

STADT FORUM POTSDAM



Dokumentation 2024

Impressum

Herausgeber: STADT FORUM POTSDAM
 Brigitta Bungard
 Dipl. Phil. Saskia Hüneke
 Dipl. Ing. Hajo Kölling
 Doreen Löwe
 Eugen Meckel
 Prof. Dipl. Ing. Bernd Steigerwald
 Prof. Dr. Hermann Voesgen
 Anne Ilaria Weiss

Bearbeitung Dr. Ing. Günter Schlusche
 Gestaltung Ulf Wrede, Grafik Design, Berlin
 Druck Druckerei Rüss, Potsdam

Weitere Informationen zum STADT FORUM POTSDAM sowie die Dokumentationen der zurückliegenden Jahre sind im Internet unter www.stadtforumpotd.com zugänglich.

Potsdam, im Februar 2025

Abbildungsnachweise und -erläuterungen:

- Umschlagfoto: Blick von Süden auf die Geothermie-Bohrung der EWP an der Heinrich-Mann-Allee mit dem Zentrum Ost im Hintergrund, März 2023, Bildrechte: Stadtwerke Potsdam
- S. 5 + 6: Stadtverwaltung Potsdam (Gesamtstädtische Planung)
- S. 8 oben: Stadtverwaltung Potsdam (GB 4)
- S. 8 Mitte: Stadt Treuenbrietzen und Förderverein Neue Energien Feldheim e.V.
- S. 8 unten links: Investitions- und Landesbank Brandenburg, eigene Darstellung nach Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen
- S. 8 unten rechts: Investitions- und Landesbank Brandenburg, eigene Darstellung MLUK nach Hirschl et al. (2023)
- S. 9: Sophie Haebel (Klimabeirat Potsdam)
- S. 10 unten: ProPotsdam
- S. 11, 12, 13 oben: ProPotsdam
- S. 15 unten: Stadtverwaltung Potsdam (GB 4)
- S. 16 oben: Stadtverwaltung Potsdam (GB 4)
- S. 18 : ADAC Berlin/Brandenburg
- S. 19 Mitte: VCD Landesverband Brandenburg
- S. 20 + S. 22 oben:ADFC Brandenburg
- S. 24 oben: Stadtverwaltung Potsdam FB Mobilität und technische Infrastruktur
- S. 24 Mitte: TU Dresden (Verkehrserhebung SrV)
- S. 24 unten links: ProPotsdam/Entwicklungsträger Potsdam
- S. 24 unten rechts: Stadtverwaltung Potsdam (FB Stadtplanung)
- S. 25 : Land Brandenburg, Gemeinsame Landesplanung
- S. 26 : TU Dresden (Verkehrserhebung SrV)
- S. 27 : Stadtverwaltung Potsdam (FB Mobilität und technische Infrastruktur)
- S. 28 : Stadtverwaltung Potsdam und Michael Ortgiese
- S. 29 : Stadtverwaltung Potsdam (GB 4)
- S. 34 oben: Stadtverwaltung Potsdam (GB 3)
- S. 35 unten: Bundesagentur für Arbeit
- S. 36 : Stadtverwaltung Potsdam/Sindy Valverde

Fotos auf den Seiten 2, 3, 4, 7, 10 (oben), 13, 14, 15 (oben), 16 (unten), 17, 19 (unten), 21, 22 (unten), 23, 30, 31, 32, 33, 34 (unten), 35 (oben und Mitte) und 37: Stadtverwaltung Potsdam Barbara Plate

Wir haben uns bemüht, die Rechteinhaber für alle wiedergegebenen Abbildungen ausfindig zu machen. Wenn das nicht möglich bzw. inkorrekt war, bitten wir um Nachricht, um die Zustimmung im Nachhinein einzuholen..

Die Arbeit des STADT FORUMS POTSDAM im Jahr 2024 und die Realisierung dieser Dokumentation wurden durch finanzielle Zuwendungen sowie durch Sachleistungen der Stadtverwaltung Potsdam gefördert. Der Stadtverordnetenversammlung, der Stadtverwaltung und dem Oberbürgermeister der Stadt Potsdam, Herrn Mike Schubert, gilt unser herzlichster Dank.

Dokumentation STADT FORUM POTSDAM 2024

Inhaltsverzeichnis

		Seite
Einführung	Oberbürgermeister Mike Schubert	3
	Übersicht der Sitzungen	3
	Jahresrückblick 2024 der Kerngruppe	4
Dokumentation	78. Sitzung am 18.4.2024	
	Wärme- und Energiewende für Potsdam	
	Leitgedanken der Kerngruppe	5
	Programm der Sitzung	9
	Beitrag Gregor Heilmann	10
	Empfehlungen der Kerngruppe	14
Dokumentation	79. Sitzung am 4.7.2024	
	Mobilität in Potsdam	
	Leitgedanken der Kerngruppe	15
	Programm der Sitzung	19
	Beitrag Philipp Otto	21
	Beitrag Michael Ortgiese	25
	Empfehlungen der Kerngruppe	29
Dokumentation	80. Sitzung am 21.11.2024	
	Potsdam International! Die Situation von Geflüchteten und Migrant*innen in Potsdam	
	Leitgedanken der Kerngruppe	30
	Programm der Sitzung	35
	Empfehlungen der Kerngruppe	36
Anhang	STADT FORUM POTSDAM – Ziele und Merkmale	37
	Arbeitsvereinbarung des STADT FORUMS POTSDAM	38
	Pressespiegel	38



Blick in den gut gefüllten Sitzungsraum im Rechenzentrum während der 78. Sitzung



OB Mike Schubert während seiner Einführung auf der 80. Sitzung des STADT FORUMS POTSDAM am 21.11.2024

Auch in 2024 hat das STADT FORUM POTSDAM in seinen drei Sitzungen wieder einmal den Nerv der Zeit getroffen und die großen Themen, die uns nicht nur in Potsdam beschäftigen, aufgegriffen.

Die Energie- und Wärmewende als notwendiger Schritt auf dem Weg in eine nachhaltige und klimafreundliche Energieversorgung war Thema der 78. Sitzung. Wir wollen die Wärmeversorgung in Potsdam auf erneuerbare Energien umstellen und den CO₂-Ausstoß reduzieren, um die Energie- und Wärmekosten für alle Potsdamerinnen und Potsdamer bezahlbar zu halten. Dies umfasst Maßnahmen wie den Ausbau von Fernwärmenetzen, die Nutzung von Solar- und Geothermie, Biomasse und die Verbesserung der Energieeffizienz in Gebäuden. Dafür müssen alle Beteiligten – die Landeshauptstadt, der kommunale Energie- und Wärmereizger und die Wohnungswirtschaft – an einem Strang ziehen.

In den nächsten Jahren wird die Umsetzung der Wärmewende alle Kräfte benötigen, um die dafür notwendigen Investitionen auch in finanziell herausfordernden Zeiten abzusichern und mittelfristig auf stabile Beine zu stellen.

Das STADT FORUM POTSDAM hat gezeigt, dass die Bürgerschaft bereit ist, diesen Weg mitzugehen und mit kleinteiligen Projekten, viel Wissen und Engagement Lösungen zu suchen.

Das 79. STADT FORUM POTSDAM beschäftigte sich mit der Mobilität in unserer Stadt. Mobilität ist ein entscheidender Faktor für die Lebensqualität und Zufriedenheit der Potsdamerinnen und Potsdamer. In den letzten Jahren haben wir viele Veränderungen in diesem Bereich erlebt, verstärkt durch das anhaltende Bevölkerungswachstum,

ein geändertes Mobilitätsverhalten und dadurch auch geänderte Ansprüche an Verkehrsinfrastruktur und -mittel. Die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel, das Neudenken bei der Gestaltung und Nutzung des Straßenraums sowie die Schaffung eines integrierten Verkehrssystems sind nur einige der Themen, die diskutiert wurden.

Gemeinsam müssen wir an einer zukunftsfähigen Mobilität für Potsdam arbeiten, die sowohl umwelt- als auch benutzerfreundlich ist und gleichzeitig den Ansprüchen an eine lebenswerte und zukunftsorientierte Stadt gerecht wird.

Potsdam wächst durch Zuzug und wird dabei auch internationaler. Folgerichtig befasste sich das 80. STADT FORUM POTSDAM mit der komplexen Thematik der Integration von Zugewanderten. Gemeinsam haben wir die zentralen Handlungsfelder Arbeitsmarkt, Schule und Bildung sowie Unterbringung und Wohnraumversorgung beleuchtet, die für das Integrationskonzept 2024 bis 2028 von zentraler Bedeutung sind. In der Diskussion zeigte sich, wie vielgestaltig die Herausforderungen sind, damit Potsdam von einer gelingenden Zuwanderung profitieren kann. Bei mancher Kontroverse wurde zugleich deutlich, dass Potsdam zum Wohle der gesamten Stadtgesellschaft und Stadtentwicklung große Erfolge in dieser kommunalen Querschnittsaufgabe verzeichnen kann.

Liebe Leserinnen und Leser: Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre und freue mich auf die Themenvielfalt in 2025.

Ihr Mike Schubert
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam

Übersicht der Sitzungen

- 1998
 - 1. Stadtmitte und Verkehr
 - 2. Funktion und Gestalt der Mitte – Bedeutung für die Gesamtstadt
 - 3. BUGA 2001 – Chance für Potsdam
 - 1999
 - 4. Die „Mitte“ Potsdams – Beispiel Projekt – Alte Stadtgärtnerei
 - 5. Insel Potsdam – Stadtlandschaft am Wasser und Ausbau der Wasserstraßen
 - 6. Wohnungsbau und Bevölkerungsentwicklung in Potsdam
 - 2000
 - 7. Gewerbeflächen und Arbeitsplätze in Potsdam
 - 8. Kulturstadt Potsdam
 - 9. Gestalterische Ansprüche und Bedeutungswerte für die zukünftige Mitte Potsdams
 - 2001
 - 10. Stadtteilzentren und Zentrenkonzepte für die Neubaugebiete
 - 11. Preußenjahr 2001 – Wiederaufbau der Garnisonkirche?
 - 12. Leitlinien der Stadtentwicklung Potsdams bis 2015
 - 2002
 - 13. Öffentlicher Raum – Öffentliche Plätze
 - 14. Potsdamer Norden – Potsdamer Süden
 - 15. Kulturstadt Potsdam – Kulturhauptstadt Europas?
 - 2003
 - 16. Zwischenbilanz der Konversion
 - 17. Gestaltungsansprüche für Architektur in Potsdam
 - 18. Potsdam - Alt und Neu - Nord und Süd
 - 2004
 - 19. Potsdam – Stadt der Gärten und Parks
 - 20. Potsdam von außen
 - 21. Älter werden in Potsdam
 - 2005
 - 22. Zukunft der Potsdamer Mitte
 - 23. Zukünftige Schwerpunkte und Struktur der Potsdamer Kulturpolitik
 - 24. Potsdam und der Tourismus
 - 2006
 - 25. Potsdams Funktionen als Landeshauptstadt
 - 26. Städtebau und Architektur der Moderne in Potsdam
 - 27. Mitte für die Stadt – Der Landtagsneubau
 - 2007
 - 28. Sport in Potsdam
 - 29. Die Zukunft des Potsdam-Museums
 - 30. Politische Gewalt des 20. Jahrhunderts - Orte der Erinnerung in Potsdam
 - 2008
 - 31. Vom Telegraphenberg zur Speicherstadt
 - 32. Der Alte Markt und sein Umfeld
 - 33. Potsdam als Erinnerungsort
 - 2009
 - 34. Klimaschutz für Potsdam - Das Beispiel Bornstedter Feld
 - 35. Architektonische Vielfalt und Nutzungsmischung in Potsdams Mitte
 - 36. Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen als Standortfaktoren
 - 2010
 - 37. Leitbauten- und Nutzungskonzeption für die Potsdamer Mitte
 - 38. Verkehr in Potsdam
 - 39. Klimaschutzkonzept für Potsdam
 - 2011
 - 40. DDR-Architektur in Potsdam
 - 41. Stadtländschaft Ufer – Potsdams Uferzonen
 - 42. Neubebauung am Alten Markt – Ergebnisse der Vergabeverfahren zum Havelufer
 - 2012
 - 43. Stadtentwicklungskonzept Verkehr
 - 44. Neues Wohnen für Potsdam
 - 45. Innovative Beteiligungsformen in der Stadtentwicklung
 - 2013
 - 46. Entwicklung der Kaserne Kramnitz
 - 47. Wohnen heißt Bleiben
 - 48. Tickets und Events in Potsdam
 - 2014
 - 49. Potsdams Schulbildungslandschaft
 - 50. Soziokulturelle Zentren im Umbruch
 - 51. Stadtentwicklung im Weltkulturerbe
 - 2015
 - 52. Kreativwirtschaft in Potsdam
 - 53. Integration von Flüchtlingen
 - 54. Leitbautenkonzept – Evaluation und Fortschreibung
 - 2016
 - 55. Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung
 - 56. Wachsende Stadt – Begrenzte Flächen
 - 57. Rückführung der Stadtschlossfiguren?
 - 2017
 - 58. Potsdam – Klimaschutz mit Zukunft?
 - 59. Golem – Auf dem Weg zu einer neuen Identität?
 - 60. Toleranz in Potsdam – Der Beitrag der religiösen Glaubensgemeinschaften
 - 2018
 - 61. Gewerbe in Potsdam
 - 62. Die Ressource Wasser und die Insel Potsdam
 - 63. Stadt und ländlicher Raum – Potsdams „neue“ Ortsteile nach den Eingemeindungen
 - 2019
 - 64. Potsdam – Wie hoch? – Wie dicht?
 - 65. Bleibt Potsdam bezahlbar? Mieten und Wohnen in Potsdam
 - 66. Der Potsdamer Stadtkanal – Wie geht es weiter?
 - 2020
 - 67. Corona und Stadt – Was lernt Potsdam aus der Krise?
 - 68. Entwicklungsraum Plantage
 - 2021
 - 69. Perspektiven der Innenstadt Potsdam
 - 70. Neue Entwicklungen in der Potsdamer Museumslandschaft
 - 71. Klimaneutrale Stadtentwicklung für Potsdam
 - 2022
 - 72. Jugendräume in Potsdam
 - 73. Potsdam und sein Welterbe
 - 74. Schlaatz 2030 – Platte mit Zukunft!
 - 2023
 - 75. Nachhaltiges Bauen in Potsdam
 - 76. Kirchsteigfeld und Bornstedter Feld nach 25 Jahren
 - 77. Modellprojekt Smart City
 - 2024
 - 78. Potsdams Wärmewende
 - 79. Mobilität und Verkehr in Potsdam
 - 80. Integration von Flüchtlingen und Migranten in Potsdam
- Weitere Themen Potsdams Grün und Potsdams Wasser im Klimawandel
Neue Schulkonzepte für Potsdam
Nachnutzung von obsoleten Gebäuden und Flächen

Jahresrückblick 2024

Einführung der Kerngruppe

Veränderung ist möglich, Vielfalt willkommen – das hat auch das STADT FORUM POTSDAM 2024 gezeigt. Nachdem die konzeptgebende Kerngruppe, die sich in kleineren Schritten stets erneuert hat, zuletzt deutlichen Zuwachs aus der jüngeren Generation erfuhr und das STADT FORUM POTSDAM seine Präsenz im Internet ausbauen konnte, bot in diesem Jahr die 80. Sitzung Anlass, an die sich verändernden Themen in der Potsdamer Stadtentwicklung und die vielen einflussgebenden Aktiven seit 1998 zu erinnern. (siehe Liste auf S. 3) So thematisch vielfältig die drei jährlichen Sitzungen Einblicke und Empfehlungen zur Entwicklung Potsdams vermitteln, so breit sind auch Erfahrungen und Kompetenzen aus der Kerngruppe hier eingeflossen. Sie beleben die Veranstaltungen bis heute.

Auch in der Wiederkehr wichtiger Themenstränge wie Wohnen und Mobilität oder in der Behandlung einzelner Stadtteile bzw. der Potsdamer Mitte zeigen sich Entwicklungen und Veränderungen im Diskurs. Zuletzt wurde dies beim STADT FORUM POTSDAM zum Thema „Wärme- und Energiewende“ sichtbar: Gegenüber der Situationsbeschreibung von 2023 konnten 2024 auch unter dem Druck zunehmender Notwendigkeit wichtige und zukunftsweisende Optionen bei den erforderlichen Investitionen, vor allem in der Tiefengeothermie und Photovoltaik aufgezeigt werden. Die voranschreitende Konzeptentwicklung der EWP und das gemeinsame Denken von Energie- und Wohnungswirtschaft haben eine hohen Erkenntnisgewinn in den städtischen Diskurs eingebracht.

Eines der Dauerthemen im STADT FORUM POTSDAM ist die Entwicklung der Mobilität, die nicht nur diverse Fortbewegungsformen ermöglichen und neue Stadtteile erschließen soll, sondern ebenfalls energetisch ertüchtigt, zukunftsfähig und nachhaltig werden muss. So ist es möglich, die Ziele immer wieder anhand der individuellen Wahrnehmung sowie der statistischen Erhebungen über die sich verändernden Bewegungsformen der Menschen zu diskutieren. Nicht zuletzt geht es permanent um die Frage, wie die Vorhaben konkret umgesetzt und finanziert werden können.

Die Sitzung des STADT FORUMS POTSDAM zum Thema „Migration“ konnte deutlich machen, dass ein wertvoller Dialog zwischen den vielen verschiedenen Beteiligten aus Verwaltung, Ehrenamt, den politisch Verantwortlichen und den involvierten Organisationen entstanden ist und gemeinsame Wege und Lösungen aufgezeigt werden können. Eine offene Debattenkultur - kritisch, nahbar und vielfältig - ist es, was das SFP ausmacht. Eine besondere Rolle spielt dabei auch die Mitwirkung der Bürger:innen im Publikum – denn die Potsdamerinnen und Potsdamer kennen ihre Stadt am besten!

Mit der neuen Website und der bewährten, nunmehr 36. Jahresdokumentation in Druckform wie auch digital gibt das STADT FORUM POTSDAM einen Rückblick auf die im Jahre 2024 diskutierten Themen. Die hervorragend besuchten Veranstaltungen haben erneut gezeigt, welchen konstruktiven Beitrag das

STADT FORUM POTSDAM zum öffentlichen Diskurs in der Landeshauptstadt liefert. Möglich ist dies auf der Grundlage des bürgerschaftlichen Engagements und einer Förderung der Landeshauptstadt, die über Veranstaltungen und Dokumentation hinaus die engagierte und sachkundige Betreuung durch Dr. Günter Schlusche sowie die faire und zugleich klare Moderation von Prof. Karin Flegel ermöglicht. Dafür sei herzlich gedankt!

Für die Kerngruppe
Saskia Hüneke und Doreen Löwe



Saskia Hüneke während der 78. Sitzung



Anja Engel (Rechenzentrum) begrüßt die Sitzungsteilnehmer am 18.4.2024



Eckard Veil (GF EWP) während seines Beitrags am 18.4.2024

78. Sitzung am 18.4.2024

Wärme- und Energiewende für Potsdam

Leitgedanken der Kerngruppe

Mit der Verabschiedung des Gebäudeenergiegesetzes ist Anfang 2024 bundesweit ein verbindlicher Rahmen für den Umstieg auf eine klimafreundliche Wärme- und Energiewende gültig geworden, mit dem die Klimaneutralität bis 2045 auch unter den durch den Ukraine-Krieg grundsätzlich veränderten Rahmenbedingungen gesichert werden soll. Damit ist ein entscheidendes Instrument für die Reduzierung der CO₂-Emissionen im Gebäudesektor geschaffen worden, der für ca. 30 % aller CO₂ Emissionen in Deutschland verantwortlich ist. Mit diesem Gesetz wird eine Fülle neuer Aufgaben, Pflichten, aber auch Fördermöglichkeiten geschaffen, nicht nur für die privaten Verbraucher und Bewohner, sondern auch für die Kommunen.

Ein entscheidendes Instrument ist dabei die Pflicht zu einer kommunalen Wärmeplanung, die in allen Kommunen über 100.000 Einwohner bis Mitte 2026 vorliegen muss. Die Stadt Potsdam will ihre kommunale

Wärmeplanung in Kooperation mit Netzbetreibern, Erzeugern, Wohnungswirtschaft, Industrie und anderen Partnern erarbeiten. Die für die Ermittlung des Potsdamer Energiebedarfs erforderliche Datenbasis zu allen Gebäuden und existierenden Netzinfrastrukturen soll die städtische Energie- und Wasser Potsdam GmbH (EWP) zusammenstellen, die Ergebnisse sollen 2025 auch im Rahmen einer breiten öffentlichen Beteiligung vorgestellt und erörtert werden

„Potsdam muss die EWP dazu befähigen, durch Investitionen in erneuerbare Wärme... aber auch in erneuerbaren Strom wie Windkraft und Photovoltaik ... den Anteil erneuerbarer Energien zu erhöhen.“ (Empfehlung des Klimarats v. 19.11.23)

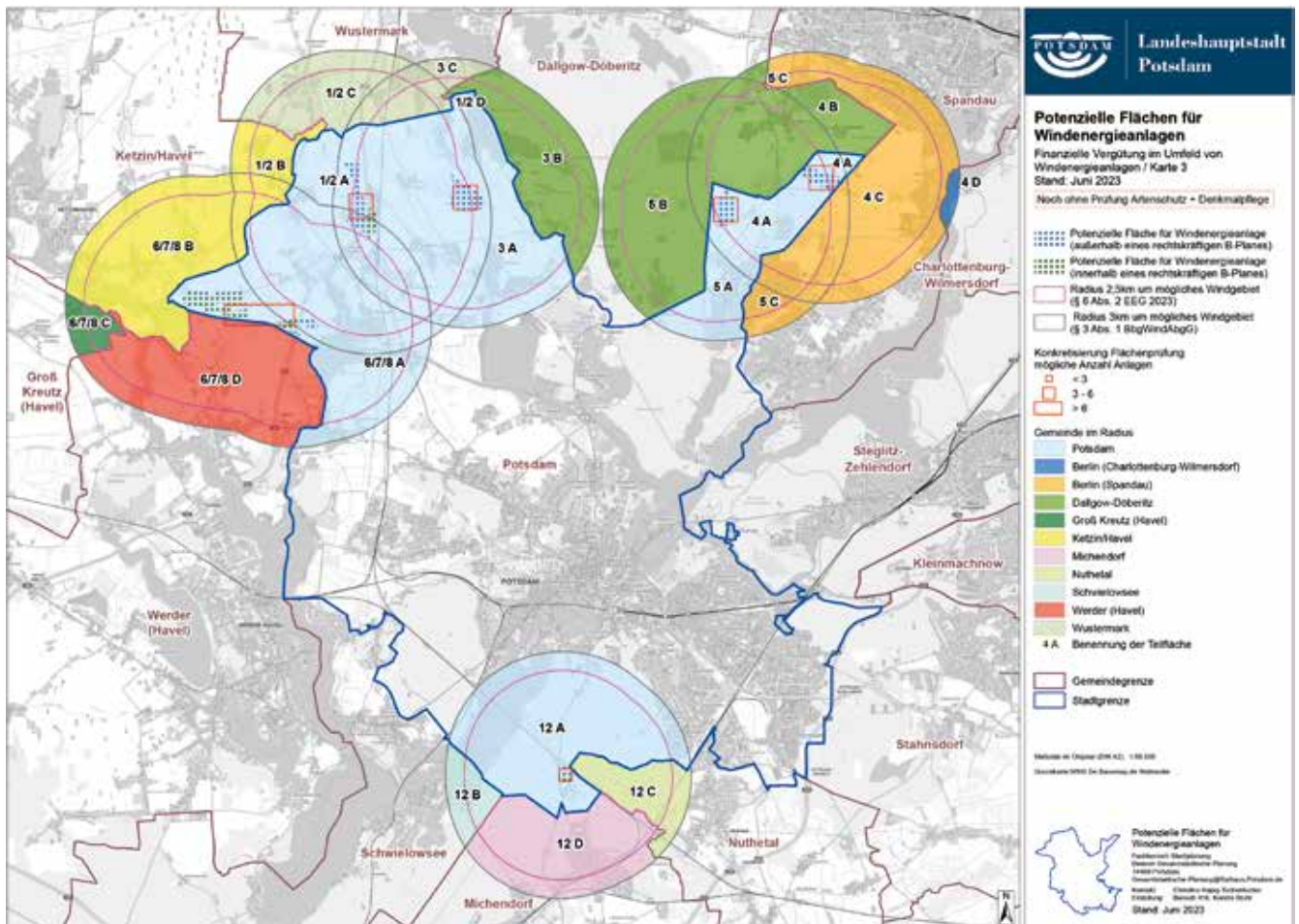
„Aufsichtsrat bestätigt Großinvestitionen in Wärmewende.“ (MAZ v. 9.3.24)

Ein umweltfreundlicher Energiemix für Potsdam

Die EWP erarbeitet z.Zt. ein Konzept für die umweltfreundliche Erzeugung des Energiebedarfs von Potsdam. Diese Umstellung hat auch wegen des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung v. 24.1.2024, die Wärmeerzeugung der EWP bis 2035 fossilfrei zu gestalten, zusätzliche Priorität bekommen.

„Die Strom- und Wärmeerzeugung der EWP auf dem Stadtgebiet der Landeshauptstadt Potsdam ist bis 2035 fossilfrei zu gestalten.“ (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung Potsdam v. 24.1.2024)

Potsdam strebt hier einen Energiemix aus Windenergie, Photovoltaik, Geothermie, Kraft-Wärme-Kopplung und Elektrodenkesseln an. Vorgesehen sind eine Photovoltaik-Großanlage in Uetz sowie mehrere Standorte für Windräder v.a. im Potsdamer Norden.



Stadtverwaltung Potsdam, Potenzielle Flächen für Windenergieanlagen (2024)

Mit der Realisierung dieses Konzepts könnten laut den Berechnungen der EWP bis 2045 ca. 95 % des heutigen Strombedarfs aus erneuerbarer Energie gedeckt werden (2020: ca. 600 GWh, davon 18 GWh, also 3 % erneuerbar, 2045: ca. 600 GWh, davon 570 GWh, also 95% erneuerbar) Die klimaschädlichen CO₂-Emissionen könnten damit um 95 % gesenkt werden (2020: 260.000 t CO₂, 2045: ca. 13.000 t CO₂)

Fragen:

- Wie können die für die Potsdamer Energie- und Wärmewende erforderlichen Investitionen finanziert werden? Unter welchen Bedingungen kommen dafür nicht-kommunale Finanzgeber (z.B. die Investitions- und Landesbank Brandenburg, private Finanzquellen, Genossenschaften) in Betracht?

- Welche Pläne hat die EWP zum Aufbau von Beteiligungsmodellen für die Finanzierung?
- Wie ist der aktuelle Stand beim Aufbau einer Potsdamer Bürgerenergiegenossenschaft, die unter anderem in diese Projekte investieren könnte?
- Gibt es Prognosen darüber, mit wieviel Strombedarf im Jahre 2045 zu rechnen ist? Wenn ja, wie sehen diese aus? Wie werden die Stadt- und Ortsteile, in denen die Anlagen entstehen, finanziell beteiligt?

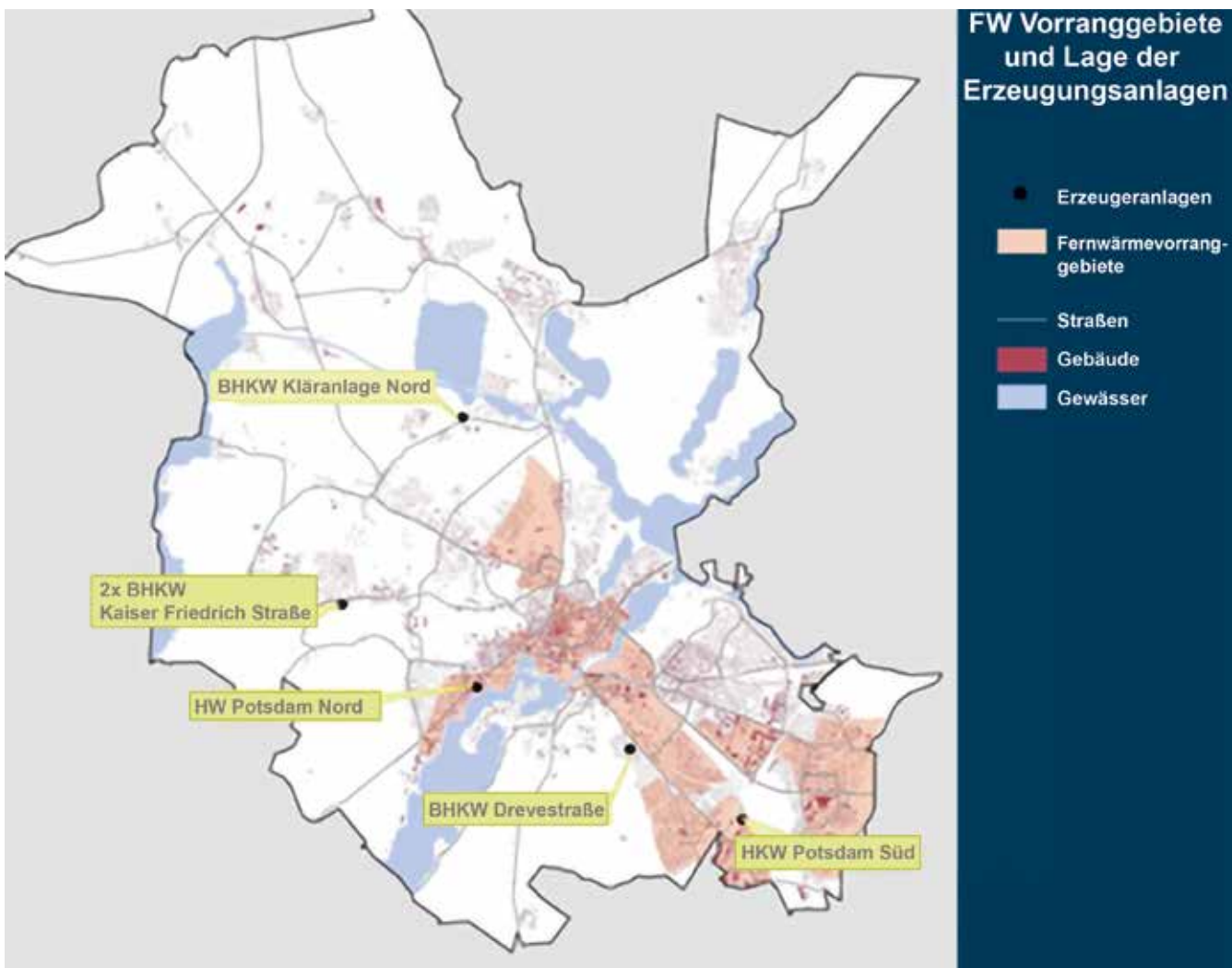
Fernwärme - die Hauptsäule der Potsdamer Wärmeversorgung

Bei der Potsdamer Wärmeplanung wird die Fernwärme eine Hauptrolle spielen. Potsdam verfügt bereits über ein überdurchschnittlich großes Fernwärmenetz, mit

dem ca. 60 % aller Potsdamer Haushalte - darunter auch ein großer Anteil des kommunalen Wohnungsbestands - mit Fernwärme versorgt werden. Dieses Netz soll deutlich ausgebaut werden. Dafür hat die Stadt bereits Fernwärme-Vorranggebiete ausgewiesen, die bestimmte bauliche Merkmale wie z.B. eine Mindest-Baudichte haben müssen.

Der Zuschnitt dieser Vorranggebiete ist noch nicht abgeschlossen, u.a. gibt es einige Initiativen zu deren Ausweitung u.a. für die Brandenburger Vorstadt (Initiative BraVO Wärmewende) und für den Ortsteil Grube.

Aus Verbrauchersicht ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass Fernwärme eine Monopolversorgung ist, bei der – anders als bei Strom oder Gas – kein Versorgerwechsel möglich ist. Die Preiskalkulation für Fernwärme in



Stadtverwaltung Potsdam, Fernwärmevorranggebiete und Lage der Erzeugungsanlagen (2024)

Deutschland wird u.a. vom Bundesverband der Verbraucherzentralen oft als intransparent und zu hoch kritisiert. Für die Potsdamer Fernwärme treffen diese Kritikpunkte jedoch bis jetzt nicht zu.

Die Potsdamer Fernwärme wird z.Zt. noch zu 99,5 % aus Erdgas erzeugt. Damit sie den zukünftig geltenden klimapolitischen Vorgaben entspricht, muss ihre Erzeugung dezentral und umweltfreundlich erfolgen.

Fragen:

- Ist die Forderung realistisch, mit dem Fernwärmeausbau nicht bis 2026 zu warten, sondern bereits früher mit Teilprojekten wie z.B. Fernwärme für Potsdam-West zu beginnen?
- Gibt es die Möglichkeit, schon jetzt zu signalisieren, wenn ein Anschluss an ein Fernwärmenetz für einen Stadtteil sehr unwahrscheinlich ist? Welche Unterstützung von Seiten der Stadt gibt es in diesem Falle für die Haus- und Wohnungseigentümer, um sinnvolle Quartierslösungen zu entwickeln.
- Wie kann die Wärmedämmung des Gebäudebestands forciert werden, um den Fernwärmebedarf (und die dafür notwendigen Investitionen) möglichst frühzeitig zu reduzieren?
- Ist das Instrument der Ausweisung von „energetischen Sanierungsgebieten“, das mit einem Finanzierungsprogramm der KfW verbunden ist, dafür geeignet?
- Wird das zukünftig deutlich erweiterte Fernwärmenetz Potsdams auch die Einspeisung von Wärme aus privaten Erzeugerquellen (Industrie, Wärmegenossenschaften) zulassen?
- Enthält die derzeit für die Potsdamer Wärmeplanung erhobene Datenbasis auch ein Wärmekataster, mit dem

alle vorhandenen bzw. potentiell in Frage kommenden Wärmequellen für die Netzeinspeisung erfasst werden?

- Wird sichergestellt, dass die Wärmekosten für die Bewohner nicht unkontrolliert ansteigen?

„Die Dekarbonisierung der Fernwärme soll zügig vorangetrieben werden, denn ohne diese Maßnahmen erhöhen sich die Kosten für den dringend erforderlichen Wohnungsbau in Potsdam deutlich.“ (Empfehlung des Klimarats v. 26.2.2024)

Hohe Erwartungen an die Geothermie

Die Nutzung der Geothermie als Wärmequelle ist energie- und umweltpolitisch unstrittig, macht jedoch umfangreiche und vergleichsweise hohe Investitionen erforderlich. Eine kürzlich vorgenommene Probebohrung der EWP an der Heinrich-Mann-Allee (s. Umschlagfoto) war so erfolgreich, dass doppelt so viel Energie gewonnen werden kann, wie ursprünglich geplant. Die Anlage soll demnächst in Betrieb gehen. Für den Fernwärme-Ausbau sind jedoch weitere Großbohrungen und entsprechende Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe erforderlich. Um diese durchführen zu können, müssten aufgrund der Rahmenbedingungen für deren Förderung städtische Bürgschaften bewilligt werden. Über die finanzielle Machbarkeit dieser Bürgschaften ist ein kommunalpolitischer Konflikt entstanden, der z.Zt. für Unruhe sorgt. Von mehreren Seiten wird davor gewarnt, das eingefahrene System der Querfinanzierung innerhalb der Stadtwerke Potsdam - die Überschüsse der EWP werden zur Deckung der Finanzlücken bei den Bäderbetrieben und bei der ViP verwendet - aufzugeben und alle verfügbaren Mittel in die Wärme- und Energiewende zu stecken.

„Die Wärmewende ist richtig, aber wir können in Potsdam nicht alles Geld der EWP auf die Wärmewende konzentrieren.“ (OB Mike Schubert, 23.2.2024)

Damit gewinnt die Finanzierung der Wärme- und Energiewende an Bedeutung, denn es zeichnet sich ab, dass deren Kosten nicht allein durch kommunale Finanzquellen finanziert werden kann. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage nach Finanzierungsquellen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene bzw. durch private Finanzmittel (Bürgerenergie).

„Die Wärmewende in Potsdam steht nicht auf der Kippe.“ (Finanzbeigeordneter Burkhard Exner, 9.3.2024)

Fragen

- Wie viele weitere Bohrungen sind für das Stadtgebiet Potsdam geplant?
- Gibt es Stadtgebiete, die durch die zusätzlichen Bohrungen zum Fernwärme- bzw. Nahwärme-Vorranggebiet werden können, obwohl sie es aktuell nicht sind? Wenn ja, welche?
- Welche Finanzierungsfragen sind in der nächsten Wahlperiode zu klären? Welche Fristen gibt es dabei zu beachten?
- Wie sieht das Förderkonzept für die Finanzierung der Investitionen in die neue Wärmeerzeugungsinfrastruktur aus?

Literatur:

Stellungnahmen des Klimarats der Stadt Potsdam u.a. v. 19.11.2023 und v. 26.2.2024



Bernd Rubelt (Beigeordneter) und Anja Engel (Rechenzentrum) bei ihrer Einführung



Teilnehmer der Sitzung diskutieren die Perspektiven der Energie- und Wärmewende

WAS IST AUFGABE DER NGP/EWP* ?

NGP = Netzplan Prozess GmbH
 10-jährige Fortschreibung der Energie und Wasser Prozess GmbH

➤ **Wärmenetzausbau- und -dekarbonisierungsfahrplan** (gem. WPG (31.12.2026)) ist die wesentliche Grundlage für Gebäudeeigentümer, Übergangsfristen für Heizungsanlagen zu nutzen und ggf. trotzdem Fördermittel in Anspruch nehmen zu können



Bestandteile und Zeitplan Wärmeplanung Potsdam



WIE GEHT ES WEITER ?

Auszüge aus der Präsentation von Bernd Rubelt (Beigeordneter Potsdam)

Auszüge aus der Präsentation von Michael Knappe (Bürgermeister Treuenbrietzen) zum Bioenergiehof Feldheim

Auszüge aus der Präsentation von Martin Müller (ILB Brandenburg)

Termin: Donnerstag 18.4.2024, 18 Uhr bis ca. 21 Uhr
Ort: Rechenzentrum, Kosmos-Veranstaltungsraum EG
 Dortustr. 46, 14467 Potsdam
Thema Wärme- und Energiewende für Potsdam

Begrüßung Anja Engel (Rechenzentrum)
 Prof. Karin Flegel (Moderation)

Einführung Bernd Rubelt (Beigeordneter für Stadtentwicklung, Wirtschaft, Bauen
 und Umwelt, Stadtverwaltung Potsdam)

Beitrag Potsdams Weg zur Wärme- und Energiewende – Das Programm der EWP
 Eckard Veil (GF Energie und Wasser Potsdam GmbH)

Kurzbeitrag Gregor Heilmann (GF ProPotsdam GeWoBa Potsdam)

Diskussion

Pause

Umsetzung und Finanzierung der Wärme- und Energiewende

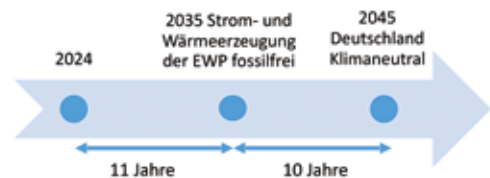
Kurzbeitrag Erneuerbare Energie autark – Das Beispiel Bioenergiehof Feldheim
 Michael Knappe (Bürgermeister Gemeinde Treuenbrietzen)

Kurzbeitrag Martin Müller (Investitions- und Landesbank Brandenburg)

Kurzbeitrag Sophie Haebel (Klimabeirat/Initiative BraVo Wärmewende)

Offene Diskussionsrunde mit Silke Reimer (Energiegenossenschaft Potsdam i.G.), Dr.
 Rainer Radloff (Mieterverein Potsdam und Umgebung) und weiteren
 Beteiligten aus dem Publikum

Wieviel Zeit haben wir?



Fördermechanismus

Zuschläge bei Ausschreibung Innovative KWIK-Systeme (IKWK) und KWIK-Systeme:

Standort	Inbetriebnahme	Verbundene Anlage zur Erzeugung erneuerbarer Wärme (IKWK)	Nettleistung der Einheit Strom in kW	Angenommene Vergütung pro kWh erzeugtem Strom	Gesamtervergütung über 9-15 Jahre Laufzeit
BHKW 2 Zeppelinstraße 135	01.07.2024	Tiefengeothermie Heinrich Mann Allee	4.350	10,98 Cent*	21,5 Mio. Euro
BHKW 3 Zeppelinstraße 135	30.11.2027	Tiefengeothermie Heinrich Mann Allee	9.004	11,95 Cent*	48,4 Mio. Euro
MHKW Zum Heilwerk 20	31.10.2027	Tiefengeothermie am Standort KW Süd	20.774	10,5 Cent**	65,4 Mio. Euro

* Es werden maximal 3500 Betriebsstunden pro Jahr vergütet, insgesamt max. 45000 Betriebsstunden
 ** Es werden maximal 3500 Betriebsstunden pro Jahr vergütet, insgesamt max. 30000 Betriebsstunden

Fazit zur Finanzierung

- Annähernd die gesamten Investitionskosten werden durch die Förderung abgedeckt
- Die Projekte erzielen gesicherte Einnahmen durch gesicherte Abnahme der erzeugten Produkte Wärme und Strom
- Die Projekte sind hoch wirtschaftlich und garantieren zukünftig sozialverträgliche Wärmepreisen
- Da die Förderung an den produzierten Strom geknüpft ist, wird diese jedoch erst im laufenden Betrieb über die Jahre verteilt ausgezahlt. Es muss Zwischenfinanziert werden.
- Die Zwischenfinanzierung erfolgt über Kredite aber hierfür muss ein Eigenkapitalanteil von ggf. 20% aufgebracht werden

Fazit Finanzierung

- Nach Aussage der LHP ist dieser Eigenanteil aktuell noch nicht gesichert
- Die Projekte dienen dem Ersatz von Block 1 des Heizkraftwerks der EWP weil dieser das Ende seiner technischen Lebensdauer erreicht hat
- Ein nachhaltig agierenden Unternehmen hätte hierfür rechtzeitig Rücklagen gebildet
- Warum ist dies bei einem kommunalen Unternehmen nicht der Fall? Und was sind die Lösungsansätze um dieses Versäumnis zu heilen?
- Die Projekte bieten eine **einmalige Chance Energiesicherheit, Energieunabhängigkeit und Klimaneutralität zu erreichen und das bei sozialverträglichen Wärmepreisen.**



Die Initiative setzt sich dafür ein, dass die Brandenburger Vorstadt zu einem Modellquartier der Wärmewende mit dem Ziel einer sozialverträglichen, klimaneutralen Fernwärmeversorgung entwickelt wird. Dafür ist es erforderlich, dass:

- unverzüglich mit den vorbereitenden Untersuchungen entsprechend § 141 Baugesetzbuch zur Ausweisung eines energetischen Sanierungsgebietes nach den §§ 136 ff BauGB für die Brandenburger Vorstadt begonnen wird
- als Sanierungsziel die Versorgung des Quartiers mit perspektivisch 100% erneuerbarer Fernwärme festgelegt wird
- die Bürgerschaft des Stadtteils umfangreich informiert und beraten wird
- der Stadtteil zu einem energetischen Sanierungsgebiet nach den §§ 136 ff BauGB ausgewiesen wird, um die notwendigen steuerlichen Anreize für die Umsetzung der Maßnahmen zu setzen.

Wärmewende aus wohnungswirtschaftlicher Sicht

Gregor Heilmann

Unser Hauptauftrag ist die Bereitstellung von Wohnraum für breite Bevölkerungsschichten. Aktuell verwalten wir über 18.000 Wohnungen, von denen 90 % mit Fernwärme versorgt werden. Der Fernwärmeverbrauch beträgt jährlich etwa 90 GWh. Zusätzlich haben wir noch gasversorgte Bestände.

Vier Leitmotive treiben uns bei der Umsetzung der Wärmewende an

- „Nichts zu tun ist keine Option“
- „Aus Erfahrung gut“
- „Einer für alle, alle für einen“
- „Mach's mit, mach's nach, mach's besser“

1. Nichts zu tun ist keine Option

Hinter diesem Motto verbirgt sich die Tatsache, dass wir schon jetzt mit den Kosten der Wärmewende konfrontiert sind: die CO₂-Kosten beliefen sich im letzten Jahr auf eine Million Euro für unseren gesamten Wohnungsbestand. Der durchschnittliche Preis einer Tonne CO₂ lag bei 60 Euro. Laut Umweltbundesamt wird dieser Preis in den nächsten zehn Jahren auf 260 Euro pro Tonne steigen. Das bedeutet, dass sich die CO₂-Kosten unserer Bestände von einer Million auf über vier Millionen Euro erhöhen würden, wenn wir nichts unternehmen.



Prof. Karin Flegel (Moderatorin) und Gregor Heilmann (GF GeWoBa) am 18.4.2024

Wir haben zudem gesetzliche Vorgaben, an die wir uns halten müssen: das Gebäudeenergiegesetz (GEG) und die kommunale Wärmeplanung. Bis zum 30. Juni 2026 wird die Landeshauptstadt Potsdam die kommunale Wärmeplanung erstellen. Das Energieversorgungsunternehmen muss bis Ende 2026 einen Wärmenetz- und Dekarbonisierungsplan vorlegen.

Was bedeutet das für uns als Wohnungsunternehmen? Das Gebäudeenergiegesetz 2024 verpflichtet uns, in den kommenden Jahren Gas zu ersetzen. Unsere gasversorgten Bestände müssen entweder zu mindestens 65 % mit erneuerbaren Energien betrieben werden, oder wir wählen den Weg der Fernwärme. Letzteres dürfen wir nur dann, wenn der FernwärmeverSORGER

ProPotsdam Wohnungsbestand: 18.090 mit 90.000.000 kWh Fernwärmeverbrauch (und zusätzlich noch Gas)



Auszüge aus der Präsentation von Gregor Heilmann (GF GeWoBa Potsdam)

Entwicklung FW-CO2-Kosten ohne Dekarbonisierungsmaßnahmen
(nur Potsdam, ca. 20% Wohnungsmarktanteil)



einen Wärmenetzausbau- und Dekarbonisierungsplan vorweisen kann. Ab dem 1. Januar 2027 müssen wir sicherstellen, dass dieser Plan auch eingehalten wird. Falls nicht, müssen wir die erneuerbare Energieversorgung selbst realisieren.

Seit Anfang dieses Jahres gilt zudem das CO2-Kostenaufteilungsgesetz. Es regelt, dass die CO2-Kosten (siehe oben) zwischen Mieter und Vermieter aufgeteilt werden. Das bedeutet, dass die Wohnungsunternehmen einen Teil der Kosten selbst tragen müssen. Das Geld können wir dann nicht für unsere Kernaufgaben, wie Wohnungsneubau oder -sanierung, einsetzen.

2. Aus Erfahrung gut

Seit vielen Jahren arbeiten wir mit der EWP zusammen. Im Jahr 1996 erfolgte durch die EWP die Umstellung des Kraftwerks von Kohle auf Gas, was den CO2-Ausstoß unseres Bestands um 50 % reduzierte. Diese Maßnahme war ein wichtiger Schritt auf unserem Weg zur CO2-Neutralität bis 2040.

Seit 2019 setzen wir gemeinsam mit den Stadtwerken unsere Dekarbonisierungsstrategie um. Unser Ziel ist es, unseren Fernwärmeverbrauch jährlich um 1,5 % zu senken. Dies geschieht durch Sanierungen und

die Optimierung unserer Technik. Bis 2040 planen wir eine Reduktion um 33 %. Parallel dazu soll der Anteil der „grünen“ Fernwärme jährlich um 3 % steigen. So können wir sicherstellen, dass unser verbleibender Energiebedarf bis 2040 grün ist.

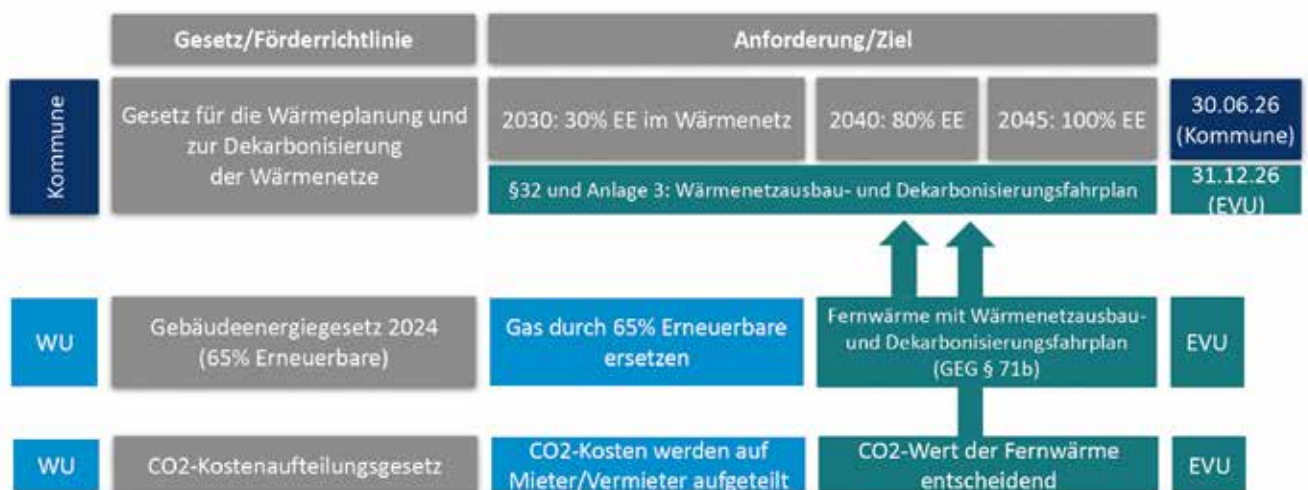
Durch komplexe Sanierungsmaßnahmen reduzieren wir die CO2-Emissionen unserer Objekte. Mit großen Investitionen und der Nutzung von Förderprogrammen erreichen wir jedoch keine CO2-Neutralität – wir nähern uns diesem Ziel lediglich an. Um auf null zu kommen, müssen wir die Energieversorgung, in diesem Beispiel die Fernwärmeversorgung ebenfalls dekarbonisieren.

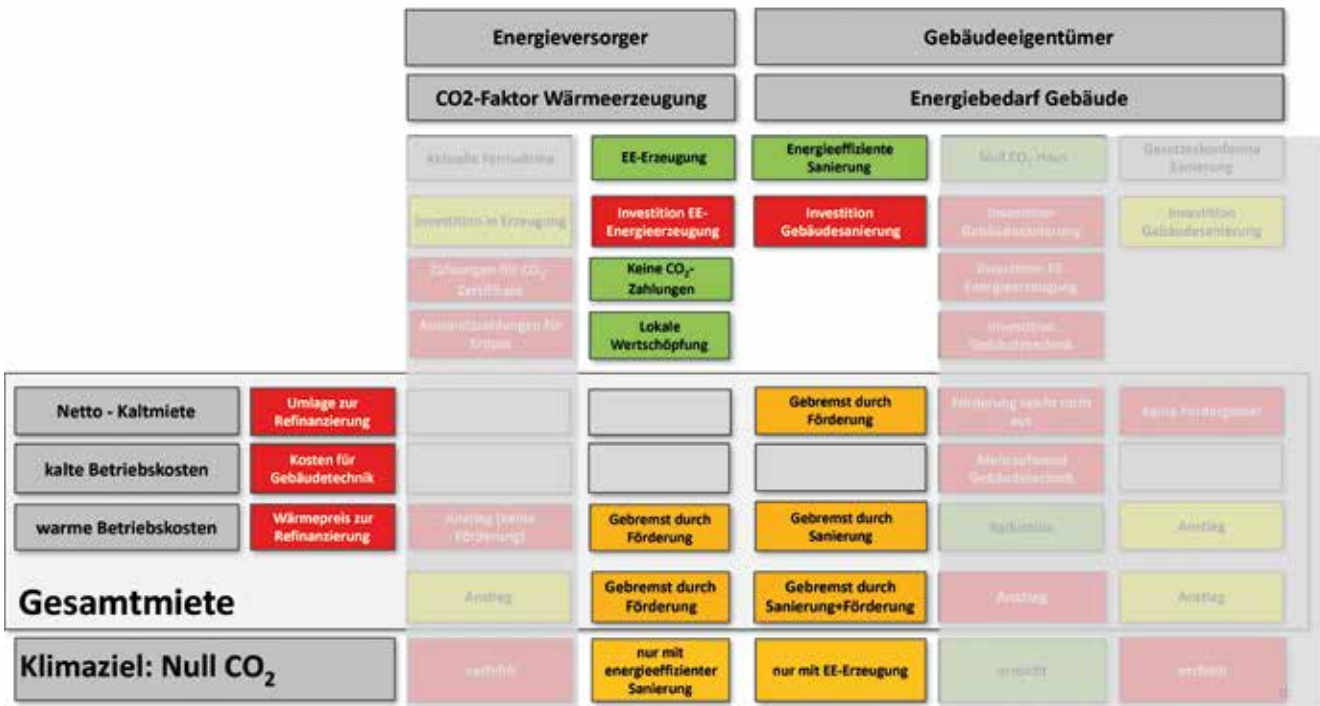
3. Einer für alle, alle für einen

Die Wärmewende ist ein Team sport. Hier ist die Zusammenarbeit zwischen Wohnungswirtschaft, Energieversorgern und der Politik entscheidend. Wir nutzen Förderprogramme, aber auch diese sind an Bedingungen geknüpft, wie beispielsweise den CO2-Wert des Fernwärmenetzes.

Die Optionen, die uns als Wohnungswirtschaft zur Verfügung stehen, sind begrenzt. Wir können lediglich den jeweils geforderten gesetzlichen Standard einhalten, was trotz hoher Investitionen dazu führt, dass das Klimaziel verfehlt wird und die warmen Betriebskosten steigen.

Auswirkungen der Wärmestrategie





Wenn wir das „CO2-neutrale Gebäude“ errichten, führt das zu extrem hohen Investitionen und somit hohen Mietanstiegen. Bei der energieeffizienten Sanierung wird der Mietanstieg durch den Fördergeldeinsatz gebremst, jedoch kann das Klimaziel nur erreicht werden, wenn die Energieversorgung ebenfalls durch erneuerbare Energien ihren Anteil leistet.

Der Energieversorger hat ebenfalls zwei Möglichkeiten: Entweder der Versorger setzt auf erneuerbare Energien, was hohe Investitionen erfordert oder er bleibt bei fossilen Energien, was langfristig kostspielige CO2-Zahlungen nach sich zieht. Die Lösung ist das Zusammenspiel von Gebäudeeigentümer und Energieversorger.

4. Mach's mit, mach's nach, mach's besser

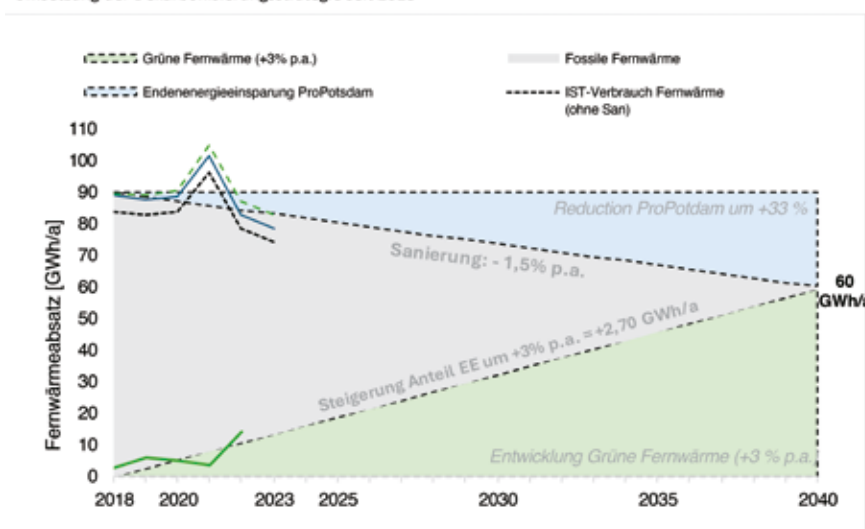
Beim Klimaschutz ist die Reduktion der CO2-Emission auf Null das Ziel. Die CO2-Emissionen sind das Produkt der Gleichung aus 2 Faktoren: Damit das Produkt (CO2-Emission) null wird, muss einer der beiden Faktoren Null sein. Für den Faktor „Energiebedarf“ sind die Gebäudeeigentümer verantwortlich. Durch Sanierungen und effizienten Neubau können wir den Bedarf senken. Aber zumindest für Trinkwarmwasser wird es immer einen Energiebedarf benötigen – der Faktor wird nicht null. Der 2. Faktor der Gleichung ist der „CO2-Faktor“ – dieser ist in der Zuständigkeit des Fernwärmeversorgers. Dieser kann den CO2-Faktor der erzeugten Energien durch den Einsatz erneuerbarer Energien reduzieren. Damit das Produkt null wird, muss dieser CO2-Faktor null werden.

Diese „Rechenaufgabe“ wird in der kommunalen Wärmeplanung bearbeitet. Hierbei ist es notwendig im Faktor „Energiebedarf“ eine realistische Sanierungstiefe und eine machbare Sanierungsquote zu finden und im Faktor „CO2“ die möglichen Potentiale für erneuerbare Energien zu identifizieren.

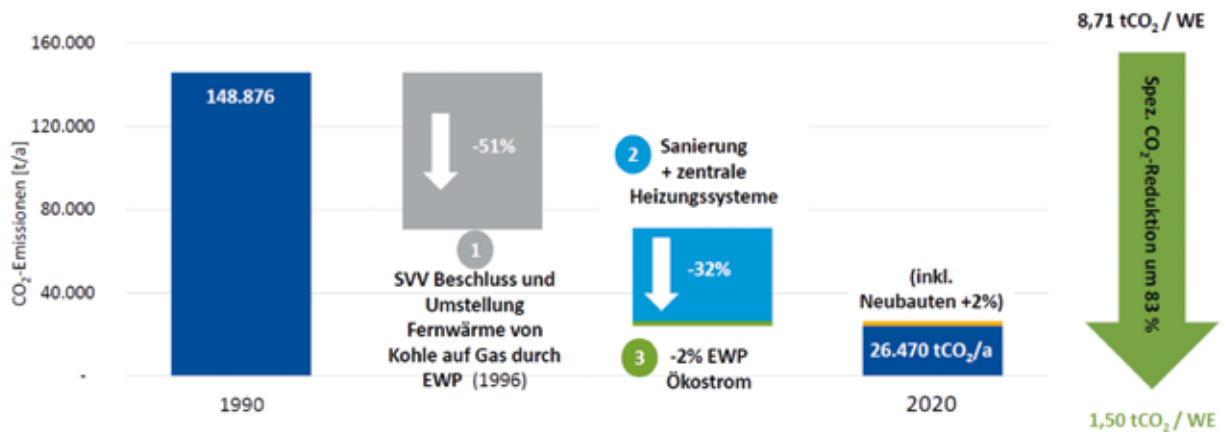
Die Herausforderung liegt darin, die Balance zwischen Energiebedarf und erneuerbaren Kapazitäten zu finden. Gemeinsam mit der Landeshauptstadt Potsdam und der EWP arbeiten wir daran, dieses Ziel zu erreichen.

Gregor Heilmann ist Geschäftsführer GEWOBA Wohnungsverwaltungsgesellschaft Potsdam mbH - einem Unternehmen des Unternehmensverbundes ProPotsdam

Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie seit 2018



Reduktion der CO₂-Emissionen der ProPotsdam seit 1990 um 83%



(um Flächenänderung bereinigt; CO₂-Äquivalente inklusive Vorkette)

Auszüge aus der Präsentation von Gregor Heilmann (GF GeWoBa Potsdam)



Das Publikum während der Sitzung zur Energie- und Wärmewende



Der Stream der Sitzung am 18.4.2024 wurde vielfach aufgerufen.



Dr. Rainer Radloff (Mieterverein Potsdam) während seines Diskussionsbeitrags



Martin Müller (ILB) erläutert die Angebote seines Hauses zur Energie- und Wärmewende.

Die Energie- und Wärmewende für Potsdam ist realisierbar – Nichts machen ist keine Option!

Empfehlungen der Kerngruppe zur 78. Sitzung

Der gute Besuch und die lebendige Diskussion beim STADT FORUM POTSDAM am 18.4.24 haben gezeigt: Die Wärme- und Energiewende hat große Bedeutung für Potsdam und die Akzeptanz für die Dringlichkeit dieser Aufgabe ist bei der Einwohnerschaft hoch!

Der Bericht von Eckard Veil hat den Umfang der Aufgaben für die Energiewirtschaft Potsdams deutlich gemacht: Die Energie- und Wärmeerzeugung soll bis 2035 vollständig CO₂-frei werden. Dieses Ziel ist nur mit einem äußerst umfangreichen Investitionsvolumen realisierbar, dessen Finanzierung „noch nicht vollstän-

dig geklärt, aber machbar ist“ (Eckard Veil, EWP). Die Hauptrolle bei diesem Umbauprogramm wird der Ausbau der Fernwärme spielen, bei der Potsdam bereits gut aufgestellt ist. Der von der EWP bereits erfolgreich gestartete Ausbau der Geothermie kann dabei „zum Gamechanger werden“ (Sophie Haebel, Klimarat). Bei der Energiewende liegt der Fokus auf dem Ausbau der Windenergie und der Photovoltaik.

Das zweite große Aktionsfeld für Potsdam ist die Wohnungswirtschaft. Hier kommt es darauf an, den Wärmebedarf der Wohnungen zu senken, denn die steigenden

CO₂-Abgaben werden die Kosten für die Gebäudewirtschaft und die Mieter ansonsten gewaltig in die Höhe treiben. Die gemeinwohlorientierte Wohnungswirtschaft weiß, dass sie diese Aufgabe mit Hochdruck angehen muss, denn „Nichts machen ist keine Option“ (Gregor Heilmann). Die energetische Sanierungsquote im Wohnungsbestand muss verdoppelt werden. Nur bei massiver Senkung des Wärmebedarfs für den kommunalen Wohnungsbestand wird der komplette Umstieg auf erneuerbare Energien für Potsdam bis 2045 realisierbar sein. Das bedeutet ein anspruchsvolles Sanierungsprogramm - auch für die private Wohnungswirtschaft.



Die lebhafteste Diskussion zur Energie- und Wärmewende am 18.4.2024

Beeindruckend war das auf der Sitzung sichtbare Wissen und Engagement der Potsdamer Bürgerschaft. Das Beispiel des Bioenergieorts Feldheim (Stadt Treuenbrietzen) belegt, daß die Umstellung auf erneuerbare Energien auch unter widrigen Bedingungen möglich ist. In Potsdam zeigen die Arbeit des ehrenamtlichen Klimarats, die Gründung der Energiegenossenschaft und weitere Initiativen u.a. in der Brandenburger Vorstadt: Auch Potsdams Bürger sind bereit, für dieses Ziel tätig zu werden. Sie wollen aber mitgenommen und rechtzeitig informiert werden, damit sie auch privat die richtigen Entscheidungen treffen können. Nur hohe Transparenz und sozial gerechte Preisgestaltung sichern die unerlässliche Akzeptanz der erforderlichen Maßnahmen. Mit der Ende 2025 angestrebten Fertigstellung der kommunalen Wärmeplanung für Potsdam wird es eine verlässliche Grundlage für den koordinierten Netzausbau und viele weitere Investitionen geben!

Für die Kerngruppe
Günter Schlusche



Eva Wieczorek (Initiative BraVo Wärmewende) bei ihrem Redebeitrag am 18.4.2024



Sophie Haebel trägt die Positionen des Klimarats Potsdam vor.

Mobilität in Potsdam: Wie gelingt stadtverträglicher Verkehr in Potsdam?

Leitgedanken der Kerngruppe

Die nachhaltige, ressourcen- und umweltschonende Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse in der Stadt ist seit langem eine zentrale Aufgabe der Stadtpolitik. Durch den immer manifester werdenden Klimawandel und veränderte Nutzungsansprüche für den Straßenraum erhält dieses Feld der Stadtpolitik einen noch höheren Stellenwert.

Wesentliche Aussagen zur zukünftigen Mobilitätsentwicklung für Potsdam finden sich im Masterplan 100 % Klimaschutz und im Stadtentwicklungskonzept Verkehr (STEK-V) aus dem Jahr 2014. Da sich in den vergangenen 10 Jahren wesentliche Rahmenbedingungen für den Verkehr in Potsdam verändert haben (Einwohnerentwicklung, Kfz-Bestand, Ausbau Radwegenetz und ÖPNV), wird der STEK-Verkehr z.Zt. fortgeschrieben. Auch weitere Planungen z.B. der Lärminderungs- und Luftreinhalteplan sowie die Potsdamer Radverkehrsstrategie werden bzw. wurden überarbeitet.

Die wesentlichen Ziele der Fortschreibung dieser Planungen sind:

- Die Stärkung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)
- Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und seiner umweltschädlichen Auswirkungen
- Die Förderung einer stadtverträglichen Mobilität
- Langfristiges Ziel sind autoarme bzw. autofreie Wohnquartiere, zunächst insbesondere die barocke Innenstadt

In den einzelnen Maßnahme-Bereichen des bisherigen Konzepts wurden die umgesetzten bzw. bereits fest geplanten Maßnahmen (z.B. Um- und Neubau Straßenbahnlinien, E-Busse und Busspuren, Fußwegekonzept) genauer untersucht und in Bezug auf die Wirksamkeit für die o. g. Ziele bewertet. Ein neues Maßnahmenpaket für die Fortschreibung wurde konzipiert und soll Bestandteil der zukünftigen Planungen werden.

„Flächengerechtigkeit durch weniger Autos und mehr Räume für alle!“ (SVV-Beschluss „Innenstadt – Straßenräume neu denken“)

Eine entscheidende Vorgabe für die Fortschreibung ist der in den letzten 20 Jahren erfolgte Anstieg der Einwohnerzahl Potsdams auf ca. 190.000 Einwohner (2023/24), der sich in den nächsten Jahren fortsetzen wird (s. Landeshauptstadt Potsdam, Bevölke-

rungsprognose 2020-2040). Dabei steht der Einwohneranstieg im Potsdamer Nordraum mit ca. 23.000 EW im Vordergrund, in dem das Entwicklungsgebiet Krampnitz entsteht. Der Modal Split, also die Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen, hat sich in den letzten 15 Jahren zugunsten des Umweltverbunds verändert, während der Anteil des Kfz-Verkehrs reduziert wurde. Dazu haben sowohl die getroffenen Maßnahmen beigetragen als auch eine deutliche Veränderung hin zu Lebensweisen ohne Auto. Allerdings sind die Unterschiede je nach Wohnlage deutlich.

Parallel dazu ist jedoch der Kfz-Bestand in Potsdam auf ca. 100.000 Kfz (2022) angestiegen (s. Landeshauptstadt Potsdam, Fortschreibung des STEK-V, 2023), wobei davon auszugehen ist, dass die Kilometerleistung pro Kfz gesunken ist. Wenn sich dieser Trend fortsetzt, würde der u.a. für die Umweltqualität benötigte öffentliche Raum durch immer mehr Stellplätze für parkende Autos belastet, die jedoch immer weniger benutzt werden. Insgesamt muss es weiter darum gehen, durch gute Alternativen die Akzeptanz für den Umweltverbund zu erhöhen.

Konträre Meinungen stehen im Raum. Sie reichen von „Wir brauchen die Havelspanne!“ bis „Mut zur autofreien Innenstadt!“

Der Anteil des Verkehrssektors an den bundesweiten CO₂-Emissionen ist von 13 % (1990) auf fast 20 % gestiegen. Diese Entwicklung ist beunruhigend, denn viele PKW fahren heute klima- und umweltfreundlicher als vor 30 Jahren. In Potsdam liegt der Verkehrsanteil

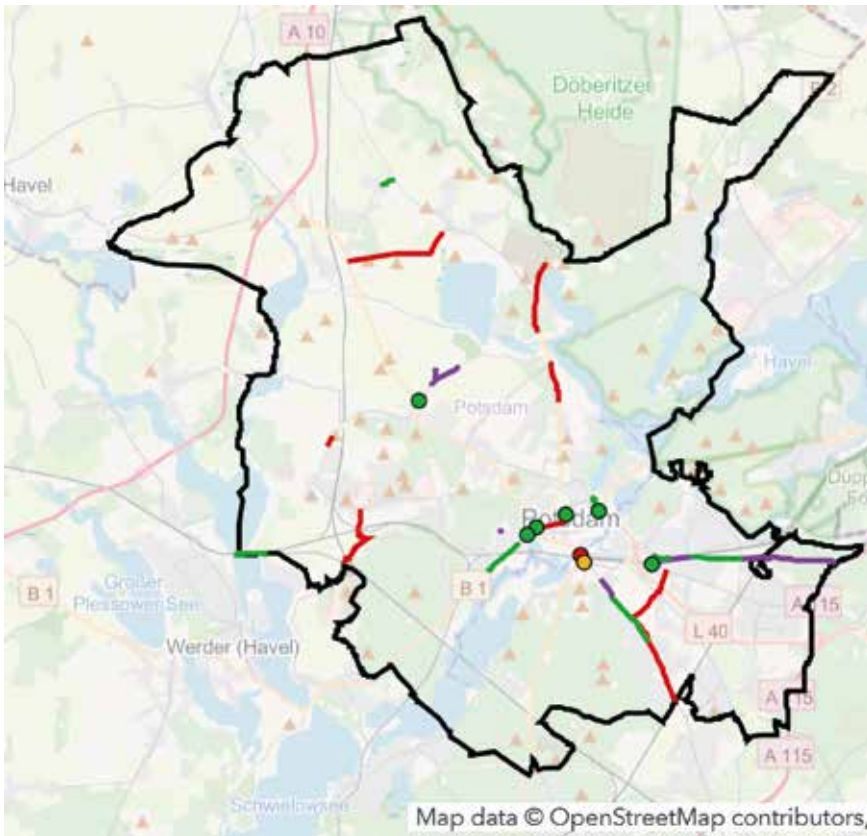


Der Beigeordnete Bernd Rubelt führt am 4.7.2024 zum Thema Mobilität ein.

an den Emissionen mit 28 % (2022) deutlich höher als der bundesweite Durchschnitt (s. www.klimapartner-potsdam.de). Vor allem in der stark befahrenen Zepelinstr. und in der Behlerstr. kam es deswegen viele Jahre lang zu deutlichen Grenzwertüberschreitungen insbesondere bei den NO_x-Emissionen. Seit 2022 konnten diese Grenzwertüberschreitungen reduziert werden u.a. durch die Neuaufteilung des Straßenraums (Anlage eines Radverkehrstreifens in der Zepelinstr.) und durch Einführung von Pfortmerampeln im Rahmen der umweltorientierten Verkehrssteuerung. Dennoch bleibt der Verkehrssektor auch in Potsdam ein großer Problemfall, auch weil die Verkehrsemissionen seit dem Wegfall der Corona-Restriktionen wieder angestiegen sind.



Luffoto der Zweiten barocken Stadterweiterung-Zielgebiet verkehrsberuhigte Innenstadt (rot umrandet)



Radwegekonzept (Ausbauplanung) der Stadtverwaltung Potsdam

Mehr Innenstadt – Modellversuch Dortustraße

Ein starker Fokus der Mobilitätspolitik in Potsdam liegt z.Zt. auf der Innenstadt. Im Mai 2023 hat die Stadtverordnetenversammlung das Konzept „Innenstadt – Straßenräume neu denken“ (DS 23/SVV/0060) beschlossen, das seitdem Gegenstand einer mehrstufigen Bürgerbeteiligung gewesen ist. Oberstes Ziel ist eine attraktive und zukunftsgerechte Innenstadt, bei der die vorhandenen öffentlichen Flächen gerechter aufgeteilt werden zugunsten des nicht-motorisierten Verkehrs und einer höheren Aufenthaltsqualität.

Mit der Umsetzung dieses mehrstufigen Konzepts, für die 10 Jahre vorgesehen sind, wurde im Frühjahr 2014 in der Dortustraße (Abschnitt zwischen

Hegelallee und Brandenburger Str.) begonnen. (s. www.potsdam.de/mehrinnenstadt). Das park-scheinpflichtige Querparken wurde abgeschafft, 40 % der Autostellplätze wurden durch Sitzbereiche und Hochbeete ersetzt, der Abschnitt wurde verkehrsberuhigt, so dass alle Verkehrsarten gleichberechtigt sind. Eine Evaluierung ist vorgesehen.

Verkehrskonzept Krampnitz

Neue Mobilitätskonzepte sind nicht nur in der Innenstadt vorgesehen, sondern auch in den Stadtteilen des DDR-Städtebaus im Südosten (z.B. im Schlaatz) sowie in neuen Stadtteilen wie Krampnitz. Für das Entwicklungsgebiet Krampnitz im Norden Potsdams (ca. 10.000 EW, seit 2023 in Bau) ist ein „Stadtteil der

kurzen Wege“ mit einem dichten Netz an Fuß- und Radwegen vorgesehen (s. Lagepläne Stadtverwaltung Potsdam und Entwicklungsträger Krampnitz). Die verkehrsarmen Straßen in Krampnitz sind fast ohne PKW-Stellplätze im öffentlichen Raum konzipiert. Stattdessen sind in Nähe der Wohnquartiere sog. Quartiersgaragen („Mobilitätshubs“) vorgesehen, die Sharing-Angebote für andere Verkehrsmittel machen, eine E-Ladestruktur anbieten, Stellplätze und Serviceangebote ggf. auch weitere Mobilitätsangebote enthalten. Dafür existiert bereits ein von der SVV beschlossenes Konzept, wonach fünf dieser Quartiersgaragen vom Entwicklungsträger mit einheitlichen und sozial gerechten Preisen betrieben werden sollen.

Weitere Quartiersgaragen sollen von den Wohnungsbauinvestoren eingerichtet werden, die dafür Baukostenzuschüsse leisten müssen. Obwohl bereits Wirtschaftlichkeitsberechnungen dafür vorliegen, handelt es sich dabei um ein Experiment. In deutschen Städten gibt es bis jetzt nur sehr wenig Erfahrung mit wirtschaftlich arbeitenden Quartiersgaragen.

Radwegekonzept für Potsdam

Das bestehende Radwegekonzept für Potsdam stammt aus dem Jahr 2017 und sieht eine Ausbauplanung zur fahrradfreundlichen Kommune vor (s. Karte)

Zur Neufassung des Radwegekonzepts gibt es ebenfalls weitreichende Planungen. Der ADFC Potsdam hat hierzu bereits einen 8-Punkte-Plan vorgelegt, der u.a. folgende Forderungen enthält:



Beim Thema Mobilität gibt es immer rege Debatten.



Die Teilnehmer der Sitzung am 4.7.2024 während eines Meinungsbilds

- Bau von 10 km neuen Radwegen pro Jahr
- Reduzierung der Radverkehrsunfälle bzw. der verletzten Radfahrer
- Keine „Bettelampeln“ mehr

Letzteres wurde kürzlich in einem SVV-Beschluss aufgenommen. Auch hat sich die Landeshauptstadt im Sinne größerer Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Radverkehr an der kommunalen Initiative beteiligt, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit einführen zu können, der die Bundesregierung gerade gefolgt ist.

Der Mobilitätsbereich ist seit vielen Jahren Gegenstand weitreichender technologischer Innovationen, die Mobilität in der Stadt umweltfreundlicher machen sollen und oft mit der Digitalisierung verknüpft sind. Ein entscheidender Baustein ist der von der Autoindustrie seit vielen Jahren vorangetriebene und von Staat und Kommunen umfänglich geförderte Ausbau

der E-Mobilität (E-Kfz, E-Bikes, E-Scooter) und der dafür benötigten Ladeinfrastruktur. Ein Großteil der E-Fahrzeuge wird über private Ladestationen aufgeladen („Wallbox“), darüber hinaus wird die Anlage von öffentlichen Ladestationen massiv vorangetrieben. In Potsdam beteiligen sich Stromanbieter daran u.a. mit Ladestationen in Einkaufszentren, auch die EWP Potsdam betreibt in Potsdam 20 Ladestationen für Pkw. Die Ladestationen sind jedoch nicht alle wirtschaftlich, zudem stagniert der Absatz von E-Autos derzeit.

Der Ausbau von Car-Sharing und Bike-Sharing-Konzepten hat ebenfalls schon starke Wachstumsphasen erlebt, die Anbieter wechseln häufig. Der Entlastungseffekt dieser Konzepte in Bezug auf das Verkehrsaufkommen wird jedoch kontrovers diskutiert. Ein Problem ist das unregelmäßige Abstellen von E-Bikes im Straßenraum, das trotz mehrfacher Regelungsversuche u.a. mit festen Abstellstationen immer wieder zu Unfällen und Behinderungen für Fußgänger führt.

Fragen:

- Sind die geplanten Quartiersgaragen praxistauglich und wirtschaftlich zu betreiben?
- Was ist zu tun, um die Akzeptanz der Stellplatzreduzierung bei den Geschäftsbetreibern in der Innenstadt zu vergrößern?
- Wie kann die Bekanntheit und Akzeptanz der nicht ausgenutzten Parkhäuser der Innenstadt verbessert werden?
- Braucht Potsdam eine Mobilagentur zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität?
- Was bedeutet konkret „autofrei“ bzw. „autoarm“?
- Wie kann die Umsetzung der Beschlüsse gesichert bzw. beschleunigt werden? Stehen dafür alternative Finanzierungsoptionen (City-Maut, höhere Parkgebühren, Pflichtabgabe für Gewerbetreibende etc.) zur Verfügung?
- Was sind Vorteile und Nachteile in der Entwicklung der E-Mobilität?



Das Streaming der Sitzung hat viele Aufrufe.

Literatur:

Stadtverwaltung Potsdam, Klimaschutzbericht 2022
www.potsdam.de/mehrinneinstadt
 Allianz der freien Straße (Hg.) Manifest der freien Strasse, E-Book,
 Jovis-Verlag, 2022, www.strassen-befreien.de
www.klimapartner-potsdam.de
www.changing-cities.org



Die Teilnehmer der Sitzung am 4.7.2024 folgen der Diskussion.



Bernd Rubelt (Beigeordneter) erläutert die Mobilitätswende für Potsdam-Drewitz.

Herausforderung der Stadt Potsdam: Flächenverfügbarkeit und Anbindung ländlicher Räume

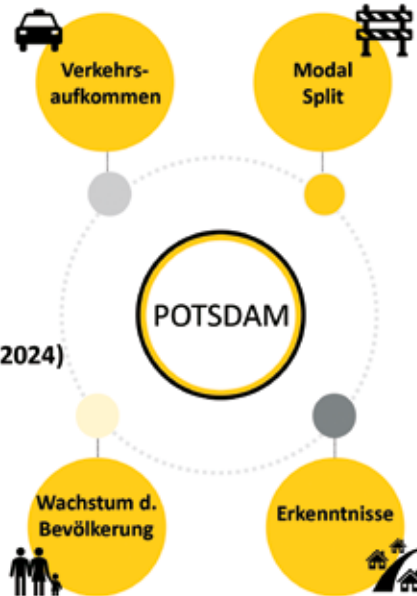
Anstieg des Pendlerverkehrs

- Mehr Einpendler (48.927) als Auspendler (37.491)
- Pendlerbeziehung nach Berlin

Aktuell leben so viele Menschen wie noch nie in Potsdam (2009 → 2024)

- 154.606 (2009)
- 187.310 (2024)
- Ü65 Jährige: + 20%
- Schüler: + 43%

2 ADAC



Es gibt starke regionale Unterschiede beim Modal Split (Durchschnitt):

- Fußverkehr: 24%
- Fahrradverkehr: 23%
- ÖPNV: 21%
- MIV: 32%



Bewohner der Innenstadt und westl. Vorstadt nutzen zu 60% das Rad oder gehen zu Fuß

- Der höchste MIV-Anteil (53%) und der niedrigste ÖPNV-Anteil (19%) wurden in den neuen Stadtteilen ermittelt (Nord/Nord-Ost)

Forderung: Alternativen schaffen

ÖPNV

- Verdichtung des Taktangebots (im strukturschwachen ländlichen Raum) - alle Bahnhöfe zwischen 5 und 22 Uhr mindestens stündlich bedienen)
- Verzögerungen beim Infrastrukturprojekt i2030 aufholen (u.a. beschleunigter Bau der Potsdamer Stammbahn)

Radverkehr

- Sicheres und durchgängiges Radverkehrsnetz schaffen, das alle Stadtteile miteinander verbindet (bspw. Kramnitz → Innenstadt; entlang der Bundesstraße → Sichere Trennung von Rad- und Pkw-Verkehr)
- Alternativ: Führung über parallele Fahrradstraßen durch die Wohngebiete

3 ADAC



PKW-Verkehr

- Leistungsfähiges Kfz-Vorrangnetz entlang der Hauptverkehrsstraßen (Nuthestraße und der Berliner Straße)
- Bedarfsgerechte Anordnung von Tempo 30-Zonen (schlechte Luftqualität, eine hohe Lärmbelastung, sowie Unfall- oder Gefahrenstellen)
- Zusätzliche Park-and-Ride-Parkplätze (bspw. Zentrum Ost mit guter Anbindung zum ÖPNV) um zur Entlastung Neuer Garten / Behlertstraße beitragen

Verkehr entflechten, um dem Flächennutzungskonflikt entgegenzuwirken

- Sofern möglich: Getrennte Führung des Pkw-Verkehrs, ÖPNV, Radverkehrs und des Fußverkehrs

Termin: Donnerstag 4.7.2024, 18 Uhr bis ca. 21 Uhr
Ort: Urania „Wilhelm Foerster“, Gutenbergstr. 71/72,
14467 Potsdam, Veranstaltungssaal
Thema Mobilität in Potsdam

Begrüßung Prof. Karin Flegel (Moderation)

Einführung Bernd Rubelt (Beigeordneter für Stadtentwicklung, Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Potsdam)

Beitrag Potsdams Mobilitätsperspektiven – Wesentliche Aktionsfelder
Norman Niehoff (FB Mobilität und technische Infrastruktur,
Stadtverwaltung Potsdam)

Kurzbeitrag Anja Hänel (Verkehrsclub Deutschland, Potsdam)

Kurzbeitrag Martin Koller (ADAC Berlin-Brandenburg)

Diskussion

Pause

Beitrag Potsdam in der Region - Teil eines Ganzen Prof. Dr. Michael Ortgiese
(Technische Universität Berlin, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement)

Kurzbeitrag Radverkehr neu denken?
Prof. Dr. Philipp Otto (Sprecher ADFC Potsdam)

Offene Diskussionsrunde mit weiteren Beteiligten aus dem Publikum
Ende ca. 21 Uhr



Klimaschutz



60% Umweltverbund bis 2030

- Fußverkehr: 20 % -> 25 %
- Radverkehr: 11 % -> 20 %
- ÖPNV: 11 % -> 15 %
- Motorisierter Individualverkehr (MIV): 59 % -> 40 %

Mobilitätsstrategie Land Brandenburg

04.07.2024



Lebensqualität / Klimaanpassung

In den Siedlungsbereichen hat das Grünvolumen in Potsdam zwischen 1992 und 2016 um 20% abgenommen.

Die Versiegelung steigt in Potsdam stetig, zunehmend und deutlich an. 1992 -9,3% -> 2026 + 12,6%.



>23.800 Wohnungen mit erhöhter Lärmbelastung >55 dB(A)

Flyer Umweltmonitoring der Stadt 2018
Lärmkartierung Land Brandenburg

04.07.2024

Auszüge aus der Präsentation von Anja Hänel (VCD Brandenburg)



Anja Hänel (VCD) während ihres Beitrags



Das Publikum der 79. Sitzung zum Thema Mobilität in der Urania am 4.7.2024

1) Gesamtziel: Radverkehrsanteil

Radverkehrsanteil (alle Wege) 2030 = 35% (Wachstum 2,5% pro Jahr)

2) Radnetz

Schaffung eines durchgehenden und lückenlosen Netzwerks von sicheren und einladenden Radwegen sowie Fahrradstraßen

3) Qualitätsoffensive

Errichtung von Radwegen, Fahrradstraßen und sicheren Kreuzungen für Radfahrende

4) Verkehrssicherheit

Signifikante Reduzierung von Unfällen mit Radfahrenden

Verbindliche Standards

Integration von Fahrradinfrastruktur in die Stadtplanung, um eine nahtlose und sichere Verbindung zwischen verschiedenen Stadtteilen zu gewährleisten

6) Moderne Beteiligungsmöglichkeiten

Berücksichtigung der Ergebnisse des Fahrradklimatests, Qualitätssicherung und Verkehrsmessung, Gestaltung von neuen Formen der Fahrradförderung

7) Gesicherte Finanzierung und Budgetierung

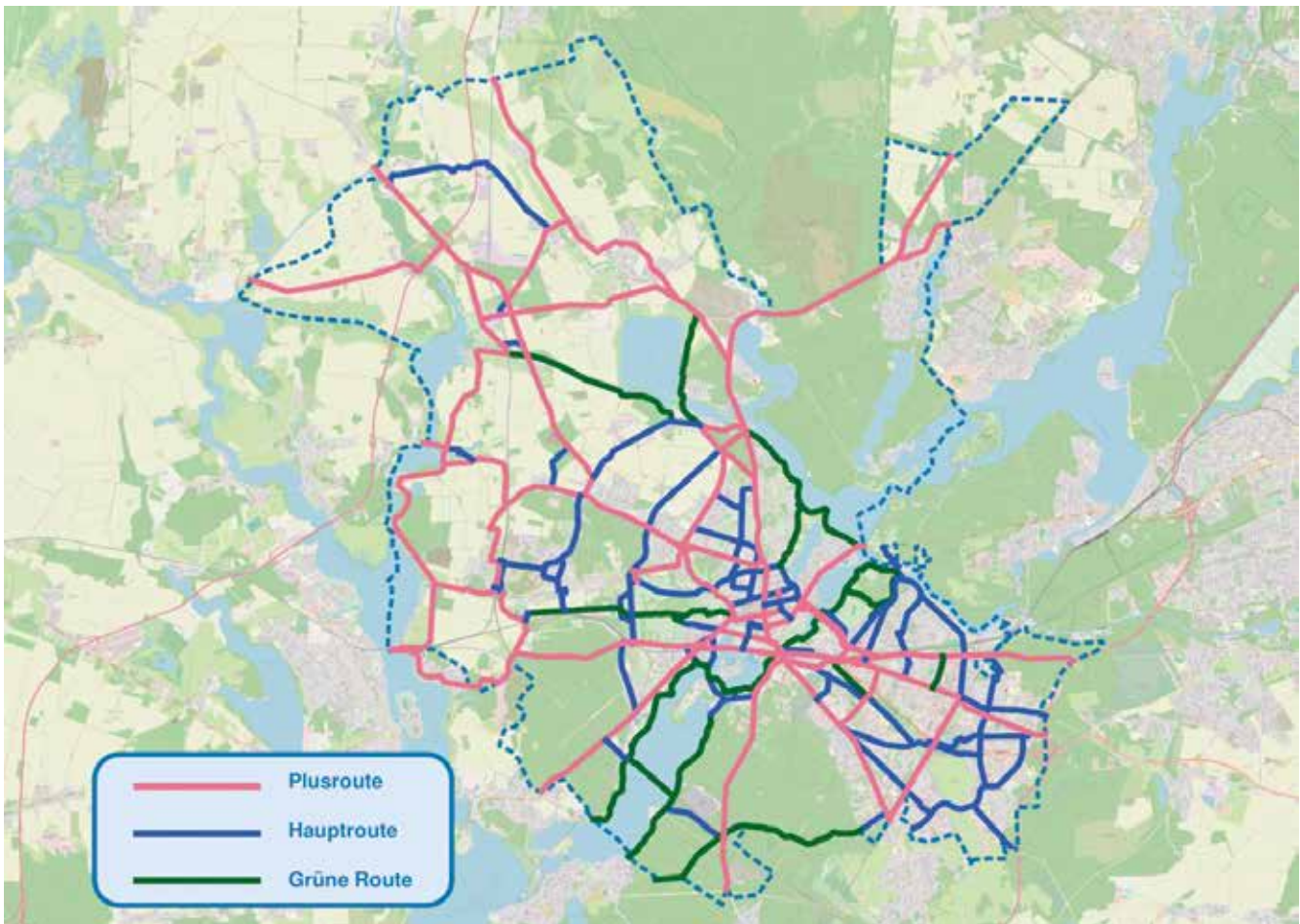
Ausreichende Bereitstellung finanzieller Mittel für den Ausbau der Radinfrastruktur

8) Systematisches Monitoring

Jährliche Messung des Radverkehrsanteils, öffentliche Quartalsberichterstattung und kontinuierliches Nachsteuern



8-Punkte-Plan des ADFC für den Radverkehr Potsdams



Radzielnetz für Potsdam (Auszug aus der Präsentation von Philipp Otto)

Ein zentraler Aspekt für das Gelingen einer Verkehrswende in Potsdam ist der breite Umstieg auf das Fahrrad. Hier liegen die größten Potenziale zur kostengünstigen CO₂-Einsparung, dies geht aber auch mit einem grundlegenden Umdenken in Bezug auf eine einladende Radinfrastruktur für alle einher. Die Anforderungen an ein zukunftsweisendes Radverkehrskonzept hat der ADFC Potsdam in seinem 8-Punkte-Plan formuliert.

1. Gesamtziel

Eine substantielle Veränderung im Mobilitätsverhalten kann nur zusammen gelingen. Das gemeinsame Ziel sollte dabei die Steigerung des Radverkehrsanteils am Verkehrsaufkommen sein. Hier wird ein kontinuierliches Wachstum von jährlich 2,5% anvisiert, um bis zum Jahr 2030 einen Anteil von 35% des gesamten Verkehrsaufkommens zu erreichen. Dieses Gesamtziel, in Bezug auf den Modalsplit, gilt es bei den einzelnen Maßnahmen im Blick zu behalten und gegebenenfalls durch weitere geeignete Maße zu unterstützen. Für Regiopole wie Potsdam besteht nach einer aktuellen Studie des Fraunhofer Instituts die Möglichkeit, bei „einladender Infrastruktur,“ bis zum Jahr 2035 auf 48% des Verkehrsaufkommens zu kommen. Dieses Gesamtziel gilt es gemeinsam im Blick zu behalten.

2. Radnetz

Ein durchgehendes Netz ist für die Steigerung des Radverkehrsanteils unerlässlich. Jeder Punkt in der Stadt muss mit dem Fahrrad gut erreichbar sein. Dies ist

auch in das Radnetz Brandenburg einzubetten. Potsdam als Hauptknotenpunkt ist für die Entwicklung des Radnetzes Brandenburg zentral. Ein Radverkehrsnetz muss von innen nach außen wachsen und die Randgebiete Potsdams miteinschließen. Regiopolen haben eine wichtige Bedeutung für die gesamte Region. Die Radinfrastruktur Brandenburgs sollte aus dem Zentrum heraus entwickelt werden, als wichtiger Impuls für das ganze Land. So können Pendlerkorridore für den Radverkehr entstehen und bei guter Anbindung and die Bahn auch ländliche Regionen besser erschlossen werden. Es geht also nicht nur darum, wichtige Lücken zu schließen, sondern ein eigenständiges hochwertiges Netz für den Radverkehr zu schaffen, welches das Radfahren durch die gesamte Stadt und darüber hinaus klar und einfach macht. Dies ist insbesondere auch bei der zunehmenden Form und Zahl an leichter E-Mobilität dringlichst geboten.

3. Qualitätsoffensive

Einladende Radinfrastruktur heißt erst einmal die vorhandene Infrastruktur insofern fahrradfreundlicher zu machen, dass sie besser nutzbar ist für alle. Hier können wir, basierend auf Beispielen aus anderen Städten, bei diversen Punkten nachsteuern. Wie lässt sich der Straßenraum fahrradfreundlicher umgestalten? Die Dortustraße könnte hier wichtige Ergebnisse liefern, wäre dann aber auch in ein Gesamtkonzept einzugliedern. Wo und wie können Fahrradzonen gestaltet werden, um durchgehende Verbindungen für den Radverkehr zu schaffen? Oft sind es bereits kleine Dinge, wie farbliche Markierungen oder das Freihalten von



Philipp Otto während seines Beitrags zur Zukunft des Radverkehrs in Potsdam

Sichtachsen, die das Radfahren angenehmer machen. Wir haben in Potsdam eine sehr spezifische Situation und da heißt es nicht nur von anderen Beispielen zu lernen, sondern auch mal neue eigene Wege zu gehen. Die grüne Welle für den Radverkehr ist ein gutes Beispiel hierfür und könnte ein einfacher und wichtiger Baustein für eine Qualitätsoffensive werden. Wir brauchen noch mehr Stellen, wo es mit dem Fahrrad richtig Spaß macht, aber natürlich erst einmal einfach nur sicherer ist.

4. Sicherheit

Zentrale Aufgabe der Stadt ist es, benachteiligte Verkehrsteilnehmer zu schützen. Wenn wir die Unfallzahlen

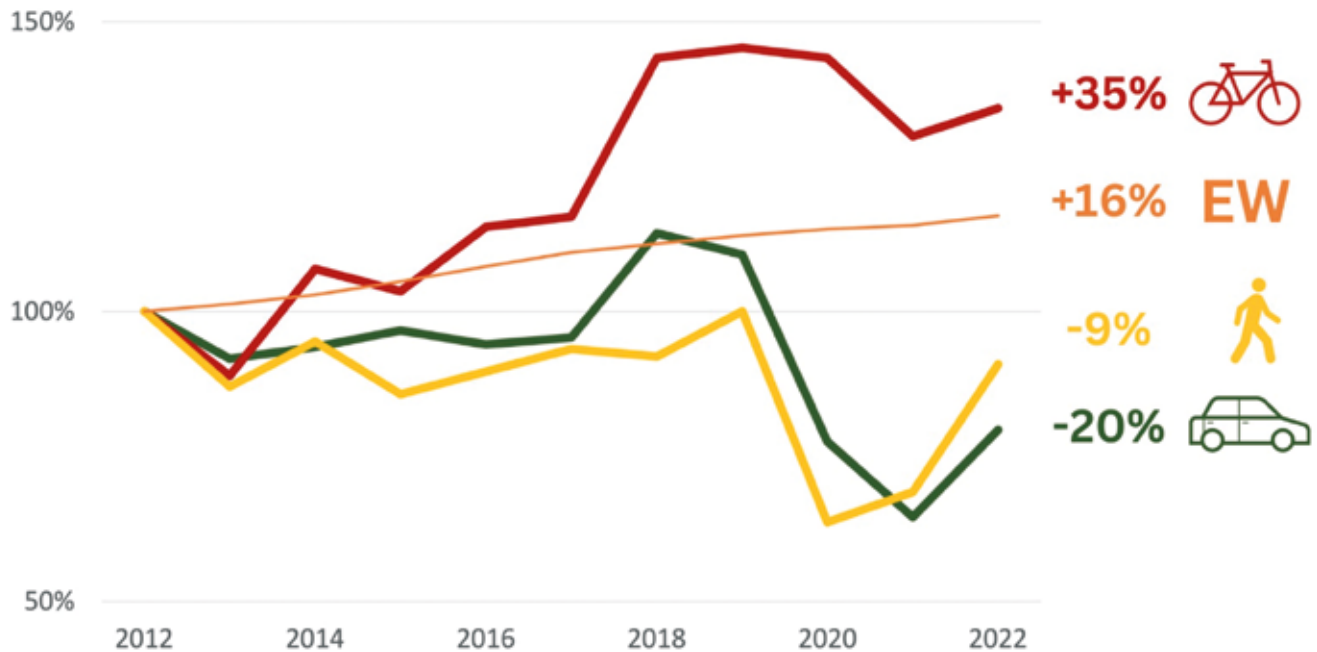


Podiumsdiskussion am 4.7.2024 mit (v.l.n.r.) Philipp Otto (ADFC), Michael Ortgiese (TU Berlin), Karin Flegel (Moderatorin) und Hermann Voesgen (SFP Kerngruppe)



Engagierte Diskussion auf der Sitzung am 4.7.2024

Getötete + Verletzte nach Art der Verkehrsbeteiligung



Quelle: Statistischer Jahresbericht Landeshauptstadt Potsdam

Auszug aus der Präsentation von Philipp Otto (ADFC Potsdam)

hier sehen, ist eine grundlegende Verbesserung bei der Gefahrenabwehr geboten. Ein Grundbedürfnis ist es, sicher durch die Stadt zu gelangen. Nur wenn dies gesichert ist, können wir den Großteil der Bevölkerung dafür gewinnen, öfter auf das Fahrrad umzusteigen. Unfallcluster an den Hauptachsen begrenzen hier die Wachstumsmöglichkeiten für den Radverkehr. Dies ist ein wirkliches Problem. Der Zuwachs

an Fahrrädern in der Stadt bedingt natürlich auch mehr Unfälle. Systematische Auffälligkeiten gilt es konsequent einzugrenzen. Möglichkeiten gibt es hier viele, wie Sicherheitszonen, Aufpflasterungen oder unfallmindernden Umbau von Kreuzungen. Nur wenn Radfahren sicher ist, lassen wir Kinder ab 8 Jahren alleine auf die Straße und bleiben auch selbst bis ins höhere Alter dabei.

5. Standards

Verkehrssicherheit sollte natürlich auch bei der Entwicklung von Standards für den Radverkehr in Potsdam im Vordergrund stehen. Ein Radverkehrskonzept braucht verbindliche Standards für die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen, um nicht immer wieder punktuell in aufwändige Abwägungsprozesse zu geraten.



Schlussdiskussion mit (v.l.n.r.) Philipp Otto, Michael Ortgiese, Norman Niehoff und Anja Hänel



Karin Flegel moderiert die Diskussion der Teilnehmer mit den Expert:innen.

Dies betrifft hauptsächlich die Koordination innerhalb der LHP. Standards definieren dann auch die Prozesse und sollten helfen eine qualitative hochwertige, aber auch zügige Umsetzung der Maßnahmen sicherstellen. Nur so lässt sich eine politische Strategie effizient in die Fläche bringen. Einheitliche Richtlinien und klare Maßstäbe könnten auch über den Geltungsbereich Potsdams hinaus Erfolge liefern. Andere Bundesländer gehen hier auch eigene Wege, welche in Potsdam dann mit der ERA2025 Hand in Hand gehen könnten. Auf klaren Standards basierende einheitliche Radinfrastruktur hilft ein Mindestmaß an Qualität abzusichern und sollte an den Haupttrouten der Regelfall werden. Den Anfang könnte eine durchgehende Nord-Süd- und eine durchgehende Ost-West-Achse bilden.

6. Bürgerbeteiligung

Die Möglichkeit zur Beteiligung für die Bürger und Bürgerinnen Potsdams sollte weniger zum Selbstzweck werden. Eine Rückmeldung der Nutzenden zur Infrastruktur ist die zentrale Quelle für die erfolgreiche Weiterentwicklung derselben. Moderne Beteiligungsmöglichkeiten sind vielfältig und lassen sich in die vorhandenen Abläufe integrieren. Es muss aber auch nicht nur eine einfache und kostengünstige Möglichkeit darstellen, um Informationen fortlaufend zu sammeln, sondern kann auch eine wirkliche Beteiligung an den Entscheidungsprozessen und den Gestaltungsmöglichkeiten beinhalten, um potenzielle Konflikte im Vorfeld abzumildern. Dies hilft, die Stadt mit der Bevölkerung zusammenzubringen und über die politischen Entscheidungsträger dann auch wieder wirklich handlungsfähig zu werden. Innovative Mobilitätsformen müssen gemeinsam entwickelt werden, da sie nur bei ausreichender Akzeptanz bei den Infrastrukturnutzenden erfolgreich sein kann.

7. Finanzierung

Dreh- und Angelpunkt jedes erfolgreichen Radverkehrskonzepts ist dessen solide Finanzierung. Dies betrifft erst einmal eine ausreichende Basisfinanzierung, aber genauso auch die verlässliche Budgetierung für die anvisierten Einzelmaßnahmen. Orientierungsgrößen bieten Bundesvorgaben wie 30 Euro pro Jahr und Person. Dies muss aber durch eine klare Staffelfung nach Möglichkeiten und Umsetzungsstand ergänzt werden, so dass die Planungsbemühung, und die damit bereits verbrauchten Ressourcen, nicht ins Leere laufen. Machbarkeitsstudien brauchen eine längerfristig gesicherte

Finanzierungsabsicht, um auch die darauffolgenden Schritte sicherzustellen. Ohne diese Zusicherung bleibt der Gesamtfortschritt unzufriedenstellend und erreichte Zwischenschritte bedeutungslos. Nur wenn die Kosten für die anvisierten Einzelergebnisse transparent kommuniziert werden, bietet ein Maßnahmenkatalog eine geeignete Entscheidungsgrundlage. Die geschätzten Gesamtkosten bis zur Fertigstellung in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und gegebenenfalls nachzubessern ist dabei eine Selbstverständlichkeit.

8. Anpassung

Die Beteiligung der Nutzenden bietet zusammen mit transparenter Messung sowie Kommunikation eine gute Möglichkeit, die erfolgten Maßnahmen kontinuierlich zu prüfen und weitere Bemühungen gegebenenfalls an sich ändernde Rahmenbedingungen anzupassen. Welche Stellschrauben sich in einer wandelnden Mobilität als erfolgreich herausstellen werden, ist schwer vorhersehbar. Die begleitende Evaluation soll sicherstellen, dass erfolgreiche Maßnahmen verstärkt weiterverfolgt werden. Ein Nachsteuern kann aber natürlich auch nur so gut sein, wie ein Radverkehrskonzept realisierbar ist. Dies betrifft neben der finanziellen Grundausstattung auch die zugrunde gelegten Abstimmungs- und Umsetzungsprozesse. Die zukünftigen Maßnahmen für eine Verbesserung der Radinfrastruktur und damit des Radverkehrsanteils in Potsdam werden nicht einfacher werden. Hier würde sich der ADFC Potsdam die Umsetzung von modernen Prozessgestaltungsmöglichkeiten wünschen, die Verbände, LHP und auch die SVV gekonnt zusammenbringen.

Die Entwicklung hin zu einer einladenden Radinfrastruktur stützt sich somit auf drei zentrale Säulen:

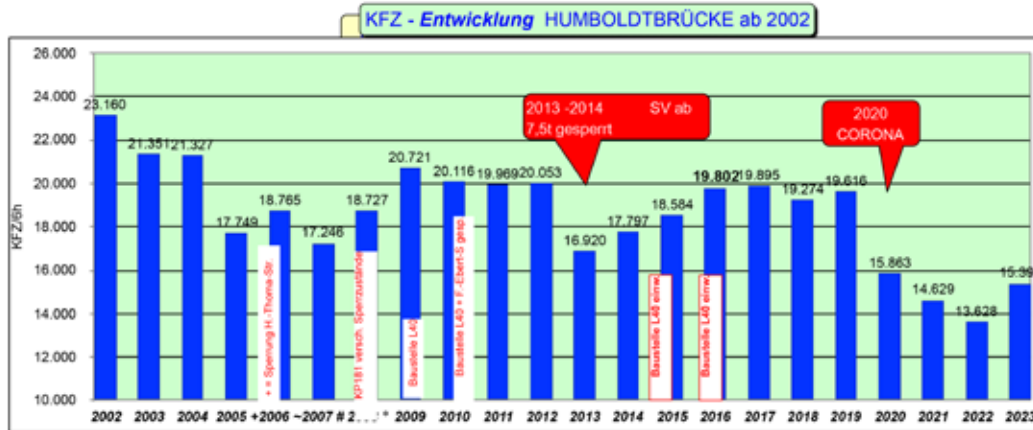
- A. Die empfundene Sicherheit muss für alle Altersgruppen hergestellt werden, um insbesondere auch vulnerablen Gruppen die vermehrte Fahrradnutzung zu ermöglichen. Dies lässt sich am einfachsten durch die systematische Entschärfung von Unfallclustern erreichen.
- B. Vorhandene Infrastruktur muss so umgebaut werden, dass sie den Bedürfnissen eines zunehmenden Radverkehrs entspricht und eine qualitative Aufwertung für den Radverkehr erfährt.
- C. Neue Radinfrastruktur muss geschaffen werden, die mit modernen Erwartungen und Standards eines sich rapide wandelnden Radverkehrs Schritt halten kann. Dies umfasst vom sonstigen Verkehr getrennte Radwege, genauso wie eine eigenständige Radinfrastruktur.

Der systematische Umbau mit einer Neuaufteilung der Straßenverkehrsfläche zugunsten des Fuß- und Radverkehrs ist für eine moderne Stadt unverzichtbar. Die Konzentration hierbei auf den Radverkehr bietet eine kostengünstige sowie nachhaltige Möglichkeit den Individualverkehr in einer lebendigen und stark wachsenden Stadt weiterzuentwickeln und so eine gesunde Mobilität für alle zu erhalten und auch wieder neu zu schaffen.

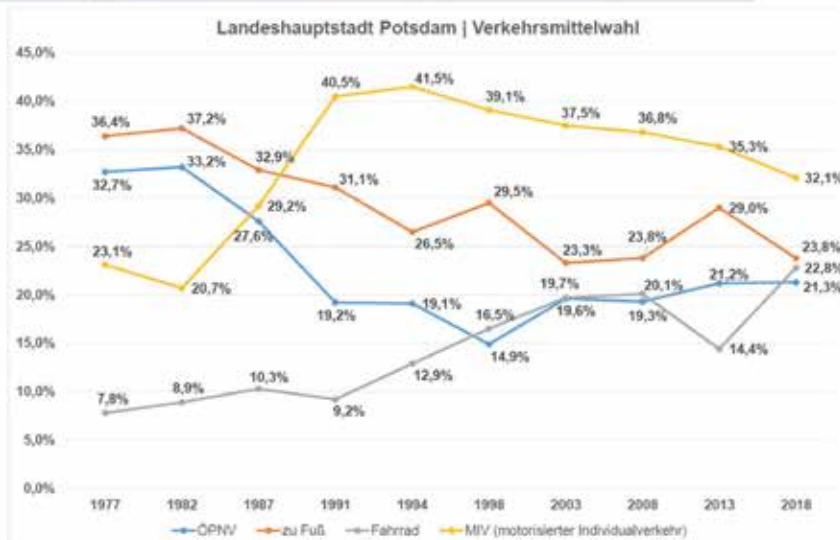
Prof. Dr. Philipp Otto ist Ortsgruppensprecher Potsdam des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC)



Martin Koller (ADAC Berlin-Brandenburg) im Gespräch mit einem Teilnehmer



Entwicklung der Verkehrsmittelwahl aller Wege (SrV- Kenndaten)



Quelle:
Verkehrserhebung
"Mobilität in Städten,
System repräsentativer
Verkehrsbefragungen" (SrV)
der TU Dresden



Krampnitz

BGF Wohnen: 525.000 m²
BGF soz. Infrastruktur: 43.000 m²
BGF Gewerbe: 196.000 m²

Wohnbevölkerung: ca. 8.900
Einwohner/Verkehrsmittel: ca. 10.200
Arbeitsplätze: 3.000

Veränderung von Verkehrsbeziehungen
derzeitige Quell-Ziel-Beziehungen im Potsdamer Norden



Bestehende Verkehrsbeziehungen, vor allem im Bereich von Dienstleistungen und Versorgung, existieren heute vorwiegend in Richtung Potsdam.

> hohe Belastung der radialen Verkehrsstrassen B2 und B273



Autoarmes Quartier Krampnitz

Anwohner Besucher: 0,05
Sitzplatz in Wohnraum: 0,5
0,5 (Bewohnerparkplatz (L40))
Quartierseigene Fußgänger

Innenstadt – Straßenräume neu denken!
Parkraumkonzept, Abgleich bestehender und zukünftiger Parkstände

Bestand: ca. 1.330 Parkstände im öffentlichen Straßenraum

Bewohnerparkplätze	571	von Bewohnern ganztägig nutzbar: 892
Mischparkplätze	323	Tagüber Gebührenpflichtig: 727
Gebührenparkplätze	436	

Planung: ca. 800 Parkstände im öffentlichen Straßenraum

Bewohnerparkplätze	Ca. 700	von Bewohnern ganztägig nutzbar: ca. 800
Mischparkplätze	Ca. 100	Tagüber Gebührenpflichtig: ca. 100
Gebührenparkplätze	0	

Auszüge aus der Präsentation von Norman Niehoff (Stadtverwaltung Potsdam)

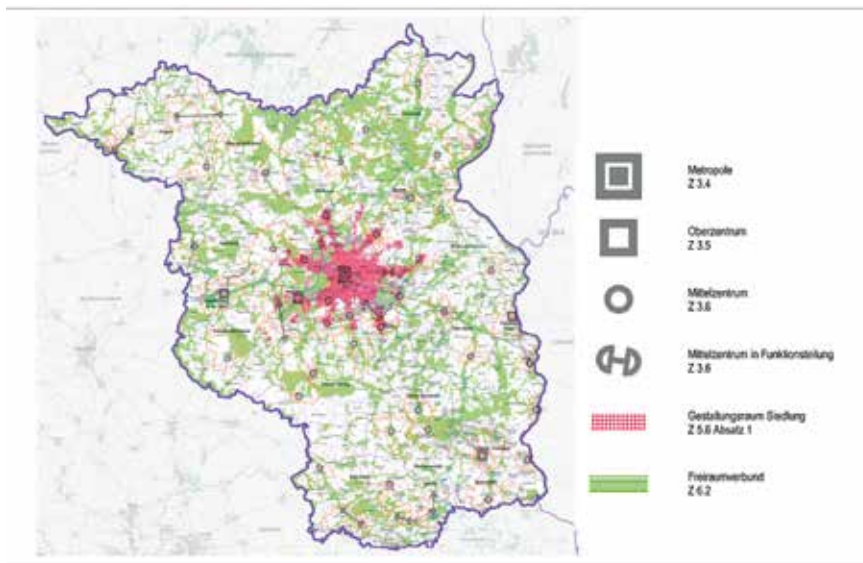
Klimaschutz und Mobilität sind zentrale Themen in der öffentlichen Diskussion der letzten Jahre. Das Jahr 2024 zeigte aber auch, dass die Umsetzung der Zielsetzungen komplex ist. Die Umgestaltung unseres Verkehrs- und Mobilitätssystems erfordert nicht nur die Entwicklung innovativer und die Transformation bestehender Mobilitätsangebote, die Mobilitätswende ist auch mit einer Veränderung unserer Verhaltensweisen verbunden. Insbesondere in Deutschland erfordert mit Blick auf die Wirtschaftsstruktur die Transformation der Automobilindustrie mit ihren Beschäftigten erhebliche Anstrengungen. Aufgrund ihrer Bedeutung, der Komplexität des Aufbaus neuer Produkte und Wertschöpfungsketten einschließlich der Kopplung von Energie und Mobilität in Kombination, aber auch der Notwendigkeit der Änderung persönlicher Verhaltensweisen und Mobilitätsmuster werden im politischen Raum Themen neu diskutiert und infrage gestellt, die aus fachlicher Sicht nicht mehr infrage gestellt werden sollten. Allen voran ist hier das Verbrennerverbot zu nennen. Lenkt man den Blick von der deutschlandweiten und zum Teil europaweiten Perspektive auf die lokale Sicht der Landeshauptstadt Potsdam, so zeigt sich auch hier, dass Ansichten und Perspektiven durchaus unterschiedlich sein können: Wie gestalten wir in Zukunft den Straßenraum mit Blick auf die neuen Mobilitätsgewohnheiten neu? Der Begriff Umverteilung soll bewusst vermieden werden, weil es sich um eine Anpassung neuer Mobilitätsgewohnheiten handelt. Wie und in welchem Umfang kann die Innenstadt schrittweise vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden? Der Begriff autofrei soll bewusst vermieden werden. Wie schafft

man neuen Wohnraum und integriert diesen möglichst optimal in die Stadtstruktur? Auch hier müssen weitreichende Überlegungen gefasst werden, die über Krampnitz hinausgehen. Konzepte, die Antworten auf diese und weitere Fragen geben, dürfen sich nicht nur auf den administrativen Bereich von Potsdam beschränken, sondern müssen die Rolle der Landeshauptstadt für ihr Umland mitberücksichtigen. Die Lösungen und Antworten auf diese Fragen dürfen sich nicht nur auf eine reine Potsdamer „innere“ Perspektive beschränken. Die Interaktion der Stadt mit ihrem Umland, einschließlich der Ein- und Auspendler, die in Potsdam arbeiten, einkaufen oder die Infrastruktur der Stadt nutzen, die auch für das Umland errichtet wurde, erfordert eine adäquate Erreichbarkeit der Stadt. Die Diskussion und die Analyse der Stadt-Umland-Beziehungen, aber auch die Anbindung der Region an Europa stehen daher im Zentrum der nachfolgenden Überlegungen.

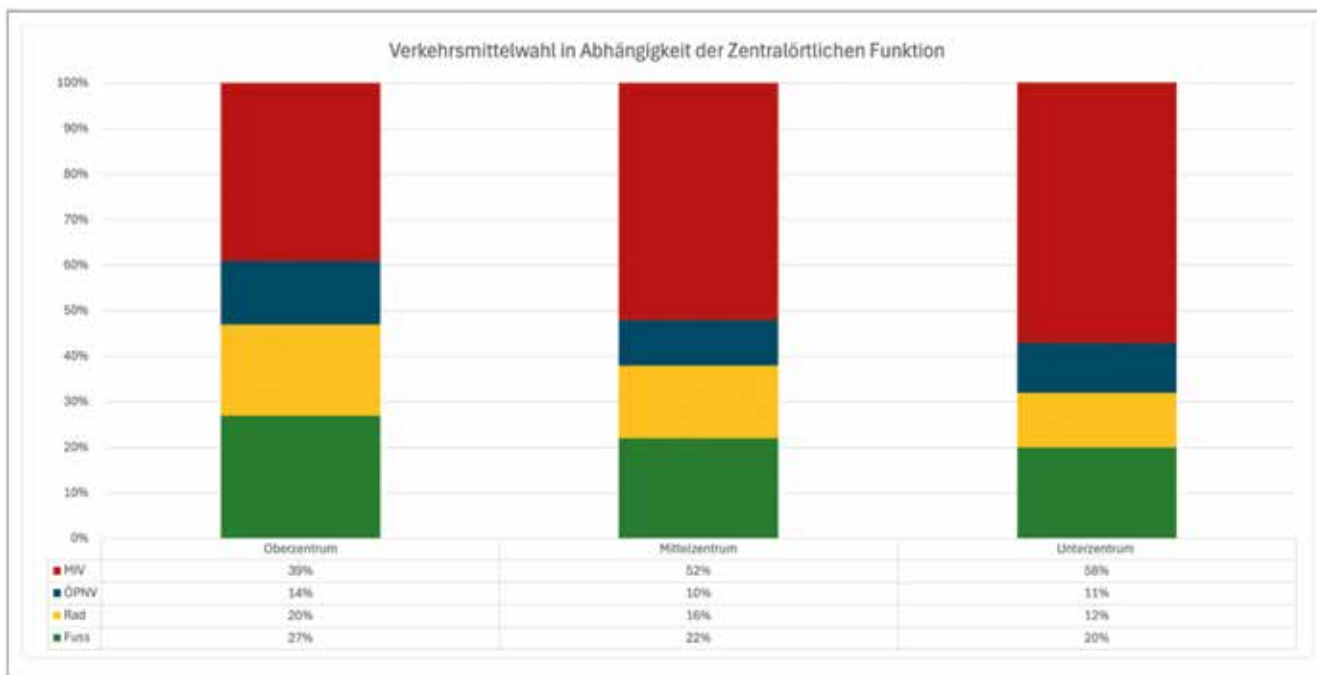
Europa und Region

Warum ist die Einbeziehung der Stadt-Umland-Beziehungen in die Planung so wichtig? Starten wir mit einem Blick nach Europa. Ziel der Europäischen Union [Europäische Union, 2024] ist die Erhaltung und der weitere Ausbau des transeuropäischen Straßen- und Schienennetzes, das den wirtschaftlichen Austausch sowie die Mobilität der europäischen Bevölkerung sichert. Städtische Knoten übernehmen wichtige Funktionen für den Zugang zu dem transeuropäischen Netz. Diese Funktion ist im Übrigen nicht neu. Historisch gesehen

entwickelten sich Städte häufig an den Knotenpunkten bedeutender Handelswege. Auch die zurückliegenden Jahrzehnte zeigten im kleinen Maßstab, dass eine gute verkehrliche Erschließung ein wichtiges Element für die Ansiedlung neuer Wirtschaftsunternehmen sowie der Entwicklung neuer Wohngebiete ist. Die Ausbildung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes und die Stadtstrukturen sowie die wirtschaftliche Entwicklung sind somit eng miteinander verwoben. Städtische Knoten übernehmen im transeuropäischen Verkehrsnetz eine wichtige Rolle als Ausgangs- und Endknoten (letzte Meile) für den Personen- und Güterverkehr. Sie stellen den Übergang zwischen den Verkehrsträgern sicher und liefern somit die Grundlage für innovative multimodale Verkehrssysteme. Für eine nachhaltige, intelligente, aber auch resiliente Mobilität in Deutschland wurden in Deutschland 78 städtische Knoten definiert. Die Landeshauptstadt Potsdam ist einer dieser Knoten. Die Knoten müssen nach den Vorgaben der Europäischen Kommission bis zum 31.12.2027 einen sogenannten Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) erstellen [Europäische Kommission, 2023], der in der Tradition der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklungspläne steht. Auch die Landeshauptstadt Potsdam erarbeitet gerade einen solchen Plan. Diese Planungen stehen vor der Aufgabe, sowohl die lokalen als auch die regionalen und transeuropäischen Belange zu berücksichtigen. Eine nachhaltige Mobilität der Bürger und Bürgerinnen von Potsdam, zu der beispielsweise auch eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zählt, ist mit der Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Bildung, Gesundheit, Verwaltung) aber auch mit dem Zugang zu dem europäischen Netz von Straße und Schiene in Einklang zu bringen. Die europäischen Richtlinien zur Mobilitätsplanung in städtischen Knoten betonen daher, dass sich das Planungsgebiet nicht auf die Stadtgrenzen beschränkt, sondern die Kernstadt mit ihrer Region umfasst. Sie sprechen daher von der funktionalen Stadt, im Unterschied zur administrativen Stadt. Die Planungen müssen im Verbund von Kernstadt, hier also Potsdam, mit den umliegenden Kreisen und Gemeinden erfolgen, zwischen denen funktionale Austauschbeziehungen bestehen. Diese Forderung ist im Übrigen nicht neu und entspricht dem Ansatz der Raumordnung und Landesplanung. Potsdam wird von der überörtlichen räumlichen Planung als „Oberzentrum“ ausgewiesen und übernimmt somit wichtige Versorgungsfunktionen für das Umland. Die Idee ist, dass wichtige Funktionen der Infrastruktur, die mit erheblichen Investitionen verbunden sind, nicht an beliebig vielen Orten in einer Region realisiert werden können. Ihre Konzentration an bestimmten



Gemeinsamer Landesentwicklungsplan von Berlin-Brandenburg mit Ober- und Mittelzentren



Auszug aus der Präsentation von Michael Ortgiese

„zentralen“ Orten gewährleistet ihre Tragfähigkeit. Der gemeinsame Landesentwicklungsplan von Berlin-Brandenburg definiert neben der Metropole Berlin vier Oberzentren und 54 Städte mit mittelzentraler Versorgungsfunktion. Sie bündeln die überregional wirkenden Angebote der Daseinsvorsorge (Bildung, Kultur, Einkaufen und Gesundheitseinrichtungen etc.). Der Landesentwicklungsplan stellt die Forderung auf, dass diese zentralen Orte über Schiene und Straße gut erreichbar sind. Sie gewährleisten somit, dass auch im ländlichen Bereich durch die Funktionsbindung die Versorgung gesichert ist. Sie sind weiterhin Schwerpunkte für die Siedlungsentwicklung und den großflächigen Einzelhandel. Das Oberzentrum Potsdam mit seiner Rolle als Landeshauptstadt nimmt in diesem System der zentralen Orte eine herausragende Stellung ein.

Verkehrsmittelwahl in Potsdam

Was bedeutet dies alles für die Verkehrsmittelwahl und die Mobilitätsangebote im Oberzentrum Potsdam und der Region? Aktuelle Zahlen hierzu werden in größeren Abständen von zwei zentralen nationalen Umfragen erhoben. Der Bericht „Mobilität in Deutschland“ (MiD) [DLR, INFRAS, IVT, 2018] betrachtet ganz Deutschland und ermöglicht das Erkennen von Unterschieden in den unterschiedlichen Regionstypen von Deutschland. Die Umfrage Mobilität in Städten (SiV) [TU Dresden, 2018] konzentriert sich hingegen auf das Verkehrsaufkommen in den Städten. Beide Umfragen befinden sich gerade in der Aktualisierung, sodass zurzeit nur die Erkenntnisse aus dem Jahre 2017 vorliegen. Grundlegende Muster bei den Verkehrsmitteln dürften sich aber seitdem nicht verändert haben, sodass der Blick in die Region auf dieser Grundlage möglich ist. Starten wir mit der Differenzierung zweier Kenngrößen der Mobilität, die insbesondere für die Entwicklung von Maßnahmen für mehr Klimaschutz jeweils eine unter-

schiedliche Aussagekraft haben. Häufig wird der Anteil der unterschiedlichen Verkehrsmittel in Abhängigkeit von den Wegen angegeben.

In ganz Deutschland werden bezogen auf die Wege 57 % mit dem PKW, 10 % mit dem ÖPNV, 11 % mit dem Rad und 22 % zu Fuß zurückgelegt. Bezogen auf die Landeshauptstadt Potsdam sehen die Zahlen ein wenig anders aus. Hier liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs lediglich bei 32 %, der des ÖPNV bei 21 %, 23 % werden mit dem Rad und 24 % zu Fuß zurückgelegt [Landeshauptstadt Potsdam, 2018-1]. Betrachtet man lediglich den Binnenverkehr, d.h. alle Wege, die innerhalb von Potsdam zurückgelegt werden, so verschiebt sich dieses Verhältnis weiter zugunsten des Fuß- und Fahrradverkehrs. Nur 26 % der Wege werden mit dem PKW zurückgelegt.

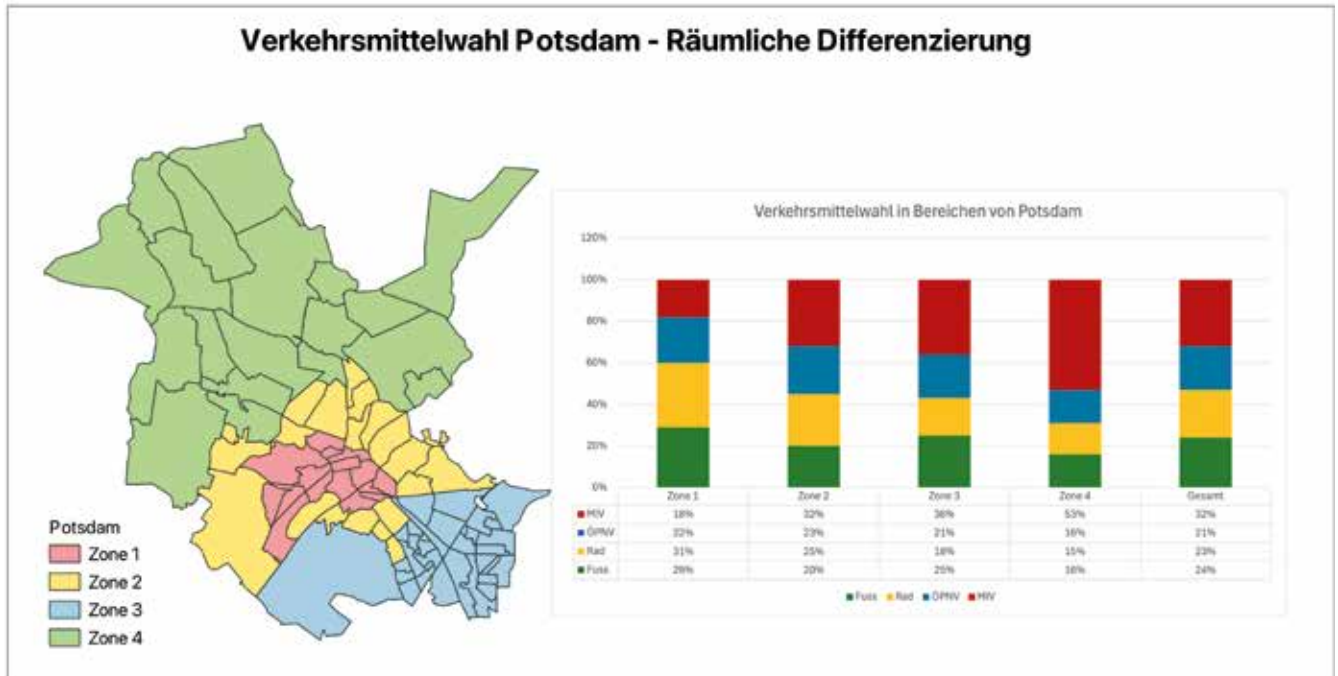
Diese Entwicklung ist äußerst positiv für Potsdam, zeigt aber auch, dass offensichtliche Unterschiede zwischen dem Verkehrsverhalten der Menschen, die innerhalb von Potsdam leben, und dem Verhalten der Menschen in der Region existieren. Vergleicht man Potsdam mit den Durchschnittswerten der SiV, so zeigt sich, dass der MIV-Anteil in anderen Oberzentren (zu deren Gruppe auch Potsdam zählt) bei 30 %, in Mittelzentren bei 52 % und in den ländlich geprägten Regionen bei 58 % liegt. Der Anteil des ÖPNV sinkt hingegen von durchschnittlich 14 % in den Oberzentren über 10 % in den Mittelzentren und 11 % im ländlichen Raum. Interessant ist auch der Vergleich der Wege, die innerhalb eines Gemeindegebietes zurückgelegt werden. Generell gilt, dass wir circa 3,5 Wege am Tag zurücklegen. In den Oberzentren werden hiervon 2,9 Wege innerhalb des Gemeindegebietes zurückgelegt (Potsdam 2,7), in den Mittelzentren 2,3 und im ländlichen Bereich nur 1,4 Wege.

Viel Statistik, die aber zeigt, dass in den weniger dicht besiedelten Bereichen der private PKW deutlich häufiger genutzt wird als der ÖPNV. Auch die Anteile des Fuß- und Radverkehrs sind hier geringer, sie sind aber

nicht völlig bedeutungslos. D.h. auch in den kleinen Gemeinden werden Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Eine Erkenntnis, die auch innerhalb der Stadtgrenzen von Potsdam von Bedeutung ist. Die peripher gelegenen Ortsteile weisen einen deutlich höheren Anteil des motorisierten Individualverkehrs aus (53 %), als die zentral gelegenen (18 %). Eine sicherlich nicht unwesentliche Erkenntnis, wenn man über das zukünftige Verkehrsverhalten in Krampnitz spricht.

Ein ähnliches Bild zeigt sich für Potsdam, wenn man die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Entfernungsklasse betrachtet. Dominieren im Nahbereich bis 1 km mit 66 % noch die Fußwege, so liegt der Anteil des motorisierten Verkehrs ab einer Entfernung von 5 km deutlich über 50 %. Von Bedeutung ist in der Entfernungsklasse ab 10 km noch der Anteil des ÖPNV. Dieser liegt in Potsdam bei 39 %. Verglichen mit dem durchschnittlichen Wert der Oberzentren, der bei 23 % liegt, ist dies ein erfreulich hoher Wert. Hier macht sich die besondere Lage zu Berlin bemerkbar. Im Radverkehr dominiert die Entfernungsklasse zwischen 1 und 3 km mit 39 % aller Wege, gefolgt von der Klasse 3 bis 5 km, die einen Wert von 27 % aufweist. Die Zahlen stammen, wie bereits oben erwähnt, aus dem Jahre 2017. Seit dieser Zeit hat mit der zunehmenden Marktdurchdringung von eBikes einiges getan. Es bleibt abzuwarten, inwieweit neue Zahlen, die in der ersten Jahreshälfte 2025 erwartet werden, eine Zunahme des Radverkehrs in den größeren Entfernungsklassen zeigen.

Für die Analyse der Verflechtungen von Potsdam mit der Region ist eine weitere Zahl wichtig. Im Jahr 2016 pendelten ca. 190.000 Fahrzeuge [Landeshauptstadt Potsdam, 2016] täglich über die Stadtgrenze der Landeshauptstadt Potsdam. Diese Zahl ist erheblich, wenn man bedenkt, dass in der Landeshauptstadt selbst pro Tag insgesamt in etwa 500.000 Wege zurückgelegt werden, und davon 126.000 mit dem PKW. Wenn wir über Mobilität mit dem PKW sprechen, dann sprechen



Auszug aus der Präsentation von Michael Ortgiese

wir in 66 % der Fälle über Wege, die über die Stadtgrenze hinausgehen (inkl. Durchgangsverkehr).

Zahlen und ihre Bedeutung für das Mobilitätssystem

Die Zahlen verdeutlichen die Forderung der Kommission, dass die Verkehrsentwicklungsplanung nicht an den Grenzen von Potsdam Halt machen darf. Die hiermit verbundenen größeren Wege erfordern auch entsprechende Mobilitätsangebote, die sich von Konzepten für das innere Stadtgebiet unterscheiden. Die Anbindung der Region an Potsdam mit seinen Versorgungsfunktionen, aber auch als Knoten für das übergeordnete Verkehrsnetz, ist für die angrenzenden Kreise und Gemeinden Voraussetzung für die Sicherung der Mobilität. In diesem Entfernungsbereich hat der Radverkehr aktuell noch eine untergeordnete Bedeutung. In das Umland reichende Radschnellwege in Kombination mit der zunehmenden Verbreitung von eBikes können die Situation gegebenenfalls teilweise ändern.

Dem öffentlichen Personennahverkehr kommt auf diesen Relationen als umweltfreundliches Verkehrsmittel jedoch eine herausragende Bedeutung zu. Bei abnehmenden Siedlungsdichten wird es jedoch schwerer, attraktive und gleichzeitig wirtschaftlich tragfähige

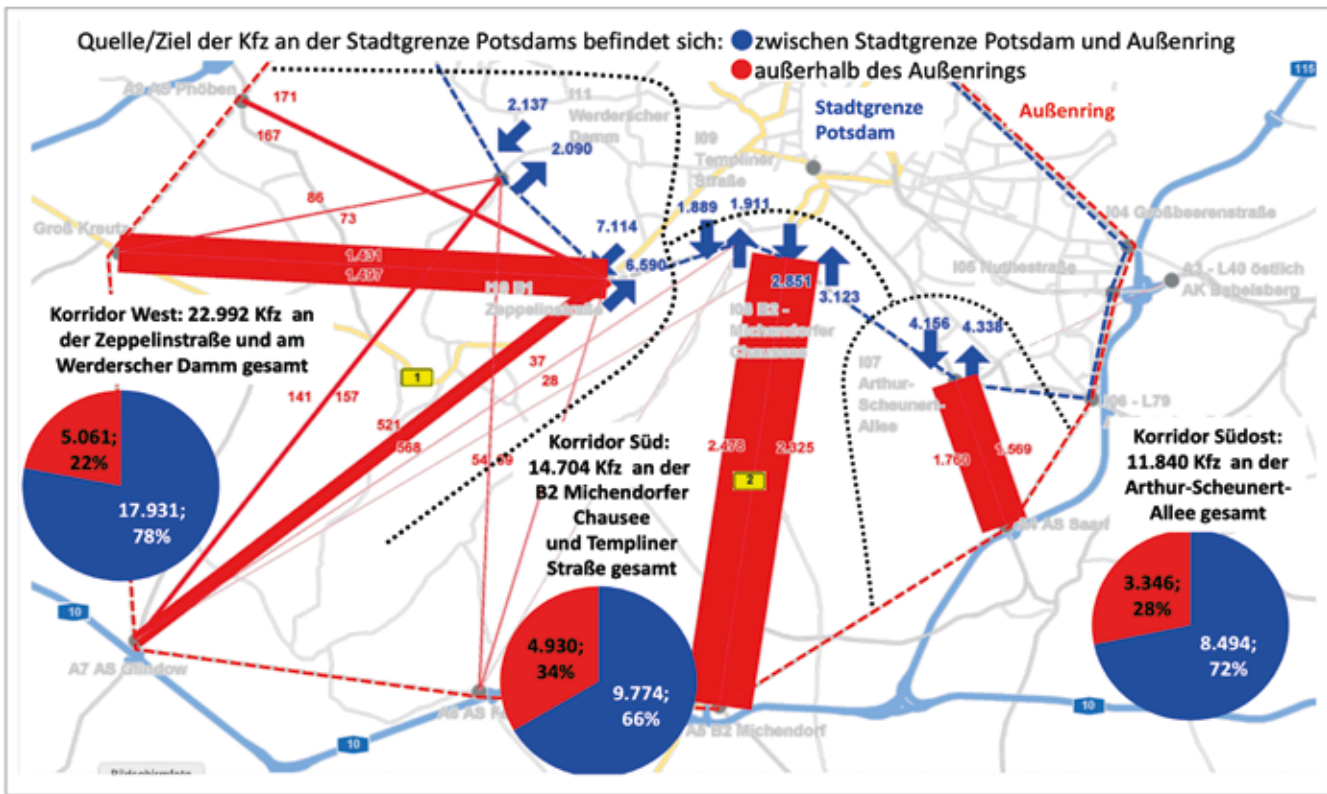
Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs zu gestalten. Der individuelle PKW dürfte auch in Zukunft bei den Stadt-Umland-Verkehren seine Rolle haben, wobei seine intermodale Einbindung in der Zukunft weiter zu stärken ist. Dies kann über Pull-Maßnahmen, wie ein verbessertes ÖPNV-Angebot entlang wichtiger Achsen in Kombination mit P&R-Plätzen, ebenso passieren wie über Push-Maßnahmen, die zu einer eingeschränkten Attraktivität der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs führen. Dennoch bleibt die Frage, wie viel motorisierter Individualverkehr notwendig ist, um die Erreichbarkeit der TEN-T-Knoten und des Oberzentrums Potsdam zu gewährleisten. Bei der Beantwortung dieser Fragestellung darf nie vergessen werden, dass eine Verlagerung von Verkehr auf den ÖPNV zwar wünschenswert und klimapolitisch notwendig ist. Es sollten aber zwei Punkte nicht vergessen werden: (1) Aktuell ist der Betrieb des ÖPNV jenseits der hochbelasteten Korridore defizitär (das gilt auch für den Innenstadtbereich und nicht nur für die Stadt-Umland-Beziehungen). Das Deutschlandticket hat zwar eine optimale Tarifstruktur geschaffen, jedoch haben sich die Finanzierungsprobleme weiter verschärft. (2) Weiterhin bedarf es eines Auslastungsgrades der Fahrzeuge, der signifikant über der Besetzung der PKW liegt.

Die Landeshauptstadt Potsdam profitierte in der Vergangenheit durch die umfassende Aktivierung von

Wohnbauflächen im Bereich der zentralen und kompakten Stadt. Das aktuelle Stadtentwicklungskonzept Wohnen zeigt jedoch, dass die zukünftige Entwicklung der Stadt auch auf Flächen angewiesen ist, die nicht die Lagegunst aufweisen wie die städtebaulichen Entwicklungen der Vergangenheit [Landeshauptstadt Potsdam, 2022]. Eine möglichst optimale Anbindung an ein hochwertiges ÖPNV-Angebot wie die Straßenbahn oder das Netz des Regionalverkehrs ist Voraussetzung für die Entwicklung neuer peripherer Quartiere. Das Stadtentwicklungskonzept räumt dieser Zielsetzung unter der Überschrift „Schienenorientiertes Wachstum“ den Vorrang ein. Die konzeptionellen Ansätze, die mit Blick auf eine zu erwartende Verkehrsmittelwahl interessante Diskussionspunkte darstellen, sind jedoch in umfassende überörtliche Konzepte zur technischen Realisierung und zur Sicherung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit einzubinden.

Die Entwicklung peripherer Wohn- und Gewerbestandorte mit den Mobilitätsanforderungen und den Infrastrukturkapazitäten der Region läuft so zusammen.

Technisch gilt zu bedenken, inwieweit die notwendigen Kapazitäten auf dem Schienennetz in der Region



Auszug aus der Präsentation von Michael Ortgiese

vorhanden sind. Insbesondere mit Blick auf die Pendelbeziehungen nach Berlin müssen entweder Umsteigebeziehungen optimiert oder für zusätzliche Züge Kapazitäten bereitgestellt werden. Zusätzliche Kapazitäten fordert auch die Europäische Union in ihrer Verordnung zu den transeuropäischen Netzen, wobei das Zusammenspiel von Regional- und Fernverkehr größere Herausforderungen mit sich bringt. Die seit langem geplante Digitalisierung des Bahnverkehrs, die auch in der Verordnung zu den transeuropäischen Netzen wieder eingefordert wird, kann zusätzliche Kapazitäten durch eine höhere Auslastung schaffen, jedoch sind auch hier Grenzen gesetzt. Neben der Einbindung des Eisenbahnnetzes ist zu prüfen, inwieweit Straßenbahnlinien weiter ausgebaut werden können. Zu beachten sind auch die Reisezeiten, die sich bei einer Linienführung durch die Innenstadt in einigen Fällen attraktiver gestalten können. Entsprechende Maßnahmen sind jedoch mit hohen Investitionen verbunden, die sich nur dann lohnen, wenn die Korridore baulich entsprechend verdichtet werden. Die Erfahrungen der letzten Monate haben zudem gezeigt, dass Flächen für die bauliche Nutzung, die gut an das Verkehrsnetz anzubinden sind, gegebenenfalls in Konflikt zu naturschutzrechtlichen Ausweisungen stehen, die nicht innerhalb des direkten Handlungsrahmens der Landeshauptstadt Potsdam liegen.

Schlussfolgerungen

Diese Ausführungen konnten die zunehmende Bedeutung der Integration der kommunalen und der regionalen Verkehrsplanung nur kurz anreißen. Legen Mobilitätslösungen, die vornehmlich auf die Bevölkerung innerhalb der Stadt beziehungsweise für Wege mit

kürzeren Entfernungen adressiert sind, einen starken Schwerpunkt auf den Fuß- und Radverkehr, so ist auf der regionalen Ebene der ÖPNV, neben dem PKW, für einen Großteil der Verkehrsleistung (Wege * zurückgelegte Entfernung) vornehmlich relevant. Die Erschließung der Region mit dem ÖPNV muss in der Zukunft, neben der Sicherung der Erreichbarkeit, aber auch wirtschaftliche Aspekte mitberücksichtigen. Hierzu erfordert die Sicherung der regionalen Mobilität die intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger entlang eines Weges, da die wirtschaftliche Tragfähigkeit des öffentlichen Verkehrs bei geringen Siedlungsdichten abnimmt. Gleichzeitig muss die Planung neue technologische Ansätze, wie die Automatisierung, die Elektrifizierung, aber auch generell die Digitalisierung des gesamten Verkehrssystems im Gesamtkontext betrachten.

In der Summe bedarf es neuer Kooperationsformen in der funktionalen Stadt, d.h. zwischen dem Oberzentrum Potsdam und seinen Umlandgemeinden. Die Verkehrsentwicklungsplanung muss hierzu nicht nur neue Lösungen und Technologien zusammen mit der Stadtentwicklung betrachten, sondern deutlich stärker als heute mit den Gemeinden, aber auch anderen Akteuren wie Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleistern, aber auch Energieversorgern in der Region kooperieren. Gemeinsame Entscheidungen sind zur Vermeidung von Fehlentwicklungen in der Region über eine konsequente digitale Vernetzung auf einer quantitativ abgesicherten Basis zu treffen, um Fehlentwicklungen zu vermeiden. Das technisch und wirtschaftlich Mögliche ist hierbei mit der Akzeptanz der Lösungen durch die Bevölkerung abzugleichen.

Prof. Dr. Michael Ortgiese lehrt am Institut für Land- und Seeverkehr der Technischen Universität Berlin Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Quellen

- Europäische Kommission, 2023: Empfehlungen (EU) 2023/550, Empfehlung zu den nationalen Unterstützungsprogrammen für die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität
- Europäische Union, 2024: Verordnung (EU) 2024/1679 - Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, Brüssel
- DLR, INFRAS, IVT, 2018: Mobilität in Deutschland 2017 - Ergebnisbericht, Berlin & Bonn, https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf
- Gemeinsame Landesplanung Berlin Brandenburg, 2025: Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) – Hauptkarte, Berlin & Potsdam, WMS-Download, <https://geoportal.brandenburg.de/de/cms/portal/geodaten/diensteanbieter/dienste/psv/gemeinsame-landesplanung-berlin-brandenburg/gl/bGFuZC1nbC1iZWJi/>
- Landeshauptstadt Potsdam, 2016: Kordonenerhebung 2016 Potsdam und Potsdam-Mittelmark, Potsdam, <https://www.potsdam.de/de/kordonenerhebung-2016-potsdam-und-potsdam-mittelmark>
- Landeshauptstadt Potsdam, 2018-1: Mobilitätssteckbrief 2018, Potsdam, https://www.potsdam.de/system/files/documents/verkehrsbefragung_potsdam_2018_steckbrief.pdf
- Landeshauptstadt Potsdam, 2018-2: Ergebnis nach Gebietstypen 2018, Potsdam, https://www.potsdam.de/system/files/documents/srv_potsdam-gebietstyp_zusammenfassung_2018-2013_folie20.pdf
- Landeshauptstadt Potsdam, 2022: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Potsdam 2035 – Beschlussfassung, Potsdam, https://www.potsdam.de/system/files/documents/2022-10-24_insek_gesamtbericht_aend_svv_angenommen_final.pdf
- TU Dresden, 2018: Ergebnisse des SVV 2018, Dresden, <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/srv-2018#intro>

Weiter auf dem eingeschlagenen Weg zu einer klimafreundlichen Mobilität!

Empfehlungen der Kerngruppe zur 79. Sitzung

Der städtische Verkehr ist für viele Potsdamer:innen ein großes Problem, das gern für Kontroversen sorgt. Daher mag es überraschen, das Potsdam trotz starken Wachstums die gestiegenen Mobilitätsanforderungen seiner Einwohner bis jetzt bewältigen konnte – ohne nennenswerten Straßenneubau! Die vorliegenden Zahlen zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split) und die Verkehrszählung auf der Humboldtbrücke sind Indizien dafür, daß die quantitative Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs sogar abnimmt. Die Strategie der Reduzierung von Autostellplätzen in der Innenstadt zugunsten des Anwohnerparkens – wie jetzt bei der Dortustraße begonnen – scheint daher gerechtfertigt.

Dennoch steigt das Mobilitätsbedürfnis – vor allem bei jungen Menschen. Es verteilt sich allerdings auf zunehmend mehr Verkehrsmittel. Daher wird es immer wichtiger, den Umstieg bzw. die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖPNV, Fuss, Rad, Auto, E-Scooter etc.) zu verbessern und zu erleichtern,

gerade angesichts der großen Einpendlerzahlen nach Potsdam. Die wesentliche Aufgabe hierbei übernimmt der ÖPNV, dessen Finanzierung v.a. für den notwendigen Ausbau allerdings nicht ausreichend gesichert ist (Anja Hänel, VCD).

Die für Potsdam favorisierten Umsteigestationen (aufgewertete Parkhäuser, Mobilitätshubs, Quartiersgaragen, Fahrradstationen) müssen sorgfältig vorbereitet und nach der Realisierung gut betreut und bewirtschaftet werden. Das Ticket für diese Umsteigestationen sollte auch die Benutzung des ÖPNV einschließen. Denn sie sind für das Gelingen der Mobilitätswende v.a. in der Innenstadt und im autoarmen Neubauquartier Krampnitz von entscheidender Bedeutung.

Ein wichtiger Aspekt für den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel ist die Verkehrssicherheit, v.a. für Fußgänger (Alte und Kinder) und Radfahrer. Neben dem unfallmindernden Umbau von Kreuzungen

und der Konfliktminderung in Bezug auf Gewerbe, Geschäfte und Wohnen bleibt der Umbau bzw. die Neuaufteilung der Straßenverkehrsfläche zugunsten des Fuß- und Radverkehrs dafür unverzichtbar. Die Stärkung des unfallarmen Radverkehrs für alle Entfernungen bis 30 km ist die große Herausforderung (Philipp Otto, ADFC).

In Bezug auf die Stadtentwicklung wird es immer wichtiger, die Zahl der Verkehrsleistung und die Bewegungsanlässe pro Einwohner und Tag zu reduzieren (Michael Ortgiese TU Berlin). Das bedeutet v.a. die Stärkung der kleinteiligen Mischnutzung von Wohnen, Geschäften, Gewerbe und Kultur in den Quartieren und in der Innenstadt. Nur mit diesen Maßnahmen lassen sich die Klimaziele im Verkehrssektor, deren Einhaltung in den letzten Jahren in weite Ferne gerückt ist, erreichen.

Für die Kerngruppe
Günter Schlusche



80. Sitzung am 21.11.2024

Potsdam International! Die Situation von Geflüchteten und Migrant*innen in Potsdam

Leitgedanken der Kerngruppe

Potsdam ist eine wachsende Stadt und hat im Jahr 2022 186.262 Einwohner, von denen 22.494 (ca. 12 %) Nichtdeutsche sind. Der Anteil der Potsdamer Einwohner*innen mit Migrationshintergrund ist mit 17,7 % sogar noch höher, denn eine steigende Anzahl von Migrant*innen hat in letzter Zeit die deutsche Staatsangehörigkeit erhalten. Zukünftig wird ein weiteres Einwohnerwachstum und auch ein Anstieg des Anteils von nichtdeutschen Einwohnern an der Potsdamer Bevölkerung prognostiziert (s. Integrationskonzept Potsdam 2024, Quelle s.u.).

Potsdam hat eine große Anziehungskraft, gerade im internationalen Raum.

Die Geschichte der Stadt ist seit Jahrhunderten eine Geschichte der Vielfalt und der Zuwanderung aus sehr unterschiedlichen Ländern (v. a. Frankreich, Niederlande, Russland, Italien). Viele nationalen Minderheiten haben in der Stadt ihre Spuren sozialer, baulicher, kultureller, künstlerischer und sprachlicher Art hinterlassen, die die Stadt bereichern und v.a. baukulturell prägen (Holländisches Viertel, Russische Kolonie Alexandrowka, Nachbauten italienischer Paläste und Kirchen). Die Entstehung kulturellen Mehrwerts durch Migration setzt sich bis heute fort - wie z.B. bei der Entwicklung des gastronomischen und kunsthandwerklichen Angebots in Potsdam zu beobachten ist.

Die Migration nach Potsdam hatte immer ganz verschiedene Ursachen: Krieg und Verfolgung in den Herkunftsländern (z.B. in Syrien, Afghanistan und der Ukraine) v. a. aus religiösen oder politischen Gründen, gezielte Anwerbung aus wirtschaftlichen Gründen, erzwungene Umsiedlungen und Vertreibungen, aber

auch das steigende Wohlstandsgefälle und die Erwartungen auf bessere Lebensbedingungen in deutschen Städten. In den letzten 10 Jahren hat die Migration nach Potsdam bzw. nach Deutschland sehr stark zugenommen und das Motiv der politischen Verfolgung und des Verlassens des Herkunftslands aus ökonomischen und klimatischen Gründen spielt dabei eine dominierende Rolle. Eine besonders starke Ursache für die Migration nach Potsdam ist wie in ganz Deutschland der 2022 begonnene Krieg in der Ukraine. In der Sitzung des STADT FORUMS POTSDAM werden die Situation bzw. die Perspektiven der in Potsdam lebenden Menschen nichtdeutscher Herkunft im Mittelpunkt stehen.

Auf der Sitzung wird es nur am Rand um die Ursachen der Migration nach Potsdam gehen. Der Schwerpunkt wird vielmehr auf der Situation bzw. den Perspektiven der Migrant*innen in Potsdam und der sie aufnehmenden Potsdamer Stadtgesellschaft liegen.

Die Entwicklung der aktuellen Aufnahmezahlen von Migrant*innen in Potsdam verdeutlichen die Herausforderung für die Stadt: Während im Jahr 2017 das Aufnahmesoll 376 Personen und die Zahl der tatsächlich Aufgenommenen 359 Personen betrug, stiegen diese



Geraldine Mua (FEM) während ihres Beitrags am 21.11.2024



Alexandros Tassinopoulos (Agentur für Arbeit) im Gespräch mit OB Mike Schubert



Gregor Jekel (Stadtverwaltung Potsdam) in der Diskussion am 21.11.2024

Zahlen im Jahr 2022 auf ein Aufnahmesoll von 2.342 Personen und auf 2.794 tatsächlich aufgenommene Personen an – die höchste Zahl aufgenommener Geflüchteter in einem Jahr überhaupt. Von 2022 bis Ende 2024 werden insgesamt ca. 4.100 Personen aufgenommen, untergebracht und betreut worden sein. Zur Größenordnung: Das entspricht der Einwohnerzahl des Ortsteils Golm.

Potsdam gehört zu den Kommunen, in denen generell weniger Ausländer*innen leben als im Bundesdurchschnitt (Zum Vergleich: Ausländeranteil der Bevölkerung der Stadt Offenbach: ca. 33 %). Typisch für solche Kommunen ist, dass der Anteil der Schutzsuchenden an der ausländischen Bevölkerung besonders hoch ist, was das Bild von Migration und Zuwanderung sowie die Anforderung an die Integration vor Ort prägt.

Ein hoher Anteil von Migrant*Innen will dauerhaft in Potsdam bleiben und stellt deswegen einen Antrag auf Einbürgerung als deutsche Staatsbürger*Innen. Die Regeln für die Einbürgerung wurden in den letzten Jahren geändert bzw. erleichtert und Potsdam hat auch eine Einbürgerungsoffensive gestartet. Dennoch bewegt sich die Zahl der Anträge auf Einbürgerung in Potsdam auf relativ niedrigem Niveau (2023: 1063 Anträge, davon 946 offene Verfahren). Die Bearbeitungsdauer für einen Einbürgerungsantrag umfasst in Potsdam im Durchschnitt mehr als 2 Jahre. 2023 wurden 292 Einbürgerungen vorgenommen, was eine Zunahme um 62 % gegenüber 2022 bedeutet (alle Zahlen s. Integrationskonzept Potsdam 2024, S. 4-6).

„In Deutschland herrscht eine schlechte Willkommenskultur.“

(Marcel Fratzscher/ DIW)

Potsdam ist eine Stadt der Wissenschaft und hat ein äußerst attraktives und vielfältiges Netzwerk an wissenschaftlichen Forschungs- und Hochschuleinrichtungen mit globalen Verflechtungen. Die Zahl der in Potsdam Studierenden und Lehrenden mit nicht-deutscher Herkunft ist stark angestiegen und nimmt weiter zu - viele bleiben für längere Zeit in Potsdam. Diese Art der Migration ist ebenfalls nicht gering, geschieht aber freiwillig und verläuft sozial unauffällig, weil es sich meist um gut ausgebildete Bevölkerungsgruppen mit gesichertem Einkommen handelt.

Potsdam ist als Stadt Mitglied in verschiedenen Netzwerken (z.B. Potsdam! Bekennt Farbe) und Vereinigungen (u.a. das von Potsdam initiierte und koordinierte Bündnis „Städte Sicherer Häfen“, das sich für die Aufnahme von in Seenot geratenen Flüchtlingen engagiert), die sich zu Vielfalt bekennen. Darüber hinaus hat Potsdam sich mit dem „Neuen Potsdamer Toleranzedikt“ von 2008, das an das historische „Edikt von Potsdam“ aus dem Jahr 1685 anknüpft, aktiv zu multiethnischer und multikultureller Toleranz bekannt. In den letzten Jahren hat sich unter dem Dach des Bündnisses für Brandenburg in der Potsdamer Stadtgesellschaft eine Vielzahl von Initiativen gebildet, die sich aktiv für die Integration von Geflüchteten einsetzen. Mit diesen Aktivitäten will die Stadt ihre offene und konstruktive Einstellung zur Zuwanderung deutlich machen.

Innerhalb der Stadtverwaltung Potsdam engagiert sich Dr. Amanda Palenberg als Beauftragte für Migration und Integration. Unter Ihrer Regie wurde 2024 das Integrationskonzept der Landeshauptstadt Potsdam 2024-2028 „EINE Stadt für ALLE“ erarbeitet (Quelle s. unten). In Potsdam gibt es seit längerem einen Migrantenbeirat, dessen 11 Mitglieder 2024 neu gewählt wurden (Vorsitzende Fereshta Hussain). Die Stadt verleiht seit 20 Jahren einen Integrationspreis, der 2024 an das Projekt „Multi-Kulti-Küche“ sowie an weitere Integrationsprojekte ging.

Die Zuwanderung von Migrant*Innen ist zunächst eine Herausforderung für die aufnehmende Gesellschaft und für den Sozialstaat, denn Migrant*Innen sind oft aufgrund der Umstände ihrer Flucht hilfsbedürftig und haben Anspruch auf eine Reihe von Sozialleistungen - wie jeder andere Mensch auch. Das ändert nichts daran, dass die starke Zunahme der Migration eine große Aufgabe darstellt, die die Stadt mitunter an die Grenzen der Überforderung bringt. Dies gilt insbesondere für verschiedene Sozialsysteme, für die die Stadt Potsdam verantwortlich ist, u.a. für den Wohnungsmarkt, den Schul- und Ausbildungssektor und den Arbeitsmarkt. Zudem hat sich auch die Einstellung vieler Menschen in der Aufnahmegesellschaft zur Fluchtzuwanderung geändert. Die von Hilfsbereitschaft und Empathie geprägte Grundhaltung, etwa im Jahr 2015, ist einer skeptischen und auch ablehnenden Einstellung gewichen. Mitunter herrscht der Eindruck vor, dass die Lasten und Pflichten der Zuwanderung nicht gerecht verteilt sind.



Die Teilnehmer der Sitzung am 21.11.2024 in der Diskussion



Geraldine Mua (FEM) diskutiert über die Integration von Geflüchteten.

Die Herausforderungen einer gelingenden Integration

Der Arbeitsmarkt

In der Arbeitsmarktforschung und bei den Jobagenturen herrscht Konsens, dass der Arbeitskräftemangel zunehmen wird. Das betrifft sowohl Fachkräfte wie auch weniger gut Ausgebildete. Da die deutsche Bevölkerung stärker altert, ist die Eingliederung der – meist jüngeren – Migrant*Innen nicht nur für den Arbeitsmarkt, sondern auch für die Rentensysteme sinnvoll. Aus diesen Gründen hält die große Mehrheit der Wirtschafts- und Arbeitswissenschaftler Zuwanderung für unverzichtbar,

„Wenn Deutschland sich nicht für Zuwanderung öffnet, wird sehr viel Wohlstand verloren gehen.“ (Marcel Fratzscher, Ökonom/DIW)

Auch für die Lebenssituation und die Perspektiven der Migrant*Innen selbst ist die Einbindung in den Arbeitsmarkt ganz entscheidend. Allerdings gibt es für Geflüchtete v.a. während des Asylverfahrens oftmals Arbeitsverbote und -beschränkungen. Außerdem haben Geflüchtete auch Probleme bei der Anerkennung ihrer Bildungs- und Berufszertifizierung – die hohen bürokratischen Hürden bei den Anerkennungsverfahren werden oft kritisiert und führen zu langen Verzögerungen bei der Arbeitsaufnahme. In der Summe gibt es für Migrant*innen vorrangig Chancen auf dem Teilmarkt für weniger qualifizierte



Brigitte Meier (Beigeordnete) im Gespräch mit Karin Flegel

Tätigkeiten, der allerdings auch schlechtere Bezahlung und weniger soziale Absicherung bietet. Insofern ist es nicht überraschend, dass Migrant*innen häufiger vom Armutsrisiko betroffen sind.

Sprachkurse für Migrant*innen werden in Potsdam nach Anerkennung des Asylstatus gewährt. Es herrscht ein Mangel an (gut bezahlten) Lehrkräften und auch an Räumen für diese Sprachkurse, sodass das Erlernen der deutschen Sprache oft schwierig ist oder sich erheblich verzögert. Jedoch macht die Stadt auch eigene Angebote z.B. über die Volkshochschule.

Die Arbeitsmarktsituation für Migrant*Innen in Potsdam

Für die Integration von Migrant*Innen in den Potsdamer Arbeitsmarkt ist das Jobcenter Potsdam maßgeblich verantwortlich (s. im Folgenden: Arbeitsmarkt- und Integrationsprogramm des Jobcenters Potsdam 2024, Quelle s.u.). Der Auftrag des Jobcenters Potsdam ist es, die Chancen für Arbeitssuchende auf dem regionalen Arbeitsmarkt aufzuzeigen und möglichst viele, darunter natürlich auch Migrant*Innen, zur Aufnahme einer Ausbildung bzw. einer sozialversicherungspflichtigen Tätigkeit zu bringen. Für Migrant*Innen wurde dafür das „Welcome Center“ im Rahmen des Förderprogramms „Willkommen in Brandenburg“ eingerichtet, das eine Vielzahl von Angeboten bereithält. Ihnen wird zunächst ein Integrationskurs angeboten, an den sich gezielte Beratungen und Infoveranstaltungen anschließen. Parallel gibt es Beratungsfachdienste für jugendliche Geflüchtete (Jugendberatungsagentur) und für Frauen, die oft mit anderen Institutionen wie der IHK oder der Handwerkskammer kooperieren. Diese Einrichtungen arbeiten recht erfolgreich, wie die Arbeitslosenquote von 2,3 % für Jugendliche zeigt (zum Vergleich: 3,6 % Arbeitslosenquote im Bereich des Jobcenters Potsdam). Die Stadt Potsdam hat darüber hinaus mehrere Projekte initiiert, mit denen die Integration Geflüchteter in den Arbeitsmarkt verbessert werden soll. Dazu gehört z.B. die Schaffung des Modellprojekts „Spurwechsel“, das Projekt „Arbeit in der Stadt“ und das Projekt „WorkIn Potsdam“.



Wolfgang Bautz diskutiert mit einem Sitzungsteilnehmer



Amanda Palenberg (Migrationsbeauftragte Potsdam, v.l.n.r.), Annina Beck (Diakonisches Werk) und Fereshta Hussain (Migrationsbeirat) am 21.11.2024 im Gespräch

Schule und Ausbildung

Von den fremdsprachigen Kindern und Jugendlichen in Brandenburg (insgesamt 15.443 Personen im Jahr 2023) kommen über ein Drittel aus der Ukraine, ca. 12 % aus Syrien und ca. 9 % aus Afghanistan. Diese Schüler*Innen haben oftmals einen erhöhten Sprachförderbedarf und benötigen daher eine spezielle pädagogische Betreuung. Daher gibt es ein spezielles Lehrerprogramm („Refugees Teachers Welcome“) der Universität Potsdam, das für diese Gruppe spezielle Lehrkräfte ausbildet und bereitstellt.

Die große Zahl der Kinder aus geflüchteten Familien, die oft ohne ausreichende Deutschkenntnisse eingeschult werden, stellt auch in Potsdam die Schulen und die Lehrkräfte vor große Herausforderungen. Potsdam hat sich vorgenommen, für Kinder von Geflüchteten diskriminierungsfreie Räume und Lernorte zu schaffen - ein Ziel, das spezielle Ressourcen und engagiertes Personal erfordert. Die dafür erforderliche Zahl von Sozialarbeitern ist jedoch derzeit nicht gewährleistet.

Wohnungsversorgung

Potsdam kommt seinen Verpflichtungen zur Unterbringung von Geflüchteten im Rahmen der vom Land Brandenburg vorgegebenen Regeln und Kontingente nach. V.a. die Zahl der Aufzunehmenden ändert sich

kurzfristig in Abhängigkeit von der Entwicklung in den internationalen Krisenherden. Die nach Brandenburg kommenden Geflüchteten werden den einzelnen Kommunen im Land zugewiesen und haben keinen Einfluss auf die Wahl ihres Wohnorts. In der Vergangenheit hat die Stadt Potsdam immer wieder temporäre Notunterkünfte für Geflüchtete einrichten müssen. Daneben ist es jedoch in den letzten Jahren gelungen, ein stabileres Netz an Unterkünften zu schaffen, die auf städtischen Grundstücken oder in städtischen Gebäuden liegen.

Die Stadt verfügt aktuell (Zahlen vom April 2024) über 1.779 Plätze in Gemeinschaftsunterkünften und Wohnungsverbänden, von denen 78,7 % belegt sind. Darüber hinaus verfügt die Stadt über weitere Plätze in angemieteten Wohnungen sowie über eine begrenzte Zahl von Plätzen in noch verfügbaren Notunterkünften. Ziel der Stadt ist es, auf Notunterkünfte gänzlich zu verzichten und die Zahl der in Gemeinschaftsunterkünften untergebrachten Flüchtlinge zu reduzieren.

Eine wesentliche Unterstützung dabei leistet das 2022 nach dem Beginn des Ukraine-Krieges aufgelegte Sonderbauprogramm für Geflüchtete der städtischen ProPotsdam. Es sieht den Bau von insgesamt ca. 450 Wohnungen in neu errichteten Wohnheimen an acht über das Stadtgebiet verteilten Standorten vor (s. Übersichtskarte). Deren Realisierung hat im Jahr 2024 bedeutende Fortschritte gemacht. Vor der endgültigen Benennung von Standorten werden vom je-

weiligen Träger Informationsveranstaltungen mit den Anwohnern aus der Nachbarschaft durchgeführt, um Vorurteile abzubauen und angesichts z. T. massiver Widerstände eine größere Akzeptanz zu schaffen.

Quelle: Landeshauptstadt Potsdam und ProPotsdam, Sonderbauprogramm für Geflüchtete (Dezember 2022)

Fragen:

- Wie kann die Integration von Flüchtlingen in den Arbeitsmarkt zielgenauer und schneller erfolgen?
- Wie ist die Situation der Ausländerbehörde u.a. in Bezug auf personelle Ausstattung, Kooperationen, Bearbeitungszeiten?
- Kann von einer Überforderung der Schulen z.B. bei der Integration durch Sprache, bei Symptomen wie Traumata, Kulturkämpfen gesprochen werden?
- Ist die Arbeitsmarktsituation so positiv wie oben dargestellt (2,3 % arbeitslose Jugendliche). Wie sieht es bei den anderen Altersgruppen aus?
- Wie geht die Stadt mit Widerständen gegen Wohnungsprojekte für Geflüchtete um?
- Gibt es Räume in Potsdam mit erhöhter Kriminalität durch Migrant*innen?
- Wie steht es aus der Sicht von Migranten um die Willkommenskultur in Potsdam (Alltagsdiskriminierung)?
- Hat die Stadt genügend Handlungsspielräume und Ressourcen, um die Integration der Geflüchteten erfolgreich zu bewältigen?
- Wie kann die Integration von Geflüchteten in den Arbeitsmarkt zielgenauer und schneller erfolgen?
- Sollten die Beratungsagenturen noch gezielter auf die Unternehmen zugehen, um Migrant*innen einzustellen?

Für die Kerngruppe
Dr. Günter Schlusche

Literatur:

Stadtverwaltung Potsdam, Integrationskonzept Potsdam 2024 – 2028 - Migration prägt Potsdam, Potsdam 2024

Das neue Potsdamer Toleranzedikt (Potsdam 2008)

Bundeszentrale für politische Bildung, Kurzdossiers zur Integration von Geflüchteten in Deutschland s. <https://www.bpb.de/themen/migration-integration/kurzdossiers/243939/perspektiven-auf-die-integration-von-gefluechteten-in-deutschland/>

Arbeitsmarkt- und Integrationsprogramm Potsdam 2024, s. https://www.potsdam.de/system/files/document/AMIP_2024_JC%20LHP.pdf

Integration und Migration

Stand aktuell - Was die LHP konkret tut

Landesgesellschaft
Potsdam



21.11.2024 80. Sitzung Politischer Beirat der Stadtverwaltung Potsdam

Integration und Migration

Ausblick - was die LHP weiter tun will

Landesgesellschaft
Potsdam



21.11.2024 80. Sitzung Politischer Beirat der Stadtverwaltung Potsdam

Integration und Migration

Befasste Organisationseinheiten der Stadtverwaltung (Auszug)

Landesgesellschaft
Potsdam



21.11.2024 80. Sitzung Politischer Beirat der Stadtverwaltung Potsdam

Amtliches Aufnahmesoll

Aufnahmezahlen 2013 bis 2024

Landesgesellschaft
Potsdam



21.11.2024 80. Sitzung Politischer Beirat der Stadtverwaltung Potsdam

Auszüge aus der Präsentation von Brigitte Meier und Gregor Jekel



Die Teilnehmer der Veranstaltung am 21.11.2024 im Begegnungszentrum Oskar in Potsdam-Drewitz

Programm für die 80. Sitzung

Termin: Donnerstag 21.11.2024, 18 Uhr bis ca. 21 Uhr
Ort: Begegnungszentrum Oskar, Oskar-Meißner-Str. 4-6, 14480 Potsdam-Drewitz, Veranstaltungssaal
Thema Potsdam International!
Die Situation von Geflüchteten und Migrant*innen in Potsdam

Begrüßung Prof. Karin Flegel (Moderation)

Einführung Oberbürgermeister Mike Schubert (Stadtverwaltung Potsdam)

Beitrag Geflüchtete und Migrant*Innen in Potsdam - Status und Perspektiven
 Brigitte Meier (Beigeordnete für Ordnung, Sicherheit, Soziales und Gesundheit) / Gregor Jekel (FB Wohnen, Arbeit und Integration, Stadtverwaltung Potsdam)

Kurzbeiträge zum Thema „Situation und Integration von Migrant*innen in Potsdam“
 Fereshta Hussain (Vorsitzende Migrantenbeirat Potsdam), Geraldine Mua (Forum für Empowerment und Teilhabe von Migranten, Potsdam),

Diskussion
 Pause

Beitrag Der Arbeitsmarkt und die Integration von Migrant*Innen
 Dr. Alexandros Tassinopoulos (Agentur für Arbeit, Potsdam)

Beitrag Integration von Migrant*Innen - Herausforderung für die Stadtgesellschaft
 Dr. Wolfgang Bautz (Gesellschaft für Inklusion und soziale Arbeit, Potsdam)

Offene Diskussionsrunde „Wie gelingt gute Integration in Potsdam?“
 mit Annina Beck (Diakonisches Werk), Dr. Amanda Palenberg (Beauftragte für Migration und Integration, Potsdam) und weiteren Fachleuten/ Beteiligten aus dem Publikum

Ende ca. 21 Uhr



Lebendige Diskussion unter den Teilnehmern der Sitzung am 21.11.2024



Dr. Rainer Radloff (Mieterverein Potsdam) im Gespräch mit Daniel Fuhrhop



Auszüge aus der Präsentation von Alexandros Tassinopoulos



Migrant*innen - eine Chance für Potsdam!

Empfehlungen der Kerngruppe zur 80. Sitzung



Die Mitglieder des 2024 neu gewählten Migrantenbeirats

Die gut besuchte Sitzung, an der sich nicht nur die politisch Verantwortlichen, sondern auch zahlreiche Migrant*innen, darunter Gewerbetreibende und Vertreter migrantischer Organisationen beteiligten, machte eines deutlich: Die Aufnahme und Integration von Migrant*innen ist eine komplexe und stark arbeitsteilige Aufgabe, die ein besseres Zusammenwirken vieler Verwaltungsstellen wie auch engagierter Vertreter der Zivilgesellschaft und der bestehenden Initiativen erfordert. Ohne eine solche Kooperation können die starren Strukturen nicht überwunden und die überlasteten Systeme nicht angepasst werden.

Potsdam hat bereits gezeigt, daß es lernfähig ist und diese neuen Herausforderungen bewältigen kann – sogar unter Zeit- und Ressourcendruck, wie das erfolgreiche Sonderbauprogramm für Flüchtlingsunterkünfte gezeigt hat. Die stark zugenommenen Zuwanderungs- und Aufnahmezahlen sowie die härter geführten gesellschaftlichen Debatten sind ein klares Indiz: Auch eine

leistungsstarke Kommune wie Potsdam kommt an Belastungsgrenzen. Die Klagen von Migrant*innen über die langen und mitunter diskriminierenden Verfahren sollten ernst genommen werden. Für die Stadtpolitik, die durch neu hinzugekommene Aufgaben unter Druck steht, sind die damit verbundenen Finanzierungszwänge und Verteilungskonkurrenzen eine Herausforderung. Alle Beteiligten sollten wissen: Alle Beteiligten sollten wissen: Bei der Lösung dieser Probleme haben nicht nur die hier Lebenden, sondern auch die Hinzugekommenen Rechte. Es braucht transparente Information, Geduld, den Willen zu unkonventionellen Lösungen und den Mut, auf bürokratische Perfektion zu verzichten.

Eine besondere Rolle bei der Integration spielt der Arbeitsmarkt, der in Potsdam recht stabil und wenig konjunkturabhängig ist. Für die Migrant*innen sind oft günstige Startbedingungen vorhanden, denn in Potsdam gibt es mehrere tausend freie Stellen! „Wir vermitteln auch Menschen ohne gute Sprachkenntnisse, auch

im Status als Geduldete.“ (A. Tassinopoulos, Agentur für Arbeit). Die Option, dass Sprachkurse durch die Agentur für Arbeit finanziert werden, sollte rwogen werden. Die derzeit überreglementierte Prüfung der beruflichen Fähigkeiten der Neuankömmlinge ist dabei ein Hindernis. Entscheidend sind vielmehr Offenheit, Flexibilität und Kooperationsbereitschaft. Viele Migrant*innen zeigen mit ihrem Engagement, dass sie dazu bereit sind. Damit erbringen sie den Beleg dafür, dass Zuwanderung ein Gewinn für alle sein kann – nicht nur in kultureller, sondern auch in ökonomischer Hinsicht.

Vielfalt ist eine gesellschaftliche Stärke. Daher bleibt die Herstellung eines breiten gesellschaftlichen Konsenses über die Notwendigkeit einer Willkommenskultur eine große Aufgabe.

Für die Kerngruppe
Dr. Günter Schlusche

Potsdam steht inmitten einer dynamischen Entwicklung. Wichtige Entscheidungen für die Stadtentwicklung sind getroffen - die Vielzahl der von öffentlicher wie privater Seite realisierten Maßnahmen, die eingeleiteten Bauprojekte, Planungen und das damit in der Stadt investierte Finanzvolumen sind ein beeindruckender Beleg dafür. Die Pflege der Potsdamer Kulturlandschaft, die Sanierung der Altstadt Potsdams und Babelsbergs sind auf gutem Wege und tragen maßgeblich dazu bei, dass Potsdam seine Reputation als kulturelles Zentrum stärkt. Zugleich ist Potsdam im Begriff, sich mit den restrukturierten Hochschulen und den zahlreichen inner- und außeruniversitären Forschungseinrichtungen ein zukunftsweisendes Profil als Wissenschafts- und Dienstleistungsstadt zu verschaffen. Mit seiner hohen Lebensqualität zieht Potsdam Familien, Fachkräfte, Senioren an und gehört zu den wachsenden Städten in Deutschland.

Trotzdem gibt es auch in Potsdam Schwierigkeiten bei der Fortführung dieser Prozesse: Die aus der positiven Entwicklung folgende Verdichtung, die im Widerspruch zum landschaftsgeprägten Charakter der Stadt bzw. der historischen Kulturlandschaft steht, die wachsenden Mobilitätsanforderungen, der erhöhte Bedarf an Wohnbauten und Bildungseinrichtungen oder der nur begrenzt von der Stadt beeinflussbare Anstieg der Mieten führen

zu Konflikten und erhöhtem Planungsbedarf. Eine aktive Bürgerschaft und die Entwicklung umfangreicher Beteiligungsprozesse zeigen einen lebhaften Diskurs. Insbesondere bei der Entwicklung der Potsdamer Mitte, in der zukünftige, am historischen Grundriss orientierte Strukturen die Verhältnisse der DDR-Zeit in Frage stellen, zeigen sich divergierende Positionen. Weitere Konflikte liegen im Bereich der Verkehrsentwicklung, bei der gerechte und ökologische Konzepte liebgewordene Gewohnheiten aufheben. Der Ausbau der Wohnviertel im Süden sowie die Entwicklung und Anbindung der nördlichen Ortsteile stellen die Stadt vor große Herausforderungen. Viel zu wenig Beachtung finden die Dynamik des kulturellen und sozialen Lebens in der Stadt sowie die Anforderungen des Klimawandels.

Für die politische Spitze ist die Überwindung von Kommunikationsdefiziten und die Gewinnung aller Kräfte für einen gemeinsamen Kurs eine sich immer wieder neu stellende Herausforderung. Genau hier setzt die Initiative für ein STADT FORUM POTSDAM an, die die Potsdamer Stadtentwicklung seit 1998 begleitet. Das STADT FORUM POTSDAM ist eine Institution, die wesentliche Kräfte und Instanzen der Stadt zusammenführt und mit direkten Kommunikationsformen den Prozess der Neuausrichtung der Stadtpolitik inhaltlich untermauert, fachlich qualifiziert und durch öffentliche Debatten

transparent macht. Das STADT FORUM POTSDAM stellt sich die Aufgabe, alle wichtigen Fragen, Aspekte und Konflikte der Potsdamer Stadtentwicklung zu behandeln - in wechselseitiger Verknüpfung von Fachwissen, bürgerschaftlichem Engagement und politischer bzw. administrativer Verantwortung. Das STADT FORUM POTSDAM will nicht erst tätig werden, nachdem die Würfel gefallen sind, sondern will über Zusammenhänge, bereits vorliegende Ergebnisse und Hintergründe aufklären, bevor die Entscheidungen getroffen werden. Das STADT FORUM POTSDAM versucht, als „Verhandlungsgremium zu kooperativen Lösungen beizutragen“ (Erika Spiegel). Voraussetzung dafür ist der unvoreingenommene, gleichberechtigte Dialog aller engagierten Personen - jenseits ihrer formalen Legitimation. Darin liegt die besondere Qualität einer Beteiligungskultur, die zwischen den lebensweltlich und formal getrennten Bereichen eine Vermittlungsebene anbietet. Es ist dabei zum einen wesentlich, die fachlichen Konzepte und Diskussion für die bürgerschaftlichen Debatten verfügbar zu machen. Zu anderen geht es darum, die zivilgesellschaftlichen Expertisen einzubeziehen und dabei auch für ungewöhnliche Perspektiven offen zu sein.

Mit diesen Grundsätzen ist das STADT FORUM POTSDAM ein wichtiger Bestandteil bürgerschaftlicher Beteiligung im öffentlichen Diskurs der Landeshauptstadt Potsdam.



Die Sitzung am 21.11.2024 war durch ein sehr vielfältig zusammengesetztes Publikum geprägt.

1. Das STADT FORUM POTSDAM ist ein unabhängiges, fachübergreifendes und öffentlich tagendes Gremium, das zur inhaltlichen Neuausrichtung der Stadtentwicklung Potsdams wichtige Impulse geben will.
2. Im STADT FORUM POTSDAM arbeiten Mitglieder öffentlicher und privater Institutionen mit. Jede/r hat gleiches Rederecht, jenseits seiner/ihrer formalen Qualifikation. Die Mitglieder des STADT FORUMS POTSDAM werden persönlich eingeladen. Sie verstehen sich als engagierte, dem Gemeinwohl der Stadt verpflichtete Individuen, nicht etwa als verbandsgewundene Delegierte.
3. Das STADT FORUM POTSDAM tagt regelmäßig zu unterschiedlichen, jedoch qualifiziert vorbereiteten Themen. Die Sitzungen werden vom Moderator geleitet. Eine Kerngruppe ist verantwortlich für die inhaltliche Steuerung, die Einladung der Mitglieder sowie die Vor- und Nachbereitung der Sitzungen. Sie bildet zusammen mit den in „Bänken“ gegliederten Mitgliedern das Plenum.
4. Die Mitglieder bringen alle verfügbaren Informationen ein - nach dem besten Stand ihres Wissens. Die Hinzuziehung von Experten und das Einsetzen von Arbeitsgruppen ist möglich.

5. Das STADT FORUM POTSDAM erarbeitet Positionen in einem transparenten, für alle Blickrichtungen offenen Verfahren, es stimmt nicht ab. Ziel ist die konsensorientierte Erarbeitung von Problemlösungen und Empfehlungen, nicht der bloße Austausch von Standpunkten.
6. Für die erfolgreiche Arbeit des STADT FORUMS POTSDAM ist die enge Zusammenarbeit und Unterstützung durch Politik und Verwaltung v.a. der Landeshauptstadt Potsdam unverzichtbar. Die Mitglieder des STADT FORUMS POTSDAM erwarten, daß die von ihnen erarbeiteten Empfehlungen und Positionen bei den Entscheidungen der politisch und fachlich Verantwortlichen berücksichtigt werden.
7. Die Sitzungen des STADT FORUMS POTSDAM werden protokolliert, die Empfehlungen werden schriftlich zusammengefasst.
8. Für die Organisation und das technische Management (Einladungen, Adressen, Materialien usw.) ist eine Geschäftsstelle verantwortlich, die auch zwischen den Sitzungen als Anlaufstelle fungiert.

Diese Arbeitsvereinbarung wurde auf der konstituierenden Versammlung des STADT FORUMS POTSDAM am 25.3.1998 zustimmend zur Kenntnis genommen.

PNN 11. 04. 2024



PNN 22. 11. 2024



Debatte im Stadtforum in Potsdam: Wo klappt eine bessere Integration?

Elisabetha Huber und keine Unbekannte erfahrungsgeladene der Integration. Seine Qualifikation diskutiert Verwaltung und Experten über Lösungen.

von Katharina Huber
22.11.2024, 18:47 Uhr

Das Stadtforum arbeitet derzeit an einem Konzept, um SchülerInnen und Schüler mit vollqualifizierenden Personen zusammen zu bringen und überfordert Schüler besser zu unterstützen. Bei allen der Politik Potsdam unter anderem Druck, könnte Potsdamer Stadtforum-Beraterin Katharina Huber (SPD) beim Stadtforum am Donnerstag.

Die Wahlrecht-Gesetzgebung am 18. März ist immer noch ein Thema. Bei 45 Prozent von Initiatoren über die Wahlrecht-Gesetzgebung (in der Wahlrecht) auf 27 Prozent. Gewinnen mit 10.000 Stimmen und 10.000 Stimmen werden zwei weitere Kandidaten gewonnen. „Zunehmend die Schüler und vollqualifizierende Schüler mit weiteren Angeboten – oder überlegen, wie wir die Kinder besser unterstützen können.“ Im März soll überlegt werden, welche Vorteile besser funktionieren.

„Wir müssen uns fragen: Wir können wir Menschen in qualifizieren, dass sie in der Arbeitswelt teilnehmen?“

Anna Beck, Vorsitzende

Die Initiative ist Initiative ist nur eine von vielen Themenänderungen. Anna Beck Potsdam im Umgang mit Migration stehen. Das stellt die 10. Sitzung des Potsdamer Stadtforums. Anna Beck, Vorsitzende des Stadtforums und stellvertretende Vorsitzende des Stadtforums. „Ich finde es in dieser Hinsicht sehr wichtig, dass wir uns zusammenschließen“, erzählt die 25-Jährige aus Spandau, über dieses Engagement nach zwei Jahren auch nicht zurückziehen würde. „Das geht für die Arbeitskräfte es geht? Wir wollen doch einfach nur arbeiten.“ wird ein weiterer in dem Raum, der am 18.11. in der Stadtforum ist.



Bericht vom 18. November 2024, Potsdam, fotografiert von: [Name]

„Wir müssen uns fragen: Wir können wir Menschen in qualifizieren, dass sie in der Arbeitswelt teilnehmen?“, sagt Anna Beck, Vorsitzende des Stadtforums. Katharina Huber (SPD), Fachbereichsleiterin für Migration, Arbeit und Integration bei der Stadt, betont, dass Potsdam bereits über einen Vorschlag zu viel wie möglich unterstützen. Auch Oberbürgermeisterin Maja Scheibel (SPD) betont, die Initiative in den nächsten Jahren in den kommenden Jahren befristet werden. Personal wird allerdings noch kommen.



Heiko Kuntze (SPD) ist Vorsitzender des Stadtforums. Er ist Mitglied des Stadtforums.

Heiko Kuntze für SchülerInnen

Umweltministerin Barbara Hendricks, Vorsitzende des Potsdamer Bürgerforums und Geschäftsführerin des Stadtforums. Nicht beantwortet: SchülerInnen-Beauftragter, um die Integration der SchülerInnen zu unterstützen. „Ich finde es in dieser Hinsicht sehr wichtig, dass wir uns zusammenschließen“, erzählt die 25-Jährige aus Spandau, über dieses Engagement nach zwei Jahren auch nicht zurückziehen würde. „Das geht für die Arbeitskräfte es geht? Wir wollen doch einfach nur arbeiten.“ wird ein weiterer in dem Raum, der am 18.11. in der Stadtforum ist.

- ➔ **Adressverwaltung für SchülerInnen** - Wichtig ist das Gefühl, willkommen zu sein
- ➔ **Potsdamer SPD für Wärmewende** - Mehr aufpassen, dass die SchülerInnen in der Landeshauptstadt

Die SchülerInnen werden in der Arbeitswelt zu integrieren, wobei Beck zudem eine Modernisierung der Sprachförderung anstrebt. Die Integration der SchülerInnen ist ein wichtiges Thema und wird auf die verschiedenen Bereiche der SchülerInnen aufmerksam. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Qualifizierung für berufliche Berufe, die in der Stadtforum diskutiert werden. Die 10. Sitzung am 18. November, insbesondere in der Sitzung, kommt es der Integration der SchülerInnen in die Bildung gebracht werden.

STADT FORUM POTSDAM

PNN 05. 07. 2024

MAZ 1.17.24

Zeitung LOKALES Sonntags

„Luft nach oben“ bei Plänen für Potsdams Mobilität-zukunft

Beim Stadtforum diskutierten Experten, Verwaltungsmitglieder und Bürger über die Pläne für den Verkehr in der Landeshauptstadt

Von Tim B. Hoffmann

Zu Fuß oder mit dem Fahrrad an Café möbilen, aber das die Luftlinie über den Kopf und nach rechts, das ist die Zukunft der Mobilität in der Hauptstadt. Das wird nicht nur in der Hauptstadt, sondern auch in den umliegenden Gemeinden diskutiert. Die Verkehrsplanung ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Verkehrsplanung ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Verkehrsplanung ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.

„Mit Hammer und Meißel baut man schwer einen Tunnel. Vielleicht bräuchten wir dann mal eine Bohrmaschine.“

Herrmann Hübner, Verkehrsdezernent

In Zukunft sollen vertikale Flächen für den Verkehr genutzt werden. Die vertikale Fläche ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die vertikale Fläche ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die vertikale Fläche ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.

„Auf der Luftlinie über den Kopf und nach rechts, das ist die Zukunft der Mobilität in der Hauptstadt. Das wird nicht nur in der Hauptstadt, sondern auch in den umliegenden Gemeinden diskutiert.“

Die Verkehrsplanung ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Verkehrsplanung ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Verkehrsplanung ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.



Trotz des Potsdamer Wachtowas: Weniger Autos auf den beiden Brücken unterwegs. Im Hintergrund gibt es einen Anstieg für zwei Tempas 30.

Trotz des starken Wachstums der Stadt ist die Zahl der Autos über die Wachtowas- und die Langer-Brücke über die Havel in Potsdam sinkend. In den vergangenen Jahren wurde jeweils ein neues Fahrzeug auf der Wachtowas-Brücke zugelassen. In der Wachtowas-Brücke gibt es einen Anstieg für zwei Tempas 30.

Die Wachtowas-Brücke ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Wachtowas-Brücke ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Wachtowas-Brücke ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.

Die Wachtowas-Brücke ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Wachtowas-Brücke ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Wachtowas-Brücke ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.

MAZ 20. 04. 2024

MAZ 20. April 2024

LOKALES

EWP erweitert Fernwärmenetz um ganze Stadtteile

Anteil angeschlossener Haushalte soll bis 2040 von 65 auf 85 Prozent steigen

Von Tobias Göttinger

Zunehmend werden in Potsdam die Fernwärmenetze ausgebaut. Das ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.

„Wir helfen da die Straßen auf und wir sollten sehr gut überlegen, welche Straßen das betrifft und wo wir das einbauen.“

Bernd Bahlert, Verkehrsdezernent

Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.

Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.



Bernd Bahlert, Verkehrsdezernent MAZ und Verkehrsdezernent der Potsdamer Polizei, im Gespräch mit dem MAZ.

Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.

Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.

Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.

Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.

Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.

Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.

Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.

Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.

Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Fernwärmenetze sind ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung.

