



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam/Barbara Plate

INSEK Potsdam 2035

Planungswerkstatt Marquardt – Fahrland – Krampnitz

6. März 2020, Kulturscheune Marquardt

Dokumentation



Landeshauptstadt
Potsdam

BPW Stadtplanung

Wer war an der Veranstaltung beteiligt?

- ca. 60 interessierte Bürgerinnen und Bürger
- Anteile m / w ca. 70 % / 30 %
- alle Altersgruppen vertreten

Ziele der Veranstaltung

- Stimmungsbild zu den Zielaussagen im Leitbild
- Überprüfung der Schlüsselprojekte und Maßnahmenbündel
- Vervollständigung der Bestandsaufnahme: übergeordnete Handlungserfordernisse aus Sicht der Bewohnerinnen und Bewohner vor Ort
- Sammlung weiterer Ideen und Konkretisierung der Planungen
- Ergänzung der fachlichen Einschätzung um genaue Ortskenntnisse der Bürgerinnen und Bürger

- Bis 17:00 Uhr** **Ankunft und Eingangsbefragung**
- Stimmungsbarometer
 - Punkte kleben auf dem Stadtteppich zu verschiedenen Fragen
- 17:00 Uhr** **Begrüßung und Einführung (Andreas Goetzmann, Landeshauptstadt Potsdam)**
- 17:10 Uhr** **Ablauf und gesamtstädtische Analyse (Frank Schlegelmilch, BPW)**
- Ablauf des Abends
 - Was ist ein INSEK und was kann man davon erwarten?
 - Vorstellung der Vertiefungsräume
 - Beteiligungsergebnisse und Planungen aus INSEK und Vertiefungsraum
- 17:20 Uhr** **Vertiefungsraum im INSEK (Christian Plumeyer, BPW)**
- Kernaufgaben im Vertiefungsraum

- 17:30 Uhr** **Vorstellung von Schlüsselprojekten durch Experten im Dialog mit der Moderation (Frank Schlegelmilch, BPW)**
- Erik Wolfram: VU, Bahnring, Bornim-Bornstedt
 - Kerstin Schulz: Mobilitätsdrehscheibe Marquardt
 - Jan Bornholdt: Wiedervernässung der Niedermoore und Blaues Band Havel
- 18:15 Uhr** **Rotierende Arbeitsgruppen zu den Planungsebenen Quartiere / Mobilität / Freiräume (Wechsel nach 30 Min.)**
- 19:45 Uhr** **Zusammenfassung der Ergebnisse**
- 20:00 Uhr** **Schlusswort und Ausblick (Andreas Goetzmann, Landeshauptstadt Potsdam)**



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam / Barbara Plate

Stadtteppich



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam / Barbara Plate

Einführungsvorträge



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam / Barbara Plate

Experten im Dialog



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam / Barbara Plate

Gruppenarbeit

Eindrücke

Begrüßung

Andreas Goetzmann, Fachbereichsleiter Stadtplanung und Stadterneuerung, begrüßt alle Anwesenden. Er spricht seinen Dank für das große Interesse an der Veranstaltung aus, denn am heutigen Abend werde auf abstrakter Ebene diskutiert. Heute sei beispielsweise nicht die Breite von Radwegen relevant, sondern vielmehr, wie sich die Stadt insgesamt weiterentwickeln wird.

Die Prognose geht davon aus, dass in 15 Jahren 40.000 mehr Menschen als heute in Potsdam leben werden. Das bedeute, dass wir von allem mehr benötigen bzw. bekommen werden: mehr Wohnungen, mehr Verkehr, mehr Schulen und Kitas. Dieses Wachstum aufzuhalten zu wollen, sei genauso unmöglich, wie der Wunsch eines Kindes, nicht groß werden zu wollen.

Was die Stadt leisten könne, ist eine gezielte Steuerung des Wachstums. Deshalb solle heute das strategische Vorgehen für die kommenden 15 Jahre diskutiert werden. Es gehe darum, die größeren Zusammenhänge zu begreifen und Entwicklungslinien festzulegen. Diese Planungen gelte es mithilfe der lokalen Expertise der Bürgerinnen und Bürger zu verbessern und zu korrigieren.



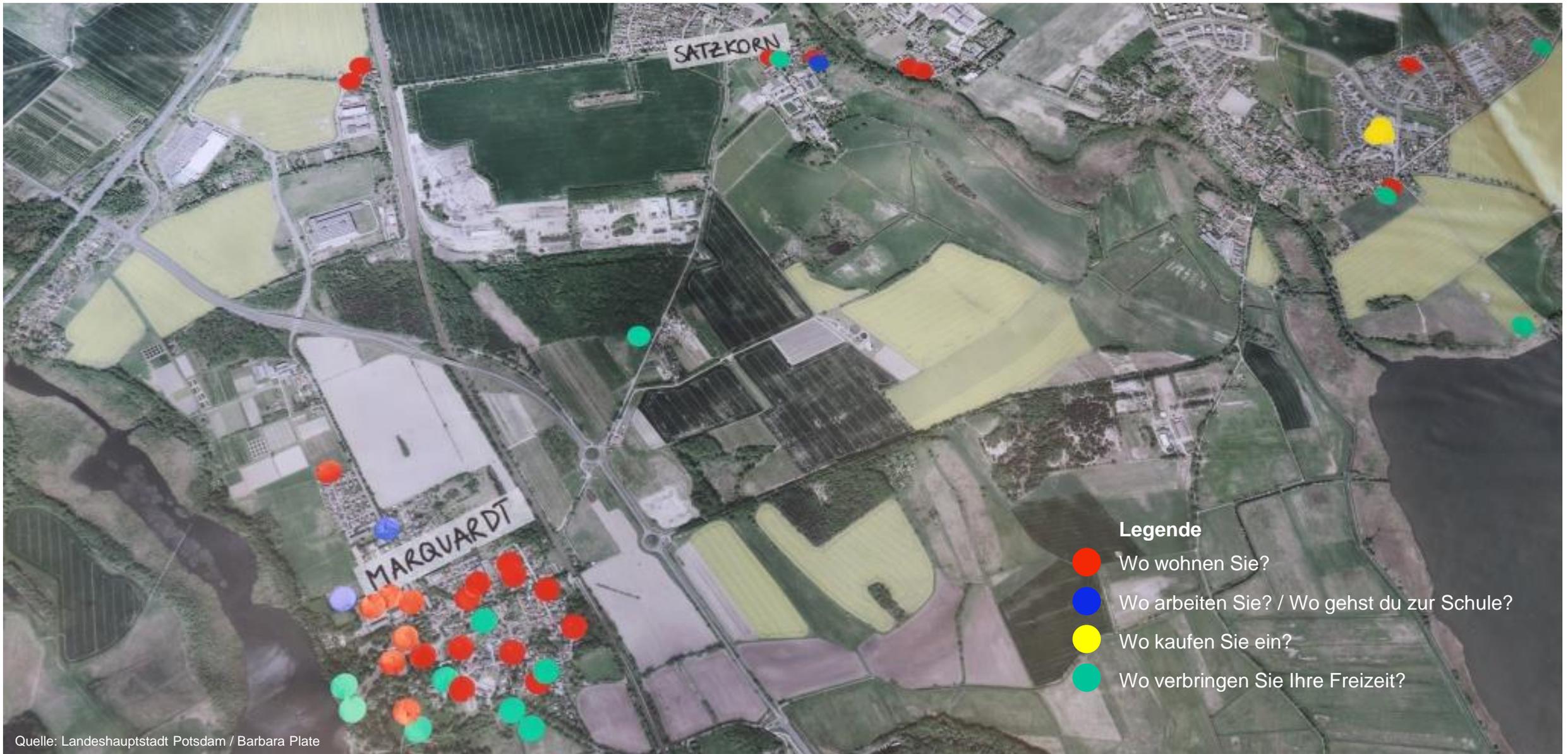
Stimmungsbarometer: Wie zufrieden sind Sie mit ihrem Stadt-/Ortsteil?



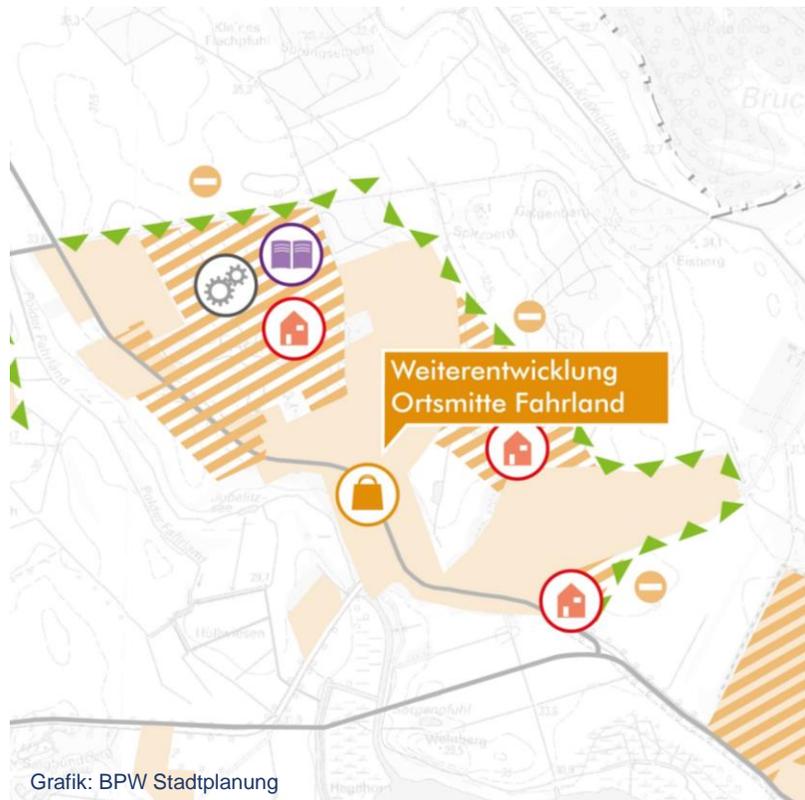
Legende

-  Planungswerkstatt 5.3.2020: Golm-Eiche-Bornim-Bornstedt
-  Planungswerkstatt 6.3.2020: Marquardt-Fahrland-Kramnitz

Eingangsbefragung

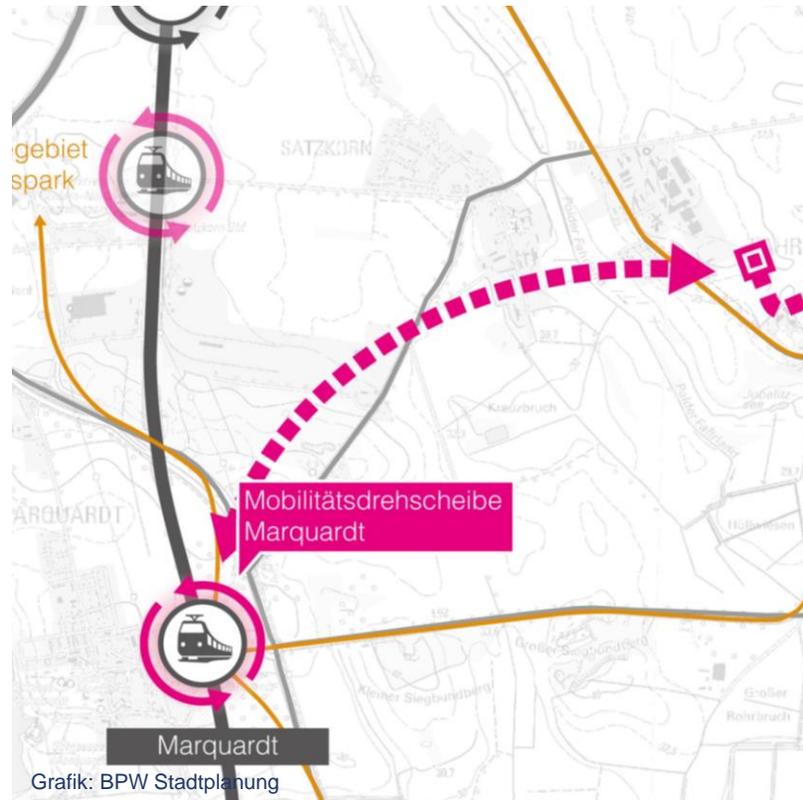


Stadtteppich



Grafik: BPW Stadtplanung

Erik Wolfram
 Bereich Stadtentwicklung
 Landeshauptstadt Potsdam



Grafik: BPW Stadtplanung

Kerstin Schulz
 Bereich Verkehrsanlagen
 Landeshauptstadt Potsdam



Grafik: BPW Stadtplanung

Jan Bornholdt
 Landschaftspflegeverein
 Potsdamer Kulturlandschaft e.V.

Experten im Dialog

Erik Wolfram, Leiter des Bereichs Stadtentwicklung, Landeshauptstadt Potsdam

Thema: Der „Bahnring“ als Grundgerüst des räumlichen Leitbilds

Die Grundidee ist, das bestehende Bahnnetz besser für Potsdam zu nutzen und mit dem städtischen ÖPNV-Netz zu verbinden. Der vorhandene Berliner Außenring in Verbindung mit der Wetzlarer Bahn hat derzeit kaum eine Funktion für den ÖPNV – am Ring liegen aber wichtige Entwicklungsschwerpunkte für Wohnungsbau, Gewerbe und Infrastruktur. Die Aktivierung bzw. Einbeziehung dieses Netzes bietet somit ein erhebliches Potenzial für die Stadt. Es gibt zwei Möglichkeiten, wie das vorhandene Bahnnetz mit dem ÖPNV-Netz Potsdams verbunden werden kann: Variante 1 funktioniert ähnlich wie die Regiobahn in Karlsruhe, bei der die Straßenbahn auf den Schienen der Bahn weiterfährt. Variante 2 sieht ein Umsteigen an den Bahnhaltetpunkten von der Straßenbahn auf die Bahn vor. Bei beiden Varianten müssen die vorhandenen Tramstrecken bis zum Übergabepunkt des Bahnnetzes verlängert werden. Beide Varianten bieten auch Möglichkeiten, die Verbindungen in der Region zu verbessern.

Mobilität muss immer im Zusammenhang mit Siedlungsentwicklung gedacht werden. Bei einer ÖPNV-Achse nach Bornim und Bornstedt bedeutet das auch, dass es zukünftig noch mehr Siedlungsentwicklung in diesen Bereichen geben wird und auch geben sollte, um die Verbindungen rentierlich zu gestalten. Derzeit handelt es sich dabei um einen Planungsstand, der zwei mögliche Varianten skizziert. Diese Varianten sollen nun auf der entsprechenden Fachebene konkretisiert und geprüft werden. Zeitlich ist dieses Vorhaben somit eher langfristig zu betrachten. Dennoch müssen bereits heute die Voraussetzungen für ein Vorhaben dieser Größenordnung geschaffen werden, um sich diese Möglichkeit nicht durch den Verkauf von Flächen oder baulichen Maßnahmen zu nehmen.

Kerstin Schulz, Bereich Verkehrsanlagen, Landeshauptstadt Potsdam

Thema: Mobilitätsdrehscheibe Marquardt

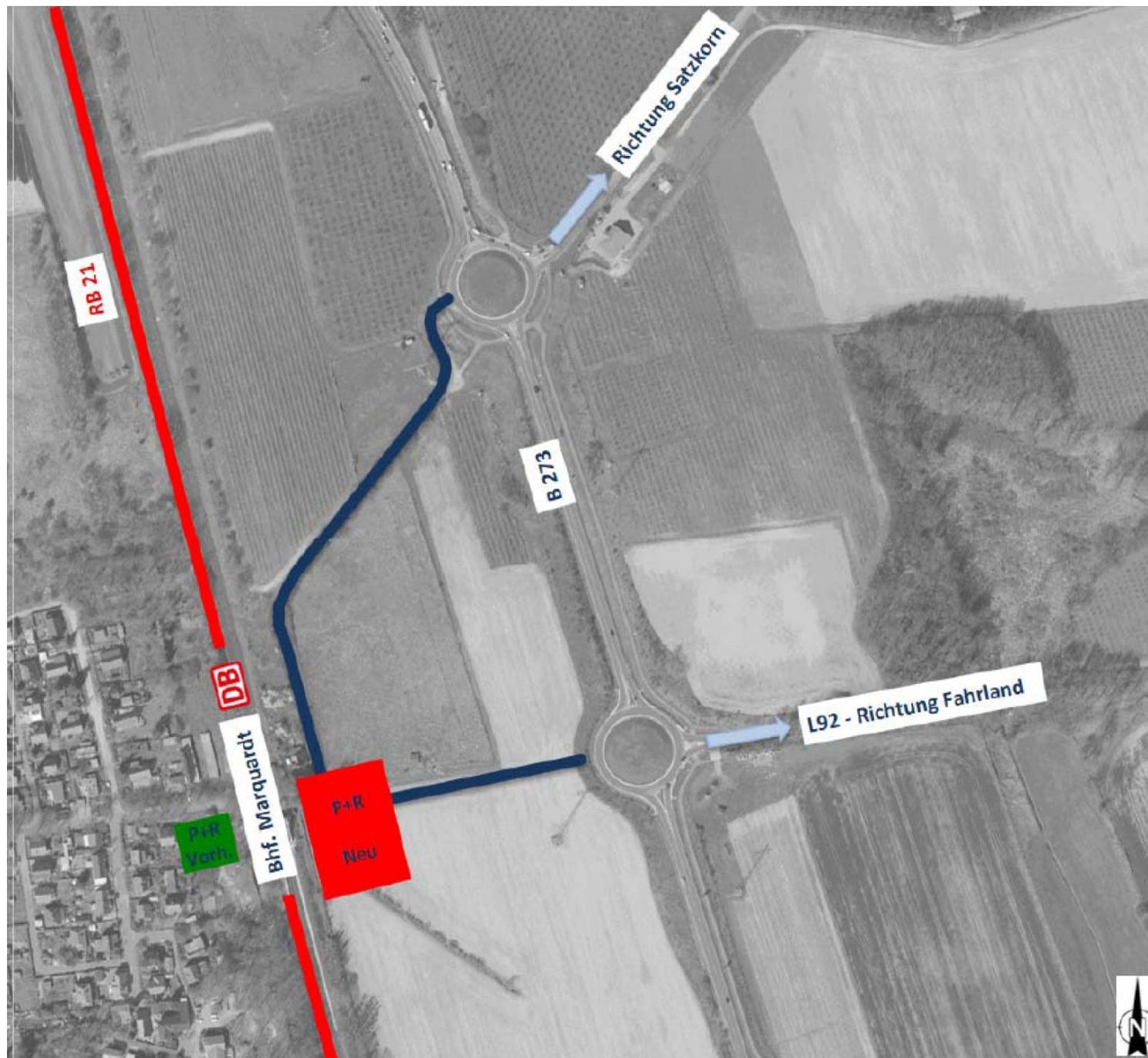
Grundlage für die Überlegungen zur Mobilitätsdrehscheibe Marquardt bildet das P&R-Konzept der Stadt Potsdam. Es sollen die Möglichkeiten auf andere Verkehrsarten umzusteigen gefördert werden. Im Rahmen des P&R-Konzepts wurden die Pendlerbeziehungen gezählt und mit der übergeordneten Verkehrsplanung geprüft. Es werden verschiedene Standorte nach Kriterien wie Erreichbarkeit, Nähe Bahnhof-Stellplätze und Anzahl der Pendler überprüft. Der Standort Marquardt östlich der Bahntrasse eignet sich sehr gut, um für die umliegenden Ortschaften einen attraktiven Anschluss an den Bahnverkehr zu bekommen.

Die Planungen sehen derzeit Folgendes vor:

- Ca. 100 Stellplätze (wie Campus Jungfernsee), mit der Vorplanung von weiteren 100 Plätzen
- 40 überdachte Radstellplätze + Reserveflächen für 40 weitere Stellplätze
- Ladesäulen für E-Mobilität
- 3 Linienbushaltestellen und 3 Betriebshalte
- Barrierefreie Querung in Abstimmung mit der DB
- Zufahrten zur B 273
- Ladeinfrastruktur E-Mobilität
- Begrünung mit Sträuchern und Bäumen

Grafik: Landeshauptstadt Potsdam

Mobilitäts- drehscheibe Marquardt



Jan Bornholdt, Verein für Landschaftspflege Potsdamer Kulturlandschaften e.V.

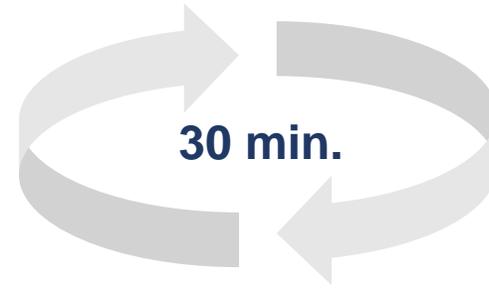
Thema: Wiedervernässung der Niedermoore und Blaues Band Havel

Der Verein für Landschaftspflege Potsdamer Kulturlandschaften setzt sich für den Erhalt und Pflege der besonderen Qualitäten im Landschaftsraum ein, denn Potsdams Landschaft hat über die Schlösser und Seen hinaus noch mehr zu bieten. Die identitätsstiftenden Räume, wie z.B. der traditionelle Obstanbau im Norden Potsdams sind zu erhalten. Aktuell läuft ein Antrag für eine kooperatives Projekt mit Landwirten und anderen Kommunen, um Personalstellen zu schaffen, da sich der Verein bisher weitgehend ehrenamtlich mit den Aufgaben beschäftigt.

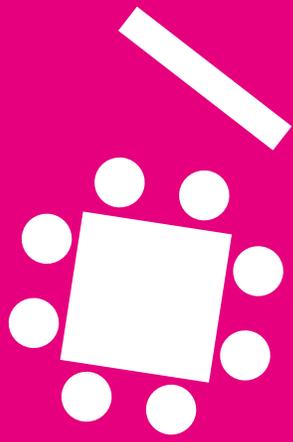
Grundsätzlich ist der Kulturlandschafts- und Naturschutz mit den Akteuren vor Ort zu klären. Vor allem die Vernässung von Mooren ist in enger Zusammenarbeit mit Landwirten zu klären, aber auch mit der Siedlungsentwicklung in Einklang zu bringen, da der Grundwasserpegel steigen kann.

Siedlungsränder in der besonderen Landschaft Potsdams sind empfindlich, der richtige Umgang ist wichtig. Streuobstwiesen oder andere naturnah bewirtschaftete Flächen bieten z.B. einen guten Übergang zwischen gebauter und freier Umwelt. Der Verein hat bereits verschiedene Flächen im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen angelegt. Die Zusammenarbeit mit den Anwohnenden war dabei sehr wichtig. Sie werden ausgebildet die Bäume auch pflegen zu können und lernen, den Naturkreislauf zu schützen. Wenn Gartenmüll, wie z.B. Rasenschnitt auf Wiesen abgelagert wird, werden die Kreisläufe gestört.

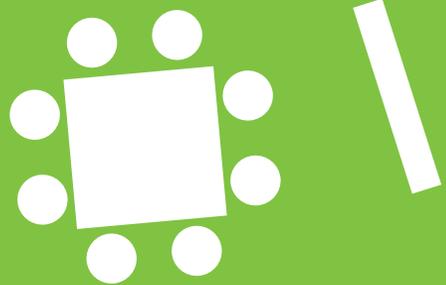
Station 1
Quartiere



Station 2
Mobilität



Station 3
Freiräume



Allgemeine Hinweise

- Es wird für eine langsame, behutsame Baulandentwicklung plädiert.
- Der Ausbau der Technischen Infrastruktur muss frühzeitig bei Siedlungserweiterungen mitgedacht werden.
- Der Wasserhaushalt ist zu prüfen und zu berücksichtigen.
- Im Norden fehlt ein Wertstoffhof. Als mögliche Standorte werden eine Fläche westlich des Gewerbegebiets Friedrichspark oder südlich der Marquardter Straße diskutiert.
- Es fehlt bezahlbarer Mietwohnraum im Norden.
- Der kommunale Wohnungsbau soll gestärkt werden.
- Keine zusätzliche Freiflächen-Photovoltaik-Anlagen!
- Die Belange der Landwirtschaft müssen frühzeitig angehört und berücksichtigt werden.
- Es wird für einen Zwischenerwerb der Grundstücke durch die Stadt plädiert.
- Die Auswirkungen des Gewerbegebiets Friedrichspark auf die Siedlungen sollten untersucht werden.
- Grüne Siedlungsränder mit Wegeverbindungen werden begrüßt.

Fahrland

- Die dargestellten Flächen für die Siedlungserweiterungen sollten Grünverbindungen berücksichtigen.
- Der Betrieb und die konfliktfreie Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betriebe in Fahrland muss gewährleistet bleiben, teilweise gibt es heute bereits Konflikte mit Neubürgern.
- Bei einer Weiterentwicklung von Fahrland müssen die Zielgruppen diskutiert werden, es fehlt vor allem an bezahlbarem Wohnraum.
- Die Verbindung zwischen Fahrland-West zum alten Ortskern muss verbessert werden.
- Ein erkennbares Quartierszentrum wäre wünschenswert vor allem für die älter werdende Bewohnerschaft. Es fehlen Gesundheitseinrichtungen, Kulturangebot und Begegnungsorte.
- Die historische Bausubstanz sollte erhalten und saniert werden.
- Die neuen Baugebiete passen nicht zu den alten Baustrukturen von Fahrland, eine Siedlungserweiterung könnte hier für eine ausgleichende Bebauung und bessere Verbindung sorgen.

Satzkorn / Friedrichspark

- Eine Siedlungserweiterung ist nur kleinteilig und innerhalb der beige dargestellten Fläche denkbar.
- Als Erweiterung des Gutshofs wären auch Arbeitsstätten in Verbindung mit Wohnen denkbar.
- Die westlich angrenzenden Industriebetriebe verursachen erhebliche Lärmbelastung, es wird daher ein Schutzwall vorgeschlagen.
- Im Friedrichspark könnte ein Schlachthof die lokale Produktion und lokale Kreisläufe stärken.

Marquardt

- Marquardt soll seinen eigenen dörflichen Charakter behalten, eine behutsame Entwicklung ist jedoch auf der dargestellten Flächen im Süden sowie zusätzlich beiderseits der Hauptstraße nach Norden denkbar.
- Neben Wohnen braucht es auch zusätzliche Möglichkeiten im Ortsteil zu arbeiten.
- Der Ausbau des Haltepunktes mit P+R-Anlage bietet Chancen, die Versorgungslage im Ortsteil zu verbessern.

Fazit

Trotz der Bahntrasse als Barriere und der nur noch indirekten Straßenverbindung bestehen enge Beziehungen zwischen Marquardt, Satzkorn und Fahrland. Eine Siedlungserweiterung wird nicht grundsätzlich abgelehnt, sofern sie behutsam erfolgt und die vorhandenen Strukturen berücksichtigt. Voraussetzung ist eine deutliche Verbesserung der Nahverkehrsanbindung. Es sollten vor allem Angebote von bezahlbaren Mietwohnungen ergänzt werden, auch im Hinblick auf die Bedarfe der älter werdenden Bewohnerschaft.

Die Kulturlandschaft soll weiterhin prägend sein, die Verbindungen zwischen dem Siedlungsraum und dem Freiraum können aber verbessert werden.

Während Marquardt vor allem seinen eigenen Charakter erhalten will, muss Fahrland erst noch zu einem gemeinsamen Ortsteil zusammenwachsen. In Satzkorn werden nur kleine Erweiterungen gesehen.



Allgemeine Hinweise

- Egal, welches Verkehrsmittel: Lücken im Netz vermeiden!
- Es muss eine Lösung für eine barrierefreie Überquerung am Bahnhof Marquardt entwickelt werden
- Mobilitätsdrehscheibe Marquardt größer planen und ortsseitig verkehrsberuhigt gestalten!
- Überholgleis am Berliner Außenring ergänzen
- Gleisanschluss Friedrichspark wiederherstellen und für Unternehmen nutzen! Ein dort vorhandenes Gleis wurde entfernt.
- Potsdamer Norden als zusammenhängenden Lebensraum betrachten

Öffentlicher Nahverkehr

- ÖPNV deutlich attraktiver gestalten, u.a. auch Haltestellen: Überdachung, Kiosk, Toiletten
- Mehr Busverbindungen anbieten bis Tram da ist
- Ausbau des Tramnetzes gleichzeitig von Marquardt ausgehend fortführen Richtung Fahrland
- Anbindung zur Innenstadt verbessern!
- Nachtbusse fahren derzeit nur bis Fahrland – Linien bis Marquardt verlängern
- Nahverkehr kostenfrei machen
- Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder verbessern und attraktiver machen
- Kleinere Fahrzeuge/Zuggarnituren im Bahnverkehr nutzen, die nach Bedarf koppelbar sind. Zu Stoßzeiten sind die Züge derzeit überfüllt und zu anderen Tageszeiten fast leer.
- Die RB 20 aus Oranienburg hält nicht in Marquardt – das muss sich ändern!
- Die RB 21 soll bis nach Berlin durchfahren!
- Die RB 21 soll in Golm enden
- Oberleitungsbus, Seilbahn oder Schwebebahn als Alternative?
- Bahnhof Satzkorn reaktivieren!

Lkw

- Durchfahrtsverbot für Lkw ab 12t

Pkw

- City-Maut für Pkw einführen
- Die Kreuzung Ketziner Straße/Marquardter Straße in Fahrland ist stark frequentiert
- P&R-Parkplatz an der Autobahn-Ausfahrt mit direkter Umsteigemöglichkeit auf den ÖPNV

Fahrrad

- Geplanter Verlauf des Radschnellwegs entlang dem Fahrländer See ist kritisch zu sehen, da der Bereich besonderem Schutz unterliegen sollte. Landschaften generell nicht zerschneiden! Alternative Streckenführung über B2 und L92.
- Nextbike-Stationen für alle Ortsteile!
- Flüssiger Radverkehr ohne Ampeln
- E-Bikes und Lastenräder berücksichtigen
- Radschnellweg von Krampnitz nach Marquardt, ggf. auf einem Damm
- Weitere Vorhaltefläche für Räder am Bahnhof Marquardt vorsehen, falls der Bedarf steigt
- Perspektivisch eine Brücke über die Bahn zum Gewerbegebiet Friedrichspark ergänzen

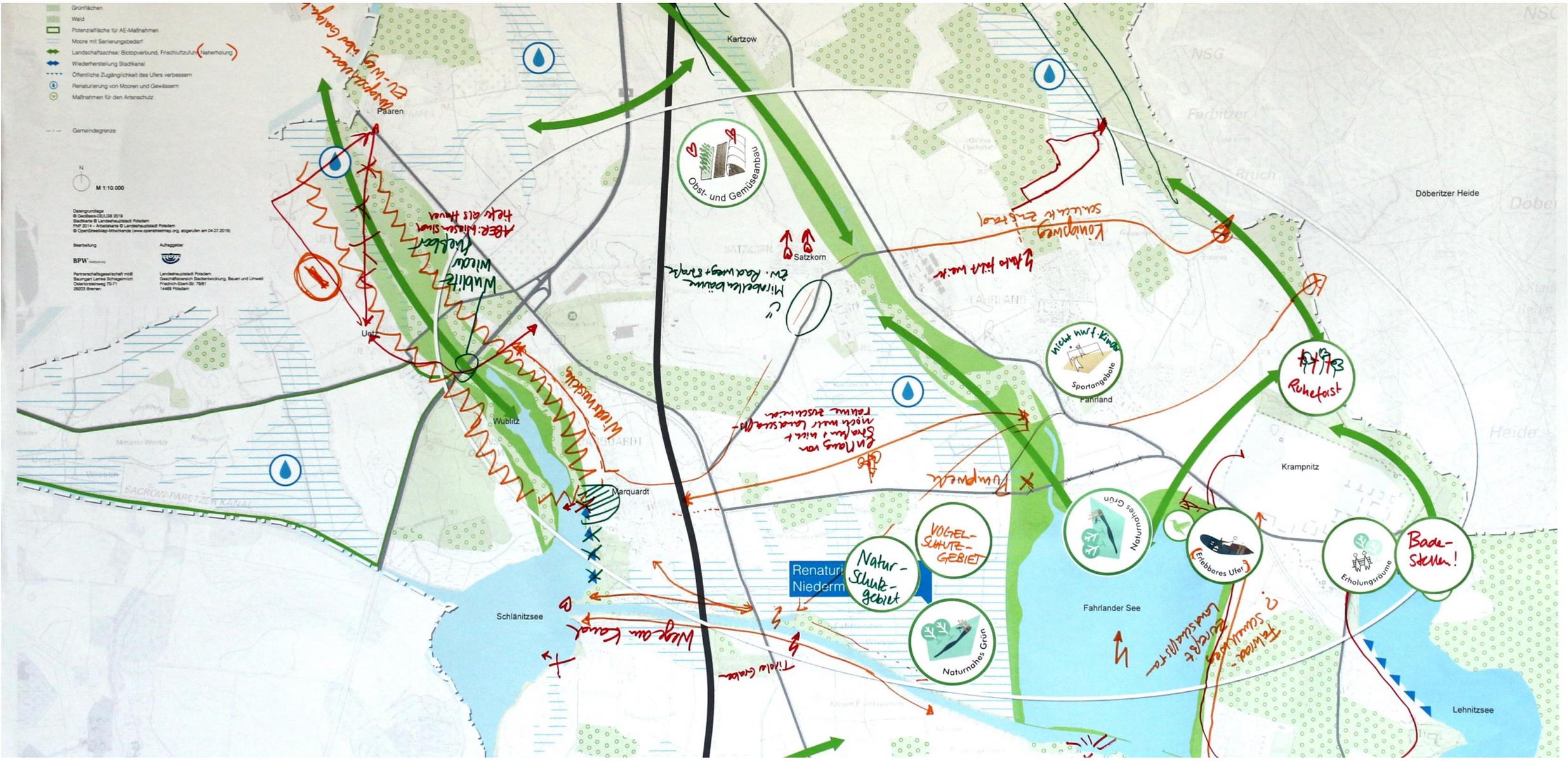
Fazit

Grundsätzlich herrschte Einverständnis mit einem zügigen Ausbau der Tram. Ein Trassenverlauf von Fahrland nach Marquardt war unstrittig – ob die Strecke den Bahnhof Satzkorn mit einbezieht, oder sogar bis zu einem potenziellen P&R-Parkplatz an der A10 reichen sollte, blieb noch offen.

Wichtig war ein lückenloser Ausbau der Infrastruktur und bessere Anbindung des Nordens mit allen Verkehrsmitteln – nicht nur an die Innenstadt, sondern auch ins Umland mit der Bahn.

Angeregt wurde außerdem, die Mobilitätsdrehscheibe Marquardt größer zu denken sowie Radschnellwege auszubauen, allerdings mit mehr Berücksichtigung des Naturschutzes. Zudem soll jeder Ortsteil Leihstationen für Räder erhalten.





Ergebnisse Station 3 | Freiräume

Fahrlander See unter dem Paradigma des Naturschutzes sichern

- Das Gebiet um den Fahrlander See sollte für einen sanften Tourismus erlebbar werden.
- Forderung nach einem Tourismuskonzept für den ländlichen Raum und die Landschaftsräume in Potsdam: Wenn Krampnitz und seine Bewohnenden kommen, dann werden sie auch die Umgebung erkunden. Es braucht klare Hinweise, wo welches Erlebnis stattfindet. Der Fahrlander See ist der Natur vorbehalten, am Krampnitz See sollten mehr Freizeitaktivitäten stattfinden.
- Es sollte klar ausgewiesene Zugänge geben und Parkplätze in Entfernung zum See. Heute fahren Autos bis zum Kanal, es stehen Bullis rum und Kitesurfer sind unterwegs. Diese Nutzung ist dringend zu unterbinden.
- Das westliche Ufer ist besonders empfindlich. Manche Vögel lassen sich nicht nieder, wenn sie in einem Kilometer Entfernung einen Menschen sehen. Dieser Bereich sollte nicht zugänglich werden. Die Vögel benötigen das Schilf, die Wiesen und den weiten freien Blick.
- Überlegung: Wiesen westlich des Fahrlander Sees als Landschaftsschutz- oder Naturschutzgebiet ausweisen.
- Östliche Wegeführung ist konfliktreich, ein beleuchteter Radschnellweg steht entgegen naturschutzrechtlichen Belangen.

Wegenetze ausbauen, um den Freiraum in geordneten Bahnen zum Schutz der Natur zu erleben

- Die Wegebeziehungen, die im Strategieplan Ländlicher Raum erarbeitet wurden, werden bestätigt. Besonders hervorgehoben wird der Königsweg.
- Ein Wegenetz sollte ausgebaut werden, aber unbedingt mit den Anwohnenden, denn sie kennen ihre Orte am besten.
- Es werden immer mehr Wege in der Landschaft oder zum Wasser geschlossen, da es sich um private Landwirtschaftswege handelt. Die zunehmenden Besucherzahlen, steigende Vermüllung und Sorge um die Verkehrssicherungspflicht führen dazu, dass sich Private schweren Herzens dazu entscheiden, die Wege zu schließen. Es sollten private Wege öffentlich gewidmet werden.
- Die bestehenden Wege gilt es zu pflegen.

„Man muss ja nicht alles erleben“

- Manche Räume gilt es bewusst der Natur zu überlassen, wie z.B. die Wublitz.
- Statt Wegen kann auch ein Aussichtsturm einen Einblick ermöglichen.
- Fahrradwege sollten entlang bestehender Verkehrswege ausgebaut werden, um die Landschaft nicht weiter zu zerschneiden.

Traditionellen Kulturraum (Obstbäume und Tulpen) sichtbar machen

- Obstbäume gehören zur Kulturlandschaft im nördlichen Potsdam. Es werden immer mehr Plantagen gefällt, sodass die Bäume aus der Landschaft verschwinden. Es sollten Obstbäume nachgepflanzt werden. Als schönes Beispiel wird der Anbau von Mirabellenbäumen zwischen Straße und Radweg westlich von Fahrland genannt.
- Obstbäume sind Kulturbäume und benötigen Pflege.
- Satzkorn war Umschlagspunkt für Tulpen. Früher gab es große Tulpenfelder, die als Reminiszenz an manchen Stellen wieder sichtbar werden sollten. Die Ortsgemeinschaft plant die Anpflanzung einiger Tulpen am Ortseingang, sodass nächstes Jahr bereits Tulpen im Frühjahr blühen.
- Alleen bilden schöne Räume und sollten im Sinne der Landschaftsverschönerung wieder vermehrt angepflanzt werden.

Neue Pflegestrukturen etablieren

- Seit langer Zeit werden Neupflanzungen von Bäumen im Park und entlang von Alleen in Marquardt gefordert. Die Bewohnerschaft möchte gerne helfen, aber es finden sich keine Ansprechpartner bei der Stadt oder Strukturen zur Organisation.
- Idee der gemeinsamen Streuobstwiesen am Stadtrand gefällt, aber wer kümmert sich um die Pflege?
- Kann es eine bürgerschaftliche Organisation von Hilfseinsätzen geben, die Städter haben Lust sich um Baumpflege zu kümmern? Dafür braucht es neben freiwilligem Engagement aber auch eine übergeordnete Struktur, die z.B. bei Anpflanzungen zunächst professionell wässert und die Aufgaben organisiert. Könnte die Stadt so etwas organisieren?

Bewusste Orte der Erholung

- Mit Krampnitz wird ein besonderer Freizeitdruck erwartet, für die neue Bewohnerschaft, aber auch für die anderen Orte braucht es klare Freizeitangebote, damit die Natur geschützt wird.
- Es braucht mehr Badestellen! Es sollte eine am Krampnitzsee und öffentliche Badestellen mit Basisinfrastruktur im Bereich Wublitz/Kanal geschaffen werden.
- Die Obstscheune (Selbsternte) ist in Potsdam nicht ausreichend bekannt!
- Kanal auf ganzer Länge begeh- und erlebbar machen!

Weitere Hinweise

- Das A+O ist es, sicherzustellen, dass die Natur funktioniert!
- Wie sieht die Zukunft von Alt-Krampnitz aus?
- Einen eigenen Ortsteilbeirat für Krampnitz etablieren!
- Früher war der Fahrländer Polder ein Fließgewässer und Fische haben gelaicht, man konnte Boot fahren. Ist das wieder herstellbar, wenn das Pumpwerk am Satzkorner Graben anders eingestellt wird?
- Jugendangebote am Bahnhof Marquardt schaffen!

Fazit

Viele Hinweise lassen sich als Ruf nach einer klareren freiräumlichen Struktur für den Potsdamer Norden verstehen: Wo sollen Landschafts- und Naturschutz Vorrang haben? Wo soll Naherholung/ein sanfter Tourismus möglich sein? Eine bessere Erlebbarkeit der Landschaft (Wege, Badestellen) ist gewünscht, jedoch wird aus Erfahrung auch befürchtet, dass die Natur verschmutzt und Tiere vertrieben werden. Als sehr schützenswert werden beispielsweise die Uferzonen des Fahrländer Sees eingestuft.

Ein wichtiger Teil der Identität der Ortsteile sind der Obst- und Tulpenanbau, der zunehmend verschwindet. Hierzu gab es mehrere Überlegungen, wie man mit der Hilfe der Stadt und von Freiwilligen die Kulturlandschaft erhalten könnte.



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam / Barbara Plate

Ergebnisse Station 3 | Freiräume

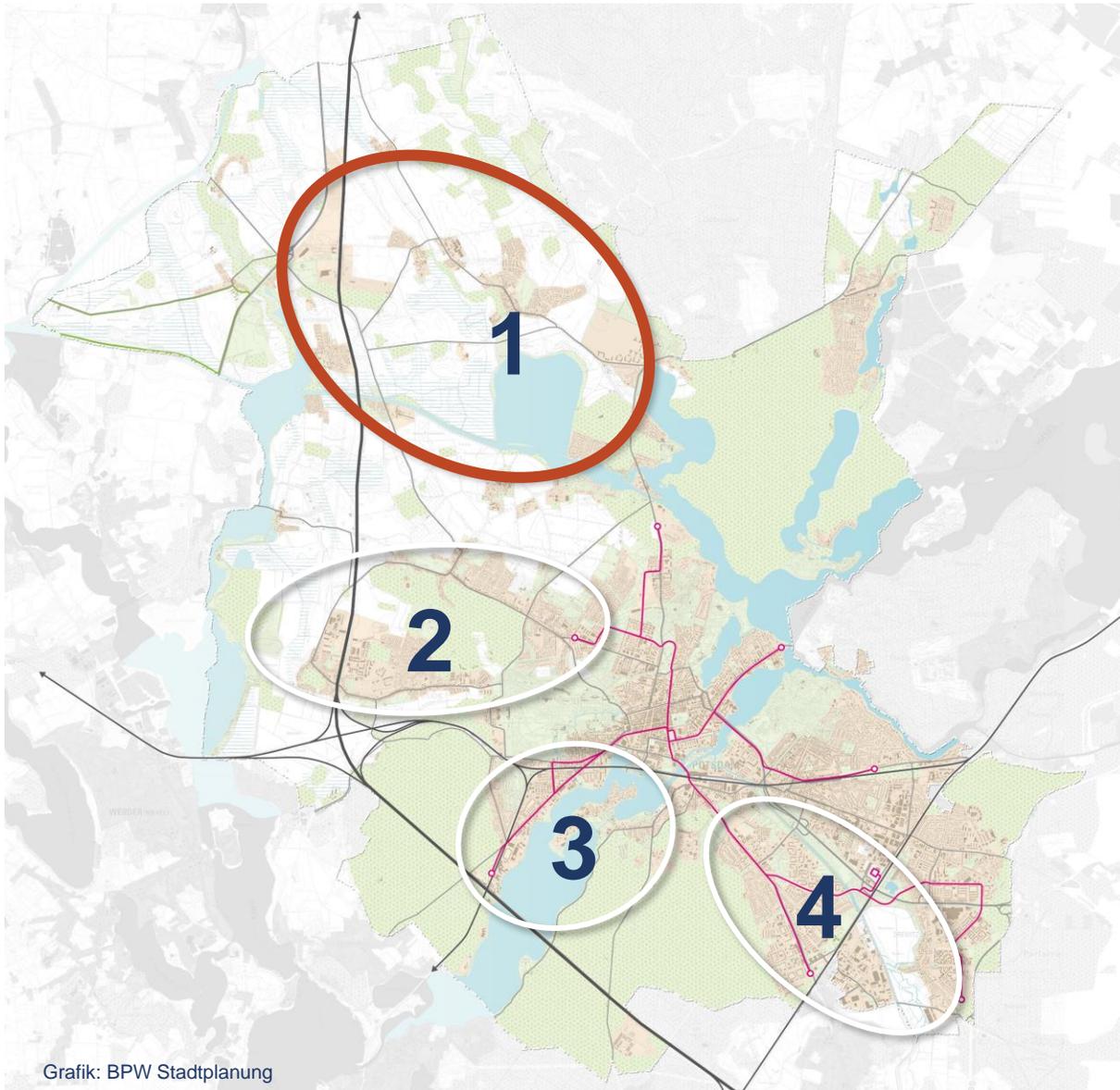
Insgesamt war die Mitarbeit in der Planungswerkstatt am 6.3.2020 äußerst engagiert und konstruktiv. Genauso verhielt es sich bei der Veranstaltung am Vortag im Vertiefungsbereich Golm – Eiche – Bornim – Bornstedt.

An beiden Abenden wurde von den Teilnehmenden gemeinhin anerkannt, dass die mit dem Wachstum verbundenen Themen, wie z.B. Flächenknappheit, Anstieg von Wohnraumbedarf und Verkehrsaufkommen, aber auch der Klima- und Naturschutz große Herausforderungen für die Stadt darstellen. Anhand der zahlreichen Lösungsvorschläge, die von den Teilnehmenden eingebracht und gruppenintern diskutiert wurden, ließ sich eine grundlegende Bereitschaft erkennen, sich diesen Zukunftsaufgaben konsequent zu stellen.

Die Spanne der Handlungsansätze war groß: Sie reichte von pragmatischen Maßnahmen, wie der Nachverdichtung vorhandener Siedlungsbereiche, über verträgliche Kompromisse zwischen Naturschutz und Naherholung, bis hin zu visionären Zielvorstellungen in Richtung einer Verkehrswende.

Doch auch die heutigen Bedürfnisse der Stadt- bzw. Ortsteile und deren Selbstverständnis wurden von den Teilnehmenden klar dargestellt. So konnten viele Hinweise dazu aufgenommen werden, wo und wie beispielsweise die Versorgungsinfrastruktur, Wegesysteme verbessert, oder Naherholungsgebiete besser erlebbar gemacht werden sollen.

Für die weitere Arbeit am INSEK war diese Form der Mitwirkung durch Bürgerinnen und Bürger sehr hilfreich – wir bedanken uns daher bei allen für die aktive Teilnahme!



Grafik: BPW Stadtplanung

Marquardt-Fahrland-Krampnitz

06.03.2020, 17 bis 20 Uhr

Kulturscheune Marquardt

Golm, Eiche, Bornim, Bornstedt

05.03.2020, 17 bis 20 Uhr

Grundschule Bornim

Potsdam West und Templiner Vorstadt

17.03.2020, 17 bis 20 Uhr*

Hannah-Arendt-Gymnasium

Beiderseits der Nuthe

18.03.2020, 17 bis 20 Uhr*

Bürgerhaus am Schlaatz

*Diese Termine konnten aufgrund der COVID-19-Pandemie nicht stattfinden. Sobald es eine Ersatzlösung gibt, wird dies öffentlich bekanntgegeben, unter anderem auf der Projekthomepage www.potsdam.de/INSEK

Planungswerkstätten in vier Vertiefungsbereichen

Aufgrund der aktuellen Situation im Zusammenhang mit der Ausbreitung des Coronavirus wurden die für den 17. und 18. März 2020 geplanten Termine abgesagt und auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. (Orte: Potsdam West - Templiner Vorstadt / Beiderseits der Nuthe). Sobald diese stattgefunden haben, werden die Vertiefungsbereiche und die Ergebnisse der vier Planungswerkstätten in einem Planungsforum zusammengeführt und erläutert, wie die Hinweise der Bürgerinnen und Bürger in den Konzepten eingeflossen sind. Die Kernaussagen des Konzepts und die Strategie zur Umsetzung der Aussagen werden nach Fertigstellung des INSEK im Rahmen eines Abschlussforums vorgestellt.

Wir halten Sie auf dem Laufenden unter:
www.potsdam.de/INSEK



Foto: falcon crest

So geht es weiter...