Landeshauptstadt
Potsdam

Sachstand zu aktuellen Planungen im Potsdamer Norden

Anlage 1 der Mitteilungsvorlage

Impressum:

September 2018

Landeshauptstadt Potsdam

Federführung:	Bereich Stadtentwicklung (464)
beteiligte Fachbereiche:	GB Bildung, Kultur und Sport (2) Bildung und Sport (21) Kinder, Jugend und Familie (35) Soziales und Gesundheit (38) Bauaufsicht, Denkmalpflege, Umwelt und Natur (44) Stadtplanung und Stadterneuerung (46) Grün- und Verkehrsflächen (47) Kommunikation, Wirtschaft und Beteiligung (92)
Fotos:	Landeshauptstadt Potsdam/Barbara Plate

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	Einleitung	4
2	Planungen für den Norden	5
2.1	Flächennutzungsplan und Landschaftsplan	5
2.2	Strategieplanung zur Entwicklung des Ländlichen Raums Potsdam	6
2.3	Bebauungspläne	6
2.4	Entwicklungsmaßnahme Krampnitz	9
3	Themen	10
3.1	Sektorale Konzepte	10
3.2	Wohnen	11
3.3	Kindertagesbetreuung (Krippe, Kindergarten, Hort)	12
3.4	Schule	13
3.5	Sport	14
3.6	Nachbarschafts- und Begegnungshaus	16
3.7	Medizinische Versorgung	17
3.8	Natur und Landschaft	17
3.9	Bademöglichkeiten	18
3.10	Einzelhandel	19
3.11	Gewerbe	21
3.12	Verkehr	23
4	Anlagen	28

- Anlage 1: Planungsraum im Blick (Auszug Planungsraum 101 und 102)
- Anlage 2: Potsdamer Norden, Bebauungspläne in Bearbeitung
- Anlage 3: Wettbewerbsergebnis Krampnitz
- Anlage 4: Kita-Bedarfsplan 2018/2019, Sozialraum I
- Anlage 5: Übersichtskarte potenzielle Sportflächen
- Anlage 6: Straßenbahnerschließung Krampnitz, Machbarkeitsstudie 2015 / Ergänzungsstrecke Krampnitz bis Fahrland
- Anlage 7: Übersicht der Maßnahmen mit der Priorität 1 aus dem Radwegekonzept

1 Einleitung

Der Potsdamer Norden ist ein Schwerpunkt der zukünftigen Entwicklung der Landeshauptstadt Potsdam. Während in den letzten 20 Jahren vor allem die Einwohnerzahlen in Fahrland und Groß Glienicke erheblich stiegen, wird der Fokus der Entwicklung der nächsten 15 Jahre auf dem ehemaligen Kasernenstandort Krampnitz liegen. Es entsteht an diesem Standort in den nächsten Jahren ein neuer Stadtteil für rund 10.000 Einwohner mit entsprechender sozialer Infrastruktur, Arbeitsplätzen und auch einer deutlichen Verbesserung der verkehrlichen Anbindung durch die Verlängerung der Straßenbahn. Diese Entwicklung wird auf die anderen Ortsteile im Norden ausstrahlen.

Im Potsdamer Norden mit den oben genannten Ortsteilen leben aktuell (Stand: 31.12.2017) 11.383 Menschen. Für das Jahr 2035 sagt die aktuelle Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam eine Zahl von 23.552 Einwohnern für den Sozialraum I beziehungsweise die Planungsräume 101 und 102 voraus (Basisjahr 2016). Dabei ist zu beachten, dass die *Entwicklungsmaßnahme Krampnitz* voraussichtlich erst nach 2037 abgeschlossen sein wird und in der vorliegenden Bevölkerungsprognose noch von zunächst rund 7.000 Einwohnern ausgegangen wurde. Die nächste Prognose wird 2019 erstellt und umfasst neben den konkretisierten Planungen der Entwicklungsmaßnahme auch die Entwicklungsmaßnahme Krampnitz als separaten Planungsraum. Insgesamt ist also innerhalb der nächsten zwei Jahrzehnte eine Entwicklung zu erwarten, bei der sich die Einwohnerzahl der genannten Ortsteile (inklusive Krampnitz) mehr als verdoppeln wird.

Wichtige statistische Daten zu den beiden Planungsräumen – auch im Vergleich zur Gesamtstadt: siehe **Anlage 1: Planungsraum im Blick (Auszug Planungsraum 101 und 102)**.

Im Folgenden werden zu unterschiedlichen Themenfeldern Planungen und Aussagen aus bestehenden Planwerken für die Ortsteile Fahrland, Neu Fahrland, Krampnitz und Groß Glienicke dargestellt. Die Ortsteile Satzkorn, Marquardt und Uetz-Paaren werden, auch wenn sie dem Potsdamer Norden zuzuordnen sind, aufgrund der Formulierung des Antrags nicht oder nur an den Stellen, an denen es aufgrund inhaltlicher Zusammenhänge sinnvoll ist, betrachtet.
Neben den formellen Planungsinstrumenten auf unterschiedlichen Betrachtungsebenen wie dem Flächennutzungsplan, dem Landschaftsplan und Bebauungsplänen verfügt die Landeshauptstadt Potsdam auch über informelle fachspezifische Planwerke wie beispielsweise das *Stadtentwicklungskonzept Verkehr*, das *Einzelhandelskonzept*, den *Schulentwicklungsplan* oder das *wohnungspolitische Konzept* sowie über teilräumliche Konzepte, so beispielsweise die *Strategieplanung zur Entwicklung des Ländlichen Raums von Potsdam*.

2 Planungen für den Norden

2.1 Flächennutzungsplan und Landschaftsplan

Der *Flächennutzungsplan (FNP)* ist die Bodennutzungskonzeption für das gesamte Stadtgebiet. Er legt die Art der Bodennutzung grundsätzlich fest und koordiniert die konkurrierenden Ansprüche an die begrenzten Flächen der Stadt. Im FNP werden die Bauflächen für beispielsweise Wohnen und Gewerbe gegeneinander und gegenüber Grün- und Wasserflächen abgegrenzt.
Die beabsichtigten Nutzungen werden dabei für größere Bauflächen (ab 2 ha) dargestellt, der FNP ist nicht grundstücksscharf. Als vorbereitender Bauleitplan entwickelt er den Bürgerinnen und Bürgern gegenüber keine unmittelbare Rechtswirkung. Er setzt jedoch den Rahmen für die ihn konkretisierenden verbindlichen Bebauungspläne. Sie werden für einzelne Teilbereiche innerhalb der Stadt aufgestellt und enthalten rechtsverbindliche Festsetzungen für die Bebauung und sonstige Nutzung der Grundstücke.
Der FNP definiert Ziele, Leitlinien und Planungsschwerpunkte für die zukünftige Entwicklung, die an den voraussehbaren Bedürfnissen der Stadt ausgerichtet ist. So schafft der FNP beispielweise die Voraussetzungen für den notwendigen Wohnungsbau in einer wachsenden Stadt und sichert wichtige gewerbliche Standorte, Zentren der Nahversorgung sowie Flächen für die soziale und technische Infrastruktur. Um den Freiraum zu schonen, sollen dafür vorrangig vorhandene Siedlungsflächen in Anspruch genommen werden. Angestrebt wird eine Mischung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Erholung.
Der in Potsdam hohe Anteil an siedlungsnahen Grünflächen ist eine besondere Qualität, die zu bewahren und weiterzuentwickeln ist. Der ländliche Raum soll unter Beibehaltung seiner Struktur und unter Berücksichtigung der Anforderungen der Landwirtschaft als Erholungslandschaft profiliert werden.

Weitere Informationen zum *Flächennutzungsplan* sind verfügbar unter:
https://www.potsdam.de/flaechennutzungsplan

Parallel zum *Flächennutzungsplan* wurde auch der *Landschaftsplan (LP) der Landeshauptstadt Potsdam* aufgestellt. Durch diese integrierte gesamträumliche Planung soll eine nachhaltige Entwicklung gewährleistet werden. Der *LP* beinhaltet die örtlichen Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege für das gesamte Stadtgebiet. Die landschaftsplanerischen Inhalte sind nach Abwägung in die Darstellungen des Flächennutzungsplans eingeflossen (Sekundärintegration). Zudem liefert der *LP* Grundlagen und Bewertungsmaßstäbe für die Umweltprüfung anderer Pläne und Programme sowie für Genehmigungsverfahren von Vorhaben.
Der *LP* erfüllt gemäß § 4 Abs. 4 des Brandenburgischen Naturschutzausführungsgesetzes auch die Funktion des Landschaftsrahmenplans und wurde als solcher von der obersten Naturschutzbehörde bestätigt.

Weitere Informationen zum *Landschaftsplan* sind verfügbar unter:
https://www.potsdam.de/landschaftsplan-potsdam

Aus dem Flächennutzungsplan als Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung werden als Konkretisierung Bebauungspläne erarbeitet, die verbindliche Bauleitplanung. Die aktuell laufenden Verfahren im Norden Potsdams werden im Kapitel 2.3 kurz skizziert.

2.2 Strategieplanung zur Entwicklung des Ländlichen Raums Potsdam

Die *Strategieplanung zur Entwicklung des Ländlichen Raums Potsdam* ist ein teilräumliches Konzept und wurde am 6. Dezember 2017 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen (DS 17/SVV/0687). Sie stellt eine aktuelle, fachübergreifende und umsetzungsorientiere Entscheidungs- und Handlungsgrundlage für Politik und Verwaltung in Bezug auf die Ortsteile im nordwestlichen Stadtgebiet, und damit auch für Fahrland, Neu Fahrland, Krampnitz und Groß Glienicke dar.
Aufbauend auf einer Vielzahl vorhandener Planungen und Konzepte wurden unter enger Einbindung der Akteure vor Ort sowie von Fachexperten in einem dreijährigen Erarbeitungsprozess Entwicklungsziele, Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zu folgenden Schwerpunktthemen formuliert:

- Struktur und Funktion der Ortslagen
- Mobilität und Verkehr
- Landwirtschaft, Obstbau(-kultur) und Naturschutz
- Naherholung und Tourismus

In der thematisch entsprechend gegliederten und fortschreibungsfähigen Maßnahmenübersicht sind aktuell 146 Maßnahmen mit Status zum Umsetzungsstand und Trägerschaft sowie weiteren Angaben aufgelistet. 39 Maßnahmen davon beziehen sich konkret auf die oben genannte Gebietskulisse, 38 Maßnahmen haben gesamträumliche Relevanz. Damit weisen über die Hälfte der gelisteten Maßnahmen einen unmittelbaren Bezug zum gewünschten Masterplan auf.
Daneben wurden für die einzelnen Ortslagen auch Ortsteilprofile angelegt. Hier wurden auf der Basis einer Bestandserfassung und SWOT-Analyse (Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse) sowie der Strategie für den Gesamtraum spezifische Handlungsbedarfe und Entwicklungsperspektiven - Groß Glienicke als Ortslage mit Stadtteilfunktionen und Neu Fahrland als Vorort mit überwiegender Wohnfunktion - charakterisiert und mit entsprechenden ortsteilspezifischen Leitvorstellungen, Zielen und Maßnahmen untersetzt.
Sämtliche Unterlagen sind online verfügbar unter:

http://www.potsdam.de/strategieplanung-laendlicher-raum

Die *Strategieplanung zur Entwicklung des Ländlichen Raums von Potsdam* ist als fortlaufender Prozess angelegt. Zur Verstetigung der Planung finden unter anderem regelmäßige Werkstattgespräche zwischen Ortsvorstehern, Verbänden, Vereinen und der Stadtverwaltung statt. Für die Vorbereitung des Haushaltes 2020-2021 ist ein gemeinsames Vorgehen zur Priorisierung der Maßnahmen geplant.

2.3 Bebauungspläne

Bebauungspläne sind im Regelfall aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Sie dienen dazu, eine städtebauliche Entwicklung in die gewünschte Richtung zu leiten.
Eine Übersicht der rechtsgültigen Bebauungspläne der Landeshauptstadt Potsdam sind zu finden unter:

https://www.potsdam.de/rechtsgueltige-bebauungsplaene

An folgenden Bebauungsplänen im Potsdamer Norden (siehe **Anlage 2: Potsdamer Norden, Bebauungspläne in Bearbeitung**) wird aktuell gearbeitet. Sie befinden sich in Priorität 1 der Prioritätenliste der Verbindlichen Bauleitplanung (DS 18/SVV/0003), die jährlich von der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam beschlossen wird.

Bebauungsplan Nr. 143 „Westliche Insel Neu Fahrland“ und parallele FNP-Änderung
Ziel des Bebauungsplans ist die Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Plangebiet. Die überwiegend gewerblichen beziehungsweise brach liegenden Flächen sollen zu einem attraktiven Wohnstandort mit ca. 150 Wohneinheiten in Kombination mit kleinteiligen Nahversorgungsstrukturen und nicht störendem Gewerbe entwickelt werden. Darüber hinaus bestehen die Ziele, die landschaftlichen Potenziale der Insel zu stärken und eine Eingangssituation in die Kernstadt der Landeshauptstadt Potsdam von Norden zu entwickeln. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 07. Mai 2014 gefasst. Aktuell wird der Bebauungsplanentwurf auf Grundlage eines städtebaulichen Konzeptes, das im Rahmen eines städtebaulichen Gutachterverfahrens entwickelt wurde, erarbeitet.
Planreife beziehungsweise Rechtskraft des Bebauungsplans wird für Ende 2019 angestrebt. Die Maßnahmenumsetzung ist mittelfristig vom Vorhabenträger geplant.

Bebauungsplan Nr. 132 „Am Friedhof“ (OT Fahrland)
Ziel des Bebauungsplans ist die Schaffung eines neuen Wohnquartiers mit Baurechten für Einzel-, Doppelhäuser sowie Hausgruppen. Zudem wird im Rahmen des Bebauungsplans ein Schulweg aus der Ortslage zur Regenbogenschule gesichert. Neben den oben genannten Themen wird der Bebauungsplan die Grundlagen für eine verkehrstechnische Optimierung der Straßeneinmündung Am Friedhof und Ketziner Straße sowie die grünordnerische Gestaltung des Übergangs des Ortsrandes zum Landschaftsschutzgebiet schaffen.
Der Aufstellungsbeschluss wurde am 05. Dezember 2012 gefasst. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB endete am 01. August 2014. Die Änderungen der Planung, die sich durch die Stellungnahmen ergeben haben, wurden in die Planunterlagen eingearbeitet. Die förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB fand vom 07. Mai bis zum 08. Juni 2018 statt. Vom 07. bis zum 24. September wurde eine erneute eingeschränkte Beteiligung der berührten Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit durchgeführt. Die Rechtskraft des Bebauungsplans wird für 2019 angestrebt.

Bebauungsplan Nr. 161 „Wohnanlage an der Ketziner Straße“ (OT Fahrland)
Ziel des Bebauungsplans ist die Schaffung eines neuen Wohnquartiers. Der Aufstellungsbeschluss ist für die Einbringung in die Stadtverordnetenversammlung Ende 2018 vorgesehen. Er soll gleichzeitig die Abwägung aus der frühzeitigen Beteiligung, den Auslegungsbeschluss für den Bebauungsplanentwurf und die Zustimmung zum städtebaulichen Vertrag umfassen. Die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB fand im August 2018 statt.

Bebauungsplan (ohne Nr.) „Am Königsweg“ 15. Änderung (OT Fahrland)
Ziel des Bebauungsplans ist die Herstellung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung einer Kindertagesstätte sowie einer Pflegeeinrichtung für betreutes Wohnen. Zudem soll eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz und die

geänderte verkehrliche Anbindung des Plangebiets gesichert werden. In dem Plangebiet sollen 240 Kita-Plätze und 24 Wohneinheiten für betreutes Wohnen entstehen.
Der Aufstellungsbeschluss soll voraussichtlich Ende 2018 gefasst werden. Die Durchführung des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens ist aktuell für das erste Halbjahr 2019 geplant.

Bebauungsplan Nr. 19 „Ehemaliger Schießplatz“ (OT Groß Glienicke) und parallele FNP-Änderung

Ziel des Bebauungsplans ist der Erhalt der Motorsportnutzungen, die Herstellung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Sportanlage mit wettkampfgerechtem Sportplatz für den Vereins- und Breitensport und die Erweiterung der gewerblichen Bauflächen. Diese sind im Gewerbeflächensicherungskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam als gewerbliche Potenzialfläche „P20“ eingestuft und teilweise bereits baulich vorgeprägt. Der Aufstellungsbeschluss erfolgte bereits am 26. Oktober 1995 durch die Gemeindevertretung der ehemaligen Gemeinde Groß Glienicke. Die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB ist für Ende 2018 vorgesehen.

Bebauungsplan Nr. 22 „Am Weinberg“ (OT Groß Glienicke)

Ziel des Bebauungsplans ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung für die Zulässigkeit von Wohnen. Als Ergänzung zum Nutzungskonzept „Sommerhaus Alexander“ ist die Errichtung eines Seminar- und Gästehauses geplant. Zudem ist die Sicherung eines Grünzuges im Bereich der Straße Am Park als zusätzliche Schutzzone zum denkmalgeschützten Gutspark von Groß Glienicke, die Sicherung der inneren Erschließung und die Sicherung einer öffentlichen Durchwegung zum Uferweg unter Berücksichtigung der Uferkonzeption für den Groß Glienicker See vorgesehen.
Die Größe des Plangebiets umfasst ca. 6,7 ha. Bei der Realisierung von Einfamilien- und Doppelhäusern sind rund 45 Wohneinheiten sowie ein Seminar- und Gästehaus mit 60 Übernachtungsplätzen möglich.
Der Aufstellungsbeschluss erfolgte bereits am 7. August 1997 durch die Gemeindevertretung der ehemaligen Gemeinde Groß Glienicke. Im Jahr 2009 wurde der Geltungsbereich durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam geändert. Seit der Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB Ende 2016 ruht das Verfahren, da einerseits die Eigentümer die Anwendung der Richtlinie zum Potsdamer Baulandmodell nicht anerkennen und andererseits ein Mediationsverfahren zwischen dem Verein „Alexanderhaus“, dem Ortsbeirat Groß Glienicke und den angrenzenden Grundstückseigentümern zur Errichtung des Seminar- und Gästehauses läuft. Eine mögliche Fortführung ist frühestens für 2019 realistisch.

Bebauungsplan Nr. 156 „Gewerbeflächen Friedrichspark“

Derzeit existieren mehrere Bebauungspläne der ehemals selbstständigen Gemeinden Uetz-Paaren, Marquardt und Satzkorn, die ursprünglich für einen Freizeitpark mit Einzelhandelsbetrieben und weitere gewerbliche Nutzungen aufgestellt worden waren. Planungsziel des Bebauungsplans 156 ist die Zusammenführung dieser Pläne und die Aktualisierung der Planungsziele. Ein Ziel ist die planungsrechtliche Vorbereitung von zwei Möbelmärkten mit insgesamt 38.000 qm Verkaufsfläche und die Veränderung der Festsetzungen der gewerblichen Bauflächen, um dort die Ansiedlung von Gewerbe zu erleichtern. Aufgrund der großen Dimension der Ansiedlungsvorhaben wurde eine

Verträglichkeitsuntersuchung erstellt, die die raumordnerischen und städtebaulichen Auswirkungen untersucht. Beide Vorhaben sind, auch in der Gesamtbetrachtung, verträglich. Eine neue Vorhabenkonstellation wird aktuell ergänzend begutachtet.
Die Größe des Plangebiets umfasst ca. 72 ha, davon ist ca. 42 ha für Gewerbeflächen vorgesehen.
Der Aufstellungsbeschluss wurde am 3. Mai 2017 gefasst. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB hat vom 11. Dezember 2017 bis 12. Januar 2018 stattgefunden.

Die Bebauungspläne im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme Krampnitz sind im nächsten Kapitel dargestellt.

2.4 Entwicklungsmaßnahme Krampnitz

Auf dem Gelände des ehemaligen Kasernenstandortes Krampnitz soll in den nächsten 10 bis 15 Jahren in zwei Ausbaustufen ein neues Stadtquartier mit Wohnraum für insgesamt rund 10.000 Einwohner, sozialer Infrastruktur, Arbeitsplätzen und Grünflächen geschaffen werden.
Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat in ihrer Sitzung am 5. Juni 2013 für das Areal der ehemaligen Kaserne Krampnitz eine Entwicklungssatzung beschlossen. Die Beauftragung des Entwicklungsträgers Potsdam GmbH als treuhänderischer Entwicklungsträger erfolgte am 9. Dezember 2013 und wurde am 14. Mai 2015 durch die Kommunalaufsicht genehmigt.
Die städtebauliche Zielsetzung für den Entwicklungsbereich Krampnitz besteht darin, ein städtebaulich kompaktes, nutzungsgemischtes, autoarmes, CO_2-neutrales Quartier zu schaffen. Für den nördlichen Teil des Entwicklungsgebietes wurde im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens ein neues städtebauliches Konzept gefunden, welches dichte Baustrukturen um einen Park vorsieht. **(s. Anlage 3: Wettbewerbsergebnis Krampnitz).** Durchgesetzt hat sich das Berliner Stadtplanungsbüro Machleidt gemeinsam mit dem Landschaftsarchitekturbüro Sinai mit einem Entwurf, der Krampnitz als zukunftsweisendes Viertel mit eigener Identität vorstellt. Der Entwurf sieht eine Bebauung vor, die sich am Vorbild der denkmalgeschützten Kasernenbauten orientiert und ein modernes Neubaugebiet mit einem breitgefächerten Wohnungsangebot ermöglicht. Der neue Stadtteil wird geprägt vom äußeren Alleenring als Haupterschließung und einem großen Park, dem Central Park, um den herum sich die Gebäude gruppieren und eine urbane Kernzone entwickeln sollen. Zu den Rändern des neuen Quartiers hin wird es unterschiedliche Teilquartiere mit Landschaftsanbindung und individuellem Charakter geben.
Es soll ein urbanes, grünes, barrierefreies, kinder- und familienfreundliches Quartier entstehen, in dem Raum für wachsende Nachbarschaften und gemeinschaftliche Wohnkonzepte sein soll. Im Quartier sollen frei finanzierter, geförderter und genossenschaftlicher Wohnungsbau gemischt werden. Die Straßenbahn soll Krampnitz zukünftig mit der Innenstadt verbinden, sie soll ergänzt werden durch weitere Mobilitätsangebote. Im Gebiet werden alle nötigen Kindertagesstätten und Schulen sowie Sportanlagen und andere zahlreiche infrastrukturelle Einrichtungen geschaffen. Neben Wohnungen sollen auch Arbeitsplätze in nennenswertem Umfang entstehen, Zielgröße ist ein Anteil von 20% der Gesamt-Geschossfläche für gewerbliche Nutzungen. Es soll ein

Quartier entwickelt werden, in dem alle im Alltag entstehenden Wege und Erledigungen innerhalb des Quartiers erledigt werden können.

Modellcharakter soll Krampnitz nicht nur hinsichtlich der Infrastruktur haben. Die Energieversorgung des Quartiers soll zukunftsweisend sein. Ein innovatives Energiekonzept soll dafür sorgen, dass das neue Stadtquartier klimagerecht mit Energie und Wärme versorgt wird.

Aus dem Wettbewerbsergebnis wird derzeit ein Masterplan entwickelt, der neben Städtebau und Nutzungskonzept auch Festlegungen zu Freiräumen, dem Übergang zur Landschaft, Ausgleich und Ersatz und Mobilität enthalten wird. Die Fertigstellung des Masterplanes ist für Ende 2018 geplant.

Details zur geplanten sozialen Infrastruktur finden sich in den jeweiligen Kapiteln.

Im Entwicklungsbereich Krampnitz befinden sich derzeit die ersten drei Bebauungspläne im Verfahren. Sie dienen der planungsrechtlichen Sicherung und baulichen Entwicklung eines Großteils des denkmalgeschützten Gebäudebestandes des ehemaligen Kasernenareals sowie der planungsrechtlichen Sicherung der Anbindung des neuen Stadtteils an die Bundesstraße 2 – Grundlage war hier ein Wettbewerbsverfahren. Die drei Bebauungspläne sind Teil der ersten Entwicklungsstufe des Kasernenareals. Mit ihrer Hilfe werden Flächen für rund 990 Wohneinheiten für circa 2.000 Einwohner sowie Flächen für Gewerbe und Einzelhandel planungsrechtlich gesichert.

Bebauungsplan Nr. 141-1 „Entwicklungsbereich Krampnitz – Klinkerhöfe Süd“,
Bebauungsplan Nr. 141-4 „Entwicklungsbereich Krampnitz – Klinkerhöfe Ost“ und
Bebauungsplan Nr. 141-5A „Entwicklungsbereich Krampnitz – Eingangsbereich an der Bundesstraße 2“ und parallele FNP-Änderung

3 Themen

3.1 Sektorale Konzepte

Sektorale Konzepte sind Grundlagen der integrierten Stadtentwicklungsplanung mit sehr differenzierten Betrachtungsebenen zu bestimmten (sektoralen) Themen. Über die regelmäßige Fortschreibung der sektoralen Konzepte werden Entwicklungen in den einzelnen Sektoren städtischen Lebens kontinuierlich betrachtet und Handlungserfordernisse abgeleitet. Die sektoralen Konzepte greifen einzelne Handlungsfelder auf, stellen die Ist-Situation und die Planungsansätze dar und entwickeln daraus Ziele. Somit stellen die sektoralen Konzepte der Landeshauptstadt Potsdam eine wesentliche Entscheidungsgrundlage städtischen Handelns dar.
Die Landeshauptstadt Potsdam verfügt über eine Vielzahl von sektoralen Konzepten, so beispielsweise das *Stadtentwicklungskonzept Verkehr*, das *Einzelhandelskonzept*, den *Schulentwicklungsplan* oder das *wohnungspolitische Konzept.* Die zentralen Aussagen der sektoralen Konzepte für die Ortsteile Fahrland, Neu Fahrland, Krampnitz und Groß Glienicke werden im Folgenden unter den jeweiligen Einzelthemen dargestellt.

3.2 Wohnen

Zum Themenfeld Wohnen verfügt die Landeshauptstadt Potsdam über das wohnungspolitische Konzept der Landeshauptstadt Potsdam (siehe auch https://www.potsdam.de/content/wohnungspolitisches-konzept-potsdam). In diesem Konzept sind 31 Instrumente und Maßnahmen in fünf Handlungsfeldern dargestellt, die den künftigen Handlungsrahmen der kommunalen Wohnungspolitik festlegen und die Wohnungssituation positiv beeinflussen sollen.
Ausgehend vom wohnungspolitischen Konzept (hier Maßnahme 1.F Potenzialflächen- und Baulückenerfassung) erfolgt im Zwei-Jahres-Turnus die Erfassung aller Potenzialflächen für den Wohnungsbau. Mit Stand 2017 ergibt sich ein Gesamtpotenzial von 16.710 Wohneinheiten. Die Potenzialflächen sind in den Ortsteilen wie folgt erfasst worden (Stand der Erhebung 2017):

Planungsraum 101 Groß Glienicke, Krampnitz[1], Sacrow:
Potenzialflächen für etwa 300 Wohneinheiten, fast vollständig im Bereich Einfamilien- und Doppelhäuser
Planungsraum 102 Neu Fahrland, Fahrland, Satzkorn, Marquardt, Uetz-Paaren:
Potenzialflächen für etwa 6.300 Wohneinheiten, davon 450 im Bereich Einfamilien- und Doppelhäuser, 5.800 Wohnungen im Geschosswohnungsbau und weitere 80 Wohneinheiten im Bereich der Sonderwohnformen (kleine Wohnungen für Studierende und Senioren).[2]

Eine Übersicht der aktuell in Bearbeitung befindlichen Bebauungspläne, die unter anderem auch Wohnungsbau ermöglichen, ist in Kapitel 2.3 zu finden.

Die Entwicklung neuer Wohnbauflächen - über die Darstellungen des Flächennutzungsplanes hinaus - ist in den benannten Ortsteilen nur sehr eingeschränkt möglich, da sie außerhalb des sogenannten Gestaltungsraumes Siedlung des Landesentwicklungsplanes liegen. Dieses Ziel der Raumordnung ist für die Landeshauptstadt verbindlich. Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR) ist derzeit in Aufstellung. Vorschlägen der Landeshauptstadt zur Öffnung dieser Regelung für die stark wachsende Stadt wurden bisher vom Land nicht gefolgt.

Für ein nachhaltiges soziales Wohnraumangebot – auch in den oben genannten Planungsräumen – ist der Einsatz von Wohnungsbauförderung des Landes Brandenburg unabdingbar.
Entsprechend der Maßnahme 5.D des wohnungspolitischen Konzeptes befindet sich die Landeshauptstadt Potsdam dazu stets im regen Austausch mit dem Land Brandenburg (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung sowie dem Landesamt für Bauen und Verkehr) und der Investitionsbank des Landes Brandenburg. Die Bewilligung von Fördermitteln ist an eine Fördergebietskulisse geknüpft.
Im Jahr 2017 konnte die Fördergebietskulisse deutlich erweitert werden – von 1.030 Hektar auf 2.084 Hektar. Die neuen Förderkulissen umfassen nahezu alle Flächen des Flächennutzungsplanes südlich des Sacrow-Paretzer-Kanals, auf denen Wohnungsbau möglich ist. Die Landeshauptstadt strebt in Abstimmung mit dem Ministerium für Infrastruktur

[1] Der Planungsraum 101 umfasst die Ortslage Krampnitz, der Entwicklungsbereich Krampnitz fällt in den Planungsraum 102.
[2] Aktualisierung der Zahlen nach Wettbewerb Krampnitz.

und Landesplanung und dem Landesamt für Bauen und Verkehr eine weitere Ausweitung der Fördergebiete an, möglichst auf die gesamte Stadt. Alle Bauflächen des Flächennutzungsplanes und damit auch die Flächen der Entwicklungsmaßnahme Krampnitz sollten kurzfristig in die Förderkulissen aufgenommen werden. Für den Entwicklungsbereich Krampnitz werden Mietpreis- und Belegungsbindungen für 20% der zukünftigen Wohnfläche angestrebt. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Aufnahme des Gebiets in die Förderkulisse nötig.

Weitere Informationen zur Förderkulisse:
https://www.potsdam.de/580-ausweitung-der-wohnraumfoerderung-der-landeshauptstadt-potsdam

3.3 Kindertagesbetreuung (Krippe, Kindergarten, Hort)

Der Potsdamer Norden, als ländlich geprägter Teil Potsdams, nimmt bei der Versorgung mit Kita-Plätzen eine Sonderstellung in der Landeshauptstadt ein. Aufgrund der Entfernung der nördlichen Ortsteile zum Stadtzentrum ist hier eine dezentrale Versorgung mit Betreuungsplätzen nötig. Auf Grundlage der kleinräumigen Bevölkerungsprognose lässt sich ein hoher Anstieg der Bevölkerung im Kita-Alter vorhersagen. Insbesondere im Krippen- und Kindergartenalter (0 bis unter 3 und 3 bis unter 6 Jahre) ist in den nächsten Jahren (bis 2023) mit einer Zunahme der Kinderbetreuungsbedarfe zu rechnen.
Aktuell verfügt der Potsdamer Norden (Sozialraum I) über zehn Kindertageseinrichtungen **(s. Anlage 4: Kita-Bedarfsplan 2018/2019, Sozialraum I).**
Davon liegen neun Einrichtungen in den Ortsteilen Fahrland (1x Krippe/Kindergarten, 1x Hort), Neu Fahrland (1x Krippe/Kindergarten) und Groß Glienicke (5x Krippe/Kindergarten, 1x Hort und 1x Aki, als ein offenes Angebot für ältere Hortkinder) mit insgesamt 1.028 Plätzen sowie 40 Kindertagespflegeplätzen.
Für den Entwicklungsbereich Krampnitz wurden die prognostizierten Bedarfe bereits in Zusammenarbeit mit dem Entwicklungsträger Potsdam als Träger der Entwicklungsmaßnahme mit konkreten Vorhaben untersetzt. Hier sind Einrichtungen mit insgesamt 800 Plätzen für 0 bis unter 6 Jährige und 630 Hortplätze vorgesehen, die bedarfsgerecht zur Einwohnerentwicklung errichtet werden. Die Entwicklung Krampnitz als Entwicklungsmaßnahme bietet die Möglichkeit, den so genannten entwicklungsbedingten Bedarf an Infrastruktureinrichtungen über den Einsatz von Treuhandmitteln aus der Wertsteigerung der Grundstücke zu finanzieren. Somit ist eine zeitnahe Realisierung der benötigten Einrichtungen möglich.
Außerhalb des Entwicklungsbereichs sind folgende drei Neubaumaßnahmen mit 460 zusätzlichen Kita-Plätzen geplant:

- Kita in Fahrland, 120 Plätze, Inbetriebnahme voraussichtlich 2019
  Bauherr Kommunaler Immobilienservice
- Kita in Fahrland, 240 Plätze, Inbetriebnahme noch offen
  Bauherr Semmelhaack
- Oberlin Kita Groß Glienicke, 100 Plätze, Inbetriebnahme voraussichtlich 2020
  Verein Oberlinhaus

Weitergehende Informationen sind im Bedarfsplan für Kindertagesbetreuung der Landeshauptstadt Potsdam (DS 18/SVV/0614) oder auf der Internetseite der Landeshauptstadt Potsdam https://www.potsdam.de/content/kindertagesbetreuung-potsdam zu finden.

3.4 Schule

Der Schulentwicklungsplan 2014 bis 2020 der Landeshauptstadt Potsdam analysiert die Ist-Situation und legt die zukünftige Struktur der Potsdamer Schullandschaft fest.
Im Primarstufenbereich erfolgt die Bedarfsdeckung der Ortsteile Fahrland, Neu Fahrland, Krampnitz und Groß Glienicke mit Schulplätzen aktuell über die vier jeweils zweizügigen Grundschulen. Dabei handelt es sich um die Grundschule Hanna von Pestalozza in Groß Glienicke, die Regenbogenschule in Fahrland, die Grundschule Rote Kaserne Ost im Bornstedter Feld und die Neue Grundschule Marquardt als Schule in freier Trägerschaft.
Um den steigenden Zahlen an Kindern im schulpflichtigen Alter gerecht zu werden und um eine möglichst wohnortnahe Beschulung sicher zu stellen, werden die Regenbogenschule in Fahrland und die Grundschule Rote Kaserne Ost im Bornstedter Feld ab dem Schuljahr 2019/2020 dreizügig. Zudem soll der Campus der Regenbogenschule unter anderem auch um eine Sporthalle erweitert werden.
Der Bedarf an Plätzen an weiterführenden Schulen wird gesamtstädtisch gedeckt, da hier eher die Schulform und das jeweilige Schulprofil den Ausschlag bei der Schulwahl geben und die Wohnortnähe eher eine untergeordnete Rolle spielt. Aktuell befindet sich im Potsdamer Norden die Leonard-da-Vinci-Gesamtschule im Bornstedter Feld mit fünf Zügen in der Sekundarstufe I und drei Zügen in der Sekundarstufe II. Zukünftig wird das Angebot hier durch die Gesamtschule Pappelallee/Reiherweg im Bornstedter Feld mit sechs Zügen in der Sekundarstufe I und drei Zügen in der Sekundarstufe II ergänzt.
Die im Entwicklungsbereich Krampnitz entstehenden Schulplatzbedarfe sollen innerhalb des Gebietes gedeckt werden. Die Schulformen und die Aufteilung der Züge befinden sich aktuell noch in der Diskussion. Derzeit kalkuliert die Landeshauptstadt Potsdam mit einem Bedarf von sechs Zügen im Primarbereich, fünf Zügen im Sekundarbereich I und vier Zügen im Sekundarbereich II in Krampnitz. Die Entwicklung Krampnitz als Entwicklungsmaßnahme bietet die Möglichkeit, den so genannten entwicklungsbedingten Bedarf an Infrastruktureinrichtungen über den Einsatz von Treuhandmitteln aus der Wertsteigerung der Grundstücke zu finanzieren. Somit ist eine zeitnahe Realisierung der benötigten Einrichtungen möglich.

Das Thema Schulwegesicherung findet im in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 132 „Am Friedhof“ Beachtung (s. Kapitel 2.3).

Weitergehende Informationen zum Themenfeld Schule sind auf der Internetseite der Landeshauptstadt Potsdam unter https://www.potsdam.de/content/schulen und in den Sachstandsberichten zur Schulentwicklungsplanung im Ratsinformationssystem der Landeshauptstadt Potsdam unter https://www.potsdam.de/content/svv-online-das-ratsinformationssystem-der-stadtverordnetenversammlung zu finden.

3.5 Sport

Der Potsdamer Norden mit den Ortsteilen Fahrland, Neu Fahrland, Krampnitz und Groß Glienicke verfügt derzeit über folgende Sportanlagen:

Fahrland

- Kleinspielfeld Kunstrasen — Nutzung durch Regenbogenschule
- Schulturnhalle — 305 qm

Neu Fahrland

- Großspielfeld Rasen — kein Sportfunktionsgebäude, daher nicht wettkampftauglich
- Kleinspielfeld Tartan

Groß Glienicke:

- Großspielfeld Rasen — wettkampftauglich;Einschränkungen durch Lärmimmissionen
- Kleinspielfeld Tartan — ausschließlich durch Schulsport genutzt
- Kleinspielfeld Tartan — neu errichtet in 2018
- Preußenhalle — 600 qm; sanierungsbedürftig
- Schulturnhalle — 360 qm
- alte Schulturnhalle — 220 qm

Für den organisierten Vereinssport besteht aktuell ein Mangel an wettkampftauglichen Sportfreianlagen, insbesondere in der Sportart Fußball. Lediglich das Großspielfeld in Groß Glienicke erfüllt die Voraussetzungen für den Liga-Spielbetrieb. Aufgrund der Nähe zur Wohnbebauung kann der Spiel- und Trainingsbetrieb unter Berücksichtigung des Bundesimmissionsschutzgesetzes nur eingeschränkt durchgeführt werden.
Im Sportentwicklungsplan der Landeshauptstadt Potsdam (DS 14/SVV/0004) von 2013 ist ein erheblicher Fehlbedarf an wettkampftauglichen Sportfreianlagen für den organisierten Vereins- und Freizeitsport insbesondere im Potsdamer Norden und in Babelsberg ausgewiesen. Dieser Fehlbedarf lag zu dieser Zeit in ganz Potsdam bei 57.000 qm (ca. 7 wettkampftaugliche Sportfreianlagen).
Vor dem Hintergrund der Bevölkerungsentwicklung und der anhaltenden Zunahme von Mitgliedschaften in Sportvereinen seit dem Erhebungszeitraum, ist der heutige Bedarf höher einzuschätzen. Mittelfristig werden gesamtstädtisch zusätzlich ca. 10 wettkampftaugliche Sportplätze benötigt **(s. Anlage 5: Übersichtskarte potenzielle Sportflächen)**.

Synergieeffekte zwischen dem Schulsport, dem organisierten Vereinssport und dem nicht organisierten Breiten- und Freizeitsport sind bei der Planung mit zu berücksichtigen (DS 14/SVV/0032). Gemäß des Ergänzungsantrags zur Haushaltssatzung der Landeshauptstadt Potsdam für die Haushaltsjahre 2018/2019, Schul- und Vereinssportflächen gem. DS 17/SVV/0951 sind zu bauende und zu erweiternde Schulsportanlagen grundsätzlich so zu planen, dass sie auch für den Vereinssport nutzbar sind. Dies betrifft vor allem die Anpassung des Belags, der Maßigkeit und der Ausstattung.

Für den Potsdamer Norden bestehen folgende Bedarfe beziehungsweise befinden sich folgende Standorte in Planung:

- ein bis zwei wettkampftaugliche Fußballfelder mit Funktionsgebäude für Krampnitz:
  Bei einem Bevölkerungszuwachs von 7.000 Einwohnern wird in Krampnitz für die Ansiedlung eines Sportvereins mindestens ein wettkampfgerechtes Normspielfeld Fußball mit dazugehörigem Funktionsgebäude benötigt. Ab einem Zuwachs von 10.000 Einwohnern werden zwei wettkampfgerechte Normspielfelder und je nach Verortung ein beziehungsweise je ein Sportfunktionsgebäude notwendig, um die Bedarfe an Sportfreianlagen für den wettkampforientierten Vereinssport und den Breiten- und Freizeitsport im Entwicklungsbereich Krampnitz zu decken. Diese Flächen sollen entsprechend der aktuellen Beschlusslage möglichst im Zusammenhang mit der weiterführende Schule errichtet werden, um Synergieeffekte nutzen zu können. Weitere Sportflächenangebote werden aktuell im Rahmen der Masterplanung geprüft.
- ein bis zwei wettkampftaugliche Fußballfelder mit Funktionsgebäude in Fahrland
  Eine Erweiterung der Regenbogenschule in Fahrland von zwei auf drei Züge ist ab dem Jahr 2019/2020 geplant. In diesem Zuge soll im näheren Umfeld eine Fläche für zwei wettkampftaugliche Fußballfelder und ein Sportfunktionsgebäude vorgesehen werden. Neben Nutzungszeiten für den organisierten Vereinssport am Nachmittag wären die Felder am Vormittag für den Schulsport nutzbar. Zur Konkretisierung ist ein Bebauungsplanverfahren nötig, unter Umständen auch die Ausgliederung bzw. ein Zustimmungsverfahren aus dem Landschaftsschutzgebiet "Königswald mit Havelseen und Seeburger Agrarlandschaft".
- Umbau eines Trainingsplatzes durch den Wegfall der Baseball/Rugby-Anlage des Universitätssportvereins Potsdam e.V. (USV) am Neuen Palais in Neu Fahrland
  Durch die geplanten Umbaumaßnahmen des Universitätscampus am Neuen Palais sind die dort verorteten Sportflächen in den kommenden Jahren zu verlagern. Dabei liegt der Planungsschwerpunkt zunächst auf den Sportanlagen südlich der Lindenallee am Neuen Palais, wo die Baseball- und Rugbyabteilung des Universitätssportvereins Potsdam e.V. (USV) ansässig ist.
  Die mittelfristig wegfallende Sportanlage des USV soll in Neu Fahrland ersetzt werden. Der Bestandstrainingsplatz an der Birnenplantage soll hierfür umgebaut werden. Auch ein Sportfunktionsgebäude muss errichtet werden. In der mittelfristigen Investitionsplanung der Stadt wurden für 2020 Planungsmittel eingeplant. Mittel für die Vergrößerung und das Herrichten der Anlage sind ab 2021ff eingeplant.
- ein wettkampftaugliches Fußballfeld mit Funktionsgebäude, Vorhaltefläche für eine Sporthalle in Groß Glienicke
  Für den Sportplatz am Hechtsprung sind seit 2007 gerichtliche Verfahren anhängig mit dem Ziel, die Nutzung der Sportanlage auf den Schulsport zu beschränken, da der Vereinssport und das Bolzen zu unzumutbaren Immissionen (Lärm) führen würde.
  Da unabhängig davon die Sportanlage am Hechtsprung nicht erweiterbar ist, soll auf der Fläche des ehemaligen Schießplatzes, im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 19, eine Sportanlage für den Breiten- und Freizeitsport errichtet werden. Für die Realisierung der Maßnahme stehen bisher keine Mittel im Haushalt zur Verfügung.
  Bei einem möglichen Verkauf der Preußenhalle würde darüber hinaus der Bedarf für eine neue Halle/Vereinshaus bestehen, sofern die Nutzer beziehungsweise Nutzungen nicht vom neuen Eigentümer übernommen würden.

Schwimmbad

Sportfachlich ist bei dem Sportanlagentyp „Hallenbad“ grundsätzlich eine übergeordnete Versorgungsfunktion in Potsdam vorzusehen, da nicht in jedem Sozialraum eine solche Anlage vorgehalten werden kann.

Schon heute werden die vorhandenen drei Hallenbäder in Potsdam voll ausgelastet und sind zeitweise überlastet. Öffentliche Hallenschwimmzeiten für Potsdams Bürgerinnen und Bürger gibt es derzeit nur in zwei Hallenbädern – im Sport- und Freizeitbad am Brauhausberg „blu“ und im Kiezbad am Stern.

Vor diesem Hintergrund und angesichts des Bevölkerungswachstums insbesondere im Norden Potsdams sowie unter Berücksichtigung der geografischen Lage der Bestandsbäder ist der Bedarf eines Bades für den Potsdamer Norden zu prüfen (siehe DS 18/SVV/0534).

3.6 Nachbarschafts- und Begegnungshaus

Auf der Grundlage der 2. Fortschreibung des Rahmenkonzeptes zur Weiterentwicklung und Steuerung von Nachbarschafts- und Begegnungshäusern in der Landeshauptstadt Potsdam (DS 14/SVV/0047) vom 4. April 2014 fördert die Landeshauptstadt Potsdam in den Ortsteilen Fahrland, Neu Fahrland und Groß Glienicke freie Träger für das Betreiben und die Entwicklung von Begegnungshäusern beziehungsweise Bürgertreffs.

Dabei zielt die Förderung auf die aktive Gestaltung eines lebendigen öffentlichen kulturellen und sozialen Gemeinschaftslebens in den jeweiligen Ortsteilen insbesondere entsprechend der Bedürfnisse und Interessen der dort lebenden Menschen und der aktiven Einbeziehung engagierter BürgerInnen.

Folgende Träger von Nachbarschafts- und Begegnungshäusern werden gefördert:

- Groß Glienicker Begegnungshaus e.V. für das Begegnungshaus Groß Glienicke
- Kultur- und Sportverein e.V. für den Bürgertreff in Neu Fahrland
- Bürgerverein Fahrland für den Kulturladen in Fahrland

Alle drei Einrichtungen werden ehrenamtlich geleitet. Die Höhe der finanziellen Förderung basiert auf der Grundlage der Antragstellungen der einzelnen Träger. Gefördert werden Miet-, Personal- und Sachkosten entsprechend der Größe der jeweiligen Einrichtung. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit der Förderung von Einzelprojekten unter anderem im Kultur-, Sozial- und Jugendbereich.

Unter Berücksichtigung der finanziellen Förderung wird seitens der Landeshauptstadt Potsdam angestrebt, dass die Träger ihre Konzeptionen und Programme im engen Zusammenwirken mit den anderen vor Ort aktiven Trägern der Gemeinwesenarbeit entwickeln und sich entsprechend vernetzen.

Alle drei oben genannten Träger sind Mitglieder des Arbeitskreises der Potsdamer Nachbarschafts- und Begegnungshäuser und nehmen aktiv an Projekten, Workshops, Gemeinschaftsaktionen, Weiterbildungsmaßnahmen und den regelmäßigen Arbeitstreffen teil. Durch diese gesamtstädtische Vernetzung ergänzen die Erfahrungen und Arbeitsergebnisse der einzelnen Ortsteile die gesamte Entwicklung im Bereich der sozial-kulturellen Stadt- und Ortsteilarbeit und bilden somit auch einen wichtigen Aspekt der strategischen Ausrichtung der gesamten Landeshauptstadt.

Auf dieser Basis sind im Rahmen der Masterplanung des Entwicklungsbereichs Krampnitz die Möglichkeiten der Entwicklung einer aktiven sozialen und kulturellen Arbeit zu konkretisieren und eine mögliche Umsetzung zu erörtern. Da sich Möglichkeiten der

finanziellen Förderung durch die öffentliche Hand ausschließlich im Rahmen freiwilliger Leistungen ergeben, sind hier frühzeitig Finanzierungsmodelle zu entwickeln.

3.7 Medizinische Versorgung

Der Sicherstellungsauftrag, die Versorgung der Bevölkerung mit Haus- und Fachärzten, mit Zahnärzten, Psychotherapeuten oder medizinischen Versorgungszentren im Rahmen der gesetzlichen Krankenversicherung zu gewährleisten und demnach auch auf entsprechende Bevölkerungszuwächse zu reagieren, obliegt nach § 72 SGB V der Kassenärztlichen Vereinigung Brandenburg (KV).
Nach aktueller Berechnungsgrundlage gilt die ärztliche Versorgung der Landeshauptstadt Potsdam als gesichert. In einigen Bereichen der Stadt ergibt die derzeitige Berechnung eine Überversorgung.
Aufgrund des zu erwartenden erheblichen Bevölkerungszuwachses im Potsdamer Norden wurde die Versorgung für 2018 deshalb bereits um zusätzliche 1,5 Hausarztsitze erhöht. Unabhängig von der Zulassung kann weder die Kassenärztliche Vereinigung Brandenburg noch die Landeshauptstadt Potsdam beeinflussen, wo genau sich der Mediziner niederlässt beziehungsweise seine Praxis eröffnet. Dies hängt im Wesentlichen von infrastrukturellen Rahmenbedingungen und betriebswirtschaftlichen Interessen des Arztes ab, gleiches gilt für Apotheken. Ob sich daraus Einflussmöglichkeiten für die Landeshauptstadt Potsdam ergeben könnten, wäre separat zu prüfen.
Zusammengefasst sind die Einflussmöglichkeiten der Landeshauptstadt Potsdam auf die Ärztedichte im Potsdamer Norden marginal, da die Steuerung formal allein bei der Kassenärztlichen Vereinigung liegt.
Die Kassenärztliche Vereinigung kann allerdings in Sonderfällen von der Berechnung abweichen. Daher können sich eventuell indirekte Steuerungsmöglichkeiten der Landeshauptstadt Potsdam durch eine entsprechende politische Gewichtung der Notwendigkeit einer bedarfsadaptierenden Arztdichte im Potsdamer Norden ergeben.

3.8 Natur und Landschaft

Die Ortsteile Fahrland, Neu Fahrland, Krampnitz und Groß Glienicke sind durch eine vielfältig strukturierte Landschaft mit Gewässern, Niedermooren, Wald- und Agrarflächen charakterisiert.
Die Umgebung von Fahrland ist weitgehend durch offene landwirtschaftlich genutzte Flächen geprägt. Die ca. 720 ha werden überwiegend als Ackerland und zum Teil als Grünland genutzt. Die Flächen werden von insgesamt sechs ortsansässigen landwirtschaftlichen Betrieben bewirtschaftet, von denen einige auch eine Direktvermarktung ihrer Produkte betreiben. Obstanbau gibt es in diesem Bereich des ländlichen Raums der Landeshauptstadt Potsdam nicht.
Die Ortslagen von Neu Fahrland und Groß Glienicke sowie das zukünftige Wohngebiet Krampnitz sind überwiegend von Wald umgeben. Sie grenzen auch zum Teil an die Döberitzer Heide (Landkreis Havelland). Große, ehemals militärisch genutzte Teile dieses Gebiets werden von der Heinz-Sielmann-Stiftung als Naturlandschaft entwickelt und für verträgliche Formen des Naturerlebens erschlossen. Die die Ortslagen umgebende

Landschaft stellt insgesamt ein hohes Freizeit- und Naherholungspotenzial für die dortige Bevölkerung, wie auch für Gäste und Besucher, dar.
Als Übergang und natürliche Barriere zwischen dem Entwicklungsbereich Krampnitz und dem Landschafts- und Naturraum ist ein sogenannter „Limes“ vorgesehen. Dieses Konzept wird derzeit im Rahmen der Masterplanung konkretisiert.
Die beiden Ortsteile Neu Fahrland und Groß Glienicke liegen fast vollständig im Geltungsbereich des Landschaftsschutzgebietes (LSG) „Königswald mit Havelseen und Seeburger Agrarlandschaft“. Ausgenommen sind nur die jeweiligen Ortslagen. Darüber hinaus befinden sich an der Grenze zum Landkreis Havelland noch zwei Naturschutzgebiete (NSG): Seeburger Fenn – Sümpelfichten“ (93 ha, davon 53 ha auf Potsdamer Stadtgebiet) und „Ferbitzer Bruch“ (1.155 ha, davon 503 ha auf Potsdamer Stadtgebiet).
Projekte und Maßnahmen, die zur Entwicklung des ländlichen Raums beitragen, können mit Geldern der EU und des Landes Brandenburg über die „Richtlinie des MLUL über die Gewährung zu Zuwendungen für die Förderung der ländlichen Entwicklung im Rahmen von LEADER“ vom 18.07.2017 finanziell unterstützt werden. Grundlage ist die „Regionale Entwicklungsstrategie“ (RES) der LEADER-Region Havelland, in welcher die Landeshauptstadt Potsdam mit ihrem ländlichen Raum Mitglied ist. Leider fallen von den oben genannten Ortslagen nur Fahrland und der Entwicklungsbereich Krampnitz in die Fördergebietskulisse des Landes.
Gegenwärtig ist die Gestaltung des geografischen Mittelpunktes des Landes Brandenburg (Maßnahmenträger: Landeshauptstadt Potsdam) am Nordufer des Fahrländer Sees in Vorbereitung und soll ab 2019 mit Hilfe der genannten Fördermittel realisiert werden.
Auch die im Rahmen des Stadt-Umland-Wettbewerbs (SUW) vorgesehene Schaffung und Qualifizierung von Wegeverbindungen in die Döberitzer Heide soll im Bereich Fahrland - Eisbergstücke mithilfe von EFRE-Fördermitteln umgesetzt werden.

Die Bebauungspläne Nr. 143 und Nr. 132, die aktuell bearbeitet werden, haben unter anderem die Stärkung der landschaftlichen Potenziale auf der Insel Neu Fahrland und die grünordnerische Gestaltung der Übergänge des Ortsrandes zum Landschaftsschutzgebiet in Fahrland zum Inhalt (s. Kapitel 2.3).

3.9 Bademöglichkeiten

Die Bevölkerung kann auf Basis des § 43 des Brandenburgischen Wassergesetzes (BbgWG) den Gemeingebrauch an den Gewässern wahrnehmen. Die Landeshauptstadt Potsdam unterhält durch die Bäderlandschaft Potsdam GmbH mit dem Stadtbad Park Babelsberg und dem Waldbad Templin zwei öffentliche Strandbäder.
Durch die Beigeordnetenkonferenz der Landeshauptstadt Potsdam wurde im Juni 2016 aufgrund der gegebenen Haushaltslage die letztmalig Mitte der 1990er Jahre beschlossene Ablehnung der Bewirtschaftung weiterer Badestellen bestätigt.
So ist an den insgesamt elf Uferarealen, an denen eine unorganisierte Badenutzung stattfindet, mit einem deutlich geringeren Besuchsaufkommen als den beiden öffentlichen Strandbädern Stadtbad Park Babelsberg (36.085 Besucher im Beispieljahr 2013) und im Waldbad Templin (67.119 Besucher im Beispieljahr 2013) zu rechnen. Für die Unterhaltung und Betreuung der potenziellen Badestellen mit saisonal angepassten Öffnungszeiten, einer Verkehrssicherung sowie entsprechender Infrastruktur etc. wäre mit ca. 91.000 € pro Saison und Badestelle zu kalkulieren.

Unter den oben genannten elf Uferarealen sind folgende Standorte in Fahrland, Neu Fahrland, Krampnitz und Groß Glienicke zu finden:

- Neu Fahrland – Birnenplantage:
  Dieses Uferareal am Weißen See wird im Vergleich mit mittlerer Intensität genutzt. Die Grünfläche ist mit Papierkörben ausgestattet und es findet eine Überprüfung der Wasserqualität statt.
- Neu Fahrland – Berg´scher Busch:
  Die Nutzungsintensität dieses Uferareals wird als vergleichsweise gering bewertet. Die Grünfläche verfügt über keinerlei Ausstattung wie beispielsweise Papierkörbe. Eine Überprüfung der Wasserqualität findet jedoch statt.
- Neu Fahrland – Stinthorn:
  Der Zugang am Lenitzsee wird lediglich in einem vergleichsweise geringen Umfang genutzt. Die Grünfläche verfügt über keinerlei Ausstattung. Die Wasserqualität wird jedoch überprüft.
- Fahrland – Fahrländer See:
  Der Zugang am Fahrländer See wird ebenso nur vergleichsweise gering frequentiert. Zudem verfügt die Grünfläche ebenfalls über keinerlei Ausstattung. Die Wasserqualität wird geprüft.
- Groß Glienicke – Badewiese an der Seepromenade:
  Die Badewiese an der Seepromenade am Groß Glienicker See wird intensiv genutzt und verfügt neben einem Verkaufspavillon und Dixi-Toiletten auch über Spielgeräte und Papierkörbe. Die Wasserqualität wird geprüft.

Die Entwicklungsmaßnahme Krampnitz grenzt an den Krampnitzsee, der allerdings durch den bestehenden Verlauf der Bundesstraße 2 abgegrenzt ist. Für diesen Bereich und den Eingangsbereich in das Gebiet hat es bereits 2015 einen städtebaulichen Wettbewerb gegeben, der eine Neugestaltung des Uferbereiches und das Abrücken der Straße vom See vorsieht.
Die Uferzonen mit einer möglichen Nutzungseignung als Badestelle befindet sich jedoch im Teilbereich der Uferzone des LSG „Königswald mit Havelseen und Seeburger Agrarlandschaft“ und unterliegt damit strengen Vorschriften.

3.10 Einzelhandel

Die Einzelhandelsentwicklung in Potsdam ist nach wie vor dynamisch. Betriebe möchten sich neu ansiedeln oder sich an bestehenden Standorten erweitern, dieses ist grundsätzlich auch zu begrüßen. Jedoch ist nicht jeder Standort sinnvoll für die Entwicklung der Stadt und die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung. Aus diesem Grund verfolgt die Landeshauptstadt Potsdam bereits seit vielen Jahren die räumliche Steuerung des Einzelhandels auf der Grundlage eines Einzelhandelskonzeptes.
Das aktuelle Einzelhandelskonzept wurde im Mai 2014 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen (DS 14/SVV/0150). Den Erarbeitungsprozess hat der Arbeitskreis Einzelhandel begleitet, dem Vertreter des Handels, der Politik und der Verwaltung angehören. Die Potsdamer Bürger haben sich in drei öffentlichen Veranstaltungen eingebracht. Eine Veranstaltung hat in Marquardt stattgefunden und die Nahversorgung im Potsdamer Norden thematisiert. Außerdem wurden die Nachbargemeinden beteiligt.

Das Einzelhandelskonzept enthält Strukturdaten zur Einzelhandelsentwicklung, künftige Entwicklungsspielräume, das Zentrenkonzept mit Grundsätzen und Leitlinien zur räumlichen Entwicklung. Hauptziele des Konzeptes sind die Sicherung der bestehenden Zentren und die möglichst verbrauchernahe/wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung sowie die Weiterentwicklung des Einkaufsstandortes Potsdam insgesamt und die Stärkung der Zentralität der Landeshauptstadt.
Das Einzelhandelskonzept ist ein städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne des § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB. Die darin formulierten Ziele beziehungsweise die beabsichtigte Entwicklung müssen durch die verbindliche Bauleitplanung (Bebauungspläne) bauplanungsrechtlich umgesetzt und gesichert werden.

Weitergehende Informationen: http://www.potsdam.de/einzelhandelskonzept

Potsdam weist quantitativ betrachtet eine insgesamt gute Nahversorgungssituation auf. Räumlich sind jedoch deutliche Unterschiede festzustellen, die unter anderem auf die unterschiedlichen Siedlungsstrukturen zurückzuführen sind.
Die vergleichsweise geringen Bindungsquoten in den kleineren Ortsteilen im Potsdamer Norden sind unter anderem auf fehlende Angebote zurückzuführen. Wegen der geringen Einwohnerzahlen können dort größere Lebensmittelbetriebe – Supermärkte und Discounter – kaum wirtschaftlich betrieben werden (vgl. Einzelhandelskonzept, Seite 100 f.).

Die konkrete Nahversorgungssituation stellt sich für die oben genannten Ortsteile unterschiedlich dar:
In Groß Glienicke ist die Situation als sehr gut zu bewerten. Es gibt im zentralen Versorgungsbereich zwischen der Bundesstraße 2 und der Landesstraße 20 einen großflächigen Lebensmittelmarkt (REWE), einen Lebensmittel-Discounter (Penny), einen Drogerie-Markt (dm) und weitere Läden und Shops (beispielsweise Takko-Fashion). Die Nutzungen sind bauplanungsrechtlich durch verschiedene Bebauungspläne gesichert.

In Fahrland ist die Situation als befriedigend zu bewerten, sie verbessert sich aktuell. Auch dort gibt es einen zentralen Versorgungsbereich, der an der Von-Stechow-Straße liegt und in dem ein Nahkauf-Lebensmittelmarkt ansässig ist. Dieser Nahkauf wird aktuell erweitert. Die Stadtverwaltung hat die Erweiterung unterstützt und begleitet. Im Ortsbeirat Fahrland wurde zudem von 2014 bis 2017 kontinuierlich darüber berichtet (entsprechend des von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Antrags „Nahversorgung Fahrland“ – DS 13/SVV/0635). Außerdem gibt es in Fahrland an der Ketziner Straße einige wenige ergänzende Dienstleistungen. Insgesamt wäre eine weitere Ergänzung wünschenswert, es gibt jedoch kaum mehr Spielraum für neue Ansiedlungen im Umfeld. Die Entwicklungsmöglichkeiten sollen im Rahmen der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes 2019 untersucht werden

Im Gewerbegebiet Friedrichspark (Bebauungsplan Nr. 156) ist die Errichtung von mehreren Möbelmärkten (insgesamt bis zu 38.000 qm Verkaufsfläche) geplant. Aktuell wird eine Untersuchung zur Verträglichkeit des Vorhabens durchgeführt. Es besteht bereits Baurecht für die Ansiedlung eines Nahversorgers, dieses wurde aber bisher nicht genutzt.

Der Entwicklungsbereich Krampnitz wird perspektivisch über eine eigene Einzelhandelsausstattung verfügen, zwei Zentren sind im Masterplan-Entwurf dafür vorgesehen. Welche Versorgungsfunktionen diese Zentren übernehmen sollen und wie sich dies auf benachbarte Zentren - vor allem Fahrland - auswirken kann, soll in der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes 2019 untersucht werden.

In Neu Fahrland sind keine größeren Einzelhandelsbetriebe ansässig. Eine größere Ansiedlung ist auch wegen der geringen Einwohnerzahl kaum möglich. Es müsste in großem Umfang Kaufkraft aus den umliegenden Ortsteilen gebunden werden (s. Kapitel 2.3, Bebauungsplan Nr. 143 zu kleinteiligen Nahversorgungsstrukturen). Kleinere Einzelhandelsbetriebe sind im Rahmen der Planung für die Insel Neu Fahrland möglich und sinnvoll.

Die Landeshauptstadt Potsdam kann konzeptionell tätig werden und im Einzelhandelskonzept Standorte festlegen, die städtebaulich und nahversorgungsstrukturell sinnvoll sind. So sind in Groß Glienicke und Fahrland die oben genannten zentralen Versorgungsbereiche festgelegt worden. Im Entwicklungsbereich Krampnitz wird im Rahmen der aktuellen Neuaufstellung des Einzelhandelskonzeptes wegen der hohen Einwohnerzuwächse voraussichtlich ebenfalls ein zentraler Versorgungsbereich festgelegt.
Die Landeshauptstadt Potsdam kann außerdem die planungsrechtlichen Voraussetzungen für Einzelhandelsansiedlungen schaffen, dieses ist in den oben beschriebenen Zentren auch geschehen.

3.11 Gewerbe

Das Ziel des Stadtentwicklungskonzepts (STEK) Gewerbe ist eine ausreichende Versorgung der Landeshauptstadt Potsdam mit Gewerbeflächen als Voraussetzung für eine erfolgreiche und nachhaltige kommunale Wirtschaftsentwicklung und Wirtschaftsförderung. Potsdam soll sich zu einem attraktiven, modernen und leistungsfähigen Wirtschaftsstandort weiterentwickeln. Diese gesamtstädtische Zielstellung trifft auch auf die gewerbliche Entwicklung der Ortsteile Fahrland, Neu Fahrland, Krampnitz und Groß Glienicke zu.
Im Potsdamer Norden befinden sich noch einige gewerbliche Potenzialflächen. Die vorhandenen Nutzungen sind überwiegend der Kategorie „einfaches Gewerbegebiet/Logistikstandort“ zuzuordnen. Potenzialflächen in diesem Bereich eignen sich nach Lage, Erreichbarkeit und Umfeld nur sehr bedingt für „höherwertige“ gewerbliche Nutzungen. Sie bieten jedoch eine Chance für örtlich gebundene Handwerksbetriebe, zumal dafür geeignete Flächen nördlich der Havel sonst kaum vorhanden sind.
Zur Stärkung des ländlichen Raums sollen weitere Beschäftigungsmöglichkeiten erschlossen werden. Potenziale im Tourismus, in der Landwirtschaft/ Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte, im Gewerbe, in Handwerk und Kunst sollen genutzt und eine behutsame Weiterentwicklung vorhandener Beschäftigungsstandorte gewährleistet werden.
Aktivitäten und Bemühungen, die auf die Erschließung kleinteiliger Arbeitsplatz- und Beschäftigungspotenziale in den ländlichen Ortsteilen zielen, sind fortzuführen. Daher wird versucht, alle relevanten Akteure (Arbeitsgeber, Wirtschaftsförderung, Wirtschaftsverbände, LAG Havelland/ LEADER-Regionalentwicklung etc.), in den Entwicklungsprozess einzubeziehen und zu vernetzen sowie geeignete Förderinstrumente zu nutzen. Eigeninitiativen von Unternehmen und Selbstständigen werden begrüßt und unterstützt.

Leider können nicht alle Projekte unter anderem aufgrund fehlender planungsrechtlicher Voraussetzungen umgesetzt werden.
Große Arbeitgeber im ländlichen Raum sind zum einen bedeutsame Verwaltungsstandorte unter anderem in Groß Glienicke und Bornim (Landesbehörden, Agrarinstitut) sowie Wissenschaftseinrichtungen (Universität und Wissenschaftspark Golm, Fachhochschule Potsdam Nord). Zudem befinden sich größere Gewerbegebiete beziehungsweise entsprechende Ansiedlungspotenziale im Gebiet. Das größte Gewerbegebiet ist der Friedrichspark (72 ha), der sich über Teilflächen der Ortsteile Satzkorn, Marquardt und Uetz-Paaren erstreckt. Zudem befinden sich größere Gewerbegebiete in Fahrland und Golm. Arbeitgeber im ländlichen Raum sind auch kleinere Unternehmen, darunter viele landwirtschaftliche Betriebe unterschiedlicher Größe. Die ehemalige Kaserne Krampnitz stellt in diesem Raum einen Sonderfall dar. Sie weist trotz ihrer isolierten Lage bauliche, landschaftliche und Lagequalität auf, die das Interesse von gewerblichen Nutzern finden können. Das Stadtentwicklungskonzept Gewerbe sieht noch Spielräume für eine vom Masterplan für Krampnitz abweichende Entwicklung, auch mit einem höheren gewerblichen Anteil, vor. Dem wird durch die Zielstellung, 20% der Bruttogeschossfläche mit gewerblichen Nutzungen vorzusehen, Rechnung getragen.

Neben der Ausweisung von neuen Gewerbegebieten und –standorten sollten räumliche Entwicklungsmöglichkeiten vorhandener Standorte (zum Beispiel Gewerbezentrum Fahrland) gewährleistet und demzufolge im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung sowie in der Bauleitplanung berücksichtigt werden.
Folgende Maßnahmen können konkret beschrieben werden:
Das Gewerbegebiet an der Marquardter Straße kann kurzfristig entwickelt werden, da der Bebauungsplan F 05 bereits seit 2005 rechtskräftig ist. Als problematisch stellt sich dar, dass es sich um eine alte Planung handelt, deren Inhalte heute nur noch bedingt den aktuellen Standortanforderungen, beispielsweise Lage und Größe der Baufenster, Festlegungen im Erschließungsvertrag) entsprechen.
Der Bebauungsplan Nr. 19 „Ehemaliger Schießplatz“ im Ortsteil Groß Glienicke befindet sich aktuell in Aufstellung (s. Kapitel 2.3). Bei der gewerblichen Teilfläche innerhalb des Geltungsbereichs handelt es sich um eine P 20-Fläche. Da es mehrere Hemmnisse gibt, beispielsweise Altlasten, Kampfmittel, Koordinierung der Eigentümerinteressen, die Einfluss auf eine zügige Bearbeitung des Bebauungsplans haben können, wird die Möglichkeit der Umsetzung der Planungsziele als mittel- bis langfristig eingeschätzt.
Die Diskussionen zur Entwicklung des Gesamtareals der ehemaligen Kaserne Krampnitz sind noch nicht abgeschlossen. Die Entwicklung der Wohn- und Gewerbenutzungen auf Grundlage des derzeit erarbeiteten Masterplans wird sich sicherlich bis 2037 erstrecken.
Der Friedrichspark ist nicht nur das größte Gewerbegebiet, sondern auch das größte gewerbliche Flächenpotenzial im Potsdamer Norden. Der sich aktuell in der Bearbeitung befindliche Bebauungsplan Nr. 156 „Gewerbeflächen Friedrichspark“ überplant die Geltungsbereiche der bisherigen rechtsverbindlichen Bebauungspläne (s. Kapitel 2.3). Gewerbliche Ansiedlungen werden voraussichtlich nach Vorlage der planungsrechtlichen Voraussetzungen kurz- bis mittelfristig möglich sein.
Eine besondere gewerbeähnliche Nutzung ist die Ansiedlung einer zusätzlichen Feuerwache im Potsdamer Norden, um auch hier kürzere Ausrückzeiten zu den Einsatzorten zu gewährleisten. Derzeit wird eine Untersuchung verschiedener Standorte vorbereitet.

3.12 Verkehr

Zum Thema Verkehr werden derzeit in folgenden Konzepten gesamtstädtische Aussagen zur Verkehrsentwicklung und damit auch zu Themen, die den Potsdamer Norden betreffen, getroffen.

Das *Stadtentwicklungskonzept (StEK) Verkehr* kann dabei als generelles Entwicklungskonzept für die weitere Verkehrsentwicklung gesehen werden und umfasst neben der generellen Zielrichtung auch konkrete Maßnahmen, mit denen die gesetzten Ziele erreicht werden sollen. Es wurde im Januar 2014 durch die SVV beschlossen. Die nächste Fortschreibung soll voraussichtlich ab 2020 erfolgen. Weitere Informationen: https://www.potsdam.de/stadtentwicklungskonzept-stek-verkehr

Der *Nahverkehrsplan* beschreibt das Nahverkehrsangebot in Qualität und Quantität für das gesamte Stadtgebiet. Der aktuelle Nahverkehrsplan 2012-2018 wurde im Januar 2013 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen und wird derzeit fortgeschrieben. Weitere Informationen: https://www.potsdam.de/node/279256/draw

Das *Radverkehrskonzept* beschreibt das Radverkehrsangebot im gesamten Stadtgebiet und stellt ein Zielnetz einschließlich der daraus resultierenden Maßnahmen in einer Prioritätensetzung dar. Es wurde im Mai 2017 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Die nächste Fortschreibung soll voraussichtlich ab 2024 erfolgen. Weitere Informationen: https://www.potsdam.de/node/313871/draw

Das *Uferwegekonzept* beschreibt Maßnahmen zum Erhalt und der Weiterentwicklung von Uferwegen. Neben der Erstellung für die Landeshauptstadt Potsdam im Jahr 2001 erfolgte eine gesonderte Konzeption für die neuen Ortsteile, die im April 2013 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde. Derzeit wird zusätzlich eine Umsetzungsstrategie für die Uferkonzepte erarbeitet. Weitere Informationen: https://www.potsdam.de/content/uferwegekonzept-ortsteile

Das *Lkw-Führungskonzept* beschreibt das Vorrangnetz der Lkw-Führung im gesamten Stadtgebiet. Dazu werden einzelne Schwerpunkte detailliert betrachtet. Es wurde im März 2012 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Die nächste Fortschreibung soll voraussichtlich ab 2020 erfolgen. Weitere Informationen: https://www.potsdam.de/strukturanalyse-des-lkw-verkehrs-und-fortschreibung-des-lkw-fuehrungskonzepts

Das *P+R-Konzept* beschreibt die Weiterentwicklung des P+R-Angebots im gesamten Stadtgebiet einschließlich der darauf resultierenden Maßnahmen mit einer Prioritätensetzung. Es wurde im Dezember 2015 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Wann eine Fortschreibung möglich beziehungsweise sinnvoll ist, steht derzeit noch nicht fest. Weitere Informationen: https://www.potsdam.de/pr-konzept-fuer-die-landeshauptstadt-potsdam

Das *Standortkonzept für die öffentliche Ladeinfrastruktur* stellt mögliche Standorte für die Errichtung von öffentlichen Ladesäulen im gesamten Stadtgebiet dar. Es wurde im April 2018 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Wann eine Fortschreibung möglich

beziehungsweise sinnvoll ist, steht derzeit noch nicht fest. Weitere Informationen: https://www.potsdam.de/standortkonzept-fuer-die-oeffentliche-ladeinfrastruktur

Daneben werden auch in bestehenden Plänen zum Immissions- beziehungsweise Klimaschutz Aussagen zu relevanten Maßnahmen der generellen Verkehrsentwicklung getroffen.

Der *Luftreinhalteplan* beschreibt die derzeitige Belastung durch Lärm und beinhaltet Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung im gesamten Stadtgebiet Potsdam. Er wurde vom Land Brandenburg aufgestellt und im Januar 2017 von der Stadtverordnetenversammlung zur Kenntnis genommen. Weitere Informationen: https://mlul.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.322623.de

Der *Lärmaktionsplan* beschreibt die derzeitige Belastung durch Lärm und beinhaltet Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung im gesamten Stadtgebiet Potsdam. Er wurde im Mai 2017 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Weitere Informationen: https://www.potsdam.de/laermaktionsplan
Der *Masterplan 100% Klimaschutz* beinhaltet Maßnahmen zur Reduzierung der grundsätzlichen Klimabelastungen für das gesamte Stadtgebiet. Der Masterplan befindet sich derzeit in der Erstellung. Weitere Informationen: https://www.potsdam.de/masterplan-100-klimaschutz-bis-2050-der-landeshauptstadt-potsdam

Grundsätzlich erfolgt keine Unterscheidung in den Verkehrskonzepten der Landeshauptstadt Potsdam bezüglich der einzelnen Ortsteile, da diese immer einer gesamtheitlichen Entwicklung der Stadt dienen und die Maßnahmenwirkung in einer gesamtstädtischen Betrachtung erfolgen muss. Lediglich in Bezug auf die verschiedenen Themenkomplexe werden ortsspezifische Schwerpunkte gesetzt, zum Beispiel beim P+R, welcher in den ländlichen Regionen eine deutlich höhere Rolle spielt als in den innenstadtnahen Vorstädten. Konkrete Maßnahmen werden in den jeweiligen Verkehrskonzepten getroffen, welche sowohl einzelne Verkehrsarten als auch übergeordnete Betrachtungen umfassen.

Die Anbindung der Ortsteile an die Innenstadt erfolgt über die vorhandene radiale Verkehrsinfrastruktur, die grundsätzlich für alle Verkehrsträger vorhanden ist. Konkrete Maßnahmen zu den einzelnen Anbindungen werden mit den jeweiligen Verkehrskonzepten getroffen, welche sowohl einzelne Verkehrsarten als auch übergeordnete Betrachtungen umfassen. Im öffentlichen Personennahverkehr konzentriert sich die Anbindung aktuell vorrangig auf den Busverkehr. Weitere Maßnahmen werden in der derzeitigen Fortschreibung des Nahverkehrsplans behandelt. Konkret werden mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans derzeit eine Verbesserung des Busangebots und die Verlängerung der Straßenbahn bis nach Fahrland behandelt. Die Straßenbahn soll voraussichtlich bis zum Jahr 2025 vom Campus Jungfernsee über die Insel Neu Fahrland bis Krampnitz und von dort entlang der Gartenstraße bis zur Regenbogenschule in Fahrland verlängert werden (siehe **Anlage 6: Straßenbahnerschließung Krampnitz, Machbarkeitsstudie 2015 / Ergänzungsstrecke von Krampnitz bis Fahrland**).
Zudem sieht der Landesnahverkehrsplan eine Verbesserung des Regionalbahnangebots am Bahnhof Marquardt vor. Begleitet wird diese Maßnahme durch die Schaffung eines multimodalen Umsteigepunktes mit Busanbindungen, P+R- sowie B+R-Stellplätzen,

Lademöglichkeiten für E-Autos und Pedelecs (Ostseite des Bahnhofs) sowie einer barrierefreien Querungsmöglichkeit der Bahngleise. Der Umsteigepunkt wird durch eine neu zu bauende Erschließungsstraße für den Kfz- und Radverkehr direkt an die B 273 angeschlossen. Die Maßnahmen sollen sukzessive bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden. Voraussetzung dafür sind die Bereitstellung von finanziellen Mitteln für Herstellung und Betrieb. Flankiert werden diese Maßnahmen von Planungen für den Bau eines Radwegs entlang der L92. Voraussetzung für die Herstellung des Radwegs ist jedoch die Bereitschaft des Landes, der Baulastträger der Maßnahme ist.
Die Führung des Kfz-Verkehrs erfolgt über die vorhandene Verkehrsinfrastruktur. Eine Erweiterung beschränkt sich auf die Herstellung der für die Erschließung der Entwicklungsgebiete erforderlichen Straßen und Wege sowie der oben genannten P+R-Standorte am Bahnhof Marquardt und perspektivisch in Krampnitz und Fahrland.

Folgende Maßnahmen sind derzeit im Rahmen des Radwegekonzepts geplant (siehe **Anlage 7: Übersicht der Maßnahmen mit der Priorität 1 aus dem Radwegekonzept**):

- Geh- und Radweg Satzkorn – Fahrland:
  Ein Geh- und Radweg soll an der Ketziner Straße zwischen Fahrländer Chaussee und Ortseingang Satzkorn hergestellt werden. Die Planung erfolgt 2018, zudem werden Fördermittel beantragt. Der Bau ist ab 2020 vorgesehen. Mit der Realisierung dieser Maßnahme wird der Schulweg der Kinder aus Satzkorn zur Regenbogenschule in Fahrland entscheidend aufgewertet und gesichert.
- Geh- und Radweg Marquardt – Fahrland (Landesstraße 92):
  Der Radweg zwischen Fahrland und der Bundesstraße 273 wurde in die Priorität 1 des Radverkehrskonzepts einsortiert. Die Umsetzung liegt allerdings in der Zuständigkeit des Landes Brandenburg als Straßenbaulastträger, der eigene Prioritäten setzt. Auf Bemühen der Landeshauptstadt Potsdam wurde die Verbindung in der Radwegebedarfsliste an Landesstraßen des Landes Brandenburg vom weiteren Bedarf (nach 2030) in den vordringlichen Bedarf 2 (Umsetzungshorizont 2026 – 2030) eingestuft.
- Geh- und Radwege Krampnitz – Neu Fahrland (Bundesstraße 2):
  Mit der Verlängerung der Straßenbahn nach Krampnitz soll auf der Westseite der B2 (Am Wiesenrand) ein Geh- und Radweg geschaffen werden, damit die BohnerInnenaus Krampnitz auf dem Weg Richtung Innenstadt nicht zweimal die Bundesstraße queren müssen.
- Geh- und Radweg Groß Glienicke – Kladow (Bundesstraße 2):
  Die Anmeldung für die Radwegebedarfsliste an Bundesstraßen ist bereits erfolgt. Die Umsetzung erfolgt durch drei (Straßenbaulast-) Träger (Landeshauptstadt Potsdam (innerorts in Groß Glienicke), Landesbetrieb Straßen des Landes Brandenburg beziehungsweise Land Berlin (außerorts)). Eine Alternativstrecke durch den Gutspark auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam ist gut ausgebaut und beleuchtet. Auf dem Streckenabschnitt auf Berliner Gebiet ist das Pflaster in einem sehr schlechten Zustand. Aktuell starten Bemühungen beim Bezirk Spandau, um eine Verbesserung zu erreichen.

Die verkehrlichen Auswirkungen der Entwicklungsmaßnahme Krampnitz auf die Landeshauptstadt Potsdam und die Nachbargemeinden einschließlich Berlin-Spandau sind in einer Verkehrs- und Immissionsuntersuchung auf Grundlage einer Zielgröße von 3.800 Einwohnern untersucht worden (LK Argus, 8. Juni 2015). Unter anderem auf Grundlage

dessen hat die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg zuletzt mit Schreiben vom 29. Mai 2018 die Übereinstimmung der Planungsabsichten mit den Zielen der Raumordnung bestätigt. Eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens, in der neben einem höheren Eingangswert an Einwohnern in Krampnitz auch das Ergebnis des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs berücksichtigt wird, wurde zwischenzeitlich beauftragt.

In allen Ortsteilen finden jährlich Begehungen der Landehauptstadt Potsdam und den Ortsbeiräten statt, in denen Themen des Verkehrs angesprochen werden. Zudem erhält die Stadtverwaltung regelmäßig Anmerkungen aus den Ortsbeiratssitzungen zu diesen Themen. Darüber hinaus steht die Landeshauptstadt Potsdam in direktem Kontakt mit Anliegern aus den Ortsteilen. Auf diese Weise werden jährlich Prioritäten bezogen auf die Unterhaltung und Instandsetzung der Verkehrsinfrastruktur in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel festgelegt.

Ein grundhafter Ausbau von Gehwegen zieht eine finanzielle Beteiligung der Eigentümer angrenzender Grundstücke nach sich (Straßenbaubeitragssatzung in Verbindung mit dem Kommunalen Abgabengesetz – KAG). Derartige Maßnahmen sind derzeit nicht in Planung.

Folgende Maßnahmen sind bereits umgesetzt oder befinden sich aktuell in der Umsetzung:
Fahrland

- Querungshilfe Am Upstall / Gartenstraße (2018)
- Herstellung der Wegeverbindung vom Wohngebiet Am Upstallgraben Nord zum Wohngebiet Am Upstallgraben Süd (2018)
- Gehwegeinstandsetzung Ketziner Straße (2017/2018)
- Herstellung Lückenschluss Gehweg in der Döberitzer Straße inklusiv Querungshilfe (2018)

Groß Glienicke

- Gehweginstandsetzung Potsdamer Chaussee von Glienicker Dorfstraße bis Am Park (2017)
- Gehweginstandsetzung Potsdamer Chaussee von Güntherweg bis Triftweg (2017)
- Deckensanierung Mischverkehrsfläche Forstallee (2017)
- Deckensanierung Mischverkehrsfläche Rehsprung (2017)
- Deckensanierung Mischverkehrsfläche Bullenwinkel (2017)

Folgende Maßnahmen sollen kurzfristig (5 Jahre) umgesetzt werden:
Fahrland

- Herstellung des Schulwegs nördlich des Bebauungsplangebiets Nr. 132 „Am Friedhof“
- Entwicklung der inneren Erschließung des Bebauungsplangebiets Nr. 132 „Am Friedhof“
- Gehweginstandsetzung Priesterstraße
- Neubau Wegeverbindung des Ortsteils Fahrland mit der Döberitzer Heide von Kienhorststraße bis Großer Graben)

Neu Fahrland

- Deckensanierung Mischverkehrsfläche Ringstraße 38 bis 53

Groß Glienicke

- Gehweginstandsetzung Triftweg
- Herstellung Gehweg von Am Anger bis An der Sporthalle/ Kita

Folgende Maßnahmen sollen langfristig umgesetzt werden:
Fahrland

- grundhafter Ausbau der Döberitzer Straße
- Umbau des Knotenpunktes Döberitzer Straße/ Ketziner Straße

Zum Thema Verkehrsentlastung und Ortskernstärkung, sowie die damit einhergehenden Verkehrsberuhigungen sind viele Hinweise und Maßnahmen dem Maßnahmenkatalog der *Strategieplanung zur Entwicklung des Ländlichen Raums Potsdam* zu entnehmen. Hierbei tragen beispielsweise die Stärkung des Rad- und ÖPNV-Verkehrs zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs bei.

Bei konkreten Maßnahmen, zum Beispiel zu den Ortsdurchfahrten in Verbindung mit der Ortskernstärkung, müssen verschiedene Faktoren berücksichtigt werden, wie

- Zustand der Flächen
- Unfallhäufigkeit und Verkehrssicherheit
- vorhandene finanzielle Mittel

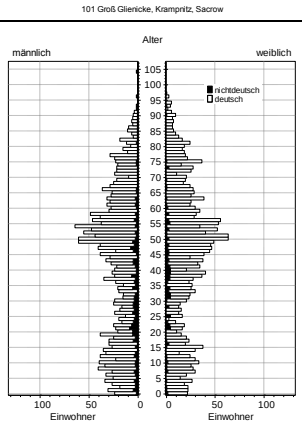
Im weiteren Verlauf können diese Maßnahmen in eine Prioritätenliste der Landeshauptstadt Potsdam einsortiert werden.

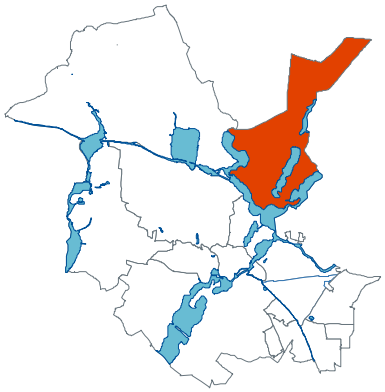
Die Notwendigkeit des grundhaften Ausbaus der Ortsdurchfahrten in Groß Glienicke und Fahrland wurden bereits als notwendig bewertet, jedoch sind diese Maßnahmen bisher noch nicht im investiven Haushalt der Landeshauptstadt Potsdam abgebildet. Aus diesem Grund wurden aus dem laufenden Aufwand zunächst großflächige Unterhaltungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit in den nächsten Jahren finanziert.
Eine grundhafte Änderung der Ortsdurchfahrt in Neu Fahrland wird sich mit der Realisierung der geplanten Tramtrasse vom Campus Jungfernsee über Krampnitz bis Fahrland ergeben. Gleiches gilt für die Einmündung der Straße Am Kirchberg auf die B2.
Die Gestaltung der Ortsdurchfahrt und die Gestaltung der inneren Erschließung in Krampnitz werden durch die Entwicklung und Bebauung der ehemaligen Kaserne Krampnitz abgedeckt.

Folgende Maßnahmen, die auch Bestandteil der *Strategieplanung zur Entwicklung des Ländlichen Raums Potsdam* sind, sind für eine mittel- bis langfristige Umsetzung vorgesehen:

- Entwicklung des Ortszentrums Krampnitz (lfd. Nr. 2)
- Entwicklung und Sicherung des historischen Ortskerns um die Kirche in Groß Glienicke (lfd. Nr. 3)
- Straßenraumgestaltung im Dorfkern Fahrland (lfd. Nr. 13)
- Verlängerung der Straßenbahn bis Krampnitz und perspektivisch bis Fahrland (lfd. Nr. 50)
- Umgestaltung der B2 im Eingangsbereich Krampnitz (lfd. Nr. 73)
- Verbesserung des Schulumfeldes der Regenbogenschule, Ketziner Straße 31 in Fahrland, bauliche Umgestaltung zur Verkehrsberuhigung, Bau eines Gehweges bis in den Ortskern Fahrland und Bau eines Gehweges bis Satzkorn (lfd. Nr. 90)
- Strukturkonzept für ein Wegenetz zur Verbindung der Siedlungsbereiche in Neu Fahrland (lfd. Nr. 93)

4 Anlagen





Planungsraum 101

Groß Glienicke, Krampnitz, Sacrow

Fläche: 24,1 km²

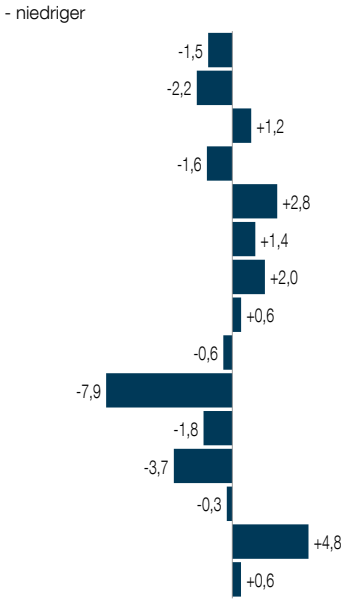
Bevölkerungsdichte: 199 Einwohner/km²

Ausgewählte Indikatoren

Indikator	2016	2017
Bevölkerungsveränderung	-0,1	0,9
Durchschnittliche Wohndauer	7,1	7,5
Durchschnittsalter	43,1	43,5
Ausländeranteil	6,3	6,7
Anteil Deutsche mit MH	7,0	7,4
Kinderanteil	13,6	13,9
Jugendanteil	7,2	7,0
Altenanteil	14,0	14,2
Hochbetagtenanteil	5,2	5,5
Beschäftigtenanteil	46,6	52,4
Arbeitslosenanteil	3,4	2,7
Leistungsempfänger SGB II	5,9	4,1
Leistungsempfänger SGB XII	2,1	2,0
Wohnfläche je Einwohner	39,4	40,4
Einwohner je Wohnung	2,5	2,5

Abweichungen vom Wert der Landeshauptstadt Potsdam 2017

(Angaben in Prozentpunkten)

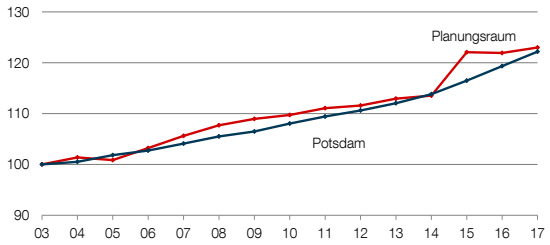


Bevölkerung

Bevölkerungsstruktur und Prognose	2016	2017	Veränderung abs.	Veränderung %	2020	Veränderung abs.	Veränderung %	2025	Veränderung abs.	Veränderung %
Einw. mit Hauptwohnung	4 741	4 783	42	0,9	5 091	308	6,4	5 192	409	8,6
dar. 0 bis unter 6 Jahre	284	299	15	5,3	307	8	2,7	259	-40	-13,5
0 bis unter 18 Jahre	985	999	14	1,4	1 007	8	0,8	955	-44	-4,4
0 bis unter 3 Jahre	139	147	8	5,8	136	-11	-7,4	119	-28	-19,3
3 bis unter 6 Jahre	145	152	7	4,8	171	19	12,5	140	-12	-7,9
6 bis unter 12 Jahre	361	365	4	1,1	329	-36	-9,9	336	-29	-8,1
12 bis unter 16 Jahre	238	225	-13	-5,5	255	30	13,5	231	6	2,6
16 bis unter 19 Jahre	147	158	11	7,5	176	18	11,7	190	32	20,4
16 bis unter 26 Jahre	391	385	-6	-1,5	471	86	22,4	513	128	33,3
26 bis unter 45 Jahre	914	917	3	0,3	992	75	8,2	968	51	5,6
45 bis unter 55 Jahre	950	911	-39	-4,1	837	-74	-8,1	739	-172	-18,9
55 bis unter 65 Jahre	693	739	46	6,6	855	116	15,6	947	208	28,2
55 Jahre und älter	1 603	1 681	78	4,9	1 899	218	12,9	2 147	466	27,7
65 Jahre und älter	910	942	32	3,5	1 044	102	10,8	1 200	258	27,4
80 Jahre und älter	246	265	19	7,7	325	60	22,7	384	119	45,0
90 Jahre und älter	44	50	6	13,6	64	14	28,0	83	33	65,5
65 bis unter 70 Jahre	255	260	5	2,0	286	26	9,9	345	85	32,9
70 bis unter 75 Jahre	196	200	4	2,0	222	22	10,9	266	66	33,2
75 bis unter 80 Jahre	213	217	4	1,9	212	-5	-2,5	204	-13	-6,2
80 bis unter 85 Jahre	130	142	12	9,2	163	21	15,1	176	34	24,0
85 bis unter 90 Jahre	72	73	1	1,4	98	25	33,8	125	52	71,8
dar. Ausländer	300	319	19	6,3						
Einw. mit Nebenwohnung	125	124	-1	-0,8						

Bevölkerungsbewegung	2016	2017
Lebendgeborene	43	44
Gestorbene	39	37
Natürlicher Saldo	4	7
Außerstädtische Zuzüge	401	400
Außerstädtische Wegzüge	282	242
Innerstädtische Zuzüge	76	57
Innerstädtische Wegzüge	200	180
Wanderungssaldo	-5	35
Umzüge innerhalb des Planungsraums	98	123

Bevölkerungsentwicklung (in %, 2003 =100)



Haushalte	2016	2017
Haushalte insgesamt	2 077	2 166
davon 1 Person	616	688
2 Personen	748	759
3 Personen	381	373
4 und mehr Personen	332	346

	2016	2017
darunter Haushalte mit Kindern	594	595
dar. Alleinerziehende	140	145
durchschnittliche Haushaltsgröße	2,3	2,2

Soziales

Leistungsempfänger	2016	2017		2016	2017
Arbeitslosengeld I (SGB III)	28	35	je 100 Pers. im erwerbsfähigen Alter	0,9	1,2
Arbeitslosengeld II (SGB II)	184	146	je 100 Pers. im erwerbsfähigen Alter	6,1	4,8
Sozialgeld (SGB II)	84	52	je 100 Einwohner	1,8	1,1
Sozialhilfe (SGB XII)	99	97	je 100 Einwohner	2,1	2,0
darunter Grundsicherung	17	27	je 100 Einwohner 65 Jahre und älter	1,9	2,9
Wohngeld	43	34	je 100 Einwohner	0,9	0,7
Wohnberechtigungsscheine	173	131	je 100 Einwohner	3,6	2,7

Wirtschaft und Arbeitsmarkt

Wirtschaft	2016	2017
gemeldete Gewerbe in der		
IHK	318	304
Handwerkskammer	45	49

Arbeitsmarkt	2016	2017
sozialversicherungspflichtig		
Beschäftigte am Wohnort	1 403	1578
Arbeitslose	101	81

Bauen und Wohnen

Baugenehmigungen	2016	2017
Gebäude insgesamt	44	65
darunter Neubau	43	60
Wohnungen insgesamt	46	78
darunter Neubau	46	63

Baufertigstellungen	2016	2017
Gebäude insgesamt	35	35
darunter Neubau	35	33
Wohnungen insgesamt	39	33
darunter Neubau	39	33

Gebäude- und Wohnungsbestand	2016	2017
Gebäude insgesamt	1 221	1 255
davon bis 1990	465	463
ab 1991	756	792
Wohnungen insgesamt	1 915	1 949
davon bis 1990	665	663
ab 1991	1 250	1 286

Wohnungsbestand	2016	2017
1-Raum-Wohnungen	93	91
2-Raum-Wohnungen	249	249
3-Raum-Wohnungen	651	654
4-Raum-Wohnungen	484	499
5-Raum-Wohnungen und größer	438	456

Infrastruktur und Verkehr

Infrastruktur	2016	2017
Grundschulen (kommunal)	1	1
Kapazität	300	300
Schüler	275	285
Grundschulen (frei)	-	-
Schüler	-	-
Förderschulen	-	-
Schüler	-	-
Weiterführende Schulen (kommunal)	-	-
Kapazität	-	-
Schüler Primarstufe	-	-
Schüler Sekundarstufe I und II	-	-
Weiterführende Schulen (frei)	-	-
Schüler Primarstufe	-	-
Schüler Sekundarstufe I und II	-	-

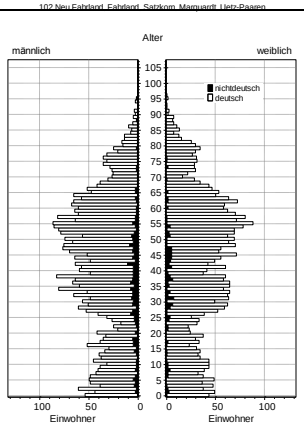
Infrastruktur/Verkehr	2016	2017
Kindertagesstätten	8	8
Kapazität (Platzangebot)	471	501
Spielplätze	4	4
Sporthallen	2	3
Sportfreianlagen	3	2
Kinder- u. Jugendfreizeiteinrichtung	2	2
Pflegeeinrichtungen	.	.
Dauerpflegeplätze	.	.
Allgemeinmediziner	1	1
Apotheken	2	1
Zugelassene Kraftfahrzeuge	3 075	3 209
darunter Pkw	2 424	2 526
PKW-Besatz	511	528

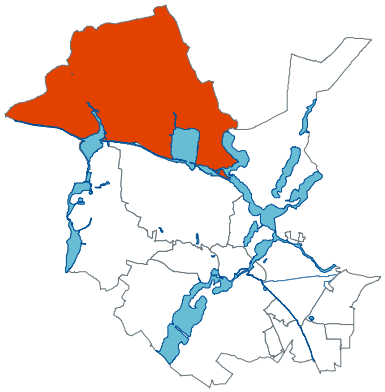
Planungsraum 102

Neu Fahrland, Fahrland, Kartzow, Satzkorn, Marquardt, Uetz-Paaren

Fläche: 52,8 km²

Bevölkerungsdichte: 163 Einwohner/km²



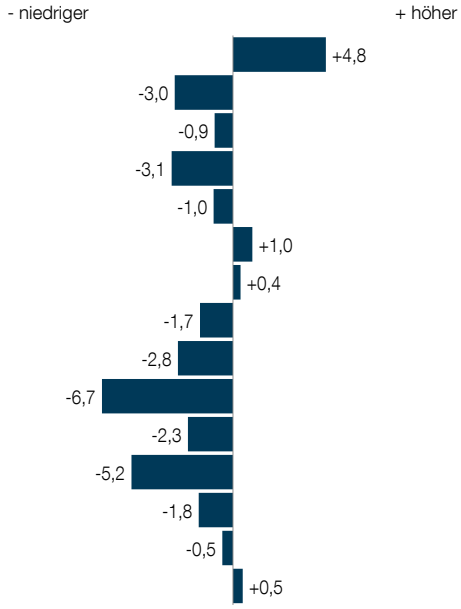


Ausgewählte Indikatoren

Indikator	2016	2017
Bevölkerungsveränderung	4,4	7,1
Durchschnittliche Wohndauer	6,7	6,7
Durchschnittsalter	41,8	41,4
Ausländeranteil	4,4	5,1
Anteil Deutsche mit MH	3,4	3,6
Kinderanteil	13,0	13,4
Jugendanteil	5,2	5,3
Altenanteil	12,2	11,9
Hochbetagtenanteil	3,1	3,3
Beschäftigtenanteil	49,6	53,6
Arbeitslosenanteil	2,6	2,2
Leistungsempfänger SGB II	2,9	2,6
Leistungsempfänger SGB XII	0,8	0,6
Wohnfläche je Einwohner	36,4	35,1
Einwohner je Wohnung	2,3	2,4

Abweichungen vom Wert der Landeshauptstadt Potsdam 2017

(Angaben in Prozentpunkten)

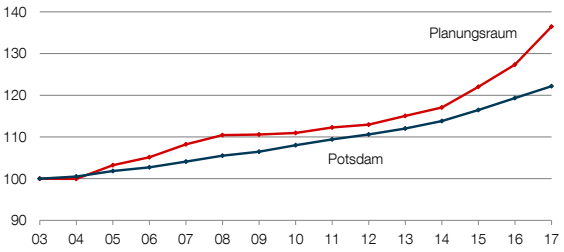


Bevölkerung

Bevölkerungsstruktur und Prognose	2016	2017	Veränderung abs.	Veränderung %	2020	Veränderung abs.	Veränderung %	2025	Veränderung abs.	Veränderung %
Einw. mit Hauptwohnung	8 044	8 619	575	7,1	9 387	768	8,9	11 246	2 627	30,5
dar. 0 bis unter 6 Jahre	557	634	77	13,8	547	-87	-13,7	641	7	1,1
0 bis unter 18 Jahre	1 462	1 619	157	10,7	1 769	150	9,2	2 144	525	32,4
0 bis unter 3 Jahre	288	327	39	13,5	252	-75	-22,8	298	-29	-8,9
3 bis unter 6 Jahre	269	307	38	14,1	295	-12	-4,0	343	36	11,8
6 bis unter 12 Jahre	486	524	38	7,8	648	124	23,6	757	233	44,6
12 bis unter 16 Jahre	272	312	40	14,7	401	89	28,5	513	201	64,3
16 bis unter 19 Jahre	212	217	5	2,4	252	35	16,0	341	124	57,0
16 bis unter 26 Jahre	605	639	34	5,6	785	146	22,9	1 003	364	57,0
26 bis unter 45 Jahre	2 167	2 391	224	10,3	2 324	-67	-2,8	2 743	352	14,7
45 bis unter 55 Jahre	1 379	1 376	-3	-0,2	1 421	45	3,3	1 661	285	20,7
55 bis unter 65 Jahre	1 351	1 433	82	6,1	1 486	53	3,7	1 611	178	12,5
55 Jahre und älter	2 578	2 743	165	6,4	3 261	518	18,9	3 927	1 184	43,2
65 Jahre und älter	1 227	1 310	83	6,8	1 775	465	35,5	2 316	1 006	76,8
80 Jahre und älter	248	283	35	14,1	448	165	58,3	594	311	110,0
90 Jahre und älter	18	25	7	38,9	70	45	180,6	106	81	325,9
65 bis unter 70 Jahre	416	475	59	14,2	607	132	27,8	698	223	46,9
70 bis unter 75 Jahre	267	263	-4	-1,5	389	126	47,9	612	349	132,6
75 bis unter 80 Jahre	296	289	-7	-2,4	331	42	14,4	412	123	42,6
80 bis unter 85 Jahre	157	190	33	21,0	262	72	37,7	296	106	55,5
85 bis unter 90 Jahre	73	68	-5	-6,8	116	48	70,7	192	124	182,9
dar. Ausländer	357	441	84	23,5						
Einw. mit Nebenwohnung	132	125	-7	-5,3						

Bevölkerungsbewegung	2016	2017
Lebendgeborene	97	95
Gestorbene	46	46
Natürlicher Saldo	51	49
Außerstädtische Zuzüge	660	732
Außerstädtische Wegzüge	411	387
Innerstädtische Zuzüge	292	338
Innerstädtische Wegzüge	250	166
Wanderungssaldo	291	517
Umzüge innerhalb des Planungsraums	218	246

Bevölkerungsentwicklung (in %, 2003 =100)



Haushalte	2016	2017
Haushalte insgesamt	3 795	4 097
davon 1 Person	1 232	1 381
2 Personen	1 408	1 486
3 Personen	648	701
4 und mehr Personen	507	529

	2016	2017
darunter Haushalte mit Kindern	944	1 049
dar. Alleinerziehende	156	187
durchschnittliche Haushaltsgröße	2,1	2,1

Soziales

Leistungsempfänger	2016	2017		2016	2017
Arbeitslosengeld I (SGB III)	67	73	je 100 Pers. im erwerbsfähigen Alter	1,2	1,2
Arbeitslosengeld II (SGB II)	167	171	je 100 Pers. im erwerbsfähigen Alter	3,0	2,9
Sozialgeld (SGB II)	51	54	je 100 Einwohner	0,6	0,6
Sozialhilfe (SGB XII)	65	53	je 100 Einwohner	0,8	0,6
darunter Grundsicherung	31	38	je 100 Einwohner 65 Jahre und älter	2,5	2,9
Wohngeld	34	51	je 100 Einwohner	0,4	0,6
Wohnberechtigungsscheine	99	87	je 100 Einwohner	1,2	1,0

Wirtschaft und Arbeitsmarkt

Wirtschaft	2016	2017
gemeldete Gewerbe in der		
IHK	443	475
Handwerkskammer	109	126

Arbeitsmarkt	2016	2017
sozialversicherungspflichtig		
Beschäftigte am Wohnort	2 758	3 165
Arbeitslose	142	125

Bauen und Wohnen

Baugenehmigungen	2016	2017
Gebäude insgesamt	26	21
darunter Neubau	19	14
Wohnungen insgesamt	34	63
darunter Neubau	31	61

Baufertigstellungen	2016	2017
Gebäude insgesamt	90	66
darunter Neubau	88	65
Wohnungen insgesamt	227	193
darunter Neubau	222	193

Gebäude- und Wohnungsbestand	2016	2017
Gebäude insgesamt	2 008	2 063
davon bis 1990	783	778
ab 1991	1 225	1 285
Wohnungen insgesamt	3 478	3 596
davon bis 1990	1 409	1 396
ab 1991	2 069	2 200

Wohnungsbestand	2016	2017
1-Raum-Wohnungen	218	216
2-Raum-Wohnungen	837	888
3-Raum-Wohnungen	830	852
4-Raum-Wohnungen	964	1 001
5-Raum-Wohnungen und größer	629	639

Infrastruktur und Verkehr

Infrastruktur	2016	2017
Grundschulen (kommunal)	1	1
Kapazität	336	325
Schüler	281	306
Grundschulen (frei)	1	1
Schüler	227	229
Förderschulen	-	-
Schüler	-	-
Weiterführende Schulen (kommunal)	-	-
Kapazität	-	-
Schüler Primarstufe	-	-
Schüler Sekundarstufe I und II	-	-
Weiterführende Schulen (frei)	-	-
Schüler Primarstufe	-	-
Schüler Sekundarstufe I und II	-	-

Infrastruktur/Verkehr	2016	2017
Kindertagesstätten	4	4
Kapazität (Platzangebot)	650	650
Spielplätze	17	17
Sporthallen	3	2
Sportfreianlagen	2	3
Kinder- u. Jugendfreizeiteinrichtung	1	1
Pflegeeinrichtungen	.	.
Dauerpflegeplätze	.	.
Allgemeinmediziner	2	2
Apotheken	-	-
Zugelassene Kraftfahrzeuge	6 320	6 792
darunter Pkw	4 578	4 888
PKW-Besatz	569	567

Erläuterungen zu den Datenangaben

Indikatoren
Die Datenübersicht der Sozial- und Planungsräume wird jeweils durch eine grafische Darstellung ausgewählter Indikatoren eingeleitet, die einen schnellen Überblick über die demographischen und sozialen Strukturen im Sozial- bzw. Planungsraum ermöglicht und auch einen Vergleich der Räume mit der Landeshauptstadt Potsdam erlaubt. Dargestellt ist dabei die Abweichung des Sozial- bzw. Planungsraumwertes vom entsprechenden Wert für die Gesamtstadt. Die Abweichungen werden in Prozentpunkten angegeben, bei der Wohndauer und beim Durchschnittsalter in Jahren, bei der Wohnfläche je Einwohner in Quadratmetern und bei Einwohner je Wohnung in Personen. Sofern der Stichtag nicht extra angegeben wird, sind die Daten vom 31.12. des Jahres.

Folgende **Indikatoren** werden dargestellt:

Bevölkerungsveränderung	Veränderung der Einwohner mit Hauptwohnung zum Vorjahr
Durchschnittliche Wohndauer	durchschnittliche Wohndauer an der aktuellen Adresse
Durchschnittsalter	Durchschnittsalter der Einwohner mit Hauptwohnung
Ausländeranteil	Personen mit nichtdeutscher Staatsangehörigkeit je 100 Einwohner mit Hauptwohnung
Anteil Deutsche mit Migrationshintergrund (MH)	Einwohner mit Migrationshintergrund und erster Staatsbürgerschaft deutsch je 100 Einwohner mit Hauptwohnung
Kinderanteil	0 bis unter 12-Jährige je 100 Einwohner mit Hauptwohnung
Jugendanteil	12 bis unter 18-Jährige je 100 Einwohner mit Hauptwohnung
Seniorenanteil	65 bis unter 80-Jährige je 100 Einwohner mit Hauptwohnung
Hochbetagtenanteil	80-Jährige und älter je 100 Einwohner mit Hauptwohnung
Beschäftigtenanteil	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je 100 15- bis unter 65-jährige Einwohner mit Hauptwohnung
Arbeitslosenanteil	Arbeitslose je 100 15- bis unter 65-Jährige Einwohner mit Hauptwohnung
Leistungsempfänger SGB II	Leistungsempfänger SGB II je 100 Einwohner mit Hauptwohnung
Leistungsempfänger SGB XII	Leistungsempfänger SGB XII je 100 Einwohner mit Hauptwohnung
Wohnfläche je Einwohner	durchschnittliche Wohnfläche je Einwohner mit Hauptwohnung
Einwohner je Wohnung	Einwohner mit Hauptwohnung je Wohnung

Bevölkerung
Datengrundlage ist die Auswertung des Einwohnermelderegisters der Landeshauptstadt Potsdam.

Natürlicher Saldo	= Lebendgeborene – Gestorbene
Außerstädtische Zu- u. Wegzüge	Zu- und Wegzüge über die Stadtgrenze hinaus
Innerstädtische Zu- u. Wegzüge	Zu- und Wegzüge innerhalb der Stadtgrenze
Wanderungssaldo	= außerstädtische Zuzüge – außerstädtische Wegzüge + innerstädtische Zuzüge – innerstädtische Wegzüge
Haushalte	Grundlage ist die Haushaltsgenerierung der wohnberechtigten Bevölkerung
Alleinerziehende	ein Haushaltsvorstand mit ledigen Kindern unter 18 Jahre
Haushalte mit Kindern	Haushalte mit ledigen Kindern unter 18 Jahre

Soziales

Datengrundlage für Arbeitslosengeld I, Arbeitslosengeld II und Sozialgeld ist die Statistik der Bundesagentur für Arbeit, für die Sozialhilfe nach SGB XII und für die Wohnberechtigungsscheine sind es die entsprechenden Register der Landeshauptstadt Potsdam und für das Wohngeld sind es die Auswertungen des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg.

Arbeitslosengeld I (SGB III)	Arbeitslose, die Arbeitslosengeld I erhalten und nicht hilfebedürftig sind, gehören zum Rechtskreis des Sozialgesetzbuches III (SGB III)
Arbeitslosengeld II (SGB II), Sozialgeld (SGB II)	erwerbsfähige Hilfebedürftige erhalten das Arbeitslosengeld II und die Mitglieder ihrer Bedarfsgemeinschaft, die nicht erwerbsfähig sind, Sozialgeld. Diese werden dem Rechtskreis nach dem Sozialgesetzbuch II (SGB II) zugeordnet.
Personen im erwerbsfähigen Alter	Einwohner mit Hauptwohnsitz im Alter von 15 bis unter 65 Jahren
Sozialhilfe (SGB XII)	Empfänger von laufender Hilfe zum Lebensunterhalt, Empfänger nach dem 5. bis 9. Kapitel SGB XII, Empfänger von Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung und Asylbewerber
Wohngeld	Personen in Haushalten mit Wohngeld
Wohnberechtigungsscheine	Personen mit im Berichtsjahr gültigen Wohnberechtigungsscheinen

Wirtschaft und Arbeitsmarkt

Datengrundlage sind die Erhebungen der Industrie- und Handelskammer, der Handwerkskammer und der Bundesagentur für Arbeit.

Gemeldete Gewerbe IHK	bei der IHK gemeldete Unternehmen
Gemeldete Gewerbe Handwerkskammer	bei der Handwerkskammer eingetragene Unternehmen
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	alle Arbeitnehmer einschließlich der zu ihrer Berufsausbildung Beschäftigten, die krankenversicherungs-, rentenversicherungs- oder beitragspflichtig nach dem Arbeitsförderungsgesetz sind oder die Beitragsanteile an die gesetzlichen Rentenversicherungen entrichten. Nicht dazu zählen Selbständige, mithelfende Familienangehörige und Beamte sowie Arbeitnehmer mit einer geringfügigen Beschäftigung
Arbeitslose	arbeitslos ist, wer nicht in einem Beschäftigungsverhältnis steht oder weniger als 15 Stunden pro Woche arbeitet, eine versicherungspflichtige zumutbare Beschäftigung sucht und dabei den Vermittlungsbemühungen zur Verfügung steht und sich bei einer Agentur für Arbeit/ ARGE/Kommune arbeitslos gemeldet hat.

Bautätigkeit

Datengrundlage sind die Erhebungen des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg.

Baugenehmigungen, Baufertigstellungen	umfasst Neubau und Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden

Wohnen

Datengrundlage ist das Wohnungsregister der Landeshauptstadt Potsdam. Es werden nur die Gebäude erfasst, in denen sich Wohnungen befinden.

Gebäude	umfasst alle Gebäude, die mindestens eine Wohnung enthalten (bei Gebäudeblöcken wird jede Adresse als einzelnes Gebäude geführt)
Wohnung	Summe der Räume, die die Führung eines Haushaltes ermöglichen, (mit Küche o. Raum mit Kochgelegenheit, eigenen abschließbaren Zugang, ferner Wasserversorgung, Ausguss und Toilette)

Verkehr

Datengrundlage ist das Register des Bereiches Straßenverkehr der Landeshauptstadt Potsdam.

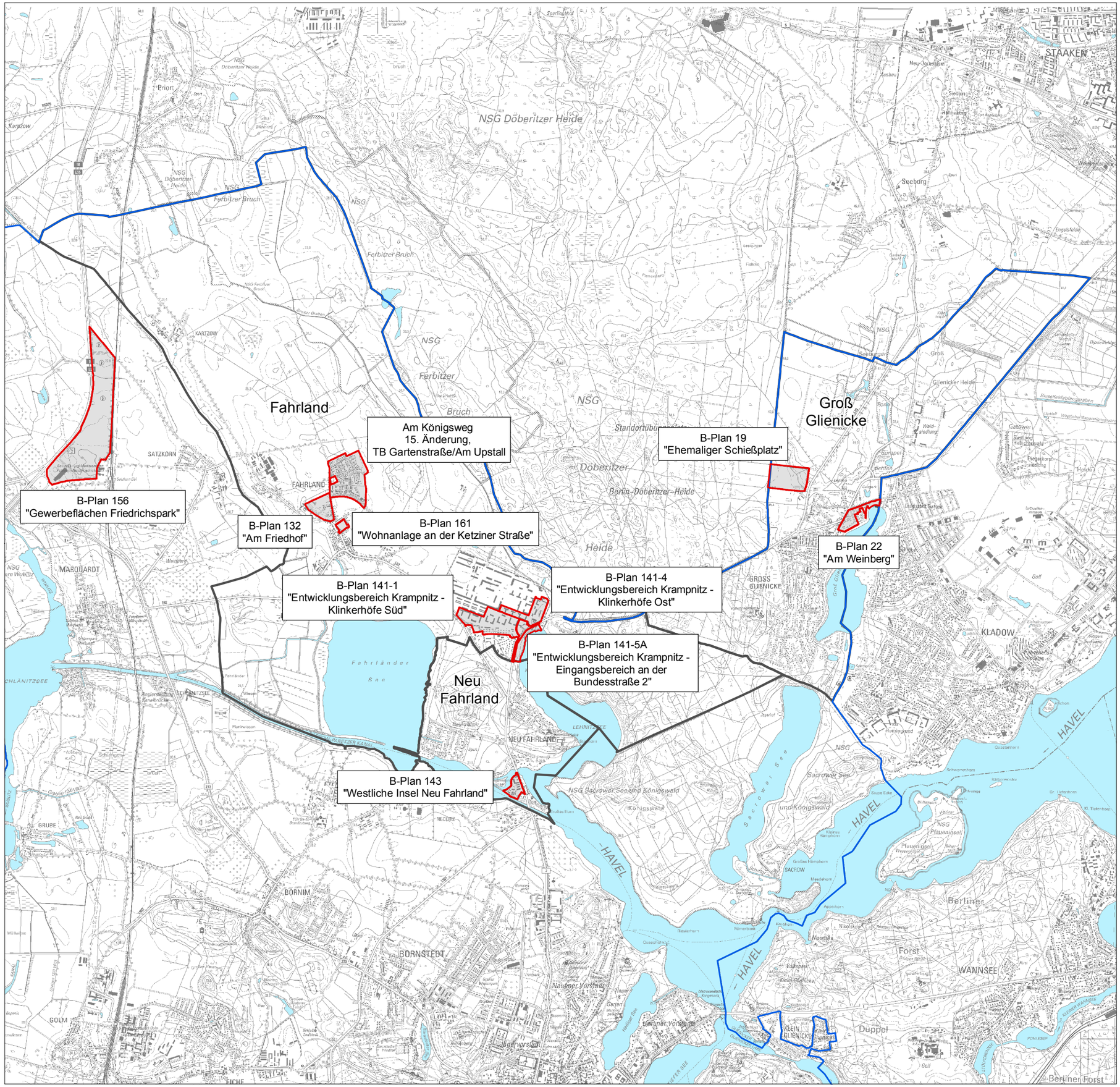
Kraftfahrzeuge	alle Kraftfahrzeuge mit amtlichen Kennzeichen sowie Anhänger
Pkw-Besatz	Pkw je 1 000 Einwohner mit Hauptwohnung

Anlage 2

POTSDAM

Landeshauptstadt Potsdam

Potsdamer Norden
Bebauungspläne in Bearbeitung



- Bebauungsplan mit Nummer
- Stadtteilgrenze
- Stadtgrenze

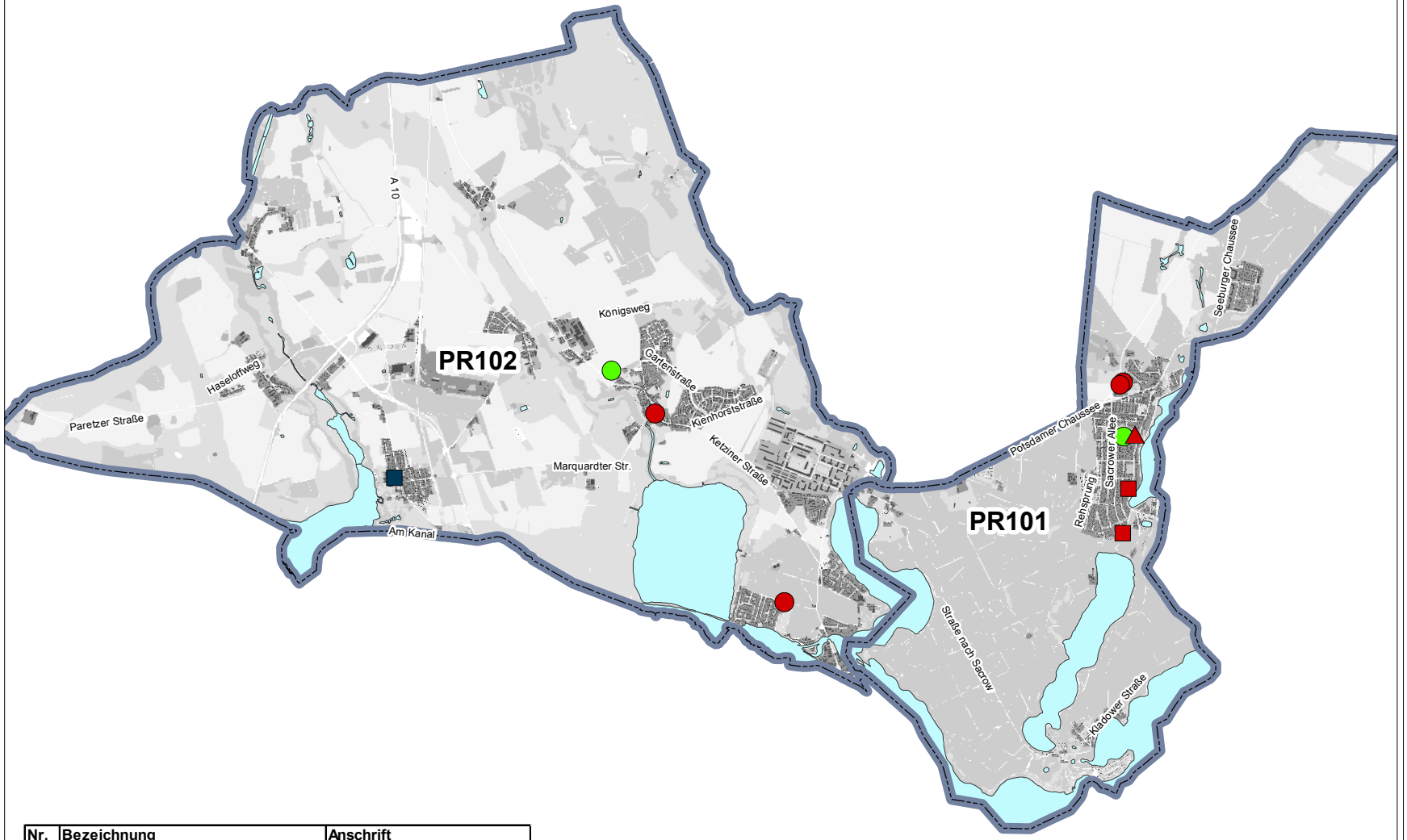
Dieser Plan wurde erstellt im Maßstab: 1:50.000.

Geobasisdaten: DTK25 © GeoBasis-DE/LGB 2017

Potsdamer Norden
Bebauungspläne in Bearbeitung
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Stadtentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Stadtentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/stadtentwicklung

Stand: 06.09.2018

Anlage 3



Nr.	Bezeichnung	Anschrift
1	Kita "Spatzennest"	Tristanstraße 58
2	Kita "Haus Sonnenschein"	Ulrich-Steinhauer-Straße 3 A
3	Kita "Butzemannhaus"	Seepromenade 54
4	Montessori - Haus "Starke Kinder"	An der Sporthalle 2
5	Kita "Villa Kunterbunt"	Am Glienicker Mühlenberg 3
6	Kita "Kinderland "	Am Kirchberg 50
7	Kita "Fahrländer Landmäuse"	Marquardter Straße 1
8	Kita "Seepferdchen"	Hauptstraße 19-22
9	Hort "Traumzauberbaum"	Am Hechtsprung 14
10	Hort Fahrland	Ketziner Straße 31C

Anlage 4
Landeshauptstadt Potsdam

Kita-Bedarfsplan 2018/2019 Sozialraum VI -Schlaatz / Waldstadt I + II / Potsdam Süd

Eigentum bzw. Erbbaupacht des Trägers

- Kinderkrippe, Kindergarten und Hort
- Kinderkrippe und Kindergarten
- Kindergarten
- Kindergarten und Hort
- Hort

Kommunaler Immobilien Service der LHP

- Kinderkrippe, Kindergarten und Hort
- Kinderkrippe und Kindergarten
- Kindergarten und Hort
- Hort

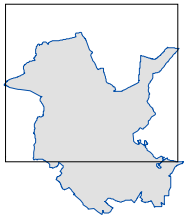
Miete Dritter

- Kinderkrippe und Kindergarten
- Hort

- Planungsraum mit PR-Nummer
- Wasserfläche

Kartengrundlage:
Geodaten: © GeoBasis-DE/LGB 2018
Planungsräume 2017 © Landeshauptstadt Potsdam
Biotoptypen- und Landnutzungskartierung – Stand 2016

Plan wurde erstellt im Maßstab: 1:80.000



Kita-Bedarfsplan 2018/2019
Sozialraum VI -Schlaatz /
Waldstadt I + II / Potsdam Süd

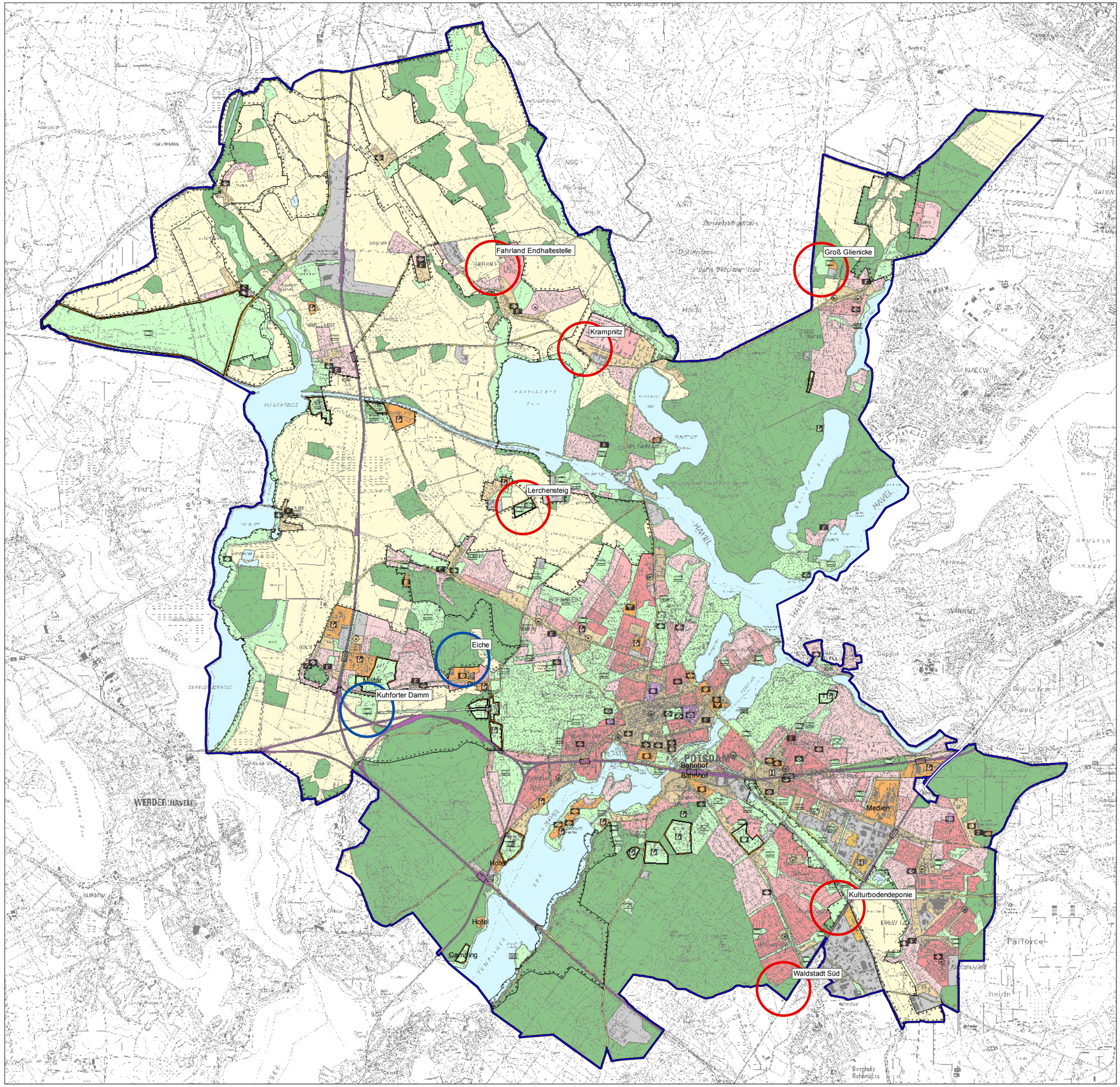
Fachbereich Kinder, Jugend und Familie
Bereich Regionale Jugendhilfe
14461 Potsdam
E-Mail: Jugendamt@Rathaus.Potsdam.de

Stand: 04.07.2018

Anlage 5

Landeshauptstadt Potsdam

Übersichtskarte potenzielle Sportflächen



potenzielle Sportfläche

Ersatzfläche / Ergänzung

Neue Sportanlagen

Fahrland Endhaltestelle: 2 wettkampfgerechte Plätze
Vorplanung

Groß Glienicke: 1 wettkampfgerechter Platz,
weitere Sportflächen
Bebauungsplan Nr. 19 "Ehemaliger Schießplatz"
aktuell im Verfahren

Krampnitz: 2 wettkampfgerechte Plätze
Realisierung im zeitlichen Zusammenhang
mit der Entwicklungsmaßnahme, Vorplanung

Lerchensteig: 1 wettkampfgerechter Platz
planungsrechtliche Voraussetzungen liegen vor,
FNP-Änderung abgeschlossen

Waldstadt Süd: 2 wettkampfgerechte Plätze
Bebauungsplan Nr. 142 "Schulstandort Waldstadt-Süd"
aktuell im Verfahren

Kulturbodendeponie: 2 wettkampfgerechte Plätze
Bebauungsplan in Vorbereitung

Ersatz / Ergänzung

Eiche: Ersatz für Flächen am Neuen Palais,
Vorplanung

Kuhforter Damm: Ergänzung Gesamtanlage
Bebauungsplan in Vorbereitung

Basis dieser Karte ist der Fächennutzungsplan mit allen wirksamen Änderungen / Berichtigungen.
Dieser Plan wurde erstellt im Maßstab: 1:70.000

Geobasisdaten: DTK25 © GeoBasis-DE/LGB 2017

Übersichtskarte potenzielle Sportflächen

Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Stadtentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Stadtentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/stadtentwicklung

Stand: 19.09.2018

Anlage 6

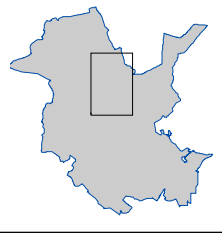
POTSDAM

Landeshauptstadt Potsdam

Straßenbahnerschließung Krampnitz Machbarkeitsstudie 2015 / Ergänzungsstrecke von Krampnitz bis Fahrland

- zweigleisigeTrasse auf der Fahrbahn
- zweigleisige Trasse in Seitenlage
- zweigleisige Trasse in Mittellage
- Wendeschleife
- Straßenbahn-Haltestelle

1:14.000



Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/verkehrsentwicklung

Stand: September 2018

Geobasisdaten: DTK25 © GeoBasis-DE/LGB 2017

Anlage 7

Landeshauptstadt Potsdam

Radverkehrskonzept

Karte 7

Priorität 1 - Maßnahmen

Maßnahmen an Kreuzungen

Nr.	Abschnitt/Lage/Anmerkungen
6	**Rückertstraße/ Marquardter Chaussee –** Radverkehrsführung auf der abknickenden Vorfahrtstraße für beide Fahrtrichtungen verbessern
12	**Breite Straße/ Zeppelinstraße –** Erstellung einer vertiefenden Untersuchung mit Variantenbetrachtung zum Kreuzungspunkt
14	**Zeppelinstraße/ Luisenplatz –** Markierung einer Radverkehrsfurt über die Straße Luisenplatz
16 20	**Friedrich-Ebert-Straße/ Gutenbergstraße –** Umgestaltung der Kreuzung zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs **Berliner Straße/ Nuthestraße/ Gutenbergstraße/ Behlertstraße –** Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich getrennt vom Fußgänger mit eigenen Radfurten
21	**Lange Brücke/ Babelsberger Straße –** Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich getrennt vom Fußgänger und Prüfung der Aufstellbereiche
22	**Leipziger Dreieck –** Verbesserung der Radverkehrsführung und größere Aufstellbereiche am Leipziger Dreieck
27	**Lutherplatz –** Emeuerung der Sperrflächenmarkierung und Beobachtung des Verkehrsverhaltens. Ggf. weitere verkehrsorganisatorische oder bauliche Maßnahmen

Maßnahmen an Strecken

Nr.	Abschnitt/Lage/Anmerkungen
1	**Ketziner Straße zwischen Straße des Friedens und Fahrländer Chaussee -** Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs
2	**Marquardter Straße (L 92) zwischen Fahrland und der B 273 –** Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (Aufgabe Landesbetrieb Straßenwesen)
3	**Potsdamer Chaussee (B 2) zwischen Berlin und Groß Glienicke –** Bau einer Radverkehrsanlage (Aufgabe Landesbetriebs Straßenwesen)
4	**Tschudistraße Am Wiesenrand zwischen Rehweg und Ketziner Straße (Krampnitz) –** gemeinsamer Geh- und Radweg mit der Straßenbahnverlängerung planen und umsetzen.
5	**Bornimer Chaussee zwischen dem Wissenschaftspark und der Wublitzstraße –** Bau einer Radverkehrsanlage
7	**Nedlitzer Straße zwischen Amundsenstraße und Viereckremise –** getrennter Radweg stadteinwärts auf der westlichen Fahrbahnseite.
8	**Brücke zwischen Werder und Potsdam –** Bau einer Fußgänger- und Radfahrbrücke parallel der bestehenden Eisenbahnbrücke
9	**Werderscher Damm/ Kuhforter Damm zwischen Bahnbrücke und Ortseingang Eiche –** Herstellung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs
10	**Lennéstraße zwischen C.-von-Ossietzky-Straße und Anger –** Kleinteilige Verbesserungsmaßnahme oder grundhaften Ausbau, um den Radverkehr auf der Fahrbahn zu ermöglichen.
11	**Zeppelinstraße zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Kastanienallee -** Radfahrstreifen stadtauswärts notwendig.
13	**Zeppelinstraße zwischen Luisenplatz und Breite Straße –** Verbreiterung der Radverkehrsanlagen in beiden Fahrtrichtungen notwendig
15	**Charlottenstraße zwischen Friedrich-Ebert-Str. und Schopenhauerstraße –** Markierung von Schutzstreifen prüfen
17	**Friedrich-Ebert-Straße zwischen Kurfürstenstraße und Charlottenstraße –** Herausnahme der parkenden Fahrzeuge
18	**Gutenbergstraße/ Hans-Thoma-Straße –** Untersuchung zur jetzigen Radverkehrsführung mit der Verdeutlichung des Einrichtungsverkehrs sowie die Errichtung eines Zweirichtungsradwegs mit Bewertung zur Verkehrssicherheit
19	**Behlertstraße zwischen Berliner Str. und Kurfürstenstraße –** Markierung eines Schutzstreifens in Fahrtrichtung Norden
23	**Heinrich-Mann-Allee zwischen dem Tramabzweig zum Hbf und Friedhofsgasse –** Fahrbahnverbreiterung und Anlage eines Radfahrstreifens
24	**Heinrich-Mann-Allee zwischen Friedhofsgasse und Horstweg –** Fahrradstr. für die Nebenfahrbahn sowie Radverkehrsführung auf der Fahrbahn stadteinwärts prüfen.
25	**Heinrich-Mann-Allee zwischen Horstweg und Bahnübergang Rehbrücke –** Radfahrstreifen auf der Fahrbahn beidseitig umsetzen
26	**Horstweg zwischen Heinrich-Mann-Allee und Großbeerenstraße –** Herstellung einer durchgängigen Radverkehrsanlage
28	**Schulstraße, Benzstraße, Stahnsdorfer Straße –** Fahrradstraßen sowie Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs prüfen
29	**Alte Potsdamer Landstraße zwischen Bernhard-Beyer-Straße und Stahnsdorf –** Ausbau des Weges zu einer Radschnellverbindung
30	**Max-Eyth-Allee zwischen Lerchensteig und TÜV –** Bau eines Geh- und Radwegs
31	**Rückertstraße/ Lerchensteig zwischen Alte Rückertstraße und geplanten Sportplatz –** Bau eines Geh- und Radwegs

Stadtgrenze

Maßnahmen

Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/verkehrsentwicklung

Stand: 03.05.2017

Kartengrundlage:
TK 50 © GeoBasis-De/LGB 2017

Plan wurde erstellt im Maßstab: **1:70.000**