

Digitales Planungsforum am 16.01.2021

Zusammenfassung der Diskussionsthemen aus den eingegangenen Anmerkungen und Fragen per Mail und über die Chatfunktion sowie Beantwortung der einzelnen Fragen

Verfahren

Diskussionsthemen: Ebenen des INSEK, Erfolgskontrolle, Umgang mit punktuellen Anregungen

Das INSEK ist ein gesamtstädtisches und strategisches Steuerungsinstrument, welches die Fachplanungen bündelt und Ziele für diese formuliert. Neben der gesamtstädtischen Ebene wurden vier Vertiefungsbereiche ausgewählt, die sich besonders dynamisch entwickeln und somit Steuerungsbedarf besteht. Stadtbereiche außerhalb der Vertiefungsbereiche werden auf gesamtstädtischer Ebene betrachtet.

Nach Fertigstellung des INSEK wird in regelmäßigen Abständen geprüft, ob die zugrundeliegenden Annahmen (z.B. zur Bevölkerungsentwicklung) weiterhin Bestand haben, ob die formulierten Ziele verfolgt werden und ob ggf. Nachsteuerungsbedarf vorliegt.

In den Veranstaltungen 2020 und dem digitalen Planungsforum wurde überwiegend bzw. ausschließlich die teilträumliche Ebene der Vertiefungsbereiche behandelt. Viele der eingegangenen Fragen und angesprochenen Themen (z.B. Klimaschutz) sind aber auf der gesamtstädtischen Ebene zu betrachten, da diese nicht ausschließlich auf einen einzigen Raum zutreffen. Die gesamtstädtische Ebene war bereits Gegenstand des öffentlichen Auftaktforums im September 2019 und wird erneut im Abschlussforums am 28.05.2021 (voraus.) thematisiert.

Alle punktuellen Anregungen, die im Laufe des gesamten INSEK-Verfahrens eingegangen sind, wurden aufgenommen, sind aber unter Umständen aufgrund der abstrakten Ebene des INSEK allgemeiner formuliert. Dennoch werden die einzelnen Punkte im Nachgang der INSEK-Fertigstellung an die entsprechenden Stellen der Stadtverwaltung weitergeleitet.

Gesamtstädtisch

Diskussionsthemen: Klimaschutz, Verkehr

Das Thema Klimaschutz wird als Querschnittsthema in allen Themenfeldern des INSEK behandelt und Handlungsansätze werden für die Erfüllung der Ziele formuliert. Dabei handelt es sich um Ansätze, die bei Neubau und auch im Bestand angewandt werden sollen. Detaillierte Flächenprüfungen oder Machbarkeitsstudien können im INSEK nicht erfolgen. Dies ist, neben der Formulierung konkreter Maßnahmen zur Umsetzung, Aufgabe der nachfolgenden Fachplanungen.

Bei den dargestellten Untersuchungsbereichen kann keineswegs von einer vollständigen Siedlungserweiterung ausgegangen werden. Hier werden lediglich Bereiche dargestellt, die auf ihre potenzielle Nutzung hin näher untersucht werden müssen. Die Prüfung umfasst dabei nicht nur Siedlungsentwicklung, sondern insbesondere auch Freiraumentwicklung.

Das INSEK legt einen Fokus auf die Stärkung des Umweltverbunds und auf die Reduzierung des Autoverkehrs. Dabei geht es nicht nur um den Ausbau von Tramstrecken, sondern auch um die

Schaffung attraktiver Angebote in Bezug auf die Fahrpreise. Zudem soll der Radverkehr gefördert werden mit sicheren Radwegen und weiterem Ausbau.

Vertiefungsbereich 1

Diskussionsthemen: Siedlungserweiterung im Zusammenhang mit Ressourcen- und Klimaschutz, Krampnitz bzgl. der Tramverlängerung und des Verkehrs

Ziele und Handlungsansätze des Klimaschutzes werden insbesondere auf der gesamtstädtischen Ebene formuliert und soweit möglich auch in den Vertiefungsbereichen in Form von Einzelvorhaben aufgenommen, darunter u.a. die Wiedervernässung der Niedermoores. Ansätze sind beispielsweise die treibhausgasneutrale Energieversorgung bei Neubau, die energetische Sanierung im Bestand, die Erarbeitung von Energetischen Quartiers- und Klimaanpassungskonzepten sowie die Verankerung des Klimaschutzes in der Bauleitplanung.

Die dargestellten Untersuchungsbereiche sind nicht per se als Siedlungserweiterungsflächen zu verstehen. Es handelt es sich hier um Flächen, deren Nutzungspotenzial untersucht werden soll – sowohl bezogen auf den Freiraum als auch auf Siedlung und Gewerbe. Im INSEK werden daher keine Bedarfe bzgl. Energie und Wasser für diese Bereiche ermittelt, da die Nutzung offen ist.

Die Entwicklung des neuen Stadtteils Krampnitz steht in Abhängigkeit zu der Verlängerung der Tram: Bis 5.000 Einwohnern ist eine Versorgung des Stadtteils über Busse möglich, ab 5.000 Einwohnern steht die Fertigstellung der Tram in Abhängigkeit zur Besiedlung. Generell wird diese Abhängigkeit im INSEK als übergeordneter Handlungsansatz und Regel des behutsamen Wachstums formuliert, um die Versorgung mit dem öffentlichen Nachverkehr zu gewährleisten und den Umweltverbund zu stärken.

Vertiefungsbereich 2

Diskussionsthemen: Tramverlängerung, Weiterführende Schule

Die im INSEK dargestellte Trasse ist zunächst als Zielaussage die Tramachsen mit dem Berliner Außenring zu verbinden zu verstehen. Die Trasse stellt eine INSEK-Vorzugsvariante dar, wurde allerdings weder auf ihre Machbarkeit noch auf ihre Wirtschaftlichkeit geprüft. Erst wenn tiefergehende Untersuchungen erfolgt sind, kann eine Trassenführung abschließend festgelegt werden. Daher ist auch noch offen, wo die Trasse tatsächlich langführen und ob der Bahnhof Grube eine Rolle spielen wird.

Der Bedarf von weiterführenden Schulen wird im Rahmen der Schulentwicklungsplanung geprüft und Standorte werden diskutiert. Der derzeit aktuelle Schulentwicklungsplan sieht keinen Bedarf in Golm eine weiterführende Schule zu errichten.

Vertiefungsbereich 3

Diskussionsthemen: Pirschheide in Verbindung mit Umweltschutz und Siedlungserweiterung

Für den Bereich Pirschheide wurde am 07.03.2018 beschlossen, dass vorbereitende Untersuchungen gemäß §165 Abs. 4 BauGB einzuleiten sind (VU-Gebiet). Somit werden im Rahmen dieses Beschlusses u.a. die Entwicklungsmöglichkeiten des Gebiets untersucht. Sofern als Ergebnis der vorbereitenden Untersuchung Bauleitplanung erfolgt, wird in diesem Rahmen eine umfassende Umweltprüfung durchgeführt, die Belange wie Versiegelung, Landschaftsschutzgebiet, Lärm u.v.m. behandelt. Das INSEK stellt lediglich das bereits beschlossene VU-Gebiet dar und sieht zudem die Notwendigkeit für den erweiterten Bereich mit Pirschheide und Luftschiffhafen eine Rahmenplanung zu erarbeiten.

Vertiefungsbereich 4

Diskussionsthemen: die Nuthe und die bestehenden Radwege, Umweltbildung

Die Nuthe soll renaturiert werden und damit ist auch vorgesehen den Freiraum mit verträglichen Nutzungen zu gestalten. Inwiefern auch der aktuelle Radweg qualifiziert wird und weitere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden können, muss bei der konkreten Konzepterarbeitung geprüft werden. Im INSEK wird auf gesamtstädtischer Ebene der Handlungsansatz „Förderung des Fuß- und Radverkehrs“ formuliert. Dies beinhaltet auch die sichere Gestaltung und den Ausbau von Radwegen. Der Weg entlang der Nuthe und weitere Querungsmöglichkeiten u.a. nach Babelsberg und über die Wetzlarer Bahn sind im (Rad-)Wegenetz des INSEK eingezeichnet. Weitere Angaben zu Bestandsstrecken sind im Radverkehrskonzept zu finden.

Die Umweltbildung wird auf gesamtstädtischer Ebene im Aktionsfeld „Lebensräume“ mit aufgenommen. Ziel soll es sein Ergänzende Angebote zur Umweltbildung z.B. entlang des Wegenetzes in Naherholungsgebieten zu schaffen.

Fragen aus den Mails und aus dem Chat vom 16.01.2021

Hinweis: Die Fragen wurden mit dem Kenntnisstand von Mitte Februar beantwortet. Das INSEK befindet sich noch in der Bearbeitung, sodass zum Ende des Verfahrens Änderungen möglich sind.

Verfahren

Beim INSEK handelt es sich um ein gesamtstädtisches integriertes Konzept. Weshalb werden nur Vertiefungsbereiche betrachtet und nicht die Gesamtstadt, für die deutlicher Handlungsbedarf besteht? Der Rückgriff auf das veraltete INSEK 2007 überzeugt nicht.

Vielleicht habe ich es am Anfang der Veranstaltung verpasst. Ich frage mich, seitdem ich das INSEK verfolge, warum die Innenstadt, Babelsberg-N in keinem Planungsraum abgedeckt ist.

Das digitale Planungsforum speiste sich aus den vorangegangenen vier Planungswerkstätten in den Vertiefungsbereichen. Daher wurde in der Veranstaltung vor allem die teilträumliche Ebene betrachtet. Die gesamtstädtische Ebene wurde im Auftaktforum am 16.9.19 behandelt und wird auch Gegenstand des Abschlussforums am 28.5.21. (voraus.) sein. Es werden im INSEK Ziele und Handlungsansätze sowohl für die gesamte Stadt als auch für die untersuchten Teilräume formuliert. Die Auswahl der Teilräume erfolgte auf Basis der gesamtstädtischen Analyse. Dies bedeutet nicht, dass für andere Bereiche der Stadt kein Handlungsbedarf besteht. Aber für die identifizierten Teilräume werden die größten Herausforderungen und Entwicklungsmöglichkeiten in den nächsten 10 – 15 Jahren gesehen, daher werden diese mit einem besonderen Fokus betrachtet.

O.g. Forderung [Verkehr, Siedlungserweiterung] wurde auch mehrfach während der Auftaktveranstaltung in 2019 erhoben, Mit welchem Ergebnis wurde diese Forderung bislang verarbeitet?

Viele Ihrer Themen sind auf der gesamtstädtischen Ebene zu betrachten, da diese nicht nur einen einzelnen Raum betreffen. Ihre Punkte aus dem Auftaktforum wurden mit aufgenommen, sind aber unter Umständen aufgrund der abstrakten Ebene des INSEK allgemeiner formuliert. Zudem stand während des Auftaktforum die gesamte Stadt im Mittelpunkt, wohingegen in den Veranstaltungen 2020 und im Planungsforum die teilträumliche Ebene der Vertiefungsbereich behandelt wurde.

Wird es zum INSEK einen Fortschrittsbericht geben, der genaue Angaben macht zu den Fortschritten, die bei den Zielen erreicht wurden?

Im INSEK wird es eine Empfehlung für eine regelmäßige Erfolgskontrolle geben, die sicherstellt, dass zum einen die Ziele und Einzelvorhaben verfolgt bzw. umgesetzt werden und zum anderen prüft, ob die Rahmenbedingungen auch weiterhin angenommen werden können.

Eine Frage zum Selbstverständnis von INSEK: Aus ca. 500 Einzelanregungen aus Workshops werden generationenübergreifende Projekte abgeleitet. Was hat die Verwaltung mit den punktuellen Anregungen vor?

Die punktuellen Anregungen wurden alle aufgenommen und werden nach Fertigstellung des INSEK an die entsprechenden Stellen der Stadtverwaltung weitergeleitet.

Gesamtstädtische Ebene

Das Vorhaben (Pirschheide) widerspricht dem FNP, dem Masterplan Klimaschutz 2050, dem Lärmaktionsplan, dem Waldschutz wie dem Landschaftsplan Potsdam.

Ähnliche Tendenzen sind auch in den anderen Entwicklungsbereichen festzustellen.

Gelten Fachpläne in Potsdam nur so lange und soweit, wie sie nicht einseitigen Interessen im Wege stehen?

Die genannten Punkte werden von Seiten der Stadtverwaltung ebenfalls als ernstzunehmender Konflikt gesehen. Die Landeshauptstadt steht jedoch in der Pflicht, auch anderen Forderungen nachzukommen, so z.B. der Versorgung mit Wohnen, Schulen, Kitas, Arbeitsplätzen etc. Bei der Entscheidung über die Entwicklung einer Fläche müssen daher die verschiedenen Belange der Fachplanungen untereinander und gegeneinander abgewogen werden. Dieser Abwägungsprozess zwischen unterschiedlichen fachlichen Anforderungen und Planungen ist zentraler Bestandteil einer integrierten Stadtentwicklung und gerade nicht das Verfolgen einseitiger Betrachtungen. Im Falle des Bereichs Seekrug/Pirschheide ist beispielsweise die Möglichkeit einer klimagerechten Verkehrsanbindung über den Bahnhof Pirschheide ein wichtiger Standortfaktor.

Die Stadt Potsdam ist im INSEK-Verfahren verpflichtet, die haushalterische Nachhaltigkeit der umfangreichen Planungen darzustellen. Die diesbezüglichen Empirischen Untersuchungen zeigen aber, dass jede Neubau-WE die Kommune 10.000 - 80.000 € netto kosten kann, d.h. die weitere Verschuldung ist unvermeidlich

Wie gedenkt Potsdam angesichts dieser Erfahrungen, die haushalterische Nachhaltigkeit vorgelegter Planungen nachzuweisen und sicher zu stellen?

Warum sollten wir Bürger diese Verschuldung befürworten, wenn es - wie schon seit Jahren - zur Folge hat, dass dadurch die erforderlichen Mittel für Unterhaltung und Pflege der Quartiere fehlen?

Aus dem INSEK ergeben sich keine direkten finanziellen Auswirkungen, da die enthaltenen Vorhaben durch gesonderte Beschlüsse mit Darstellung der finanziellen Auswirkungen durch die Stadtverordneten beschlossen werden müssen.

Die Quelle der Kosten für Neubauwohnungen ist unklar. Der Hinweis zu möglichen Kosten durch Wohnungsneubauten bezieht sich vermutlich im Wesentlichen auf Folgekosten für den Ausbau sozialer und technischer Infrastruktur. Die Ermittlung von Folgekosten ist sehr komplex, immer standortabhängig, stellt sich in Großstädten völlig anders dar als im ländlichen Raum und ist nicht in der dargestellten Form allgemeingültig. Neben den Folgekosten spielen auch viele andere Faktoren wie die Sicherstellung von bezahlbaren und altersgerechten Wohnungen oder die Verhinderung einer Verdrängung der eigenen Bevölkerung aus dem lokalen Wohnungsmarkt eine wichtige Rolle.

Potsdam hat durch das Potsdamer Baulandmodell bereits ein Instrument geschaffen, welches Investoren an den Kosten der sozialen Infrastruktur beteiligt. Die Folgekosten für Vorhaben

werden bei jedem Bebauungsplan kalkuliert und im Rahmen der Beschlussfassung durch die Stadtverordneten beschlossen.

Der große Umfang an Wohnneubauf Flächen wird auch damit begründet, das Preisniveau des Wohnbestandes zu sichern und zu stützen. Bislang sind dazu keine unabhängigen und repräsentativen Untersuchungen bekannt, die diese These belegen würden.

Auf welche Quellen und Untersuchungen stützt die Stadt Potsdam diese These?

Unter Anwendung des Preisbildungsmodells für einen vollkommenen Markt wird auch für den Wohnungsmarkt der Zusammenhang von Angebot und Nachfrage bei der Preisbildung angenommen. In der letzten Dekade überstieg die Zunahme der Nachfrage die Zunahme des Angebots: Während die Zahl der Haushalte zwischen 2009 und 2019 um durchschnittlich 1,49 % pro Jahr anstieg, betrug die durchschnittliche jährliche Zunahme der Wohnungen im selben Zeitraum nur 0,98 %. Dies führte zu einer Verknappung von Wohnraum und damit auch zu gestiegenen Preisen auf dem Wohnungsmarkt. In der aktuellen Bevölkerungsprognose wird bis zum Jahr 2040 von einem Bevölkerungswachstum in Höhe von 20,7 % gegenüber dem Basisjahr 2019 ausgegangen. In absoluten Zahlen entspricht das mehr als 35.000 Personen, die bis zum Jahr 2040 eine zusätzliche Nachfrage auslösen. Wird das Angebot auf dem Wohnungsmarkt nicht angepasst, sind somit weitere erhebliche Preissteigerungen zu erwarten. Die preisdämpfende Wirkung eines erhöhten Angebots von Wohnungen ergibt sich daraus, dass damit Angebot und Nachfrage in ein Gleichgewicht gebracht werden.

Einige Studien dazu:

- Prognos (2017): Wohnraumbedarf in Deutschland und den regionalen Wohnungsmärkten. Studie Wohnungsbautag. In:

https://www.prognos.com/uploads/tx_atwpubdb/Prognos_Studie_Wohnungsbautag_2017.pdf

- Prognos (2019): Wer baut Deutschland? Inventur zum Bauen und Wohnen 2019. Studie zum Wohnungsbau-Tag 2019. In:

https://www.prognos.com/uploads/tx_atwpubdb/20190509_Inventur_zum_Bauen_und_Wohnen_2019_-_PROGNOS-Wohnungsbau-Studie.pdf

- Institut der deutschen Wirtschaft (2019): Ist der Wohnungsbau auf dem richtigen Weg. Aktuelle Ergebnisse des IW-Wohnungsbedarfsmodells (= IW-Report 28/2019). In:

https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Report/PDF/2019/IW-Report_2019_Wohnungsbaubedarfmodell.pdf

- Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (2018): Erfolgsfaktoren für Wohnungsbauvorhaben im Rahmen der Innenentwicklung von dynamischen Städten. In:

<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2018/erfolgsfaktoren-wohnungsbauvorhaben-dl.pdf?blob=publicationFile&v=1>

Und ergänzend:

- Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen (2015): Handlungsempfehlungen der Arbeitsgruppen. In:

<https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/bauen/wohnen/buendnis-bezahlbares-wohnen-empfehlungen.pdf>

- Empfehlungen auf Grundlage der Beratungen in der Kommission für „Nachhaltige Baulandmobilisierung und Bodenpolitik“ (Baulandkommission) vom 02.07.2019:

<https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/nachrichten/Handlungsempfehlungen-Baulandkommission.pdf>

Bei der Definition der Ziele fehlt der Bezug zum erklärtermaßen zentralen Thema Klimaschutz. Wie wird der Klimaschutz im Kontext der Ziele berücksichtigt?

Verkehr wird umfangreich thematisiert, was ist mit den essentiellen Klimaschutzthemen Energieverbrauch (Stichwort energetische Sanierung von Gebäuden) und Erneuerbare Energien? Kein Wort dazu. Wo finden die sich im INSEK wieder?

Bitte erklären Sie doch noch wie der Klimaschutz als erklärtermaßen zentrales Anliegen bzw. Querschnittsthema im INSEK 35 berücksichtigt wird. Ich kann es leider immer noch nicht erkennen. Der Masterplan ersetzt die Aufnahme in das INSEK leider nicht.

Die in der Veranstaltung vorgestellten Ziele beziehen sich ausschließlich auf die vier Teilräume und ihre lokalen Handlungsbedarfe. Der Klimaschutz ist im INSEK auf gesamtstädtischer Ebene verankert und wurde daher nicht in den Zielen für die Teilräume erneut aufgegriffen, da keine lokalspezifischen Anforderungen bestehen. Klimaschutz ist das Querschnittsthema im INSEK und findet sich in allen Aktionsfeldern wieder, es werden Ziele sowie Handlungsansätze hierzu formuliert. Der Masterplan ist als Fachplanung zu verstehen, das INSEK bündelt genau solche Fachplanungen und weitere Planungen und stellt u.a. die Wechselwirkungen dar. Im Abschlussforum am 28.5. wird näher auf die gesamtstädtischen Ziele eingegangen werden.

Welche städtebaulichen Instrumente und Maßnahmen sieht das INSEK vor, um bei Neubauten, z.B. in Neubau-, Sanierungs- und Entwicklungsgebieten Klimaneutralität zu erreichen?

Die Erarbeitung von energetischen Quartierskonzepten sowie Klimaanpassungskonzepten, die energetische Sanierung im Bestand und die Treibhausgasneutralität bei Neubau sind einige Ansätze im INSEK, die zur Klimaneutralität beitragen.

Die Fokussierung des INSEK-2035 auf Neubaupläne und Nachverdichtung erscheint verfehlt und entspricht nicht den aktuellen Erfordernissen von Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Der sich verschärfende Klimawandel und ein verstärkter Ressourcenschutz erfordern es, die gebaute Stadt, ihre Mobilität und ihren Stoffwechsel mit den Naturgütern grundsätzlich zu überprüfen und umgehend den Umbau einzuleiten. Handlungsdruck besteht unmittelbar und am drängendsten im Bestand, denn hier tragen wir real und täglich zur gegebenen Situation bei - erst später dagegen mit Bauplan-Realisierungen. Zu diesem weitreichenden Komplex ist derzeit noch zu wenig oder nichts erkennbar. Aus welchen Gründen wurden keine relevanten Maßnahmen im Bestand entwickelt und vorgesehen? Wie gedenkt die LHP den drängenden Themen im Bestand gerecht zu werden? - z.B.

- die marode Infrastruktur in zahlreichen Quartieren klimagerecht und nachhaltig zu erneuern
- Frei- und Grünflächen hinsichtlich Klimawandel, Nachhaltigkeit und Nutzungsqualität zu sichern und zu entwickeln, statt sie der vordergründigen Verdichtung preiszugeben,
- uvm.

Das INSEK unterstreicht deutlich den Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung und entwickelt hierfür vielfältige Handlungsansätze. Es zeigt aufgrund des großen Drucks im Wohnungsmarkt aber auch verträgliche Spielräume für Siedlungserweiterungen auf. Im Bestand sieht das INSEK auf gesamtstädtischer Ebene und auf jener der Vertiefungsbereiche Maßnahmen im Sinne des Klimaschutzes vor, darunter:

- Rahmenplanungen in den Teilräumen zu integrierter Quartiersentwicklung
- Anwendung des Konzepts der Schwammstadt (auch auf den Bestand bezogen)
- Schaffung und Erhalt von grüner Infrastruktur zur klimatischen Entlastung der Quartiere

- Erarbeitung energetischer Quartierskonzepte für Neubau und Bestand
- Energetische Sanierung in Bestandsquartieren

Im INSEK werden keine konkreten Wohnblöcke oder ähnliche kleinräumige Strukturen untersucht und Maßnahmen hierfür erarbeitet. Dies muss durch nachgeordnete Fachplanungen erfolgen.

Welche Ziele zum Ausbau erneuerbarer Energien PV und Wind werden im INSEK35 gesetzt? Wird das im Masterplan 100% Klimaschutz ermittelte Potenzial übernommen?

Im INSEK wird östlich des Friedrichspark eine potenzielle Fläche für eine Solaranlage dargestellt. Zudem wird auf gesamtstädtischer Ebene die Erarbeitung von Energetischen Quartierskonzepten und die Flächenreservierung für Erneuerbare Energien als Handlungsansatz formuliert.

Der Masterplan 100% Klimaschutz ist ein Fachkonzept, welches die Ziele aus dem INSEK aufgreift.

Städtisches Grün spielt eine zentrale Rolle für das Stadtklima. Es ist demnach erklärtes Ziel des Masterplans 100% Klimaschutz das Grünvolumen zu erhöhen oder mindestens konstant zu halten. Die untere Naturschutzbehörde stellt jedoch in einer Publikation zum Umweltmonitoring fest: „Insgesamt hat sich das Grünvolumen in Potsdam in den Siedlungsbereichen zwischen 1992 und 2016 um 20 % verringert.“

Welche Ziele und Maßnahmen werden im INSEK 35 definiert, um diesen Trend umzukehren?

Ziel auf gesamtstädtischer Ebene ist der Erhalt bzw. die Schaffung von grüner Infrastruktur zur klimatischen Entlastung der Quartiere und die Multicodierung von Flächen, um zusätzlicher Versiegelung entgegenzuwirken. Außerdem werden in Ergänzung des Landschaftsplans der Erhalt und die Aufwertung weiterer Grünverbindungen im INSEK gesichert. Zur Diskussion stehen außerdem die Erstellung eines gesamtstädtischen Freiflächenkonzepts und die Etablierung eines Umweltmonitorings in der Bauleitplanung, sodass das Thema in Planungsprozessen noch besser verankert wird.

Ein wichtiger Hebel beim Klimaschutz ist die energetische Sanierung des Gebäudebestands. Der Masterplan 100% Klimaschutz definiert das Ziel einer Steigerung der Sanierungsrate von aktuell 0,8% pro Jahr auf 1,6% in 2030 und 2,5% in 2040. Im Zeithorizont des INSEK 35 müsste demnach mindestens 2% erreicht werden.

Welche städtebaulichen Maßnahmen (z. B. Ausweisung von energetischer Quartierskonzepten sowie als Sanierungsgebiete mit Klimaschutzziel) sollen ergriffen werden, um dieses strategische Ziel zu erreichen?

Wie sind diese in den Vertiefungsbereichen verortet?

Welche Energiestandards werden dabei avisiert?

Das INSEK empfiehlt die Ausweisung von Energetischen Quartierskonzepten, Rahmenplänen, Sanierungsgebieten oder Bebauungsplänen, um u.a. auch Klimaschutzziele auf der kleinräumigen Ebene umsetzen zu können.

Welche Strategien und Planungsinstrumente sieht das INSEK 35 vor, um den Umbau der Strom- und Wärmeversorgung aus 100% Erneuerbaren Energien zu unterstützen?

Welches Ausbauziel ist für die Strom- und Wärmeversorgung aus Erneuerbaren Energien in den Vertiefungsbereichen und gesamt vorgesehen?

Werden dem Ausbauziel entsprechende Potentialflächen für Strom- und Wärmeversorgungsanlagen aus Erneuerbaren Energien je Vertiefungsbereich berücksichtigt?

(Bsp. PV-Freiflächenanlagen, gebäudeintegrierte Photovoltaik, Umweltwärme, Verteilnetze)

Das INSEK bekräftigt den Umbau der Strom- und Wärmeversorgung auf Erneuerbare Energiequellen zusammen mit der Förderung einer klimagerechten Mobilität als die wichtigsten Aufgaben zum Klimaschutz. Der Klimaschutz ist im INSEK ein Querschnittsthema, sodass in allen Aktionsfeldern des INSEK gesamtstädtische Handlungsansätze zu diesem Thema benannt werden.

Potenzialflächen für Strom- und Wärmeversorgung aus Erneuerbaren Energien werden in den Vertiefungsbereichen nicht ausgewiesen. Lediglich im Norden ist eine potenzielle Solarfläche dargestellt. Die Flächendarstellung in den Vertiefungsbereichen würde eine tiefergehende Untersuchung erfordern, welche durch entsprechende Fachplanungen durchgeführt werden muss, aber nicht Aufgabe des INSEK - ein strategisches, ganzheitliches Instrument - ist.

Wie soll die Flächenversiegelung je Vertiefungsbereich begrenzt werden?

Eine quantitative Begrenzung der Flächenversiegelung wird es in den Vertiefungsbereichen nur insoweit geben, dass es durch den Bund, die Landesentwicklungsplanung und die Regionalplanung Beschränkungen gibt. Das INSEK formuliert Handlungsansätze, die festlegen, dass z.B. Innenentwicklung Vorrang vor Außenentwicklung hat, oder dass Grünstrukturen in und zwischen Quartieren geschaffen bzw. erhalten und ökologisch weiter qualifiziert werden sollen.

Die als "Untersuchungsraum" gekennzeichneten Flächen sind darüber hinaus nicht per se als Flächen der Siedlungserweiterung zu verstehen. Es sind lediglich Bereiche, deren Nutzungspotenzial mit Blick auf den Freiraum und die Siedlung untersucht werden soll.

Wie sollen die Wasser- und Energiebedarfe für die in den Vertiefungsbereichen dargestellten möglichen Ortserweiterungen gedeckt werden? Wie werden die Wasserressourcen gesichert?

Sofern eine bauliche Inanspruchnahme oder Nachverdichtung in den nachfolgenden Planverfahren konkretisiert wird, wird geprüft, inwiefern die technische Infrastruktur ausgebaut oder erneuert werden muss, um den Bedarf zu decken. Zudem erfolgt eine Umweltprüfung, die auch das Schutzgut Wasser untersucht und entsprechende Maßnahmen/Festsetzungen für Bebauungspläne formuliert. Dennoch sei darauf hingewiesen, dass die Untersuchungsräume keineswegs eine umfassende Siedlungserweiterung bedeuten. Es handelt sich hier um Räume, die auf ihre Nutzung bzgl. Siedlung und Freiraum geprüft werden.

Der ländliche Raum bietet sich an für Regenerativenergieprojekte (Wind, Solar, Biomasse, Geothermie...) Weshalb wird dieses wichtige Thema ausgeblendet?

Im Norden nimmt das INSEK eine große Potenzialfläche für Solarzellen östlich des Friedrichsparks in die Plandarstellung mit auf. Weitere Projekte bzgl. Erneuerbaren Energien müssen erst geprüft werden und auch gegen andere Aspekte, wie z.B. Erhalt der landwirtschaftlich genutzten Flächen abgewogen werden. Die Flächensicherung für erneuerbare Energien ist als Handlungsansatz auf gesamtstädtischer Ebene formuliert, aber auf Fachplanungsebene zu konkretisieren.

Welchen Einfluss hat der für Potsdam ausgerufen Klimanotstand auf das INSEK? ...autofreie Stadtteile, innovative Wohnkonzepte, Förderung ökologischer Bauweisen etc.

Klimaschutz wird als Querschnittsthema auf der gesamtstädtischen Ebene behandelt und entsprechende Ziele und Handlungsansätze werden formuliert, darunter die Festsetzung von Klimaschutzzielen in Bebauungsplänen, die Stärkung des Umweltverbundes, Treibhausgasneutralität bei der Energieversorgung von Neubauten, Erarbeitung energetischer Quartierskonzepte u.v.m.

Grundlegende Sanierung von Versorgungsleitungen und Straßen/Fußwegen im Rahmen des Insek?

Eine Zielaussage im INSEK ist die Förderung des Fußverkehrs. Konkrete Standorte oder Wege werden hier jedoch nicht ausgewiesen. Dies erfolgt bspw. im Rahmen des Fußverkehrskonzepts.

Ich möchte noch wissen, wie sichergestellt werden soll, dass der wachsende Energiebedarf der Stadt auch in Zukunft klimafreundlich gedeckt wird. Und am besten aus Potsdam für lokale Wertschöpfung.... das fehlt mir bei den ganzen Überlegungen zur Entwicklung noch. Da wird bisher getrennt gedacht.

Durch Handlungsansätze wie die treibhausgasneutrale Energieversorgung von Neubauten, die Erarbeitung von Energetischen Quartierskonzepten sowie die Sicherung von Flächen für erneuerbare Energien und weiteren Ansätzen, kann der Energiebedarf auch in Zukunft gedeckt und klimafreundlicher gestaltet werden.

Potsdams Verwaltung stellte im Dezember 2020 offiziell fest: "Ein Ausbau von Knotenpunkten im Stadtgebiet Potsdam ist aufgrund der generellen Kapazitätsgrenzen der Straßeninfrastruktur in den Stadtzentren nicht umsetzbar."

Wird damit nicht ein Bau-Moratorium unausweichlich, mit dem - rechtssicher - Baugebiete erst dann zu realisieren sind, wenn ein bedarfsgerechtes ÖV-Angebot dafür gesichert und geschaffen ist?

Dieser Ansatz wird bereits in Krampnitz verfolgt - die Verkehrsinfrastruktur muss gesichert sein, bevor Bewohner dort einziehen. In diesem Fall ist eine Versorgung über Busse bis 5.000 Einwohner möglich, weitere Einwohner können erst mit der Realisierung der Straßenbahn im Krampnitz einziehen.

Im INSEK werden "Regeln des behutsamen Wachstums" formuliert. Eine davon wird die Forderung enthalten, dass die klimagerechte Verkehrsanbindung gesichert sein muss, bevor neue Wohngebiete bezogen werden.

In Ergänzung zu der Frage von Arnim Weinhold: Welchen "Modal Split" (Auto / Rad / ÖPNV) strebt die Stadt in den Planungsbereichen bis 2035 an? Da sollte es konkrete, überprüfbare Vorgaben geben.

Konkrete Zielwerte für den Modal Split werden im INSEK nicht formuliert. Dies erfolgt im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr. Dieses liegt in der Fassung von 2014 vor.

Wie will die Stadt sicherstellen das in den nicht Eigenheim geprägten Stadtteilen Bürger ihre Elektroautos laden können (Fußgängerentfernung)?

Im Standortkonzept für die öffentliche Ladeinfrastruktur werden 54 Standorte ausgewiesen, die durch Ladesäulenbetreiber genutzt werden können. Die Stadt selbst baut keine Ladesäulen. Nur 15% der Ladevorgänge finden im öffentlichen Raum statt, sodass dieser Bedarf als Grundlage für das Konzept diente. Alle anderen Ladevorgänge werden im privaten Raum durchgeführt. Bisher wurden durch die Energie und Wasser Potsdam GmbH 26 Ladesäulen in der Stadt errichtet, weitere Standorte sind in der Abstimmung - auch dicht bebaute Wohngebiete werden berücksichtigt.

Wird eine gesamtstädtische Strategie entwickelt? Vielleicht im Rahmen des Aktionsplans Stadtnatur? Und bitte eine Bilanz nicht gesamtstädtisch machen, sondern stadtteilbezogen. Kinder müssen fußläufig zu den Angeboten und den Umweltbildungseinrichtungen gelangen!

Probleme existieren jetzt bereits bspw. im Potsdamer Norden (Verkleinerung des Volksparks + Baudruck Sportplatz) aber auch beidseitig der Nuthe wo lokale Akteure am Limit arbeiten und Geld + qualifizierte Grünräume fehlen.

Auf der INSEK Ebene kann keine Strategie für die Umweltbildung erarbeitet werden, da hierfür tiefgehende Untersuchungen und Recherchen erforderlich wären. Das INSEK kann aber als Ziel bzw. Handlungsansatz formulieren, dass Angebote zur Umweltbildung zu schaffen sind. Darüber hinaus wird Umweltbildung auch im Rahmen der räumlich bezogenen Einzelvorhaben des INSEK aufgegriffen.

Vertiefungsbereich 1

Warum wurde das Ziel einer klimaneutralen Weiterentwicklung des Vertiefungsbereiches nicht aufgenommen?

Die klimaneutrale Weiterentwicklung ist das wichtigste Ziel für die gesamte Stadt und wird als solches im INSEK formuliert. Das schließt die Vertiefungsbereiche selbstverständlich mit ein, weshalb das Ziel nicht noch einmal gesondert für diese genannt wird.

Wie sollen die Wasser- und Energiebedarfe für die in den Vertiefungsbereichen dargestellten möglichen Ortserweiterungen gedeckt werden? Wie werden die Wasserressourcen gesichert?

Die Versorgung mit Wasser- und Energie zukünftiger Quartiere wird im Rahmen der Bauleitplanung geregelt. Hier sei aber auch darauf hingewiesen, dass die Untersuchungsräume keineswegs eine umfassende Siedlungserweiterung bedeuten. Es handelt sich hier um Räume, die auf ihre Nutzung (darunter auch Freiraum) geprüft werden.

Das Räumliche Leitbild vom Mai 2020 zeigt großflächige Stadterweiterungen im Norden mit Krampnitz - über Fahrland und Satzkorn Richtung Marquardt. Allein Krampnitz hat den Umfang einer Kleinstadt, dem sich Erweiterungen in den Ortslagen anschließen.

Welchen Sinn macht eine solche Planung, wenn nicht einmal das Vorhaben Krampnitz mit den Zielen der Regionalplanung vereinbar ist?

Welche langfristige Entwicklung wird hier mit einem derartigen Siedlungsring verfolgt, in dem schließlich auch Neu-Fahrland aufgehen würde und die Bornimer Feldflur wie riesige Reserveflächen erscheinen?

Die als Untersuchungsraum gekennzeichneten Flächen sind als Flächen zu verstehen, bei denen zu untersuchen und mit der Regionalplanung abzustimmen ist, welche Nutzungen möglich sind. Dabei handelt es sich nicht per se um Siedlungsentwicklung, auch die Freiraumentwicklung wird dabei untersucht.

Die im Räumlichen Leitbild dargestellte künftige Rolle der Schieneninfrastruktur wird im Planzeitraum 2035 nicht realisiert sein: die Realisierung der Tram 96-Verlängerung liegt weit zurück, Ertüchtigung und Ausbau des DB-Netzes (i 2030 pp) verschleppt sich weiterhin. Auch hierzu die Frage:

Warum entschließt sich die LHP nicht dazu, einen verbindlichen zeitlichen Ablauf der Gebietsrealisierung in Abhängigkeit vom machbaren ÖV-Angebot festzuschreiben?

Diese Abhängigkeit besteht in Krampnitz bereits. Das INSEK enthält aus diesem Grund den neuen Handlungsansatz, dass die Fertigstellung einer umweltgerechten Verkehrsinfrastruktur (Fußverkehr, Rad, ÖPNV) vor einer Besiedlung neuer Gebiete erfolgen muss. Die oben genannten Planungszeiträume sind auf langwierige Planfeststellungsverfahren zurückzuführen.

Welche konkreten Planungen gibt es für den Bereich1 zur Weiterentwicklung des Friedrichsparks über die öffentlich bekannten hinaus? Es gab auf der INSEK-Vorstellung einen grauen Bereich mit der Nr.4. Wo kann man dazu die Planungsunterlagen einsehen?

Am Standort Friedrichspark strebt die LHP eine gewerbliche Entwicklung an, um Arbeitsplätze für die wachsende Potsdamer Bevölkerung zu schaffen. Dazu werden derzeit die bereits seit Beginn der 1990er rechtskräftigen Bebauungspläne im Gebiet überarbeitet (Bebauungsplanverfahren Nr. 156 „Gewerbegebiet Friedrichspark“), die ursprünglich die Ansiedlung einer freizeitparkähnlichen Nutzung ermöglichen sollten. Heutiges Planungsziel ist es, die Fläche in Gänze als Gewerbegebiet auszuweisen. Die nächste öffentliche Beteiligung zum aktuellen Planungsstand wird nach heutiger Kenntnis noch im Jahr 2021 erfolgen und wie üblich öffentlich bekannt gemacht werden.

Rechtsgültige Bebauungspläne finden Sie unter: <https://www.potsdam.de/rechtsgueltige-bebauungsplaene>

Beteiligungen zu Bauleitplanverfahren finden Sie unter:
<https://www.potsdam.de/Bauleitplanung>

Verschiedene Konzepte finden Sie auf den Seiten der jeweiligen zuständigen Bereiche wie z.B. <https://www.potsdam.de/kategorie/stadtentwicklung> oder <https://www.potsdam.de/kategorie/verkehrsentwicklung>

Potsdamer Norden+Bereich Golm...: Laufen aktuell Gespräche mit Landwirten zur Moorwiedervernässung?

Wie stehen diese Bemühungen zur Wiedervernässung der Moore zur Qualifizierung und Aufwertung der Grünen Erholungsräume?

Derzeit laufen noch keine Gespräche mit den Landwirten. Im weiteren Projektverlauf sind allerdings Gespräche vorgesehen. Wo eine Wiedervernässung durchgeführt wird, ist derzeit ebenfalls noch in der Abstimmung.

Vertiefungsbereich 2

Wie werden die dargestellten Punkte und Vorschläge der Stadtentwicklung konkret in weitere Planungen eingebracht? Beispielsweise sind in GOLM bis auf die Planungen GOLM NORD alle Flächennutzungen so gut wie abgeschlossen! Wenn also in der Veranstaltung davon gesprochen wird, dass Bedarfe für Schulen etc erst zu prüfen sind, wann und wie können diese dann umgesetzt werden?

Das INSEK formuliert Ziele für weitere (Fach-)Planungen und weist Gebiete aus, für die eine weitere Rahmenplanung bzw. vorbereitende Untersuchungen erforderlich ist, so auch für Golm. Erforderliche Bedarfe und ihre Realisierung werden im Rahmen dieser Untersuchungen geprüft. Bis Ende 2023 sollen Ergebnisse zur Vorbereitenden Untersuchung und zur Rahmenplanung vorliegen.

Wenn die Entwicklung von Krampnitz bis 5000 ohne TRAM und 10000 mit TRAM geplant ist, inwieweit ist dann dieser Maßgabe für GOLM/EICHE relevant. Mit der Planung von GOLM NORD und den Bebauungsplänen 157etc wird die Differenz von 5000 Menschen auch für GOLM/Eiche übertroffen. Ist die Weiterentwicklung von GOLM/Eiche dann auch nur mit TRAM vorgesehen?

In Krampnitz wurden die Einwohnerzahl und die Realisierung der Tram verknüpft, um die Anbindung mit dem Öffentlichen Nahverkehr zu garantieren, da das heutige Netz der Nachfrage ab 5.000 Einwohnern nicht gerecht werden kann.

Für die Entwicklungen in Golm und Eiche wird es entsprechende Verkehrsgutachten geben, die je nach Ergebnis Maßnahmen formulieren. Inwiefern eine Verknüpfung mit der Tram erforderlich ist, ist derzeit nicht zu beurteilen. Zudem muss auch die Trasse der Tram untersucht werden, es handelt sich bisher nur um eine Zielaussage.

Generell ist aber im INSEK verankert, dass die Verkehrsinfrastruktur fertiggestellt sein muss, bevor neue Gebiete besiedelt werden können.

Ist die Planung einer Universitätsschule weiterhin Bestandteil der Entwicklung GOLMs? Inwieweit wird die Vorgabe der Projektgruppe der Uni Potsdam: Eine Universitätsschule ist eine Schule, die sich durch eine enge, institutionalisierte Kooperation mit einer Universität bezüglich Forschung, Lehrkräftebildung und/oder Transfer auszeichnet. Ihre Konzeption ist maßgeblich von der Wissenschaft geprägt. weiter berücksichtigt?!

Die Schulentwicklungsplanung ermittelt auf Grundlage der Bevölkerungsprognose die Bedarfe für die unterschiedlichen Schultypen. Bisher ist ein Bedarf in Golm Nord noch nicht ermittelt und ein geeigneter Standort nicht diskutiert worden.

Ist wieder ein Hundeübungsplatz am Kuhfortdamm geplant?

Nach aktuellem Kenntnisstand ist ein Hundeplatz am Kuhfortdamm vorgesehen. Auf der INSEK-Ebene wird der allerdings nicht dargestellt.

Waren die Planer dieser Tram-Linie wirklich vor Ort? Ich kann mir das nicht vorstellen, zumal genau im Gebiet der konzipierten Tramlinie immer wieder neue Häuser gebaut werden?

Außerdem geben die räumlichen Verhältnisse (Alleebäume etc.) keinen Raum für eine solche Linienführung.

Der Bahnhof Grube könnte doch eine Regiobahn aufnehmen, die aus Bornim kommt

Es handelt sich bisher um eine Zielaussage und nicht um eine bereits geprüfte Trassenführung. Wo genau die Trasse lang führt und weitere Details müssen erst noch untersucht werden. Ob der Bahnhof Grube eine Rolle spielt und wenn ja wie, muss erst noch geprüft werden.

Ich finde es nicht passend, dass die Ortsteile Golm, Eiche, Bornim und Bornstedt in einem Cluster zusammen betrachtet werden. Alle vier Stadtteile haben unterschiedliche Voraussetzungen und auch Bedürfnisse. Während Bornstedt schon dem städtischen Raum zuzuordnen ist und über eine (Basis-)Infrastruktur verfügt, die auch eine weiterführende Schule sowie Ärzte umfasst, fehlt es in Golm an dieser Basisinfrastruktur. Die Reihe lässt sich auch in den Bereichen Verkehr, Pflege und Wohnbebauung weiterführen. Maßnahmen, die in Bornstedt richtig sind, haben ggf. nur eine eingeschränkte Durchschlagskraft in Eiche.

Ich rege vielmehr an, dass die Stadtteile Golm, Eiche und u.U. Bornim als „ländlicher Raum“ betrachtet werden sollten. Hierbei sollte auch bedacht werden, dass insbesondere Golm vor einer rasanten und massiven städtebaulichen Weiterentwicklung steht, sodass es angebracht wäre, Golm einzeln stärker in den Fokus zu setzen. Dies bedeutet aus meiner Sicht auch ein eigenes Planungsteam für Golm. Richtigerweise muss man dabei auch die umliegenden Stadtteile mitdenken, man dürfe diese aber aus meiner Sicht nicht zusammenfassen.

- In Golm/Eiche braucht es dringend eine weiterführende Schule. Derzeit müssen hunderte Schüler aus beiden Stadtteilen immer in die Brandenburger Vorstadt, Innenstadt oder in den Bereich Heinrich-Mann-Allee. Dies sind massive und vermeidbare Verkehrsbelastungen. Es hilft dann auch nicht, wenn die Planungen hierzu in 2035 zu Ergebnissen führen. Ein Großteil der Kinder in Golm/Eiche werden in spätesten 5-10 Jahren eine weiterführende Schule benötigen. 2035 endet für einen Großteil der Schüler

die weiterführende Schule. Hier braucht es schnelle und gute Lösungen. Dies insbesondere mit Blick darauf, dass der Platz für eine Schule in Golm mit der zunehmenden Bebauung immer weniger wird. Ideal wäre eine Schule direkt am Bhf. Golm, um den öffentlichen Nahverkehr ideal zu nutzen. Neben einer weiterführenden Schule, ist der Bedarf nach Grundschulen und Kindergärten aktuell sehr hoch und wird mit der zunehmenden Wohnbebauung im Golmer Nordwesten weiter zunehmen. Hier sollte die Stadt Potsdam proaktiv tätig werden.

Für Golm wird es eine Rahmenplanung geben, sodass der Ortsteil für sich betrachtet wird. Dennoch ist eine Betrachtung im Zusammenhang mit umliegenden Orts- und Stadtteilen sinnvoll, da sich bestimmte Entwicklungen auch raumübergreifend auswirken. Die Ergebnisse der Rahmenplanung sollen Ende 2023 vorliegen.

Vertiefungsbereich 3

Das Bauvorhaben Pirschheide zeigt in ganzer Breite, wie weit die vorgelegten Planungen von dem Gesamtziel einer nachhaltigen und klimagerechten Stadtentwicklung entfernt sind.

Erläutern Sie bitte anhand der Anstriche, wie im Vorhaben Pirschheide die Nachhaltigkeit und der Klimaschutz gesichert sind?

- Flächenversiegelung und Grundwasserbedarf statt Grundwasseranreicherung
- Inanspruchnahme eines Teilgebiets des Trinkwasserschutzgebietes "Wildpark"
- Vernichtung von Wald als Frischluffterzeuger und CO₂-Senker und Schaffung eines zusätzlichen Wärmelastgebietes
- Waldfläche kann weder im Stadtgebiet Potsdam noch im Naturraum ersetzt werden
- Verlust der Biotopverbundfunktionen für den Wildpark
- Bauen in einer der am stärksten von Bahnlärm belasteten Bereiche Potsdams
- Inanspruchnahme eines Teilgebiets des LSG "Potsdamer Wald- und Havelseengebiet"

Im INSEK werden lediglich sogenannte Untersuchungsbereiche dargestellt, die auf ihre potenzielle Nutzung hin untersucht werden sollen. Es werden sowohl Freiraum- als auch Siedlungsentwicklungen geprüft.

Für den Bereich Pirschheide wurde am 07.03.2018 beschlossen, dass vorbereitende Untersuchungen gemäß §165 Abs. 4 BauGB einzuleiten sind (Drucksachenummer: 18/SVV/0124). Somit werden im Rahmen dieses Beschlusses u.a. die Entwicklungsmöglichkeiten des Gebiets untersucht. Sofern als Ergebnis der vorbereitenden Untersuchung Bauleitplanung erfolgt, wird in diesem Rahmen eine umfassende Umweltprüfung durchgeführt. Zudem kann die Entwicklung der Fläche (in welcher Form ist noch offen) durchaus auch im Sinne der Klimaziele sein, da über den Bahnhof Pirschheide und den Anschluss der Straßenbahn eine klimagerechte Verkehrsanbindung möglich wäre.

Von Bürgern und der "BI für Verkehrsberuhigung in Potsdam-West" wurde ein umfangreicher Themen- und Zielkatalog für die Entwicklung des Stadtteils eingereicht.

Mit welchem Ergebnis wurden die darin enthaltenen Hinweise und Vorschläge verarbeitet?

Die Ergebnisse des Prozesses werden am voraus. am 28.5.21 präsentiert. Mobilität ist ein Aktionsfeld und somit zentrales Thema des INSEK. Es wird insbesondere auf der gesamtstädtischen Ebene betrachtet und mit gezielten Einzelvorhaben im Kontext der Vertiefungsbereiche betrachtet.

Vertiefungsbereich 4

Das prägende Element der Waldstadt ist der Wald. Warum werden trotzdem 13 Hektar abgeholzt, obwohl der Wald so vielfältige Funktionen hat?

Das hier gemeinte Vorhaben betrifft den Schul- und Sportcampus Waldstadt-Süd. Ziel des Entwurfs ist ein kompakter Städtebau, um so viel zusammenhängenden Wald zu erhalten wie möglich. Der Standort wurde im Rahmen einer umfassenden Standortprüfung gewählt. Während der Prüfung wurden verschiedene Belange gegeneinander und untereinander abgewägt. Andere Standorte erwiesen sich nicht als geeigneter, um die Kapazitäten von Schule und Sport zu decken.

Auch im Schlaatz und Drewitz fehlen Aussagen hinsichtlich der Möglichkeiten Standorte für Umweltbildung zu reservieren, zu sichern und zu qualifizieren!

Schlaatz: Achse der Umweltbildung - Nuthewäldchen.

Drewitz: Wendeschleife.

Dafür braucht es unbedingt eine strategische Ausrichtung im INSEK! Gibt es die schon und wird es irgendwo Erwähnung finden?

Das Thema Umweltbildung wird auf gesamtstädtischer Ebene im Aktionsfeld „Lebensräume“ ergänzt mit dem Ansatz, dass Angebote zur Umweltbildung z.B. entlang des Wegenetzes in Naherholungsgebieten geschaffen werden sollen. Inwiefern weitere Handlungsansätze zur Umweltbildung ergänzt werden, wird derzeit diskutiert.

Das Industriegebiet Drewitz eignet sich für Regenerativanlagen (siehe Flächensolaranlage und Wärmespeicher der EWP). Weshalb werden hier nicht weitere Flächen ausgewiesen?

Für die Ausweisung weiterer Flächen müsste eine entsprechende Prüfung erfolgen, die allerdings nicht auf der INSEK-Ebene erfolgen kann, sondern nur durch nachgeordnete Konzepte.

Verbesserungsmöglichkeiten für den NutheRadweg:

- 2 Brücken können nur "einspurig" für Radfahrer befahren werden (Über die Nuthe und über die Wetzlarer Straße). Gibt es hierfür Konzepte?

- Der Rad- und Fußweg entlang der Nuthe ist bei schlechtem Wetter für das Fahrradfahren eine "Sauerei" (entschuldigen Sie bitte den Ausdruck) danach kann man das Fahrrad direkt abkärchern. Gibt es Maßnahmen im INSEK hierzu? (Ich nutze den Weg 4 mal / Woche als Weg zur Arbeit)

Im Radverkehrskonzept wird die Überquerung der Nuthe thematisiert. Zudem wird im INSEK eine Überquerung im Bereich der Nuthewiesen dargestellt.

Gibt es konkrete Planungen, den Verkehr durch Drewitz zu reduzieren? Das ist mir da definitiv zu viel und einen guten Weg fürs Fahrrad gibt es dort auch nicht. Die Brücke über die Nuthe ist die schlimmste Radstelle in ganz Potsdam! ..aber weil etwas außerhalb der Stadt interessiert das ja fast niemanden

Da die Querbarkeit der Nuthe bisher nicht zufriedenstellend ist, stößt das INSEK an, dass hier unter Abwägung aller Belange des Naturschutzes weitere Querungen der Nutheniederung für Fußgänger und Radfahrer geprüft werden. Außerdem sieht das INSEK einen Radweg von Drewitz entlang der Nuthe über die Wetzlarer Bahn vor. Weitere Angaben zu Quermöglichkeiten und geplanter Maßnahmen sind im Radverkehrskonzept zu finden. Der Kfz-Verkehr in Drewitz wurde mit der Umsetzung des Konzepts der Gartenstadt bereits reduziert. Weitere Maßnahmen diesbezüglich sind nicht vorgesehen. Die Wegeverbindung vom Schlaatz nach Drewitz wurde asphaltiert.

Sonstige Vorhaben

Schon heute sind 2 Buslinien am Tierheim Potsdam wieder aktiv; der Presse habe ich entnommen, dass die Ringbahn Potsdams auch dort wieder ausgebaut und auch am sogenannten SAGO-Gelände dort wieder eine Station entstehen wird; was wird mit diesem 30 ha großen brach liegenden Gelände, welches teils der Stadt, teils dem Land gehört, in Zukunft entwickelt werden?

Kann nicht hier ein umfangreiches Sportangebot für die Stadt Potsdam entstehen, da es sowieso in Zukunft weiteren Bedarf geben wird und die Verkehrsanbindung bereits geplant ist?

Das SAGO-Gelände, welches sich im Eigentum verschiedener Bundes- und Landesgesellschaften befindet, ist weiterhin vorrangig für eine gewerbliche Entwicklung vorgesehen, die künftig natürlich auch Sportangebote umfassen kann. Seitens der LHP bestehen jedoch derzeit keine Pläne, hier öffentliche Sportanlagen zu errichten. Dies ist auch darin begründet, dass ein Bahnhalt am Berliner Außenring zwar grundsätzlich als Entwicklungsoption für die Zukunft offen gehalten werden soll, es aber bisher noch keine konkreten Schritte zu einer Umsetzung gibt – die Planungshoheit liegt hier bei der Bahn, der mögliche zeitliche Umsetzungshorizont wäre sicherlich in Jahrzehnten zu messen und würde entsprechende Bedarfe vor Ort voraussetzen.

Was ist mit der Innenstadt? Werden hier nur historische Straßenzüge wieder aufgebaut? Welche Klima- und Umweltziele werden dort verfolgt?

Die Innenstadt und auch das Thema Klimaschutz werden auf gesamtstädtischer Ebene betrachtet. Welche Maßnahmen konkret für die Innenstadt im Rahmen des Klimaschutzes zu erfolgen haben, muss auf einer untergeordneten Ebene geprüft werden. Mit der Erarbeitung der Stadtklimakarte wurde bereits eine gute Grundlage geschaffen, um im weiteren Schritt auch Ziele und Maßnahmen für die Innenstadt zu formulieren.

Wieso kommt Groß Glienicke in dieser Planung gar nicht vor? Der Verkehr nach Spandau führt hier durch! Wie wollen Sie den Bus beschleunigen auf der Vorhandenen B2

Groß Glienicke ist Gegenstand der gesamtstädtischen Betrachtung. Generell ist die Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs auch im Zusammenhang mit Anschluss der Region Ziel des INSEK. Konkrete Buslinien werden jedoch nicht benannt, da hierfür tiefergehende Untersuchungen erforderlich sind. Hierfür wäre das Stadtentwicklungskonzept Verkehr als Fachplanung das richtige Instrument.