



Verkehrsclub Deutschland (VCD)  
Landesverband Brandenburg  
Ortsgruppe Potsdam

**Stellungnahme zum  
Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK) der  
Landeshauptstadt Potsdam**

Potsdam, 28. April 2021

## Zusammenfassende Bewertung des Vorhabens

Der VCD Brandenburg begrüßt die starke Ausrichtung des INSEK Potsdam an den Zielen und Erfordernissen des Klimaschutzes. Dies umfasst ausdrücklich auch das Ziel einer klimaverträglichen Mobilität. Mit dieser Ausrichtung wird der Entwurf auch den geäußerten Sorgen, Bedenken und Wünschen der Bevölkerung gerecht.

Das **räumliche Leitbild des Bahnriings Potsdam** ist vor diesem Hintergrund eine richtige und wichtige Orientierung für die Siedlungsentwicklung Potsdams. Darüber darf jedoch die Binnenentwicklung nicht vergessen werden. Kritisch sehen wir deshalb, dass das in der Rathauskooperation festgelegte **Leitbild der autofreien Innenstadt und der autoarmen Gesamtstadt** im INSEK zu wenig Bedeutung und Raum gegeben wird. Dieses Leitbild ist für eine klare Kommunikation und als Orientierung gerade für die neu geplanten Siedlungsschwerpunkte am Bahnring von entscheidender Bedeutung. Angesichts der problematischen Verkehrssituation in Potsdam und der zurecht hervorgehobenen Zukunftsaufgabe, den Verkehr klimaverträglich gestalten zu müssen, müssen Menschen, die neu nach Potsdam ziehen, wissen, dass das Auto für die Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt zukünftig nicht mehr das wichtigste und sinnvollste Verkehrsmittel sein wird.

Kritisch sehen wir auch, dass angesichts der langen Planungsvorläufe und erheblicher Planungsverzögerungen, die bei der Realisierung der Tram nach Kramnitz aufgetreten sind und aufgrund der angekündigten Klagen noch zu erwarten sind, keine **klare zeitliche Abfolge für die Siedlungsentwicklung** festgeschrieben wird.

Das INSEK muss deutlich festlegen, dass neue Siedlungsräume entlang des Bahnriings erst dann entwickelt werden dürfen, wenn die planerischen und rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen wurden, dass diese neuen Quartiere eine ausreichende Anbindung an den öffentlichen Verkehr haben und vorrangig mit Tram und Regionalbahn erreichbar sind

Außerdem darf der Wunsch, die Tram und die Regionalbahn miteinander zu verbinden und die verkehrliche Anbindung zu optimieren nicht als Begründung dafür genutzt werden, um Siedlungsentwicklung in ökologisch kritischen Bereichen zu forcieren oder für die Erholung wichtige Grün- und Freiflächen zu überbauen.

Es wurde im INSEK zurecht mehrfach betont, dass das Siedlungswachstum und die verkehrliche Anbindung der neuen Siedlungsschwerpunkte die zentralen Herausforderungen für den Klimaschutz in der Landeshauptstadt darstellen. Dabei richtet sich die Dimensionierung der neu ausgewiesenen Siedlungsbereiche allein an den Wachstumsprognosen aus. Diese werden nicht hinterfragt. Der VCD sieht es als dringend erforderlich an auch die **Grenzen des Wachstums**, die sich aus Klimaschutzaspekten und aus den Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs ergeben könnten, als Planungsgrundlage zu berücksichtigen. Die Abwägung zwischen Wachstumsprognose und eventuellen Wachstumsgrenzen muss transparent und nachvollziehbar sein.

Bei der Beurteilung der Verkehrssituation ist zu berücksichtigen, dass der Urlaubs- und **Freizeitverkehr** mit 40,6 Prozent<sup>1</sup> den größten Anteil an der Verkehrsleistung hat. Einer ausreichenden Grünversorgung in Wohnungsnähe und im Stadtteil, die zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar ist, sowie der Erreichbarkeit von stadtnahen Erholungsflächen mit dem öffentlichen Verkehr sind deshalb auch aus Gründen der Verkehrsvermeidung und Verlagerung Beachtung zu schenken.

Bei der demografischen Entwicklung wird ein überproportional hoher Anteil an **älteren Menschen sowie an Kindern und Jugendlichen** prognostiziert. Beide Altersgruppen stellen besonders hohe Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Dieser Aspekt muss bei der Planung Berücksichtigung finden.

---

<sup>1</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#die-meisten-personenkilometer-fur-die-freizeit-starke-zunahme-der-geschäftsreisen->

## Detaillierte Anmerkungen zu den einzelnen Kapiteln

### Kapitel 3.3 Bevölkerungsentwicklung

Auf den Seiten 21 bis 25 wird ausführlich dargestellt, welches Wachstum für die Landeshauptstadt prognostiziert wird. Für 2035 wird ein Bevölkerungszuwachs von rund 30.000 Menschen angenommen<sup>2</sup>. Gleichzeitig werden der Klimaschutz und das Erfordernis, den Verkehr klimaverträglich abzuwickeln als größte Herausforderung und als erklärtes Ziel des INSEK genannt.

Diesem Konflikt wird im INSEK methodisch nicht Rechnung getragen. Keine Stadt ist dazu verpflichtet, ein unbegrenztes Wachstum planerisch sicher zu stellen. Die Landeshauptstadt Potsdam sollte deshalb transparent darstellen

- wieviel Wachstum die Stadt aus Klimaschutzgründen verträgt,
- wie viele Einwohner:innen, durch die geplanten Verkehrsmaßnahmen mit öffentlichen Verkehrsmitteln befördert werden können (Kapazitätsgrenzen des ÖPNV) und
- welcher Anteil an Grünflächen vor Bebauung zu sichern ist, um die Naherholung zu gewährleisten.

Bei der Berechnung der Kapazitätsgrenzen im öffentlichen Verkehr, ist dabei zu berücksichtigen, dass zukünftig wesentlich mehr Menschen den ÖPNV nutzen müssen, wenn die Klimaschutzziele erreicht werden sollen. Der VDV hat 2019<sup>3</sup> hierzu eine detaillierte Untersuchung vorgelegt. Er geht davon aus, dass sich die Fahrgastzahlen perspektivisch verdoppeln müssen. Dabei wurden schon bei der Ausgangsbasis einer Bevölkerung von 175.000 Einwohner:innen deutliche Kapazitätsengpässe im Bestandsnetz sichtbar. Das im INSEK zugrunde gelegte Bevölkerungswachstum wurde dabei noch nicht berücksichtigt.

Die Bevölkerungsprognosen aus Seite 24 gehen von einem überdurchschnittlichen Anstieg sowohl der über-65-Jährigen als auch der Kinder und Jugendlichen aus. Beide Altersgruppen sind überproportional häufig zu Fuß unterwegs, haben besonders hohe Anforderungen an die Sicherheit von Radwegen und sind besonders auf den öffentlichen Verkehr angewiesen, da sie noch nicht, oder nicht mehr Auto fahren. Diese besonderen Mobilitätsbedürfnisse müssen bei der Planung besondere Berücksichtigung finden. Z.B. in dem Erfordernis baulich getrennter Radwege. Außerdem müssen Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr vermieden werden.

Das INSEK sieht eine starke Bündelung der Siedlungsentwicklung vor, was einerseits für ein Massentransportmittel wie die Straßenbahn und den Linienverkehr mit Bussen leichter zu bedienen ist. Andererseits aber in Spitzenzeiten die oben beschriebenen Kapazitätsengpässe weiter verschärft. Diesem Umstand ist bei der Berechnung der Kapazitätsgrenzen Rechnung zu tragen.

Eine bewusste zeitliche Steuerung des Wachstumsprozesses auf Basis der vorhandenen und zu realisierenden Kapazitäten im öffentlichen Verkehr ist Voraussetzung dafür, die im INSEK formulierten Ziele zu erreichen.

### Kapitel 3.4 Kommunalhaushalt

Das Bekenntnis der LHP auch unter den benannten Rahmenbedingungen an der bisher gültigen Investitionsplanung grundsätzlich festzuhalten, wird begrüßt, da die Investitionen im Bereich Mobilität als Voraussetzung für die Siedlungsentwicklung gesehen werden.

---

<sup>2</sup> S. 25

<sup>3</sup> VDV2019\_Faktor2\_Verkehrswende Potsdam, <https://www.vdv.de/bericht-faktor-2.pdf>

### Kapitel 3.5 Städtebau und Wohnraumförderung

Die in Kapitel 3.5. fehlt der Bezug zu dem in der Rathauskooperation festgelegten Ziel der autofreien Innenstadt und der autoarmen Gesamtstadt. Auch die auf Seite 28 benannte Herausforderung, den Durchgangsverkehr in der Innenstadt reduzieren zu müssen, findet sich später nicht im Planungsteil des INSEK wieder.

### Kapitel 4.7: Bestandsanalyse Mobilität

Die positive Bewertung des Verkehrsnetzes in Potsdam kann nur teilweise geteilt werden. An vielen Stellen in der Stadt, stellen die engen Straßenquerschnitte eine große Herausforderung für die Förderung des Radverkehrs dar. Z.B. in der Behlertstraße, in der Stahnsdorferstraße, wo sich die Situation des Radverkehrs durch die Nachverdichtung deutlich verschlechtert hat, am Horstweg, in der Kurfürstenstraße etc.). Zur Leistungsfähigkeit des Tramnetzes siehe die VDV Studie 2019, auf die unter Kapitel 3.3 schon eingegangen wurde. Wir bitten, dies differenziert darzustellen.

Zur Erneuerung der Bus und Tramflotte (S.72) ist kritisch anzumerken, dass die Potsdamer Verkehrsbetriebe bislang auf Dieselbusse setzen. Fördergelder für die Umstellung auf E-Busse wurden nicht beantragt. Wir bitten, dies differenziert darzustellen.

Das Carsharing-Angebot (S.84) in der Stadt ist sehr schlecht. Es gibt wenig Angebote. Es ist im Straßenraum nicht sichtbar. Hier ist dringender Handlungsbedarf gegeben. Wir bitten, dies differenziert darzustellen.

### Kapitel 5.2 Aktionsfelder

Es wird begrüßt, dass die geplante Ortsumgehung in Fahrland (L92) aufgrund von Konflikten mit dem Naturschutz aus dem Flächennutzungsplan herausgenommen werden soll (Seite 93).

### Entwicklungsziel Mobilität (S. 96)

Im Begriff und der Beschreibung des Entwicklungsziels: **Nutzerorientierung** ist keine Priorität für den Umweltverbund erkennbar, obwohl dies für das erklärte Ziel der Verkehrswende unabdingbar ist. Die Neugestaltung des Straßenraumes muss sich dabei an den Zielen und nicht am Bestand orientieren. Wenn mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen sollen, müssen deutlich sichtbare Angebote auch im Straßenraum gemacht werden. Hier zeichnet sich zukünftig ein Nutzungskonflikt ab, der offen thematisiert werden muss.

### Anmerkungen zu den allgemeinen Handlungsansätzen im Bereich Mobilität (s. 97)

- Reduzierung des Verkehrsaufkommens nach dem Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ in neuen und Bestandsquartieren  
**Bitte ergänzen:** Hier muss auch eine ausreichende Grünversorgung berücksichtigt werden, um Freizeitverkehr zu reduzieren
- Unterstützung alternativer Antriebsformen neben der batteriegestützten Elektromobilität, z. B. Wasserstoff, Induktionsladung  
**Bitte ergänzen:** Die Umrüstung muss auch bei der Busflotte der VIP und bei der Fahrzeugflotte der LHP umgesetzt werden.

### Förderung des Fuß- und Radverkehrs (S.98)

- Weiterer Ausbau des Radwegenetzes nach einheitlichen Standards und unter Aspekten wie Komfort, Sicherheit, Freizeitwert

**Bitte ergänzen:** Dabei ist den besonderen Schutzbedürfnis von Kindern und Jugendlichen sowie älteren Menschen besonders Rechnung zu tragen. Baulich getrennten Radwegen und Fahrradstraßen ist Vorrang zu geben. Dem unter Klimagesichtspunkten erforderlichen Ausbau des Radverkehrs ist Rechnung zu tragen.

- Anpassung der Infrastruktur für Lastenräder: Breite der Radverkehrsanlagen und Schaffung geeigneter Parkflächen an Wohngebäuden<sup>4</sup>

**Bitte ergänzen:** Stärkung des kostenlosen Verleihs an Lastenräder durch die fLotte Potsdam.

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

- autoreduzierte Innenstadt und verkehrsberuhigte Quartiere<sup>5</sup> u.a. zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte

**Bitte anpassen:** Der Begriff autoreduzierte Innenstadt weicht deutlich von dem in der Rathauskooperation formulierten Ziel der autofreien Innenstadt und der autoarmen Gesamtstadt ab. Eine klare Kommunikation ist wichtig. Wir bitten darum den Begriff anzupassen

- Verlegung von Oberflächenstellplätzen in Quartiersgaragen. Erprobung der Annahme im Zuge der Entwicklung des Stadtteils Krampnitz, einschließlich einer unterstützenden Mobilitätsagentur für den Stadtteil

**Bitte ergänzen:** Das Modell Quartiersgaragen sollte auch für wachsende Bestandsquartiere weiterentwickelt und umgesetzt werden.

### Kapitel 5.4 Räumliches Leitbild

Das räumliche Leitbild des Bahnringes Potsdam ist im Hinblick auf ein klimaverträgliches Wachstum der Stadt richtig und wichtig. Der VCD Brandenburg verweist jedoch auf die Problematik, dass damit ein Konzept als räumliches Leitbild zugrunde gelegt wird, dessen Realisierbarkeit erst noch in weiteren Untersuchungen zur Machbarkeit bestätigt werden muss (S. 111).

Diese Problematik wird auch in den Ausführungen zu den vier beschriebenen Vertiefungsbereichen deutlich, da fast allen dort vorgesehenen Verkehrsmaßnahmen zwar eine hohe Priorität zugewiesen wurde, die Umsetzung jedoch zurecht mit langfristig angegeben wurde.

Um das Ziel der Klimaneutralität und der umweltverträglichen Verkehrswende umsetzen zu können, muss für alle Vertiefungsbereiche eine klare zeitliche Abfolge festgeschrieben werden. Diese muss auch in den Grundsätzen für behutsames Wachstum formuliert werden.

Neue Siedlungsräume entlang des Bahnringes können erst dann entwickelt werden, wenn die planerischen und rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen wurden, dass diese neuen Quartiere eine ausreichende Anbindung an den öffentlichen Verkehr haben und vorrangig mit Tram und Regionalbahn erreichbar sind. Dabei ist der erforderlichen Verdoppelung der Fahrgastzahlen auch in den Bestandsquartieren Rechnung zu tragen. Die Stadt Wien setzt diesen Weg sehr erfolgreich um.

<sup>4</sup> Radverkehrskonzept 2017, 2017, S. 12

<sup>5</sup> <https://buergerbeteiligung.potsdam.de/content/buergerhaushalt-202021-beschlossen>, abgerufen am 11.11.2020

## Kapitel 7: Zehn Potsdamer Grundsätze für behutsames Wachstum

### Zu 3. Schienenorientiertes Wachstum

Klimagerechte Erschließung – das Bahn- und Straßenbahnnetz ausbauen und sowohl die Erneuerung von Bestandsgebieten als auch die Entwicklung von neuen Siedlungsräumen an den leistungsfähigen Nahverkehrstrassen ausrichten.

**Bitte ergänzen:** Neue Siedlungsgebiete werden erst entwickelt, wenn die rechtlichen und planerischen Grundlagen dafür geschaffen wurden, dass die Siedlungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß und mit dem Rad gut erreichbar sind. Bei den erforderlichen Kapazitäten wird das Ziel eine Verdoppelung des Umweltverbundes am Modal Split zu erreichen, berücksichtigt.

### Zu 8: Innovatives Wachstum

Modellcharakter entwickeln – lokale Wissenskompentzen nutzen, vernetzen und innovative Lösungen für die Stadt der Zukunft entwickeln

**Bitte ergänzen:** Dabei werden explizit auch Verkehrslösungen mit Modellcharakter mitgedacht und verstärkt nach Alternativen zum Neubau suchen. So bietet die Stadt Paris z.B. eine Mitwohnbörse für Studierende bei älteren Menschen<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> <https://www.famidac.fr/?Logements-solidaires-un-toit-deux>