeld

Grundlage, Satzungen von (Jahr)	SVV-Beschluss vom 03.12.2014, ergänzender SVV-Beschluss vom 03.04.2019
Ziel/Ausrichtung	Entwicklung des Gewerbegebiets, Prüfung einer alternativen Anbindung der Gewerbefläche in Richtung Süden zur Landesstraße 79 und zur Auffahrt der Autobahn A115; ergänzendes Ziel durch den SVV-Beschluss 2019 ist die Realisierung von Wohnnutzung, von Einrichtungen für soziale Nutzungen und personen-nahe Dienstleistungen sowie von büroorientierter gewerblicher Nutzung
Nächste Schritte	Erarbeitung der Rahmenvereinbarung mit anschließender Erarbeitung des B-Planes 18 "Kirchsteigfeld" 5. Änderung
Relevante Konzepte/Planungen	
geplanter voraussichtl. Abschluss	offen
Kostenschätzung	-

### Vorbereitende Untersuchung Glasmeisterstraße

Grundlage, Satzungen von (Jahr)	SVV-Beschluss vom 03.11.2010
Ziel/Ausrichtung	Planungsziel liegt in der Entwicklung von Mischgebietsflächen mit höherer Dichtestufe bei gleichzeitiger Beschränkung von Einzelhandel gemäß Einzelhandelskonzept; ergänzend gemäß B-Plan nutzungsgemischter Standort mit Flächen für Gemeinbedarf, soziale Infrastrukturen sowie Nutzungen des Gesundheitssektors
Nächste Schritte	Erarbeitung des B-Planes 166 "Glasmeisterstraße"
Relevante Konzepte/Planungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Städtebauliche Studie (bearbeitungsbedürftig hinsichtlich des Standorts für Gemeinbedarf) von 2017</li> <li>→ Beschluss vom 19.08.2020 über die Satzung der Landeshauptstadt Potsdam über das besondere Vorkaufsrecht nach § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 des Baugesetzbuchs für Grundstücke im südöstlichen Teilbereich des Bebauungsplans Nr. 166 "Glasmeisterstraße"</li> </ul>
geplanter voraussichtl. Abschluss	offen
Kostenschätzung	-

## 6.5 Vorhaben außerhalb der Vertiefungsbereiche

Außerhalb der Vertiefungsbereiche steht vor allem die Fortsetzung bereits begonnener Sanierungs- und Entwicklungsprozesse im Vordergrund (siehe auch Kapitel 3.5).

<b>Sanierungsgebiet Babelsberg Nord</b>	
Grundlage, Satzungen von (Jahr)	Erhaltungssatzung 1991; Sanierungssatzung 1993
Ziel/Ausrichtung	Behebung städtebaulicher Missstände und Defizite im historischen Weberviertel Erhalt und Wiederherstellung des historisch geprägten Stadtraumes Stärkung der Attraktivität und Funktionsfähigkeit des Zentrums
Nächste Schritte	Straßenbaumaßnahmen
Relevante Konzepte/Planungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Städtebaulicher Rahmenplan mit Beschluss von 1999 und Fortschreibung 2011</li> <li>→ gestalterische Sanierungsziele von 1999 und Fortschreibung 2011</li> <li>→ B-Plan SAN B 08 mit Beschluss 2021</li> <li>→ Gestaltungssatzung mit Beschluss 2021</li> </ul>
geplanter voraussichtl. Abschluss	Aufhebung der Sanierungssatzung - Teilaufhebung Ende 2021/ Gesamtaufhebung Ende 2024
Kostenschätzung	1.020.000 € (nur B.5 Maßnahmen)
<b>Sanierungsgebiet Babelsberg Süd</b>	
Grundlage, Satzungen von (Jahr)	Erhaltungssatzung 1991; Sanierungssatzung 1993
Ziel/Ausrichtung	Behebung städtebaulicher Missstände und Defizite im südlich der Bahn gelegen gründerzeitlichen Mehrfamilienhausgebiet Erhalt und Wiederherstellung des historisch geprägten Stadtraumes Stärkung der Attraktivität und Funktionsfähigkeit des Zentrums
Nächste Schritte	Straßenbaumaßnahmen, Planungen öffentliche Grünfläche in Zusammenhang mit Schulcampus
Relevante Konzepte/Planungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Städtebaulicher Rahmenplan mit Beschluss von 1999 und Fortschreibung 2011,</li> <li>→ gestalterische Sanierungsziele von 1999 und Fortschreibung 2011</li> <li>→ B-Plan SAN B 07 Beschluss 2021</li> <li>→ Gestaltungssatzung Beschluss 2021</li> </ul>
geplanter voraussichtl. Abschluss	Aufhebung der Sanierungssatzung - Teilaufhebung Ende 2021/ Gesamtaufhebung Ende 2024
Kostenschätzung	2.980.000 € (B1, B2, B3 und B5 Maßnahmen)

## Sanierungsgebiet Potsdamer Mitte

Grundlage, Satzungen von (Jahr)	Sanierungssatzung 1999; Erhaltungssatzung 1997
Ziel/Ausrichtung	Zentrale Aufgaben und Ziele beim Wiederaufbau sind die Schaffung einer lebendigen neuen Stadtmitte, der Sicherung und Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt, die Stärkung von Handel und Dienstleistungen, der Anreicherung kultureller und wissenschaftlicher Nutzungen, der Schaffung vielfältig nutzbarer attraktiver öffentlicher Stadträume und einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Die Innenstadt soll ihre Typologie und ihren stadträumlichen Charakter durch die Schaffung stadtbildprägender Bauten, die Wiedergewinnung historischer Raumqualitäten und Plätze, der Weiterentwicklung zum Landschaftsraum der Havel, die Wiederherstellung der in Bezug auf das Gesamtstadtgefüge wichtigen Raumabschlüsse und Höhendominanten und den Rückbau der überdimensionierten Verkehrsflächen und Kreuzungen zurückgewinnen.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Qualifizierung und Neugestaltung der Grünflächen und Stadtplätze (insbesondere Steubenplatz, Plantage, Lustgarten, Versailler Platz/Havelufer, Stadtkanal)</li> <li>→ Sanierung und Umbau der Straßen (insb. Werner-Seelenbinder-Straße, Dortustraße) sowie der Neubau der Erschließung und Straßen im Bereich der Blöcke III-V</li> <li>→ Errichtung der sanierungsbedingten soz. Infrastruktur</li> <li>→ Umsetzung des Leitbautenkonzeptes (Blöcke II-V)</li> <li>→ Entwicklung des Areals ehem. Rechenzentrums</li> <li>→ Entwicklung des Quartiers Neuer Markt/Plantage</li> <li>→ Sicherung der Sanierungsziele über die Aufstellung von Bebauungsplänen</li> </ul>
Relevante Konzepte/Planungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Vorbereitende Untersuchung, 1999</li> <li>→ Gestaltungskonzept Havelufer/Alte Fahrt, 2004</li> <li>→ Umsetzungskonzept Lustgarten/Alter Markt, 2004</li> <li>→ Planungswerkstatt Potsdamer Mitte, 2006</li> <li>→ Integriertes Leitbautenkonzept Potsdamer Mitte, 2010 mit Anpassungen 2016, 2017</li> <li>→ Energiestrategie für das Sanierungsgebiet Potsdamer Mitte, 2014</li> <li>→ Masterplan Lustgarten, 2016</li> <li>→ Bebauungspläne SAN-P 10, SAN-P 13, SAN-P 18, SAN-P 19, Nr. 1 "Neuer Markt/Plantage"</li> </ul>
geplanter voraussichtl. Abschluss	Ende 2030
Kostenschätzung	20.000.000 €

## Sanierungsgebiet 2. Barocke Stadterweiterung

Grundlage, Satzungen von (Jahr)	Sanierungssatzung 1993; Erhaltungssatzung 1991
Ziel/Ausrichtung	Wohnen, Einzelhandel und kleinteiliges Gewerbe unterstützen, Erneuerung der Bausubstanz und der Infrastruktur
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Erneuerung Brandenburger Straße</li> <li>→ Leitprojekte Lebendige Innenstadt und Autofreie Innenstadt</li> <li>→ Überarbeitung der B-Pläne SAN - P 05, SAN - P 16 und SAN - P 17</li> <li>→ Erneuerung Spornstraße</li> <li>→ Erneuerung Bäckerstraße</li> </ul>
Relevante Konzepte/Planungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Bebauungspläne SAN - P 02, SAN - P 05, SAN - P 08, SAN - P 09, SAN - P 11, SAN - P 15, SAN - P 16, SAN - P 17</li> <li>→ Innenstadtverkehrskonzept</li> <li>→ Stadtentwicklungskonzept Einzelhandel</li> </ul>
geplanter voraussichtl. Abschluss	Aufhebung der Sanierungssatzung Ende 2026
Kostenschätzung	8.000.000 €

### Sanierungsgebiet Schiffbauergasse

Grundlage, Satzungen von (Jahr)	Sanierungssatzung 2002
Ziel/Ausrichtung	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Entwicklung eines integrierten Kulturstandortes mit Theaterneubau und freien Kulturträgern sowie der Ansiedlung zukunftsweisender Gewerbebetriebe.</li> <li>→ In einem Szenario-Workshop wurde die Vision "Internationales Kunstquartier und Publikumsmagnet" entwickelt und am 04.12.2013 durch die SVV als langfristig anzustrebendes Zielbild für den Standort Schiffbauergasse beschlossen.</li> </ul>
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Satzungsbeschluss B-Plan Nr. 23 zur Sicherung der Sanierungsziele</li> <li>→ Erarbeitung eines Betreiberkonzepts</li> </ul>
Relevante Konzepte/Planungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ 2013 Zielbild für die Schiffbauergasse in Orientierung an der im Szenario-Workshop entwickelten Vision „Internationales Kunstquartier und Publikumsmagnet“</li> <li>→ 2013 Verdichtungsstudie</li> <li>→ Bebauungsplan Nr. 23 "Schiffbauergasse" - Sicherung der Sanierungsziele, Ausschluss von weiterem Wohnen im Gebiet</li> <li>→ Beschluss voraussichtlich November 2021</li> </ul>
geplanter voraussichtl. Abschluss	Aufhebung der Sanierungssatzung Ende 2021
Kostenschätzung	300.000 €

### Sanierungsgebiet Holländisches Viertel

Grundlage, Satzungen von (Jahr)	Sanierungssatzung 1992
Ziel/Ausrichtung	Erhaltung der einmaligen, schützenswerten Bausubstanz. Stärkung der Mischung von Wohnen und Gewerbe. Sicherheit und Mitwirkung der verbliebenen und neuen Bewohner, Nutzer und Eigentümer. Verbesserung der Infrastruktur. Reparatur und Erneuerung des öffentlichen Raumes. Attraktives Quartier in der Potsdamer Innenstadt.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Satzungsauflhebung</li> <li>→ Abrechnung gegenüber dem LBV</li> </ul>
Relevante Konzepte/Planungen	Bebauungspläne SAN - P 06, SAN - P 06/1, SAN - P 12
geplanter voraussichtl. Abschluss	Aufhebung der Sanierungssatzung Ende 2021
Kostenschätzung	200.000 €

### Sanierungsgebiet Am Kanal / Stadtmauer

Grundlage, Satzungen von (Jahr)	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sanierungssatzung 2004</li> <li>→ Erhaltungssatzung 2016</li> </ul>
Ziel/Ausrichtung	Wiederherstellung des Stadtkanals in diesem Bereich. Weiterhin sollten der Erhalt und die Sanierung der im Gebiet liegenden Stadtmauerabschnitte sowie die Neugestaltung von vorhandenen Straßen, Wegen und Plätzen erfolgen.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ 2016 wurde die förderrechtliche Abrechnung mit dem Land im Sanierungsgebiet vorgenommen, da keine weiteren Fördermittel - trotz nicht beendeter Baumaßnahmen- in Aussicht gestellt werden konnten.</li> <li>→ öffentliche Diskussion mit Erarbeitung einer Zieldefinition zu Art und Maß der Sichtbarmachung/Wiederherstellung des Stadtkanals - über das Gebiet hinaus - (Bürgerbeteiligung, Workshops, Untersuchungen zu stadträumlichen, funktionalen, sozialen Auswirkungen, Stadtklima (Hitzeschutz, Regenwassermanagement etc.)</li> <li>→ Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen und Prüfung von Finanzierungsoptionen für die Wiederherstellung des 3. Bauabschnitts des Stadtkanals zwischen Kellertor und Berliner Straße (Umsetzung des Beschlusses 21/SVV/0913)</li> </ul>
Relevante Konzepte/Planungen	→ 2001/2002 Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Wiederherstellung des Stadtkanals gesamt - mit Beschluss der SVV 2001 - bekennt sich zur Wiederherstellung des Stadtkanals
geplanter voraussichtl. Abschluss	Aufhebung der Sanierungssatzung Ende 2021
Kostenschätzung	50.000 €

### Sanierungsgebiet Am Findling

Grundlage, Satzungen von (Jahr)	Sanierungssatzung 2011
Ziel/Ausrichtung	Erneuerung der denkmalgerechten Bausubstanz der Heidesiedlung und der Straßen und Plätze, Erhalt der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung
Nächste Schritte	Straßenbaumaßnahmen, insbesondere Erneuerung Kopernikusstraße
Relevante Konzepte/Planungen	Vorbereitende Untersuchungen, 2008

geplanter voraussichtl. Abschluss	2022
Kostenschätzung	250.000 €

### Erneuerungsgebiet Jägervorstadt Ost

Grundlage, Satzungen von (Jahr)	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Erhaltungssatzung 1999,</li> <li>→ 2. Satzung zur Änderung 2018 zum Teilbereich Verwaltungscampus</li> </ul>
Ziel/Ausrichtung	<p>Die städtebaulichen, baulichen und strukturellen Mängel - insbesondere auf dem Verwaltungscampus der LHP in der Hegelallee/Friedrich-Ebert-Straße sollen mit Unterstützung von Förderungen durch Bund und Land behoben werden. Insbesondere soll durch Sanierung und Neubau des Verwaltungscampus ein zentraler Dienstleistungsort für die Bürger*Innen sowie mit zeitgemäßen wettbewerbsfähigen Arbeitsplätzen als Ort des „Service und Dialog“ entstehen.</p>
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sanierung des Rathauses</li> <li>→ Überarbeitung der städtebaulichen Zielplanung und Schaffung der entsprechenden Grundlagen zur Umsetzung (Planungsrecht, städtebauliche-architektonische Wettbewerbe, Finanzierung etc.)</li> </ul>
Relevante Konzepte/Planungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der LHP am 30.10.2014 über den Beginn der vorbereitenden Untersuchungen für das Gebiet „Jägervorstadt-Ost“.</li> <li>→ Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der LHP am 31.01.2018 über die städtebauliche Zielplanung des Fördergebiets als Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen "Jägervorstadt-Ost".</li> <li>→ 2018 Machbarkeitsstudie/ Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur städtebaulichen Neuordnung – Variantenuntersuchung</li> </ul>
geplanter voraussichtl. Abschluss	2045
Kostenschätzung	150.000.000 €

### Entwicklungsbereich Stadterweiterung Süd / Block 27

Grundlage, Satzungen von (Jahr)	Entwicklungsbereichssatzung 1992
Ziel/Ausrichtung	Sanierung Bausubstand Blockrandbereich, Wohnungsneubau Blockinnenbereich
Nächste Schritte	Aufhebung und förderrechtliche Abrechnung
Relevante Konzepte/Planungen	Bebauungsplan SAN - P 01
geplanter voraussichtl. Abschluss	Ende 2022
Kostenschätzung	100.000 €

### Entwicklungsbereich Babelsberg

Grundlage, Satzungen von (Jahr)	Entwicklungsbereichssatzung 1996
Ziel/Ausrichtung	Revitalisierung eines historischen Gewerbestandortes durch umfassende Neuordnung und Erschließung, Entwicklung von Gewerbeflächen, Arrondierung von Wohnstandorten, Beseitigung von gewerblich/industriellen Brachflächen und untergenutzten Flächen sowie die Schaffung einer funktionstüchtigen Erschließung für das Gesamtgebiet
Nächste Schritte	→ einzelne Straßenbaumaßnahmen → Neuansiedlungen und Grundstücksneuordnungen
Relevante Konzepte/Planungen	städtebaulicher Rahmenplan (SVV Beschluss vom 25.10.2001) als Grundlage für insgesamt 9 Entwicklungsbebauungspläne
geplanter voraussichtl. Abschluss	Ende 2022
Kostenschätzung	5.300.000 €

## Entwicklungsbereich Bornstedter Feld

Grundlage, Satzungen von (Jahr)	Entwicklungsbereichssatzung 1991; Rechtskraft 1993
Ziel/Ausrichtung	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Schwerpunkt der Maßnahme ist die Konversion der ehemals militärisch genutzten Flächen und die bauliche Erschließung mit funktionaler Nutzungsmischung zur städtebaulichen Neuordnung und stadträumlichen Entwicklung des Nordens von Potsdam Am Schlaatz.</li> <li>→ Entwicklungsziele: Schaffung von 7.000 Wohneinheiten und von Gewerbeflächen für 5.000 Arbeitsplätze; Erhalt der ortsprägenden Kasernen-Ensembles; Integration von Bestandsbauten in die städtebauliche Entwicklung durch Umbau und Umnutzung; kompakter Städtebau; urbane Mischung von Wohn-, gewerblichen, Hochschul- und freizeitorientierten Nutzungen sowie Angeboten sozialer Infrastruktur</li> <li>→ soziale Mischung durch differenzierte Wohnungs- und Eigenheimangebote bzw. -typologien; durchgehender Grünzug mit Volksparkcharakter; Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)</li> </ul>
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ bis Ende 2021 Teilaufhebung der Satzung für die Bereiche, in denen die Entwicklung abgeschlossen ist, bis Ende 2024 Aufhebung der Satzung für die verbleibenden Gebietsteile</li> </ul>
Relevante Konzepte/Planungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ BDA Strukturkonzept, 1992/93 im Auftrag der Stadt Potsdam von der Arbeitsgruppe Potsdam-Bonn des Bundes Deutscher Architekten (BDA) erstellt</li> <li>→ 1997 wesentliche Weiterentwicklung des BDA-Strukturkonzepts durch den Ideenwettbewerb „Bundesgartenschau Potsdam 2001, Park im Bornstedter Feld“</li> <li>→ 26 teilgebietsbezogene B-Pläne zur Sicherung der Entwicklungsziele</li> </ul>
geplanter voraussichtl. Abschluss	Aufhebung der Entwicklungssatzung - Teilaufhebung 2021, Gesamtaufhebung 2024
Kostenschätzung	38.000.000 €

### Vorbereitende Untersuchung Gebiet zwischen Nuthestraße und Friedrich-Engels-Straße

Grundlage, Satzungen von (Jahr)	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ SVV-Beschluss vom 30.01.2013</li> <li>→ ergänzend SVV-Beschluss vom 02.12.2015; Satzung von 2020</li> </ul>
Ziel/Ausrichtung	<p>Städtebauliche und funktionale Aufwertung und Verdichtung des VU-Gebietes als Beitrag zum Klimaschutz und zur kompakten Stadt der kurzen Wege sowie zur Deckung des hohen Bedarfs an Wohn- und Gewerbeflächen in der Stadt Potsdam; weitgehender Erhalt der gärtnerischen Nutzung und der Nuthewiesen als zusammenhängender Grünbereich sowie aufgrund des geringen Versorgungsgrades mit Kleingartenflächen im Potsdamer Südostraum; Verbesserung des Angebots an Naherholung/ wohnungsnahen Grün; Verbesserung der Erschließung und Vernetzung innerhalb des Gebietes und mit den umliegenden Bereichen</p>
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Entwicklung und Realisierung einzelner städtebaulicher Maßnahmen</li> </ul>
Relevante Konzepte/Planungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Bericht zur Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 BauGB für das Gebiet "An der Nuthestraße zwischen Friedrich-Engels-Straße und Horstweg" in Potsdam Babelsberg (April 2018)</li> <li>→ Beschluss vom 02.12.2020 über die Satzung der Landeshauptstadt Potsdam über das besondere Vorkaufsrecht nach § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 des Baugesetzbuches für Grundstücke im Gebiet an der Nuthestraße/am Horstweg in Babelsberg</li> </ul>
geplanter voraussichtl. Abschluss	offen
Kostenschätzung	-

## 6.6 Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

Im Rahmen der Erarbeitung der Steckbriefe zu den Einzelvorhaben wurden verwaltungsintern Schätzungen zur Höhe der jeweiligen Investitionsvolumina aufgestellt. In der folgenden Tabelle wird der daraus resultierende geschätzte Kostenrahmen je Vertiefungsbereich angegeben.

<b>Schätzung des Investitionsvolumens der zentralen Vorhaben</b>		
	Min. Investitionsvolumen	Max. Investitionsvolumen
Vertiefungsbereich 1	291.550.000 €	292.550.000 €
Vertiefungsbereich 2	105.000.000 €	105.000.000 €
Vertiefungsbereich 3	15.500.000 €	31.500.000 €
Vertiefungsbereich 4	37.180.000 €	39.180.000 €

Aus den groben Kostenschätzungen und den prognostizierten Umsetzungsräumen der Einzelvorhaben lassen sich erste Schlüsse ziehen, wo die Schwerpunkte der Investitionen liegen und wie sie sich über den Umsetzungszeitraum des INSEK verteilen:

### Vertiefungsbereich 1: Marquardt – Fahrland – Krampnitz

- Der Ausbau der Tram (Einzelvorhaben 4) nimmt mit einem geschätzten Investitionsvolumen in Höhe von 210 Mio. Euro fast drei Viertel des Gesamtkostenrahmens dieses zentralen Vorhabens ein. Damit fällt der Großteil der Kosten langfristig an.
- Kurz- bis mittelfristig entstehen Kosten im ein- bis unteren zweistelligen Millionenbereich
- Nicht Bestandteil der Kalkulation: Einzelvorhaben 12

### Vertiefungsbereich 2: Golm – Eiche – Bornim – Bornstedt

- Der Ausbau der Tram (Einzelvorhaben 1) nimmt mit einem geschätzten Investitionsvolumen in Höhe von 90 Mio. Euro rund 86% des Gesamtkostenrahmens dieses zentralen Vorhabens ein. Damit fällt der Großteil der Kosten langfristig an.
- Die Investitionen im Vertiefungsbereich 2 stehen überwiegend mittel- bis langfristig an.
- Noch schwer abzuschätzen sind die Kosten bei Einzelvorhaben 6 und z. T. bei Einzelvorhaben 7.
- Nicht Bestandteil der Kalkulation: Einzelvorhaben 8, 9, 15

### Vertiefungsbereich 3: Potsdam West – Templiner Vorstadt

- Die größte Investition umfasst mit 11,5 – 19,5 Mio. Euro die mittel- bis langfristige Weiterentwicklung des Sportleistungszentrums am Luftschiffhafen (Einzelvorhaben 9).

- Beim Einzelvorhaben 3 ist je nach Variante entweder kurzfristig mit Kosten in Höhe von geschätzt 2 Mio. Euro (Fähre) oder langfristig in Höhe von 10 Mio. Euro (Brücke) zu rechnen.
- Kurz- bis mittelfristig ist von Kosten im einstelligen Millionenbereich auszugehen.
- Bei Einzelvorhaben 12 ist bisher keine verlässliche Schätzung der Kosten möglich.
- Nicht Bestandteil der Kalkulation: Einzelvorhaben 6, 12

#### Vertiefungsbereich 4: Potsdam West – Templiner Vorstadt

- Für den Tram-Ausbau wird vorerst nur eine Machbarkeitsstudie erstellt und in der Kalkulation berücksichtigt.
- Die größten Investitionen erfordern Einzelvorhaben 2 „Umbau des Horstweg zugunsten des Umweltverbundes“ (9,1 Mio. Euro; kurz- bis mittelfristig) und Einzelvorhaben 9 „Entwicklung des „Campus Schlaatz““ (25,3 – 27,3 Mio. Euro; mittelfristig).
- Nicht Bestandteil der Kalkulation: Einzelvorhaben 6, 7, 8, 14, 17, 19

#### **Fazit zu den Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**

Aus den zentralen Vorhaben des INSEK geht ein geschätzter Gesamtkostenrahmen in Höhe von 450 bis 469 Mio. Euro hervor. Hieraus wird ersichtlich, dass dieser nicht allein aus Haushaltsmitteln der Landeshauptstadt Potsdam abgedeckt werden kann (vgl. Kapitel 3.4). Die mit Abstand größten finanziellen Aufwendungen erfordert der langfristige Ausbau des Straßenbahnnetzes im Potsdamer Norden, der sich insgesamt im dreistelligen Millionenbereich bewegt. Ohne erhebliche Unterstützung durch Fördermittel für den Infrastrukturausbau ist dieser wichtige Beitrag zur Mobilitätswende für die Landeshauptstadt Potsdam nicht zu bewältigen.

Für die Umsetzung der Einzelvorhaben entstehen in allen vier Vertiefungsbereichen darüber hinaus weitere Kosten im zweistelligen Millionenbereich, für die ebenfalls eine Finanzierung durch Förderprogramme erforderlich ist. Insbesondere die Städtebauförderung kann hier eine wertvolle Unterstützung bei der Sicherung der Daseinsvorsorge und nachhaltigen Weiterentwicklung der Ortszentren leisten. Einige Investitionen müssen auch nicht allein durch die Kommune getragen werden, da diese auf weitere Akteure (z. B. Bund, Land, Deutsche Bahn AG, Investoren) entfallen.

Der überwiegende Anteil der Investitionen muss mittel- bis langfristig getätigt werden, da für viele der Einzelvorhaben zunächst mehrstufige und zeitintensive Planungsschritte sowohl mit informellen Verfahren (z. B. Rahmenplanungen, Vorbereitende Untersuchungen, Beteiligungsverfahren) als auch formellen Verfahren (z. B. Planfeststellungsverfahren, Bauleitplanung) zu durchlaufen sind. Die Prioritätensetzung für die Umsetzung muss daher je nach Planungsfortschritt, vorhandener Finanzierung und unter Berücksichtigung von Abhängigkeiten zu anderen Einzelvorhaben regelmäßig neu bewertet werden. Es kann daher sinnvoll sein, die Priorität temporär auf einen bestimmten Vertiefungsbereich zu legen, wenn dort die Realisierbarkeit mehrerer Einzelvorhaben absehbar wird, von denen Synergieeffekte zu erwarten sind.

## 7 Zehn Potsdamer Grundsätze für behutsames Wachstum

Die zehn Potsdamer Grundsätze für behutsames Wachstum sind als Teil des INSEK Grundlage für alle Entscheidungen bzgl. der künftigen Entwicklungen der Stadt. Die Ausrichtung der Grundsätze basiert auf der Annahme, dass Potsdam gemäß der Bevölkerungsprognose 2020 bis 2040 ein Wachstum verzeichnen wird. Sofern der Trend nicht anhält, sondern stagniert oder sich umkehrt, ist eine Überarbeitung der Grundsätze erforderlich. Die Annahmen werden im Rahmen des INSEK-Monitorings regelmäßig überprüft.

### 1. Integriertes Wachstum

Integrierte Stadtentwicklung – behutsames Wachstum durch das Zusammendenken aller Funktionen einer Stadt und Stärkung der sozialen Mischung gewährleisten

### 2. Kompaktes Wachstum

Stadt der kurzen Wege – kompakte und multifunktionale Stadtstrukturen planen, um den Flächenverbrauch zu senken und auf kurzen Wegen die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu fördern

### 3. Schienenorientiertes Wachstum

Klimagerechte Erschließung mit dem Bahnnetz als Rückgrat – das Bahn- und Straßenbahnnetz sowie das Netz des Umweltverbunds ausbauen und sowohl die Erneuerung von Bestandsgebieten als auch die Entwicklung von neuen Siedlungsräumen an den leistungsfähigen Nahverkehrstrassen ausrichten

### 4. Leistungsfähiges Wachstum

Kapazitäten gewährleisten – Neubau und Bezug von Wohnungen nur in dem Maße zulassen, wie auch die soziale und die technische Infrastruktur durch vorhandene und erweiterte Kapazitäten leistungsfähig bleibt

### 5. Grünes Wachstum

Natur und Stadt zusammendenken – die unbebaute Umwelt als Raum der Erholung, des klimatischen Ausgleichs und der Artenvielfalt verstehen, erhalten und weiterentwickeln, eine gemeinsame Philosophie des behutsamen Umgangs mit der Natur entwickeln und vermitteln

## **6. Klimagerechtes Wachstum**

Klimaschutz und Klimaanpassung integrieren – notwendige Maßnahmen in allen Handlungsfeldern erkennen, Bewusstsein bei allen Akteuren schaffen und in die tägliche Praxis integrieren

## **7. Identitätsstiftendes Wachstum**

Lokale Identitäten erhalten – Stadtprägende Strukturen und stadt- und ortsteil-spezifische Besonderheiten sichern und Quartierszentren stärken

## **8. Innovatives Wachstum**

Modellcharakter entwickeln – Lokale Wissenskompetenzen nutzen und vernetzen, um innovative Lösungen und nachhaltige Wirtschaftsstrukturen für die Stadt der Zukunft zu entwickeln

## **9. Partizipatives Wachstum**

Mitgestaltungsprozesse verankern – erfolgreiche Beteiligungsmodelle für die zukünftigen Entwicklungen gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Akteuren vor Ort, Politik und Verwaltung nutzen und weiterentwickeln

## **10. Regionales Wachstum**

Über die Stadtgrenzen hinausdenken – Planungen und Projekte mit den Nachbargemeinden abstimmen und gemeinsam eine nachhaltige Entwicklung der Region voranbringen

## 8 Umsetzungsstrategie

Für eine zielgerichtete Umsetzung der in den Vertiefungsbereichen verankerten Einzelmaßnahmen, ein umfassendes Erfolgsmonitoring und die laufende Bewertung der Projektfortschritte ist eine langfristige Umsetzungsstrategie notwendig. Die konkreten Umsetzungsstände der Einzelmaßnahmen sowie die Auswertung des gesamtstädtischen Monitorings werden in einem regelmäßigen Stadtentwicklungsbericht erfasst.

### 8.1 Arbeitsstrukturen

#### Fortführung und Etablierung von Umsetzungs- und Steuerungsformaten

Auch nach Abschluss des INSEK ist die Beibehaltung und Etablierung von Austauschformaten und Methoden wichtig, um die praktische Umsetzung zu begleiten.

- Fortführung der ressortübergreifenden **Projektgruppe** als kontinuierlich begleitendes Austauschformat (z. B. ein bis zwei Sitzungen pro Jahr), das sich ausschließlich auf die Umsetzung des INSEK konzentriert und bei Bedarf auch Externe mit einbindet
- Fortführung des **Lenkungsgremiums**, um eine stetige Reflexion des Umsetzungsstands des INSEK mit dem Oberbürgermeister, den Beigeordneten und den politischen Fraktionen zu ermöglichen
- regelmäßige Berichterstattung zur INSEK-Umsetzung im Rahmen der **Regionalgespräche** des Oberbürgermeisters
- **Hinweis** auf das INSEK bei kommunalpolitischen Beschlussvorlagen für die Stadtverordnetenversammlung, damit Entscheidungen konform zum INSEK getroffen und eine zielgerichtete Stadtentwicklung garantiert werden kann. Auf diese Weise wird das INSEK in seiner Rolle als übergeordnetes Planungsinstrument kontinuierlich wahrgenommen.
- regelmäßiger **Stadtentwicklungsbericht** mit Umsetzungsplan über Fortschritte der Einzelmaßnahmen innerhalb der Aktionsfelder (alle 2 Jahre)

#### Verantwortung und Teamarbeit

Aufgrund der Komplexität vieler Themen aus dem INSEK ist eine klar geregelte Federführung empfehlenswert. Jeweils ein Bereich oder Fachbereich wird diese durchgängig begleiten und so den Überblick beibehalten.

- Die federführende Verantwortung für die Umsetzung des INSEK obliegt den jeweiligen Bereichen und Fachbereichen der Landeshauptstadt Potsdam.
- Für das Monitoring und die Berichterstattung zu den zentralen Vorhaben der Vertiefungsbereiche 1 bis 4 im Rahmen des Stadtentwicklungsberichtes ist der Bereich Gesamtstädtische Planung verantwortlich.
- Für die Umsetzung der jeweiligen Einzelvorhaben sind die Zuständigkeiten und Aufgaben jeweils zum Projektstart festzulegen bzw. ergeben sich aus den Verantwortlichkeiten der Bereiche und Fachbereiche. Die Maßnahmensteckbriefe in Kapitel 6 benennen hierzu Hauptverantwortlichkeiten zum Zeitpunkt der Bearbeitung.

- Die Hauptverantwortlichen (Fachbereiche, Bereiche) koordinieren die Einzelvorhaben und stehen im Austausch mit den Trägern der Umsetzung (Vorhabenpartner). Sie leiten regelmäßig Informationen an den Bereich Gesamtstädtische Planung weiter.
- In geeigneten internen Abstimmungsformaten für die einzelnen Vertiefungsbereiche wird über Umsetzungsstand, Ergebnisse oder ggf. über Probleme bei der Umsetzung berichtet und das weitere Vorgehen abgestimmt.
- Im Sinne des fachübergreifenden Arbeitens kann auch die Benennung von Co-Verantwortlichen aus anderen Ressorts oder die Bildung von Projektteams hilfreich sein, so dass enger Austausch entsteht und alle wichtigen fachlichen Belange eingebracht werden.

### **Partnerschaften und nachbargemeindliche Abstimmung**

Für die Umsetzung der INSEK-Ziele müssen viele Akteure an einem Strang ziehen. Die produktive Zusammenarbeit aller Beteiligten muss daher auch nach Beschluss des INSEK kontinuierlich fortgeführt und weiter ausgebaut werden.

- Fortführung der Einbindung relevanter Institutionen und Akteure in die Projektgruppe des INSEK, z. B. städtische Beteiligungen (wie ProPotsdam, Stadtwerke, Klinikum), Experten aus Wissenschaft und Praxis, lokale Akteure und öffentliche Institutionen wie die SPSSG.
- Intensivierung der regionalen Zusammenarbeit: Kooperation mit Nachbarkommunen und -landkreisen bei Vorhaben, die über Stadtgrenzen hinausreichen oder -wirken (z. B. soziale und Verkehrsinfrastruktur), Berücksichtigung räumlicher Verflechtungen mit dem Umland (z. B. Auswirkung einer Standortentwicklung).
- Fortführung der Regionalgespräche mit den Nachbargemeinden, bei denen über Schnittstellen informiert und diskutiert wird.

### **Information und Beteiligung der Öffentlichkeit**

Durch die Einbindung von Öffentlichkeit und Schlüsselakteuren in den nachgeordneten Planungsebenen wird die Umsetzung der Planungen insgesamt transparenter und somit auch für verwaltungsexterne Beteiligte nachvollziehbarer. Durch die Sammlung betroffener Belange soll eine möglichst vollständige Interessenabwägung erzielt werden. Welche Beteiligungsinstrumente dafür angewandt werden, muss an den jeweiligen Einzelfall und die jeweilige Situation angepasst werden.

- Bürgerfreundliche Gestaltung der formellen und informellen Beteiligung durch frühzeitige und barrierefreie Beteiligungsformate (z. B. Veröffentlichungen im Internet, Bürgerveranstaltungen, Workshops, andere Mitwirkungsformate).
- Regelmäßige Information über aktuelle Projekte und Angebote zur Mitsprache durch den Newsletter zur Bürgerbeteiligung der Landeshauptstadt Potsdam.

### **Strategien zur Nutzung von Synergien**

Voraussetzung für die Nutzung von Synergien zwischen unterschiedlichen Vorhaben oder Prozessen ist, diese rechtzeitig zu erkennen und die Verfahren frühzeitig so zu organisieren,

dass ein maximaler Nutzen entsteht. Ein klassisches Beispiel von Synergien in der Stadtentwicklung ist die Verknüpfung einer technisch notwendigen Sanierung von Kanälen unterhalb einer Straße mit dem Umbau der Oberfläche im Sinne der Mobilitätswende oder der Anpassung an den Klimawandel. Die Herausforderung liegt in der Regel in der Koordination zwischen unterschiedlichen Zuständigkeiten in der Verwaltung, externen Dienstleistern, Planungsinstrumenten, Zeitplänen und Finanzierungsquellen. Erste Hinweise auf mögliche Synergien finden sich in den Steckbriefen zu den Einzelvorhaben (Kapitel 6) in der Rubrik „Wechselwirkungen“.

Erfolgreiche Nutzungen von Synergien sollen im Rahmen der Stadtentwicklungsberichte regelmäßig erfasst und kommuniziert werden. Gleichermaßen sollen auch nicht erfolgreiche Nutzungen von ursprünglich avisierten Synergien reflektiert und erwähnt werden, um für die weitere Umsetzung zu lernen und ggf. Anpassungen vorzunehmen.

### Strategien zum Umgang mit Zielkonflikten

Das Erkennen, Benennen und Lösen von Zielkonflikten ist zentrale Aufgabe eines INSEK. Während des Bearbeitungsprozesses sind sowohl in der verwaltungsinternen als auch der öffentlichen Beteiligung verschiedene Zielkonflikte diskutiert worden. Einige dieser Aspekte sind in der folgenden Tabelle beispielhaft dargestellt:

Ziel A	Ziel B
Erhalt von Freiräumen	Intensivierter Wohnungsbau
Verkehrsfluss des Individualverkehr	Vorrang für öffentlichen Verkehr und Radverkehr
Renaturierung der Moore	Landwirtschaftliche Nutzung
Bezahlbares Wohnen	Energetische Sanierung
Ersatzmaßnahmen für Bebauung im Wald	Landwirtschaftliche Nutzung
Ausbau des Kita- und Schulangebotes	Hohe Verschuldung
Wohnungsbau, Schaffung von Arbeitsplätzen	Bewältigung des Verkehrsaufkommens
Innenentwicklung	Freiräume in Quartieren
Baukulturelle Identität	Höhenentwicklung, Verstädterung
Partizipation und Beteiligung	Beschleunigung der Planverfahren
Förderung des Radverkehrs	Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel
Schutz der Ufer- und Wasserflächen	Nutzung der Ufer- und Wasserflächen
Einheitsgemeinden	Stadtteilidentitäten und Ortsteilbesonderheiten
Nutzung der Naturräume	Schutz von Landschaft und Biodiversität

Die im Konflikt stehenden Ziele gilt es gegeneinander abzuwägen. Die Entwicklungsstrategie (Kapitel 5) beschreibt dabei den Lösungskorridor für das INSEK als planerische Rahmensezung. Während der Umsetzung ist es erforderlich, den integrierten Ansatz bei der Bewältigung von Konflikten auch auf der Ebene der Einzelvorhaben weiter zu berücksichtigen. Es ist Aufgabe der übergreifenden Projektgruppe, diese Konflikte zu identifizieren und gemeinsame Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Das Lenkungsgremium solle Konflikte, die

einer Richtungsentscheidung bedürfen, vorgelegt bekommen und zum weiteren Vorgehen beraten (z. B. durch Vorlage zur Entscheidung in den entsprechenden politischen Gremien).

### **Verwaltungsmodernisierung**

Aufgrund der Komplexität der Herausforderungen, denen die Landeshauptstadt gegenübersteht, wird interdisziplinäres, ganzheitliches Denken und Handeln immer wichtiger – Ziel muss es daher sein, Arbeitsumgebungen zu schaffen, mit denen sektorale Betrachtungsweisen bei der Umsetzung des INSEK überwunden werden können. Eine große Aufgabe ist auch in diesem Zusammenhang die Nutzung der Chancen der Digitalisierung. Darüber hinaus erfordert der Bevölkerungszuwachs, dass die kommunale Infrastruktur mitwächst – dazu gehört auch eine leistungsfähige Verwaltung.

- Herstellung eines modernen Arbeitsumfelds als Voraussetzung für produktive Verwaltungsarbeit. Dafür sind Investitionen in das Stadthaus und den umliegenden Verwaltungscampus die Einrichtung weiterer Verwaltungsstandorte nach Bedarf erforderlich. Eine Standortsuche und der Variantenvergleich laufen bereits.
- Die Stärkung der Landeshauptstadt Potsdam als attraktive Arbeitgeberin ist wichtig, um auch in Zukunft Fachkräfte zu gewinnen und zu halten.
- Entwicklung von Modellen für umsetzungsorientiertes und fachübergreifendes Arbeiten durch Reflektion gewohnter Organisationsstrukturen und Erprobung verschiedener Ansätze für ressortübergreifendes Arbeiten.
- Förderung eines regelmäßigen Austauschs über aktuelle Planungen der einzelnen Ressorts mit dem Ziel, Zielkonflikte und Synergien frühzeitig zu erkennen. Mit dem Wissen darüber können beispielsweise Entscheidungsprinzipien entwickelt und Zeitabläufe synchronisiert werden.
- Chancen der Digitalisierung nutzen innerhalb der Stadtverwaltung: Chancen liegen in einer Erleichterung des Informationsaustauschs nach innen und außen (z. B. besseres ressortübergreifendes Arbeiten, Erhöhung der Transparenz durch Ausweitung der Bereitstellung von „Open Data“), Unterstützung von Beteiligungsprozessen. Eine Konkretisierung wird dazu u. a. im Projekt „Smart City Potsdam – Innovativ.Grün.Gerecht“ erfolgen, für das die Landeshauptstadt 2021 eine Förderzusage vom Bund erhalten hat. Das Konzept soll im Jahr 2022 erarbeitet werden.

## 8.2 Umsetzung des INSEK und Vorgehensweise bei der Auswahl der Einzelvorhaben

Der Konzeptteil des INSEK (Kapitel 5 und 6) umfasst viele Einzelvorhaben, die vor einer Umsetzung weiteren ressortübergreifenden Abstimmungs- und Konkretisierungsbedarf aufweisen. Eine Transparenz über die Reihenfolge der Arbeitsschritte und ein Überblick über die wichtigsten Abhängigkeiten sind allerdings für den Erfolg des INSEK 2035 entscheidend. Dafür ist in der weiteren Umsetzung die Aufstellung eines tabellarischen INSEK-Umsetzungsplans vorgesehen. Nachfolgend ist der methodische Ablauf zur Erstellung des INSEK-Umsetzungsplans vereinfacht dargestellt.

### INSEK-Umsetzungsplan

1. Innerhalb der Projektgruppe: Auswahl der in der kommenden 2-Jahres Periode zu bearbeitenden Einzelvorhaben entsprechend ihrer strategischen Priorität<sup>239</sup> für die Umsetzung des INSEK (nach Möglichkeit Priorisierung von Einzelvorhaben mit Schlüsselfunktion für weitere Entwicklungen). Dabei sind kurzfristige Handlungserfordernisse einzubeziehen sowie die grundsätzliche Bearbeitbarkeit und Erwartbarkeit von Fortschritten innerhalb des Jahres zu berücksichtigen. Bei Bedarf können auch neue Einzelvorhaben ergänzt werden.
2. Festlegungen und Abstimmungen von Zuständigkeiten, Arbeitsschritten und Umsetzungszielen durch die INSEK-Projektgruppe, inhaltliche Abstimmung mit weiteren Prozessen der strategischen Steuerung in der Verwaltung
3. Klärung und Schaffung der nötigen Voraussetzungen (z. B. personelle Kapazitäten, Zusammenstellung von Planungsteams, Finanzierung, Fertigstellung anderer Planungen)
4. Entscheidung durch das Lenkungsgremium mit Beschluss des von der Projektgruppe erstellten Umsetzungsplans
5. Berücksichtigung der beschlossenen Projekte und Prioritäten in den Haushaltsplan

### Vorgehensweise bei der Erstellung des Stadtentwicklungsberichtes

Der Stand der Realisierung des INSEK-Umsetzungsplans wird unter Nutzung der in Kapitel 8.1 beschriebenen Arbeitsstrukturen im Stadtentwicklungsbericht dargestellt. Hierfür wird der aktuelle Stand der Einzelmaßnahmen am Ende jeweils eines Zweijahreszeitraums zusammengetragen und durch das gesamtstädtische Monitoring (siehe Kapitel 8.3) inhaltlich ergänzt. Der Stadtentwicklungsbericht wird der Stadtverordnetenversammlung in Form einer Mitteilungsvorlage bekannt gegeben.

---

<sup>239</sup> Für die Festlegung der strategischen Prioritäten lagen die aktuellen Leitthemen/-projekte der jeweiligen Geschäftsbereiche zu Grunde. Im Vorfeld muss jeweils eine Prüfung der Vereinbarkeit der Einzelvorhaben mit den thematischen Schwerpunkten in den Aktionsfeldern sowie mit den zehn Potsdamer Grundsätzen erfolgen.

## 8.3 Erfolgskontrolle

Für eine erfolgreiche Umsetzung des INSEK ist aufgrund des langen zeitlichen Betrachtungshorizontes eine regelmäßige Erfolgskontrolle nötig. Auf diese Weise kann auf veränderte Rahmenbedingungen reagiert und entsprechend nachgesteuert werden. Dies erfordert neben einer großen Flexibilität auf Seiten der Verantwortlichen auch Kenntnisse über den Umsetzungsstand und die Wirkungen der einzelnen Vorhaben. Die Erfolgskontrolle des INSEK 2035 soll also nicht erst in der nächsten Fortschreibung „*ex post*“ erfolgen, sondern als kontinuierliche Evaluation vorgenommen werden.

Hierfür ist ein Monitoringkonzept erforderlich, das einerseits die kontinuierliche Prüfung des Umsetzungsstandes von Einzelmaßnahmen und andererseits die regelmäßige Abschätzung der Wirkungen dieser Maßnahmen ermöglicht. Das Monitoring dient so als Grundlage der regelmäßigen Berichterstattung. Gleichzeitig kann das Monitoring eine Quelle zur Identifizierung neuer oder geänderter Handlungserfordernisse darstellen.

Für eine Darstellung des **operativen Umsetzungsstandes** der Einzelvorhaben ist eine tabellarische Aufbereitung auf Basis des INSEK-Umsetzungsplanes (siehe Kapitel 8.2) erforderlich. Darin muss der Prozessfortschritt vor dem Hintergrund der strategischen Prioritätensetzung und des vorgesehenen Umsetzungszeitraums erkennbar sein. Im Falle eines Umsetzungshemmnisses ist es nötig, die möglichen Hemmfaktoren aufzuführen. Bereits umgesetzte Einzelmaßnahmen sollen hinsichtlich der im Vorhabensteckbrief aufgeführten Evaluationskriterien bewertet werden (siehe Kapitel 6.1 bis 6.4).

Die **Abschätzung der Wirkung** von Einzelvorhaben des INSEK 2035 gestaltet sich methodisch anspruchsvoller, da sich aufgrund der Abstraktheit und Komplexität von gesamtstädtischen Zielen Veränderungen oftmals nicht direkt messen oder auf ein einzelnes Vorhaben zurückführen lassen. Insofern soll sich die Erfolgskontrolle im Umsetzungsprozess des INSEK 2035 im Wesentlichen auf die Erreichung der gesamtstädtischen Entwicklungsziele fokussieren. Hierfür wird in jedem der Aktionsfelder ein spezifisches Indikatorenset herangezogen, das eine Überprüfung und Bewertung der Zielerreichung ermöglichen soll.

Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass auch die Aktionsfelder eine hohe Komplexität aufweisen. Daher lassen sich auch in einem indikatorengestützten Monitoring nur ausgewählte Teilaspekte operationalisieren, das Indikatorenset kann damit nicht abschließend sein. Im Laufe des Umsetzungsprozesses wird es daher möglicherweise erforderlich sein, auch das Indikatorenset selbst einer kritischen Prüfung zu unterziehen und ggf. um weitere Indikatoren zu ergänzen.

Bei der Zusammenstellung der Indikatoren wurde insbesondere berücksichtigt, dass eine regelmäßig aktualisierte Datenverfügbarkeit gegeben ist. Als sehr nützliche Datenquelle kann in diesem Zusammenhang die repräsentative Bürgerumfrage der Landeshauptstadt Potsdam dienen, die seit 2013 regelmäßig erstellt wird. Darin werden z. B. Zufriedenheitswerte in verschiedenen Lebensbereichen sowohl für ganz Potsdam als auch für die Stadt- und Ortsteile erhoben.

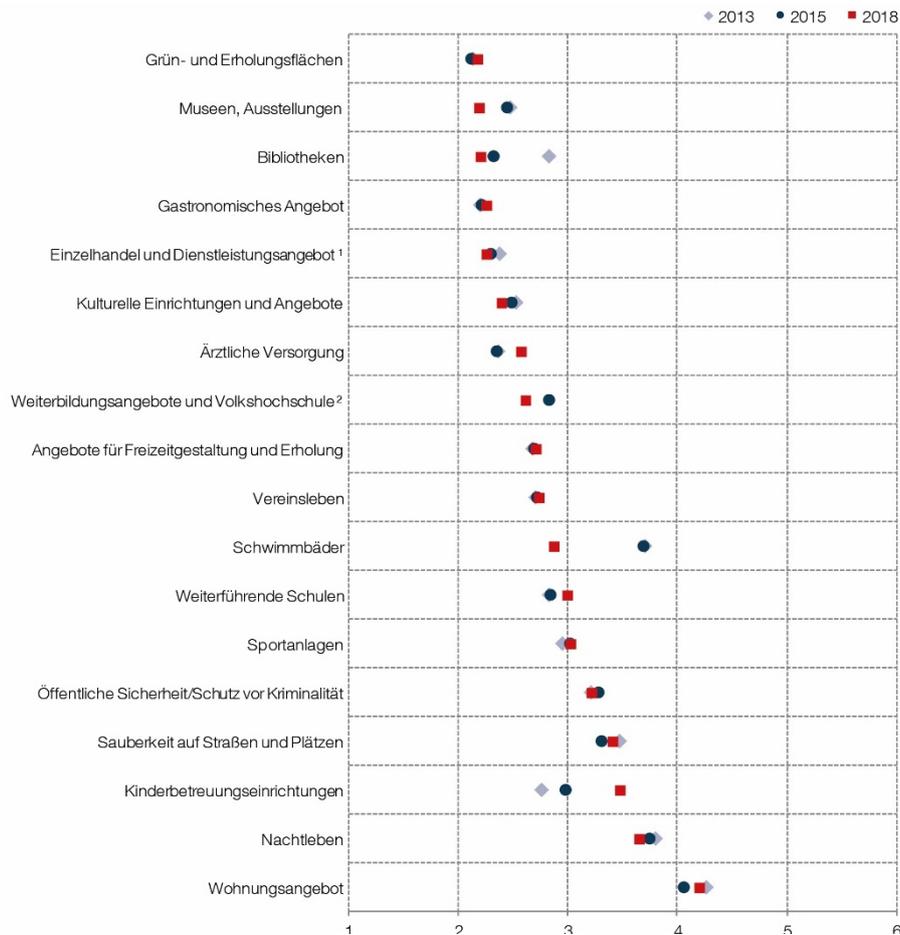


Abbildung 114: Erhebung der allgemeinen Zufriedenheit in verschiedenen Lebensbereichen für ganz Potsdam. (Quelle: Bürgerumfrage „Leben in Potsdam“, 2018)

Da die Aussagekraft von „nackten Zahlen“ oft begrenzt sein kann, ist eine Ergänzung der quantitativen Datenbasis um qualitative Evaluationsmethoden vielversprechend. Vor allem im Zusammenhang mit vielfältigen Partizipationsformaten finden sich zahlreiche Anknüpfungspunkte für das INSEK-Monitoring. Bürgerinnen und Bürger können hier ihre Einschätzung zu konkreten Vorhaben, aber häufig auch eigene neue Ideen zum Ausdruck bringen. Qualitative erhobene Daten sind zwar oftmals nicht leicht verallgemeinerbar, aber sie verhelfen zu einem vertieften Verständnis über Motive, Einstellungen, Erwartungen und Wünsche von Betroffenen und Akteuren.

Im Zuge der Rahmenplanungen, die aus dem INSEK hervorgehen, können beispielsweise kleinräumige Erhebungen auf Quartiersebene hilfreich sein, um eine hohe Qualität öffentlicher Räume zu erhalten bzw. Verbesserungspotentiale zu ermitteln. Als innovativ und vielversprechend erscheint beispielsweise der Ansatz des dänischen Stadtplaners Jan Gehl, der zwölf Kriterien zur umfassenden Bewertung öffentlicher Räume entwickelt hat. Dabei unterscheidet er die Themenfelder „Schutz“, „Komfort“ und „Freude“, die in einer Matrix dargestellt werden und eine detaillierte Beschreibung von Stadträumen ermöglicht (vgl. Abbildung 115).

Die genannten Merkmale werden durch die drei Kategorien „gut“, „durchschnittlich“ und „schlecht“ beurteilt und mit unterschiedlichen Farben dargestellt. So kann für jeden öffentlichen

Raum eine Matrix erstellt werden, die die jeweiligen Defizite und Qualitäten verdeutlicht. Um Entwicklungen darstellbar zu machen, sollten möglichst vor der Entwicklung z. B. der Stadtplätze Anfangserhebungen durchgeführt werden.

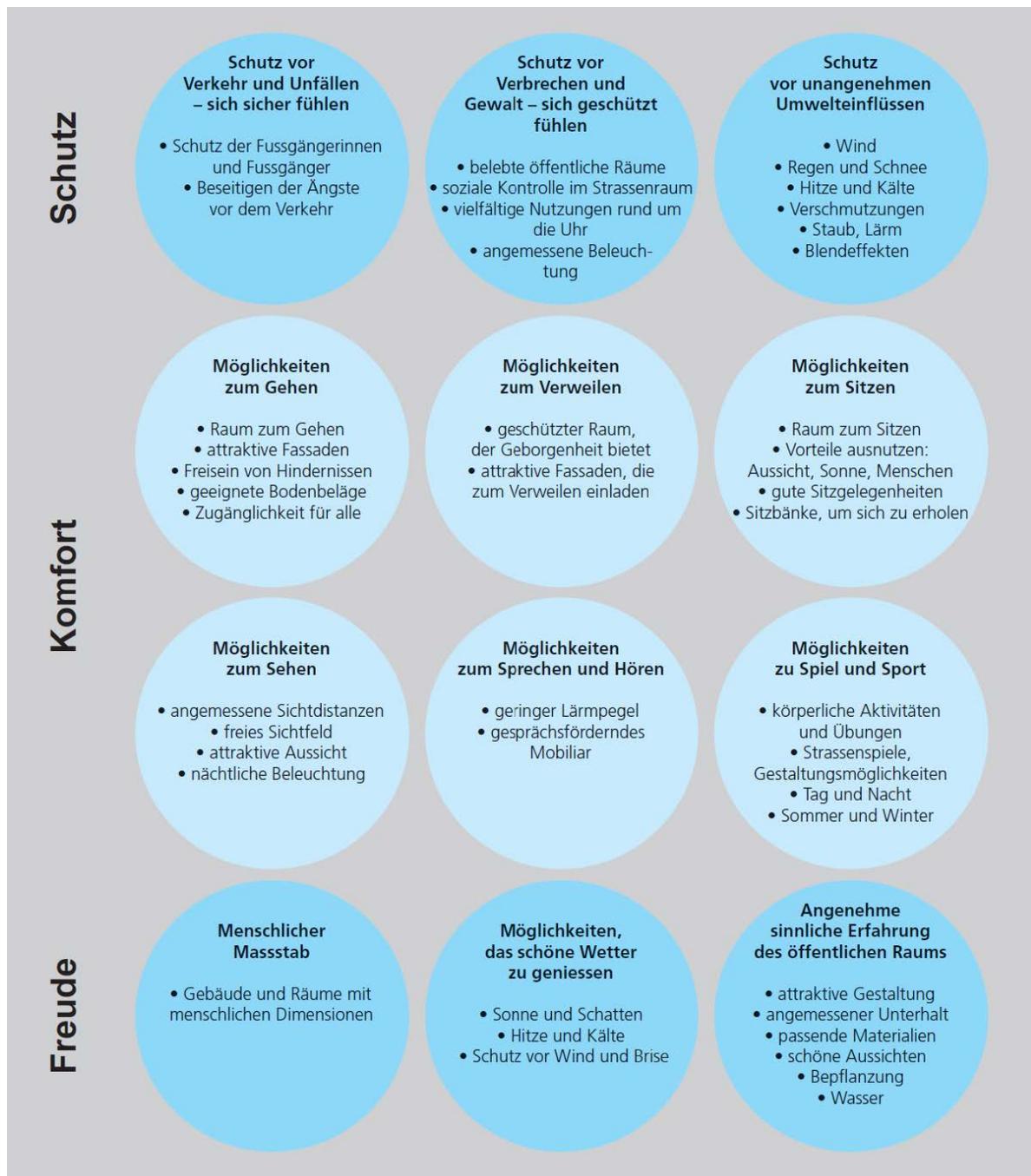


Abbildung 115: 12 Qualitätskriterien öffentlicher Räume. (entnommen aus: Qualität von öffentlichen Räumen. Methoden zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität. Zürich 2015.) In: Stadt Itzehoe 2017, Anlage 1).

Im Folgenden werden die Indikatorensets für die sechs Aktionsfelder des INSEK vorgestellt. Zur Darstellung der Erfolgserwartung werden bis auf wenige Ausnahmen keine Zielgrößen bzw. Benchmarks, sondern Tendenzen in Bezug auf die Wertausprägung angegeben. Auf diese Weise können jeweilige Entwicklungen einfach abgelesen und mit Blick auf die Stadtentwicklungsziele bewertet werden.

## Wachstum

### Entwicklungsziel

Das Wachstum Potsdams bis 2035 soll so gestaltet werden, dass es **behutsam, nachhaltig** und **klimagerecht** ist.

Indikatoren	Erfolgs- erwartung	Referenz	Datenquelle
Abgleich Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsprognose 2020-2040	Deckungs- gleichheit	180.503 (Basisjahr 2019)	Einwohnerdaten Stadt und Bevölkerungsprognose (LHP) <sup>240</sup> ,
Jährliche Flächenneuanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsfläche in ha je 1.000 Einwohner	↘	0,23 (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>241</sup>
CO <sub>2</sub> – Emissionen je Kopf (in t CO <sub>2</sub> Äquivalent/  Einhaltung der Zwischenziele des Masterplans 100% Klimaschutz	↘	4,7 t (2016)	Klimabericht (LHP) <sup>242</sup>
Trinkwasserverbrauch (je Einwohner und Tag)	↘	127 l (2019)	Statistik und Wahlen (LHP), Energie und Wasser Potsdam GmbH
Abfallmenge Hausmüll (je Einwohner pro Jahr in kg)	↘	136,8 kg (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>243</sup>
Zufriedenheitswerte für verschiedene Teilaspekte	↗	Werte der letzten Bürgerumfrage 2018	Leben in Potsdam – Bürgerumfrage der LHP

<sup>240</sup> Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040

<sup>241</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 25

<sup>242</sup> Klimaschutzbericht 2017 der Landeshauptstadt Potsdam, in: <https://www.potsdam.de/klimaberichte-der-landeshauptstadt-potsdam>

<sup>243</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 269

## Wohnen

### Entwicklungsziel

Wohnen in Potsdam soll im Jahr 2035 **vielfältig, bezahlbar** und **integriert** sein.

Indikatoren	Erfolgs- erwartung	Referenz	Datenquelle
Anzahl neuer Wohneinheiten pro Jahr (in Differenz aus fertiggestellten Zu- und Abgängen von Wohnungen)	1.000 pro Jahr	897 (2020)	Amt für Statistik Berlin Brandenburg
Wohnungsversorgungsquote (Anzahl der Wohnungen je Haushalt)	↗ (1,0)	0,90 (2020)	Bereich Statistik und Wahlen (LHP)
Anteil kommunaler und genossenschaftlicher Wohnungen am Gesamtbestand aller Wohnungen	Mind. 40 %	37,8 % (2020)	Bereich Statistik und Wahlen/ Bereich Wohnen (LHP)
Anzahl barrierefreier Wohnungen	↗	671 (2020)	Bereich Statistik und Wahlen/ Bereich Wohnen (LHP)
Versorgungsquote von Wohnheimplätzen für Studierende	↗	9,6 % (2021)	Studentenwerk Potsdam
Sanierungsstand der Wohnungen (in % des Gesamtwohnungsbestandes)	↗	88,1 % (2020)	Bereich Statistik und Wahlen/ Bereich Wohnen (LHP)
Mietbelastungsquote (durchschnittlicher Anteil der Mietkosten am Haushaltsnettoeinkommen)	↘	30,6 % (2017)	Bürgerumfrage (LHP)
Anzahl der mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen in der Gesamtstadt	↗	5.876 (2020)	Bereich Statistik und Wahlen/ Bereich Wohnen (LHP)

## Mobilität

### Entwicklungsziel

Mobilität in Potsdam soll im Jahr 2035 **nutzerorientiert, intelligent** und **umweltverträglich** sein.

Indikatoren	Erfolgs- erwartung	Referenz	Datenquelle
Anteil des Umweltverbundes am Modal Split	↗	51 % (2018)	Regelmäßige Verkehrsbefragung SrV <sup>244</sup>
Länge Radverkehrsnetz (in m)	↗	182.214 m (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>245</sup>
PKW-Besatz (zugelassene PKW je 1.000 Einwohner)	↘	435,2 (31.12.2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>246</sup>
Anteil KFZ mit Elektroantrieb	↗	0,6 % (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>247</sup>
Linienbeförderungsfälle des Verkehrsbetriebes Potsdam im Verhältnis zur Bevölkerungszahl (je Einwohner)	↗	241 je Einwohner (2019) <sup>248</sup>	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>249</sup>
Verunglückte im Verkehr	↘	852 (2019)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>250</sup>

<sup>244</sup> Mobilitätssteckbrief für Potsdam 2019

<sup>245</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 187

<sup>246</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 182

<sup>247</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 185

<sup>248</sup> Der Wert für 2020 liegt bei 147 km/Einwohner und stellt pandemiebedingt einen Ausreißer dar.

<sup>249</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 188

<sup>250</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 189

## Lebensräume

### Entwicklungsziel

Lebensräume in Potsdam sollen im Jahr 2035 **identitätsstiftend, aktiv** und **vielseitig** sein.

Indikatoren	Erfolgs- erwartung	Referenz	Datenquelle
Naherholungsfläche (km <sup>2</sup> je 1.000 EW)	→/↗	5,66 (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>251</sup>
Fläche Klein- und Pachtgärten in m <sup>2</sup> je Einwohner	→/↗	12,6 (2017)	STEK Kleingärten <sup>252</sup>
Naturschutzflächen (in ha) <sup>253</sup>	→	14.038 (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>254</sup>
Bilanz öffentlicher Baumbestand (Differenz aus Neupflanzungen und Fällungen pro Jahr)	↗	0,67 (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>255</sup>
Versiegelungsgrad	→	12,58 % (2016)	Umweltmonitoring (LHP)
Grünvolumen (in m <sup>3</sup> je m <sup>2</sup> )	→	5,04 (2016)	Umweltmonitoring (LHP)
Waldfläche (in ha)	→	46,31 ha (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>256</sup>
Ärzteversorgung (Einwohner je Ambulant tätigen Arzt)	→	264 (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>257</sup>
Länge Fernwärmenetz (in km)	↗	197 km (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>258</sup>
Breitbandversorgung (Anteil der Haushalte, die eine Bandbreite von mind. 1.000 Mbit/Sek nutzen können in %)	↗	76 % (2021)	Breitbandatlas des BMVI <sup>259</sup>

<sup>251</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 25

<sup>252</sup> Stadtentwicklungskonzept Kleingärten 2018, S. 18

<sup>253</sup> Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Natura-2000-Gebiete, Europäische Vogelschutzgebiete,  
Flächennaturdenkmale

<sup>254</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 275

<sup>255</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 273

<sup>256</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 25

<sup>257</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 137

<sup>258</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 266

<sup>259</sup> <http://www.breitbandatlas.de>

Luftqualität (Jahresmittelwerte PM 10 in µg / m³)	↘	15 (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>260</sup>
Zufriedenheitswerte	↗	Werte 2013, 2015, 2018	Bürgerumfrage <sup>261</sup>

## Bildung, Kultur & Arbeit

### Entwicklungsziel

Bildung, Kultur und Arbeit sollen in Potsdam im Jahr 2035 **zugänglich, wissenschaftsbasiert und kreativ** sein.

Indikatoren	Erfolgserwartung	Referenz	Datenquelle
Kapazitäten der Tagesbetreuungseinrichtungen für unter 14-Jährige im Verhältnis zur Zahl der unter 14-Jährigen an der Gesamtbevölkerung	→/↗	0,72 (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>262</sup>
Schulabbruchquote	↘	3,8 % (2019/20)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>263</sup>
Schulabgänger an beruflichen Schulen	↗	1.947 (2019/20)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>264</sup>
Anzahl Studierende an den Hochschulen in Potsdam	→/↗	27.474 (WS 2020/21)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>265</sup>
Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen (in Euro)	↗	61.505	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>266</sup>
Gewerbesteuereinnahmen (netto, in Mio. Euro)	↗	78,96	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>267</sup>
Existenzgründungen (Gewerbeanmeldungen je 1.000 EW)	↗	7,36 (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>268</sup>

<sup>260</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 272

<sup>261</sup> Bürgerumfrage 2019, S. 81 ff.

<sup>262</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 173

<sup>263</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 158

<sup>264</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 159

<sup>265</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 161

<sup>266</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 83

<sup>267</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 254

<sup>268</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 84

Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Wohnort	↗	72.470 (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>269</sup>
Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort	↗	87.510 (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>270</sup>
Langzeitarbeitslosenquote: Anteil der Langzeitarbeitslosen <sup>271</sup> an allen Arbeitslosen in %	↘	28,7 % (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>272</sup>

## Stadt für Alle

### Entwicklungsziel

Potsdam ist im Jahr 2035 eine Stadt für alle – es geht **gemeinschaftlich, innovativ und gerecht** zu.

Indikatoren	Erfolgs- erwartung	Referenz	Datenquelle
SGB-II-Quote (Anzahl der Personen in Bedarfsgemeinschaften / Bevölkerungszahl * 100)	↘	7,4 % (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>273</sup>
SGB-XII-Quote (Anzahl der Empfänger sozialer Leistungen/Bevölkerungszahl * 100)	↘	2,25 % (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>274</sup>
Segregationsindex (SGB II-Bezieher auf der Ebene der Stadtteile) <sup>275</sup>	↘	0,34 (2019)	Bereich Statistik und Wahlen (LHP)
Kinderarmut/Jugendarmut: Anzahl von Personen unter 15 Jahren in Bedarfsgemeinschaften nach SGB II / Anzahl	↘	12,6 % (2020)	Statistischer Jahresbericht (LHP) <sup>276</sup>

<sup>269</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 96

<sup>270</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 96

<sup>271</sup> Als Langzeitarbeitsloser gilt, wer mehr als 12 Monate arbeitslos ist.

<sup>272</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 104

<sup>273</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 122, S. 106.

<sup>274</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 122, S. 106.

<sup>275</sup> Der Segregationsindex beschreibt das Ausmaß der Ungleichverteilung einer Bevölkerungsgruppe gegenüber der restlichen Bevölkerung

<sup>276</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 122, S. 106.

---

von Personen unter 15 Jahren  
an der Gesamtbevölkerung \*  
100

---

Altersarmut: ↘ 2,25 (2020) Statistischer Jahresbericht  
Anzahl Personen über 65 Jahre (LHP)<sup>277</sup>  
mit Grundsicherung im Alter /  
Anzahl von Personen über 65  
Jahren an der Gesamt-  
bevölkerung \* 100

---

Verhältnis der Beschäftigungs- ↗ 79,4 (2020) Statistischer Jahresbericht  
quote von Ausländern zur (LHP)<sup>278</sup>  
Beschäftigungsquote gesamt  
(jeweils im erwerbsfähigen  
Alter)

---

Verhältnis der Schulabbrecher- ↘ 566,6 <https://sdg-portal.de> (SGD  
quote von Ausländern zur 10)  
Schulabbrecherquote gesamt

---

Verdienstunterschied zwischen ↘ 104,6 % <https://sdg-portal.de> (SDG  
Frauen und Männern (2019) 5)

---

---

<sup>277</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 122, S. 132.

<sup>278</sup> Statistischer Jahresbericht 2020, S. 122, S. 96

# Anhänge

## Kartenwerk INSEK 2035

- Anlage 1.1: Räumliches Leitbild
- Anlage 1.2: Entwicklungskonzept (Vertiefungsbereich 1)
- Anlage 1.3: Entwicklungskonzept (Vertiefungsbereich 2)
- Anlage 1.4: Entwicklungskonzept (Vertiefungsbereich 3)
- Anlage 1.5: Entwicklungskonzept (Vertiefungsbereich 4)
- Anlage 1.6: Übersichtskarte der Gebiete des besonderen Städtebaurechts sowie der Rahmenplanungen der Entwicklungskonzepte
- Anlage 1.7: Übersichtskarte der bestätigten Wohnungsbauförderkulisse
- Anlage 1.8: Übersichtskarte der neu beantragten Wohnungsbauförderkulisse

## Übersicht ergänzender Dokumente im Materialband

- Dokumentationen der Öffentlichkeitsbeteiligung
- „Grundlagen-Katalog“ (Übersicht und Kurzzusammenfassung wichtiger planerischer Vorgaben, Gutachten und Konzepte sowie weiterer Grundlagen)
- Auswertung der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

## Quellen

- ARCADIS Consult GmbH, Potsdam: **Ufer- und Stegekonzept**, Potsdam 2002
- BAPPERT & WENZEL, Berlin: **Uferkonzeption - Gutachten zur Entwicklung der Potsdamer Ufer als Räume für die Allgemeinheit**, Berlin 1999
- Bertelsmann Stiftung, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW): **Entwicklung der Altersarmut bis 2036, Trends, Risikogruppen und Politikszenerarien**, Gütersloh 2017
- Biota Institut für ökologische Forschung und Planung GmbH: **GEK Nuthe Endbericht**, Bützow 2009
- BLS Energieplan GmbH, LUP – Luftbild Umwelt Planung GmbH, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) e.V., Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, ad modum GmbH Agentur für Kommunikation, Sustainable Energy and Climate Policy: **Masterplan 100% Klimaschutz (Gutachten)**, Potsdam 2018
- BTE Tourismus- und Regionalberatung, Berlin/EITW Europäisches Institut für Tagungs-Wirtschaft, Wernigerode: **Tourismuskonzeption der Landeshauptstadt Potsdam 2025**, Wernigerode 2016
- Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.): **Arbeitsmarktreport (Monatszahlen) Agentur für Arbeit Potsdam Oktober 2020**, Nürnberg, 2020
- Bundesanstalt für Gewässerkunde (bfg): **Seen- und Fließgewässersteckbriefe**, Koblenz 2016
- Complan Kommunalberatung GmbH: **Schulwegsicherungskonzept**, Potsdam 2018
- Complan Kommunalberatung Potsdam: **Ermittlung der Wohnungsbaupotenziale im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam einschließlich aller Mitglieder des kommunalen Nachbarschaftsforums Potsdam**, Potsdam 2016
- Conrad, Hanno Cornelius: Masterthesis: „**Living With Science Ein Landschafts-Masterplan als Katalysator für Stadtentwicklung in Potsdam-Golm**“, Potsdam 2019
- Deutscher Gewerkschaftsbund: **Rentenreport Berlin und Brandenburg**, Berlin 2021
- Deutsches Institut für Urbanistik GmbH, Berlin: Dokumentation zum Symposium: „**Potsdam – Unsere wachsende Stadt**“, 2016
- Deutsches Institut für Urbanistik GmbH, Berlin/Spath + Nagel, Berlin: **Stadtentwicklungskonzept (STEK) Gewerbe Potsdam**, Potsdam 2010
- Digital Gipfel: **Road Map Intelligente Mobilität, Empfehlungen für einen Handlungsplan**, 2017
- Dr. Donato Acocella - Stadt und Regionalentwicklung: **Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam**, Potsdam 2014
- Entwicklungsträger Potsdam GmbH: **Stadtquartier Potsdam-Krampnitz städtebaulich-landschaftsplanerische Masterplanung**, 2019
- Entwicklungsträger Potsdam ProPotsdam: **Entwicklungsbereich Bornstedter Feld Zahlen-Daten-Fakten**, 2016
- Freie Planungsgruppe Berlin GmbH: **Schulentwicklungsplan (SEP) 2021-2026**, Potsdam 2021
- GIB Gesellschaft für Innovationsforschung und Beratung mbH, Berlin INPOLIS UCE GmbH, Berlin: **Fortschreibung des Standortentwicklungskonzepts**, 2013
- Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft: **Touristenbus-Konzept**, Berlin 2010
- Ingenieurbüro Vössing Vepro, Berlin: **Lkw-Führungskonzept**, Berlin 2011
- Infrastruktur & Umwelt Professor Böhm und Partner: **Klimaschutzteilkonzept Integrierte Wärmenutzung**, Darmstadt 2016
- Investitionsbank Berlin: **IBB Wohnungsmarktbericht 2017**, Berlin 2018

Klaus R. Kunzmann: **Potsdam, Kaleidoskop preussischer Baugeschichte und Laboratorium der Erinnerungsarchitektur**, 2018

Land Brandenburg: **Brandenburger Sozialindikatoren 2020, Aktuelle Daten zur sozialen Lage im Land Brandenburg**, 2020

Land Brandenburg, Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft: **Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Potsdam Fortschreibung 2015/2016**, 2016

Land Brandenburg, Ministerium für Wirtschaft und Europaangelegenheiten, Staatskanzlei: **Wachstumskerne - Starke Standorte für Brandenburg**, Brandenburg 2010

Land Brandenburg: **Landesstraßenbedarfsplan des Landes Brandenburg 2010**, 2010

Land Brandenburg: **(SEK) für den Regionalen Wachstumskern (RWK) Landeshauptstadt Potsdam**, Berlin 2013

Land Brandenburg: **Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)**, 2019

Landesamt für Bauen und Verkehr, Dezernat Raumbewertung: **Bevölkerungsvorausätzungen 2017-2030**, Potsdam 2018

Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg: **Gewässerentwicklungskonzept (GEK) für das Teileinzugsgebiet Nuthe**, Bützow 2012

Landeshauptstadt Potsdam: **Analyse der klimaökologischen Funktionen und Prozesse für das Gebiet der Stadt Potsdam**, 2021

Landeshauptstadt Potsdam: **Beigeordnetenkonferenz, Umsetzung Strategiezyklus in Verzahnung mit der HH-Planung 2020/2021**, 2019

Landeshauptstadt Potsdam, 464 Bereich Stadtentwicklung/Quaestio, Bonn: **Richtlinie zur sozialgerechten Baulandentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam Fortschreibung (Potsdamer Baulandmodell)**, Bonn 2019

Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung: **Ergänzung Uferwegekonzept (für die Ortsteile Fahrland, Golm, Groß Glienicke, Marquardt, Neu Fahrland, Uetz-Paaren)**, Potsdam 2013

Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung: **Flächennutzungsplan (FNP)**, Potsdam 2013

Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Statistik und Wahlen: **Bürgerumfrage 2018**, Potsdam 2018

Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Statistik und Wahlen: **Statistischer Jahresbericht**, jährlich

Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Umwelt und Natur: **Ufer- und Stegekonzept Fortschreibung**, Potsdam 2016

Landeshauptstadt Potsdam: **Beschluss des Klimanotstandes**, Potsdam 2019

Landeshauptstadt Potsdam: **Bündnis am Schlaatz**, Potsdam 2019

Landeshauptstadt Potsdam, Consulting für Steuerung und soziale Entwicklung GmbH: **Lokaler Teilhabeplan 2.0**, Potsdam 2018

Landeshauptstadt Potsdam: **Ergebnisbericht- Vorbereitende Untersuchungen „Untersuchungsgebiet am Findling in Potsdam-Babelsberg“**, Potsdam, 2008

Landeshauptstadt Potsdam: **Erläuterungsbericht Aktionsplan 2018, Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050**, 2018

Landeshauptstadt Potsdam, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen: **Wegweisungskonzeption 2010**, 2010

Landeshauptstadt Potsdam, Fachbereich Kindern, Jugend und Familie: **Bedarfsplan Kita**, Potsdam 2018

Landeshauptstadt Potsdam, Fachbereich Soziales und Gesundheit: **Psychatriekonzept**, Potsdam 2018

Landeshauptstadt Potsdam, Fachbereich Soziales und Gesundheit: **Seniorenplan**, Potsdam 2018

Landeshauptstadt Potsdam, Fachbereich Stadterneuerung und Denkmalpflege: **Städtebaulicher Rahmenplan Fortschreibung der Sanierungsziele Babelsberg Nord und Süd**, Potsdam 2011

Landeshauptstadt Potsdam: **Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Potsdam 2019-2023**, Potsdam 2018

Landeshauptstadt Potsdam: **Fußverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam Entwurf Abschlussbericht**, Potsdam 2021

Landeshauptstadt Potsdam: **Gemeinsamer Brief: Das Wachstum in der Region um Potsdam aktiv gestalten** 2016

Landeshauptstadt Potsdam: **Gesamtstädtische Ziele der Landeshauptstadt Potsdam**, Potsdam 2018

Landeshauptstadt Potsdam: **Gewerbeflächensicherungskonzept (GSK)**, 2012

Landeshauptstadt Potsdam: **Gutachten zum Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050**, 2017

Landeshauptstadt Potsdam: **Haushaltssatzung mit Haushaltsplan und Anlagen für das Haushaltsjahr 2020/21, Teil 1**

Landeshauptstadt Potsdam: **„Havelspange 2.0“ wird zum „TramRing“ Eine Idee zur langfristigen Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes in Potsdam**, Potsdam 2019

Landeshauptstadt Potsdam: **Integriertes Entwicklungskonzept Soziale Stadt Am Stern/ Drewitz Fortschreibung**, 2019

Landeshauptstadt Potsdam: **Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) Landeshauptstadt Potsdam Golmer Dialog**, 2020

Landeshauptstadt Potsdam: **(1.+2.) Kooperationsbericht zur interkommunalen Zusammenarbeit**, 2021

Landeshauptstadt Potsdam: **Innenstadtverkehrskonzept**, Potsdam 2017

Landeshauptstadt Potsdam, Koordinierungsstelle Klimaschutz/ LUP – LUFTBILD UMWELT PLANUNG GmbH: **Klimaschutz-Handlungsleitfaden Moorschutz**, Potsdam 2013

Landeshauptstadt Potsdam: **Kordonenerhebung 2016 Potsdam und Potsdam-Mittelmark, Eine Erhebung zum Kfz-Pendlerverkehr**, 2017

Landeshauptstadt Potsdam: **Ladesäulenkonzept**, Potsdam 2017

Landeshauptstadt Potsdam: **Landschaftsplan**, Potsdam 2012

Landeshauptstadt Potsdam: **Leitbild für die Landeshauptstadt Potsdam**, Potsdam 2016

Landeshauptstadt Potsdam: **Maßnahmeplan Golm**, 2017

Landeshauptstadt Potsdam: **Maßnahmenplan zum Psychatriekonzept der Landeshauptstadt Potsdam 2018**, Potsdam 2018

Landeshauptstadt Potsdam: **Masterplan Gartenstadt Drewitz**, Potsdam 2009

Landeshauptstadt Potsdam: **Monitoring Kreativwirtschaft**, Potsdam 2019

Landeshauptstadt Potsdam (Hrsg.): **Nahverkehrsplan**, Potsdam 2019

Landeshauptstadt Potsdam: **Potsdamer Baulandmodell Monitoringbericht 2018**, Potsdam 2019

Landeshauptstadt Potsdam: **P+R Konzept**, Potsdam 2015

Landeshauptstadt Potsdam: **Prognose im Blick**, 2018

Landeshauptstadt Potsdam: **Rahmenplan Golm 2040 und ein Konzept für Golm Nord**, in Aufstellung

Landeshauptstadt Potsdam: **Rechtsgültige Bebauungspläne der Landeshauptstadt Potsdam**, Potsdam 2021

Landeshauptstadt Potsdam: **Regionaler Wachstumskern (RWK) Landeshauptstadt Potsdam Statusbericht**, 2018

Landeshauptstadt Potsdam: **Sachstandsbericht und Maßnahmen, Zur Umsetzung des Potsdamer Seniorenplans**, Potsdam 2020

Landeshauptstadt Potsdam: **Sanierungssatzung „Potsdamer Mitte“**, Potsdam 1999

Landeshauptstadt Potsdam: **Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Holländisches Viertel“**, 2015

Landeshauptstadt Potsdam: **„SCHLAATZ\_2030“ Integriertes Entwicklungskonzept Soziale Stadt Am Schlaatz**, 2019

Landeshauptstadt Potsdam: **Sportentwicklungsplan**, Potsdam 2013

Landeshauptstadt Potsdam: **Sportflächenentwicklungskonzept Eiche / Golm**, 2017

Landeshauptstadt Potsdam: **Stadtentwicklungskonzept (STEK) Einzelhandel der Landeshauptstadt Potsdam Entwurf**, Köln 2020

Landeshauptstadt Potsdam: **Standortentwicklungskonzept Regionaler Wachstumskern (RWK) Landeshauptstadt Potsdam**, Potsdam 2013

Landeshauptstadt Potsdam, Statistischer Informationsdienst: **Bevölkerungsprognose 2017-2035**, Potsdam 2018

Landeshauptstadt Potsdam, Statistischer Informationsdienst: **Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040**, Potsdam 2020

Landeshauptstadt Potsdam: **Sanierungssatzung „Holländisches Viertel“**, Potsdam, 2015

Landeshauptstadt Potsdam:

**Standortkonzept für die öffentliche Ladeinfrastruktur in der Landeshauptstadt Potsdam**, Potsdam, 2017

Landeshauptstadt Potsdam, Statistischer Informationsdienst: **Stadtteile im Blick 2019**, Potsdam 2019

Landeshauptstadt Potsdam: **Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes der Landeshauptstadt Potsdam**, Potsdam 2017

Landeshauptstadt Potsdam: **Teilstudie Klimaneutrale Fernwärme**, 2017

Landeshauptstadt Potsdam: **Teilstudie Potenziale der Nutzung von Umweltwärme in der LHP**, 2017

Landeshauptstadt Potsdam: **Teilstudie Potenziale und Gestaltungsmöglichkeiten eines kostengünstigen ÖPNV**, 2017

Landeshauptstadt Potsdam: **Teilstudie Sozialverträglichkeit energetischer Sanierung**, 2017

Landeshauptstadt Potsdam: **Übersicht aller Bebauungspläne der Landeshauptstadt Potsdam**, Potsdam 2017

Landeshauptstadt Potsdam: **Übersichtskarte der Sanierungsgebiete, Entwicklungsbereiche, Anpassungsgebiete, Gebiete der sozialen Stadt u. der Vorbereitenden Untersuchungen**, Potsdam 2018

Landeshauptstadt Potsdam: **Ufer- und Stegkonzept der Stadt Potsdam**, Potsdam 2002

Landeshauptstadt Potsdam: **Uferwegekonzept**, Potsdam 2013

Landeshauptstadt Potsdam: **Umweltmonitoring**, Potsdam 2018

Landeshauptstadt Potsdam: **Vorbereitende Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 BauGB für das Gebiet „An der Nuthestraße zwischen Friedrich-Engels-Straße und Horstweg“ in Potsdam Babelsberg**, Potsdam 2017

Landeshauptstadt Potsdam: **Vorbereitende Untersuchungen Pirschheide**, 2018

Landeshauptstadt Potsdam:

**Wettbewerbsbeitrag zum Stadt-Umland-Wettbewerb**, Potsdam 2015

Landeshauptstadt Potsdam: **Wohnungsbaupotenziale der Landeshauptstadt Potsdam**, Potsdam 2017

LK Argus, Berlin: **Parkraumbewirtschaftungskonzept**, Berlin 2011

LUP – LUFTBILD UMWELT PLANUNG GmbH, Potsdam: **Aktivierung der Klimaschutzfunktion von Niedermoorflächen in der Landeshauptstadt Potsdam**, Potsdam 2013

LUP – LUFTBILD UMWELT PLANUNG GmbH, Potsdam: **Klimaschutzteilkonzept Klimaanpassung**, Potsdam 2015

LUP – LUFTBILD UMWELT PLANUNG GmbH, Potsdam: **Umweltmonitoring Potsdam**, 2018

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung: **Landesnahverkehrsplan Brandenburg**, Berlin-Brandenburg 2018

Nordlicht Management Consultants, Hamburg: **Strategische Steuerung der Landeshauptstadt Potsdam – Gesamtkonzept**, Hamburg 2018

Partner Marketing Consulting GmbH: **Regionaler Wachstumskern Potsdam**, 2009

Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG, Berlin, Dr. Szamatolski + Partner GbR, Berlin: **STEK Kleingärten**, Berlin 2018

Planersocietät, Dortmund: **Machbarkeitsstudie Radschnellwegeverbindung**, Dortmund 2019

Planersocietät, Dortmund: **Radverkehrskonzept**, Dortmund 2017

Planungsbüro für Verkehr Bornkessel & Markgraf: **Faktor 2 Grundlagen für ein Gelingen der Verkehrswende am Beispiel Potsdam und Magdeburg**, 2019

Planungsgemeinschaft Verkehr: **Radsicherheitskonzept**, Hannover 2012

PM & Partner Marketing Consulting GmbH: **Erarbeitung einer vergleichenden Analyse zu Potenzialen des Wissenschaftsstandorts Potsdam-Golm mit skandinavischen Wissenschafts- und Innovationszentren im Rahmen der EU-Ostseestrategie und der Internationalisierungsstrategie des Landes Brandenburg**, 2015

Potsdamer Mitte: **Integriertes Leitbautenkonzept**, 2010 mit Anpassungen 2016,2017

Potsdamer Mitte: **Planungswerkstatt Potsdamer Mitte**, 2006

PROJEKTKOMMUNIKATION Hagenau GmbH: **Moderne Heimat Schlaatz, Dokumentation des Workshops zur Zukunft des Potsdamer Stadtteils Am Schlaatz**, Am Schlaatz 2020

RaumUmwelt Planer & Ingenieure: **Steckbrief Potsdam**, 2016

RegioKontext, Berlin/Plan und Praxis, Berlin: **Wohnungspolitisches Konzept 2015**, Berlin 2015

Sanierungsträger Potsdam GmbH, Treuhänder der Stadt Potsdam: **Machbarkeitsstudie Kreativ Quartier Potsdam**, 2019

SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die LINKE: **Kooperationsvereinbarung**, Wahlperiode 2019 bis 2024

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung/Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (Hrsg.): **Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B)**, Berlin-Brandenburg 2009

Stadtforum Potsdam (Hrsg.): **Dokumentationen zum Stadtforum Potsdam**, jährlich von 1998-2019

SVU Dresden: **Lärmaktionsplan 2016 für den Ballungsraum Potsdam**, Dresden 2017

SVU Dresden/Ingenieurbüro Lohmeyer, Karlsruhe/Radebeul/VerkehrsConsult, Dresden:  
**Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt, Fortschreibung 2015-2016**, Dresden 2016

Technische Universität Dresden: **Mobilitätssteckbrief für Potsdam, Mobilität in Städten – SrV 2018**, Dresden 2019, aktualisiert 2020

VMZ Berlin Betreibergesellschaft/IVU Umwelt, Freiburg/LK Argus, Berlin: **Stadtentwicklungskonzept (STEK) Verkehr – Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans bis 2025**, Berlin 2014

Stadt Ketzin/Havel: **Integriertes Stadtentwicklungskonzept Ketzin/Havel**, 2020

## Internetquellen

<https://www.bahn.de/p/view/service/fahrplaene/streckennetz.shtml>,  
abgerufen am 18.02.2021

<https://buergerbeteiligung.potsdam.de/content/buergerhaushalt-202021-beschlossen>,  
abgerufen am 11.11.2020

[https://www.dwd.de/DE/fachnutzer/landwirtschaft/appl/bf\\_view/\\_node.html](https://www.dwd.de/DE/fachnutzer/landwirtschaft/appl/bf_view/_node.html),  
abgerufen am 28.07.2021

<https://egov.potsdam.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=32169#searchword>,  
abgerufen 2021

[https://egov.potsdam.de/bi/\\_\\_\\_tmp/tmp/4508103658122028/58122028/01173451/51.pdf](https://egov.potsdam.de/bi/___tmp/tmp/4508103658122028/58122028/01173451/51.pdf),  
abgerufen 2021

<https://www.i2030.de/suedwest/>,  
abgerufen am 15.02.2021

<https://www.lag-havelland.de/das-leader-programm/>,  
abgerufen am 18.02.2021

<https://www.pnn.de/potsdam/oeffentlicher-nahverkehr-ein-bahnring-fuer-potsdam/25572042.html>,  
abgerufen am 21.01.2021

<https://www.potsdam.de/bornstedt-das-italienische-doerfchen-mit-campanile>,  
abgerufen am 04.02.2021

<https://www.potsdam.de/bornstedter-feld>,  
abgerufen am 06.04.2021

<https://www.potsdam.de/content/am-stern-drewitz-kichsteigfeld>,  
abgerufen am 04.02.2021

<https://www.potsdam.de/kategorie/begegnungshaeuser>,  
abgerufen am 03.03.2021

<https://www.potsdam.de/klimaberichte-der-landeshauptstadt-potsdam>,  
abgerufen am 18.08.2021

<https://www.potsdamermittle.de/index.php?id=32>,  
abgerufen am 16.02.2021

<https://www.potsdam.de/onlinebefragung-zum-thema-starkregen>,  
abgerufen am 03.02.2021

<https://www.potsdam.de/potsdamer-baulandmodell>,  
abgerufen am 04.02.2021

<https://www.potsdam.de/potsdamer-mitte>,  
abgerufen am 03.02.2021

<https://www.potsdam.de/456-potsdams-treibhausgase-sinken-weiter>,  
abgerufen am 18.02.2021

<https://www.potsdam.de/rechtsgueltige-bebauungsplaene>,  
abgerufen am 04.02.2021

<https://www.potsdam-museum.de/artikel/die-nacht-von-potsdam>,  
abgerufen am 26.08.2021

<https://stadt-umland-wettbewerb.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.366154.de>,  
abgerufen am 02.02.2021

<https://www.ufz.de/index.php?de=37937>,  
abgerufen am 28.07.2021

<https://www.welt.de/regionales/berlin/article132627317/Potsdam-fuer-Klimaschutz-Projekt-Gartenstadt-Drewitz-ausgezeichnet.html>,  
abgerufen am 04.02.2021

<https://www.wis-potsdam.de/de/prowissen-potsdam-ev>,  
abgerufen am 07.04.2021

## **Geobasisdaten und Planunterlagen**

Datengrundlage Abb. 19, 76, 77, 86, 95, 104, 113: © GeoBasis-DE/LGB 2019

Stadtkarte: © Landeshauptstadt Potsdam

FNP 2014-Arbeitskarte: © Landeshauptstadt Potsdam

Allgemeine Kartenbasis: OpenStreetMap-Mitwirkende ([www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org), abgerufen am 04.07.2019)