



Integriertes Stadtentwicklungskonzept Potsdam 2035 2. Zwischenbericht

Impressum

Herausgeber:

Landeshauptstadt Potsdam
Der Oberbürgermeister

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Stadtentwicklung
Ansprechpartner Erik Wolfram, Johanna Franke

Friedrich-Ebert-Straße 79/81
14469 Potsdam

www.potsdam.de

Text und Bearbeitung:

BPW Stadtplanung
Partnerschaftsgesellschaft mbB
Ostertorsteinweg 70 – 71
28203 Bremen
0421.51 70 16 40
office@bpw-stadtplanung.de

Fotos:

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

Stand: Mai 2020

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet.

Inhalt

1.	Einleitung	1
2.	Das räumliche Leitbild	1
3.	Die Perspektive der Jugendlichen	5
4.	Arbeit in den Vertiefungsbereichen	7
5.	Weiteres Vorgehen	9

1. Einleitung

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept als informelles Steuerungsinstrument wird seit April 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam erarbeitet. Im 1. Zwischenbericht zum Erarbeitungsprozess des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (Stand: Dezember 2019) wurden insbesondere die grundlegenden Arbeits- und Beteiligungsstrukturen im INSEK-Prozess beschrieben und die ersten Ergebnisse zum Auftaktforum sowie die festgelegten räumlichen und thematischen Schwerpunkte erläutert.

Seither lag der Fokus im INSEK-Prozess insbesondere auf der Erarbeitung des räumlichen Leitbildes, auf der Arbeit in den räumlichen Schwerpunkten – den Vertiefungsbereichen – sowie auf der Einarbeitung der Anregungen aus den vergangenen Beteiligungsformaten. So wurde beispielsweise die Anregung aus den internen Abstimmungsrunden und der Auftaktveranstaltung dem Themenfeld „Kultur“ eine größerer Bedeutung beizumessen aufgenommen und das Aktionsfeld „Bildung und Arbeit“ um die Kultur erweitert (Aktionsfeld „Bildung, Kultur & Arbeit“).

Im 2. Zwischenbericht liegt der Schwerpunkt auf der Beschreibung des räumlichen Leitbildes mit seinem Grundgerüst, dem sogenannten „Bahnring“. Zudem werden die wichtigsten Arbeitsschritte seit Dezember 2019 erläutert.

2. Das räumliche Leitbild

Das räumliche Leitbild veranschaulicht wesentliche Aufgaben für die Stadtentwicklung der nächsten 15 Jahre. Gegliedert nach den drei Ebenen Quartiere, Mobilität und Freiräume zeigt es alle verortbaren Zielaussagen und Projekte, die mittel- bis langfristig im gesamtstädtischen Kontext von Bedeutung sind. Dies sind u.a.:

Quartiere

- Integrierte Quartiersentwicklung im Hinblick auf Angebotsvielfalt, Wohnraumangebot, Arbeitsstandorte, soziale Infrastruktur, (Kreativ-)Kultur, öffentliches Leben etc.,
- Behutsame Nachverdichtung und Erweiterung der Siedlungsfläche in vorgeprägten Bereichen

Mobilität

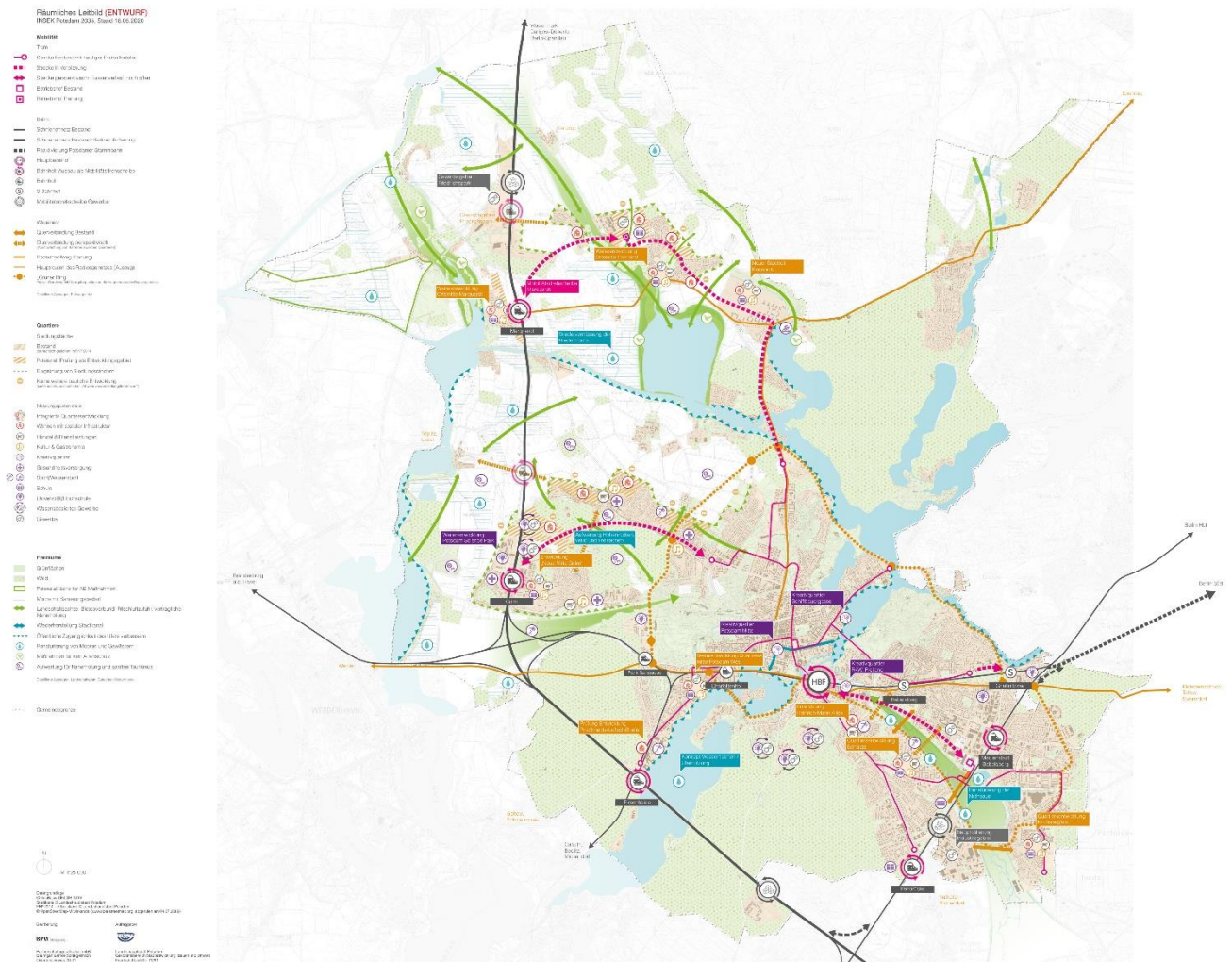
- Verlängerung der Tramlinien bis an den Berliner Außenring und die Wetzlarer Bahn
- Ausbau des Wegenetzes für Fuß- und Radverkehr: Vernetzung der Quartiere, Radschnellwege nach Berlin und in die Umlandgemeinden, ein „Grüner Ring“ als Freizeitroute rings um die Kernstadt,

Freiräume

- Aussagen zu Erhalt und Weiterentwicklung und Nutzung des Landschaftsraums, wie Landschaftsachsen, Eingrünung von Ortsrändern, besonders sensible Bereiche für Naturschutz, sowie Möglichkeiten der Naherholung und Erlebbarkeit von Uferbereichen
- je Vertiefungsbereich Projekte zum Themenfeld Klimaschutz bzw. Klimaanpassung: Wiedervernässung der Niedermoore (VB 1), Aufwertung Höhenrücken, Wald und

Freiflächen im Katharinenholz (VB 2), Klimawirksamkeit Havel und Schwammstadt (VB 3), Renaturierung der Nutheau und Schwammstadt (VB 4).

Abbildung 1: Entwurf des Räumlichen Leitbilds, Stand 19.05.2020 (BPW Stadtplanung)



Das Grundgerüst des räumlichen Leitbildes bildet der sogenannte „Bahnring“. Der Kerngedanke dabei ist, das Potsdamer Tramnetz mit dem bestehenden Bahnnetz des Berliner Außenringes sowie der Wetzlarer Bahn zu verbinden. Durch die Verlängerung der Tramlinien an die Bahnstrecken kann das bestehende Tramnetz um mindestens 18,5 km erweitert werden. Bereits heute sind von den 18,5 km etwa 7 km Tramstrecke in der konkreten Planung – vom Campus Jungfernsee über Krampnitz bis nach Fahrland. Mit inbegriffen ist in diesen Planungen auch der Bau eines zweiten Tramdepots in Fahrland. Zudem ist auch die Reaktivierung der Stammbahn nach Berlin in der Diskussion. 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 Bahnhaltdepunkten von der Straßenbahn auf die Bahn vor. Derzeit handelt es sich bei den Überlegungen zum Bahnring um einen Planungsstand, der zwei mögliche Varianten sowie die Chancen für Potsdam und die Region 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. Zudem ist es auch erforderlich die mit diesem Vorhaben einhergehenden zahlreiche Perspektiven für eine zukunftsweisende Stadtentwicklung in Potsdam bereits heute zu eruieren und mitzudenken. Hierzu zählen u.a.:

- ein leistungsfähiges Gesamtnetz: Verbindung des radial aufgebauten Tramnetzes mit den tangential verlaufenden Bahnstrecken,
- neue Umsteigemöglichkeiten an den Knotenpunkten
- Verbesserung der Verbindungen innerhalb der Region
- einen Ausbau der Knotenpunkte als Mobilitätsdrehscheiben mit P&R-Parkplätzen und Fahrrad-Leihstationen (Pilotprojekt: Bf Marquardt),
- eine Optimierung der Betriebsabläufe: zweites Tramdepot im Norden, Umleitungsmöglichkeiten bei Havarien,
- die bessere Anbindung des Potsdamer Nordens, insbesondere der großen Entwicklungsgebiete Krampnitz und Gewerbegebiet Friedrichspark an die Innenstadt, nach Berlin und in die Umlandgemeinden,
- eine direkte Verbindung der Entwicklungsschwerpunkte in Potsdam, baulichen Nachverrichtung bzw. Siedlungserweiterung entlang der Tramlinien und
- damit insgesamt große Chancen, das Verkehrsverhalten deutlich auf den Umweltverbund zu verlagern und die Treibhausgasemissionen im Verkehr zu senken.

Am 21. Februar 2020 wurde mit der „Bahnring“ durch den Baudezernenten Bernd Rubelt und dem Leiter des Bereichs Stadtentwicklung Erik Wolfram im Rahmen eines Pressterrmins der Öffentlichkeit vorgestellt. Auch in den öffentlichen Veranstaltungen am 5. und 6. März 2020 wurde das Grundgerüst des räumlichen Leitbildes erläutert.

The map illustrates the proposed S-Bahn extension from the city center to the airport. The existing S-Bahn network is shown in grey, and the proposed extension is highlighted in red. Key features include:

- City Center:** The starting point of the extension, near the Hauptbahnhof (HBF).
- Proposed Extension:** A red line extending from the city center towards the airport, with a dashed section indicating the new route.
- Key Stations and Landmarks:**
 - Hauptbahnhof (HBF):** The central station in Berlin.
 - Flughafen:** The Berlin Tegel Airport.
 - Transfer Points:** Stations where the proposed extension connects to existing S-Bahn lines.
- Distance Markers:**
 - Luftlinie ca. 2,6 km:** Distance from the city center to the first transfer point.
 - Luftlinie ca. 4,0 km:** Distance from the first transfer point to the second transfer point.
 - Luftlinie ca. 1,1 km:** Distance from the second transfer point to the airport.
 - Luftlinie ca. 3,8 km:** Total distance from the city center to the airport.
 - Mitnutzung Bahnstrecke ca. 21,9 km:** Distance of the existing S-Bahn line from the city center to the airport.
- Other Labels:**
 - Anbindung Friedrichspark über Satz Korn offen:** A note about the connection to Friedrichspark.
 - Verlängerung ca. 7,0 km:** A note about the extension of the existing S-Bahn line.

3. Die Perspektive der Jugendlichen

Abbildung 3: Gruppenarbeit im Jugendworkshop (Landeshauptstadt Potsdam / Barbara Plate)



Erfahrungsgemäß sind Jugendliche in Bürgerveranstaltungen ohne Altersbeschränkung oft unterrepräsentiert, weshalb das Verfahren um eine Veranstaltung ergänzt wurde, die ausschließlich ihnen vorbehalten war. Ganz besonders sollte dabei die Frage in den Mittelpunkt gestellt werden, welche Bedürfnisse Jugendliche im Jahr 2035 haben werden.

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 werden müssen.

Insbesondere stand seitens der Teilnehmenden im Fokus, auf Entwicklungen wie Bevölkerungszuwachs oder die Klimakrise zu reagieren und konkrete Lösungen für den Umgang damit zu entwickeln.

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

Abbildung 4: Ergebnispräsentation der Arbeitsgruppen (Landeshauptstadt Potsdam / Barbara Plate)



Die meistgenannten Themen im Jugendworkshop:

- Vielfältige Wohnkonzepte (Mehrgenerationenwohnen, Integration Flüchtlinge, klimafreundlich und bezahlbar)
- ÖPNV ausbauen, besser ausstatten und kostenlos/günstiger zugänglich machen
- 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 schaffen (Treffpunkte, Sport, Badestellen...)
- Bedingungsloses Grundeinkommen
- Unverpackt- und Tauschläden, Repair-Cafés
- Gemeinschaft (Nutzungen und Grundbesitz)

Weitere Details und Ergebnisse finden Sie in der Dokumentation des Jugendworkshops unter: www.potsdam.de/INSEK

4. Arbeit in den Vertiefungsbereichen

Im 2. Halbjahr 2019 wurden die vier Räume definiert, die im INSEK tiefergehend untersucht werden und für die eine Bereichsentwicklungsplanung im Maßstab 1:10.000 erstellt wird:

Vertiefungsbereich 1: Marquardt – Fahrland – Krampnitz

Vertiefungsbereich 2: Golm – Eiche – Bornim – Bornstedt

Vertiefungsbereich 3: Potsdam West – Templiner Vorstadt

Vertiefungsbereich 4: Beiderseits der Nuthe

Für die Vertiefungsbereiche wurden Kernaufgaben definiert und Maßnahmenbündel herausgearbeitet, die mit der Projektgruppe, dem Lenkungsgremium und der Bürgerinnen und Bürgern besprochen wurden. Anfang März fanden die ersten beiden der insgesamt vier vorgesehenen Planungswerkstätten in den Vertiefungsbereichen statt:

- Planungswerkstatt 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%)
- Planungswerkstatt Marquardt – Fahrland – Krampnitz, 6. März 2020 von 17 bis 20 Uhr, Kulturscheune Marquardt (ca. 60 Teilnehmende, alle Altersgruppen, Anteil M/W ca. 70%/30%)

Abbildung 5: Arbeitsgruppe in Planungswerkstatt Vertiefungsbereich 2 (Landeshauptstadt Potsdam / Barbara Plate)



Abbildung 6: Einführungsvortrag in Planungswerkstatt Vertiefungsbereich 1 (Landeshauptstadt Potsdam / Barbara Plate)



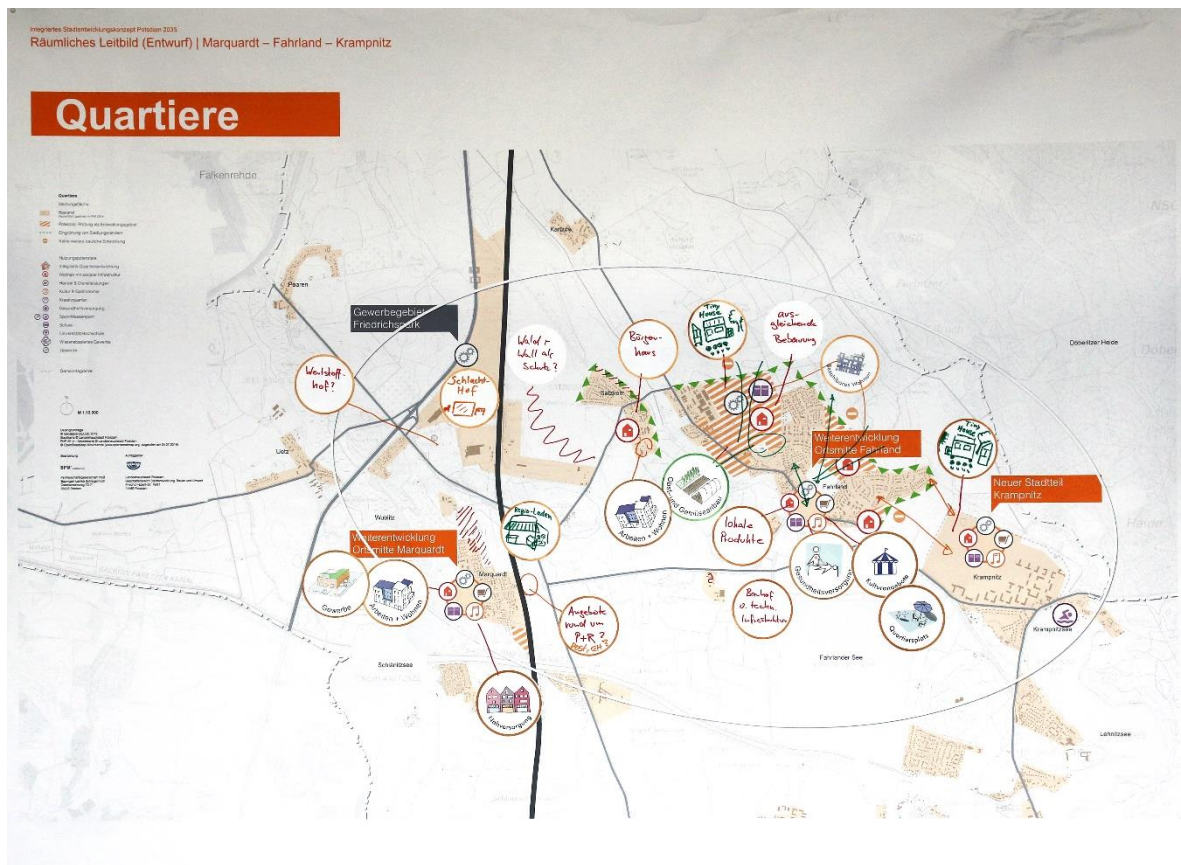
Insgesamt war die Mitarbeit an den beiden Abenden äußerst engagiert und konstruktiv. Es wurde gemeinhin anerkannt, dass die mit dem Wachstum verbundenen Themen, wie z.B. Flächenknappheit, Anstieg von Wohnraumbedarf und Verkehrsaufkommen, aber auch der Klima- und Naturschutz große Herausforderungen für 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 und Wegesysteme verbessert oder Naherholungsgebiete besser erlebbar gemacht werden sollen.

Abbildung 7: Ergebnisplakat aus der Werkstatt zum Vertiefungsbereich 1 zum Themenfeld Quartiere (Landeshauptstadt Potsdam / Barbara Plate)



Einige wesentliche Erkenntnisse aus den Planungswerkstätten:

- Der Entwicklungsansatz „Bahnring“ und ein Ausbau des Umweltverbunds wurden mehrheitlich klar befürwortet und teils mit Nachdruck eine zügige Umsetzung gewünscht.
- Viele können sich noch weitergehende Maßnahmen im Bereich Mobilität vorstellen, u.a. P&R-Parkplätze am Stadtrand, mehr Radschnellwege und Mobilitätsstationen.
- Die Belastung mit Lkw-Durchgangsverkehr stellt ein großes Problem insbesondere in Bornim dar.
- 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, Ärzte und Pflege, Sport, Kultur und Gastronomie gesehen.

- Es wird ein weitaus vielfältigeres Wohnraumgebot gefordert, das verschiedene Einkommen, Haushaltsgrößen und Bedürfnisse berücksichtigt.
- Die Zugänglichkeit der Landschaft ist ein wichtiges Thema: Ob Uferbereiche, Golmer Luch, Katharinenholz – eine bessere Nutzbarkeit als Naherholungsräume 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 Fahrlander See, habe Naturschutz Vorrang.
- Erhalt und Pflege der Kulturlandschaft im mit Obst- und Tulpenanbau sind ein wichtiges Anliegen, für das auch die Bereitschaft zu bürgerschaftlichem Engagement bekundet wurde.

Weitere Anregungen und Details zu den beiden Planungswerkstätten finden Sie in der Dokumentation unter: www.potsdam.de/INSEK

5. Weiteres Vorgehen

Das Beteiligungsverfahren musste aufgrund der Einschränkungen durch die COVID19-Pandemie unterbrochen werden, sodass die Planungswerkstätten in den Vertiefungsbereichen „Potsdam West und Templiner Vorstadt“ (VB 3) und „Beiderseits der Nuthe“ (VB 4) nicht wie geplant Ende März stattfinden konnten. Für beide Termine wird aktuell als alternatives Format ein Konzept für eine Onlinebeteiligung entwickelt. Aktueller Planungsstand ist eine zeitgleiche Durchführung für beide Vertiefungsbereiche im August 2020. Ziel ist, dass die Mitwirkungsmöglichkeiten und die Ergebnisse der sehr dialogorientierten ersten beiden Werkstätten mit den beiden Onlineverfahren möglichst vergleichbar sind.

Da in den ersten beiden Planungswerkstätten viele hilfreiche Hinweise und Anregungen geäußert wurden, werden diese derzeit ausgewertet und intern besprochen. Des Weiteren wird im nächsten Halbjahr an der Bereichsentwicklungsplanung gearbeitet, sodass für die Vertiefungsbereiche jeweils ein Planwerk im Maßstab 1:10.000 und ein Steckbrief mit ca. 5 Kernaufgaben und Arbeitsschritten/Maßnahmen erstellt wird. Das gleiche Vorgehen soll nach der Onlinebeteiligung für die verbleibenden Bereiche 3 und 4 wiederholt werden. Außerdem ist geplant im November 2020 das öffentliche Planungsforum durchzuführen, in dem die Ergebnisse aller Planungswerkstätten präsentiert werden.

Nach derzeitigem Stand ergibt sich eine Verschiebung des Verfahrens um etwa drei Monate, bedingt durch die Corona-Krise. Die Fertigstellung des INSEK wird voraussichtlich Mitte 2021 erfolgen mit anschließender Gremienbehandlung und Beschlussfassung.

Aktuelle Informationen, die Dokumentationen der bisherigen Veranstaltungen sowie der 1. Zwischenbericht sind unter www.potsdam.de/INSEK zu finden.