

# Volt

## Unser Programm für Potsdam

Kommunalwahlprogramm von Volt Potsdam für die Wahl  
zur Potsdamer Stadtverordnetenversammlung 2024

# Europäisch denken, lokal handeln

Volt ist eine Bewegung und eine neue Partei, die es in ganz Europa gibt. Wir haben den Namen „Volt Europa“ gewählt, weil der Begriff in allen europäischen Sprachen gleich ausgesprochen und verstanden wird.

Wir haben uns gegründet als Antwort auf nationale Abgrenzungen. Europa bleibt nur dann friedlich, wenn alle Europäer\*innen zusammenarbeiten. Klimawandel, Migration, soziale Ungleichheit, Aufrechterhalten von Meinungsfreiheit und Artenvielfalt kennen keine Landesgrenzen. Diesen Herausforderungen stellt sich Volt.

Zusammen mit unseren Volt Chapters überall in Europa denken wir out-of-the-box. Wir schauen uns an, was woanders schon funktioniert und wenden diese Ansätze auch bei uns an – die sogenannten Best Practices. Im Gegensatz zu allen anderen Parteien wollen wir das Rad nicht neu erfinden, sondern pragmatisch und evidenzbasiert Best Practices nach Potsdam holen. Dieser Ansatz zieht sich wie ein roter Faden durch dieses Programm.

Potsdam ist eine wunderschöne Stadt, die eine lange erzählenswerte Geschichte hat, sich als großer Forschungsstandort etabliert hat und Ort für Innovation und Zukunftskraft ist. Wir wollen daran arbeiten, unsere Stadt noch lebenswerter zu machen. Mehr Platz soll frei werden für uns Menschen, was z.B. durch Begrünung, ein flächendeckendes Radwegenetz und einen Ausbau des ÖPNVs gestaltet werden soll. Eine digitale Verwaltung ist für Potsdam aktuell Zukunftsmusik, die wir hörbar machen wollen. Und die Bildung unserer Kinder soll für einen gerechten, pluralen und wirtschaftlich attraktiven Standort als Säule dienen.

Darum: **#votevolt**

Auf den folgenden Seiten stellen wir unsere Schwerpunkte für die Kommunalwahl 2024 vor. Weitere lokale und europäische Themen findest du auf [voltpotsdam.org](https://voltpotsdam.org)



# Wie Volt Politik macht



## Paneuropäisch

Die großen Probleme unserer Zeit machen nicht an Landesgrenzen halt. Lösungen können nur durch enge Zusammenarbeit erzielt werden.

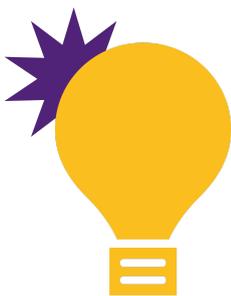
**Wir machen Politik, die Grenzen überwindet.**



## Pragmatisch

Die aktuellen Probleme müssen schnellstmöglich angepackt werden. Hierfür lassen wir uns von schon bestehenden europäischen Vorbildern inspirieren:

**Wir machen Politik, die langfristig machbar und kurzfristig umsetzbar ist!**



## Progressiv

Es ist Zeit für Innovationen. Sowohl in unserem politischen Handeln, als auch in unserer internen Organisation lassen wir veraltetes Denken hinter uns.

**Wir machen Politik, die auf Fortschritt und Forschung aufbaut!**

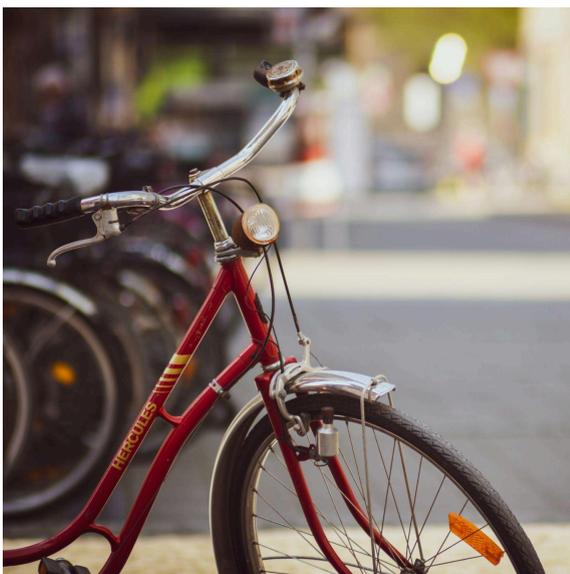
# Inhaltsverzeichnis

<b>Wie Volt Politik macht</b>	<b>3</b>
Paneuropäisch	3
Pragmatisch	3
Progressiv	3
<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>4</b>
<b>Mobilität</b>	<b>7</b>
Fahrradverkehr	7
Verkehrsführung und Kreuzungen	9
Stellplätze und Ladestationen	9
Lastenräder	10
Leihrad-System	10
Best Practices	10
ÖPNV attraktiver gestalten	11
Carsharing	13
Motorisierter Individualverkehr	14
Autoarme Zonen	14
Park & Ride	15
Parkraum-Management	15
Havelspange	16
Best Practices	16
Potsdams Mobilitäts App	17
Best Practice	17
Fußverkehr	17
Breite und sichere Fußwege	17
Beleuchtung von Fußwegen	18
Gestaltung und Beschilderung von Fußwegen	18
Best Practices	18
Lieferverkehr	19
Paketzustellung	19
Belieferung des Einzelhandels	19
Kleine und mittlere Unternehmen, Handwerksbetriebe	19
Best Practices	20
<b>Digitalisierung &amp; Verwaltung</b>	<b>21</b>
Stadtverwaltung 2035	21
Potsdam als Smart City Modellkommune	23
Potsdam App – Eine Vision	24
<b>Bildung</b>	<b>25</b>
Frühkindliche Bildung	25
Schulwesen	26
Inklusion	27
Berufliche Ausbildung	28

<b>Soziale Gerechtigkeit</b>	<b>30</b>
Kein Mensch muss in Armut leben	30
Gesellschaftliche Durchmischung	30
Kinder- und Jugendarmut	30
Jede*r ist Teil der Gesellschaft	32
Queere Community	33
Kultur für Alle: Der PotsdamPass	34
Rechenzentrum erhalten	34
Plurale Gesellschaft, Migration, Integration	35
Das Grundrecht auf Asyl	35
Integration als Prozess	36
<b>Bürger*innen-beteiligung</b>	<b>38</b>
Jugendparlament	38
Best Practices	38
<b>Gesundheit</b>	<b>39</b>
<b>Energiewende</b>	<b>42</b>
Strom — Erneuerbar	43
Ausbau der Solarenergie	43
Bürgerbeteiligung bei der Energiewende	44
Intelligente Stromnetze	44
Senkung des Stromverbrauchs	44
Energetische Sanierungen	44
Wärme — erneuerbar	45
Geothermieanlage für Potsdam	45
Schnelle Verwaltungsverfahren	45
Bau einer Solarthermie-Anlage	45
Förderung von Wärmepumpen	46
Sektorenkopplung — vernetzbar	46
Mobilität — wandelbar	46
Best Practices	46
<b>Vereintes Europa</b>	<b>47</b>
Unterstützung des Erasmus+ Programms	47
Bürger*innenbeteiligung an EU-Prozessen	47
Unterstützung von Wirtschaft und Investitionen	48
Zusammenarbeit mit Partnerstädten und Nachbarn	48
Best Practices aus Europa als unser Alleinstellungsmerkmal	48
<b>Impressum</b>	<b>49</b>
<b>Kontakt</b>	<b>49</b>

# Mobilität

Mobilität ist ein zentraler Aspekt für eine lebenswerte Stadt. Doch die einseitige Ausrichtung auf das Auto als wichtigstes Verkehrsmittel führt zu Problemen, weil Autos in der Stadt viel Platz verbrauchen, Lärm und Schadstoffe emittieren und das Klima belasten. Daher wollen wir in Potsdam eine Verkehrswende hin zu einer menschenfreundlichen und nachhaltigen Mobilität umsetzen. Dabei wollen wir den Bürger\*innen ein umfangreiches, günstiges und komfortables Angebot an alternativen Verkehrsmitteln zur Verfügung stellen, um das Auto perspektivisch gerade für kürzere Strecken überflüssig zu machen. Unsere Schwerpunkte sind eine ausgebauten Fahrradinfrastruktur, ein attraktiverer Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und eine Ausweitung von Carsharing. In Potsdam sollen sich alle Menschen bequem und nachhaltig fortbewegen können.



## Fahrradverkehr

Eine lebenswerte Stadt macht ihren Fahrradfahrer\*innen das Leben leicht! Fahrradfahren schont Klima und Umwelt, ist gesund und erlaubt es dabei, sich schnell innerhalb von Stadt und Region zu bewegen. Und je mehr Fahrräder statt Autos im Stadtgebiet geparkt werden, desto mehr Platz bleibt für uns alle übrig. Städte wie Amsterdam oder Kopenhagen zeigen, dass das Fahrrad durchaus das Zeug zum Hauptverkehrsmittel in der Stadt hat, wenn politisch die richtigen Weichen gestellt werden. Volt will es diesen Städten gleichtun und Potsdam zur Fahrradstadt machen.

- Beim ADFC-Fahrradklima-Test 2022 hat Potsdam **gerade mal die Note 3,8** erhalten. Besonders bemängelt wurden die Aspekte Fahrraddiebstahl (5,0), Breite der Fahrradwege (4,7) und Falschparkerkontrolle auf Radwegen (4,6).<sup>1</sup>

## Fahrradwege

Von zentraler Bedeutung für Sicherheit und Komfort des Radverkehrs ist die Infrastruktur, die die Stadt ihren Fahrradfahrer\*innen zur Verfügung stellt.

- Unser langfristiges Ziel ist ein Fahrradweg-Design nach **niederländischem Best Practice** (Vorbild). Dort werden seit Jahrzehnten unter dem Stichwort Ontvlechten (Entflechten) Fahrradstraßen von Autostraßen

<sup>1</sup> <https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse>

- getrennt. Das heißt in der realen Umsetzung: Es soll eigene Straßen nur für Radfahrende geben, auf denen idealerweise gar keine Autos unterwegs sind. Dafür aber auch Straßen, die rein für Autos gedacht sind. Somit wird die Sicherheit von Fahrradfahrenden signifikant gestärkt und dafür gesorgt, dass alle Verkehrsteilnehmende stressfrei an ihr Ziel gelangen. Daraus entwickeln sich ganz eigene Straßen-Netzwerke für die verschiedenen Verkehrsträger. Die Stadt soll dazu einen Masterplan entwerfen, der in den nächsten Jahren umgesetzt werden soll. Bei jedem Neubau von Straßen soll das neue Konzept mitgedacht werden.
- Radfahrende sollten in jedem Fall einen **eigenen Radweg** zur Verfügung haben und nicht im Mischverkehr mit PKW fahren müssen. Ihre Breite soll mittelfristig zwei Meter nicht unterschreiten.
  - Auf Straßen, auf denen mehrere Verkehrsträger angesiedelt sind, sollen diese voneinander getrennt sein. Radwege können beispielsweise durch Bordsteine, Poller oder Blumenkübel von Autostraßen abgegrenzt werden. Auch das soll die Stadt bei der Erstellung des Masterplans beachten.
  - Neben Radwegen sollten **keine Auto-Parkstreifen** liegen. Falls ein Parkstreifen vorhanden ist, muss er links vom Radweg (d.h. zwischen Radweg und fließendem PKW-Verkehr) entlangführen.
  - Wir wollen eine energiesparende Beleuchtung testen, die nur dann voll aufleuchtet, wenn sich eine Person nähert (siehe auch den Abschnitt zum Fußverkehr dieses Programms).
  - Wir wollen endlich dafür sorgen, dass auch das Potsdamer Umland besser per Fahrrad angebunden ist. Besonders in den Potsdamer Norden und Richtung Kleinmachnow/ Teltow/ Stahnsdorf, aber auch nach Werder soll es breite, gut ausgebaute Schnellstraßen speziell für den Radverkehr geben. Wir werden darauf hinwirken, dass dieser Ausbau bis spätestens zum Ende der Legislaturperiode (also bis 2029) abgeschlossen ist.
  - Die **Kontrolle von Falschparker\*innen auf Radwegen** sollen erheblich ausgeweitet werden.
  - Altglascontainer sollten nicht neben Fahrradwegen stehen, um Gefahren durch Scherben und parkende PKW zu vermeiden.
  - Fahrradwege sollen ausführlicher beschildert werden. Die Schilder sollen die nächstgelegenen Orte in der Stadt und die Distanzen anzeigen.

Eine solche Gestaltung von Fahrradwegen verbessert das Sicherheitsempfinden sowohl der Radfahrenden als auch der Autofahrenden.<sup>2</sup>

Insgesamt muss das Netz von Radwegen ausgebaut und verlängert werden. Fahrradwege sollten durch die gesamte Stadt ohne Unterbrechungen verlaufen. Ein Flickenteppich von nicht aufeinander abgestimmten Fahrradwegen darf dabei nicht entstehen. Das Konzept der Velorouten ist dafür ein guter erster Schritt, sollte jedoch ausgebaut werden. Insbesondere im innerstädtischen Bereich wollen wir Straßen für Autos sperren und in Fahrradstraßen umwandeln, siehe dazu den Abschnitt zum Autoverkehr.

### Verkehrsführung und Kreuzungen

- Die **Ampelschaltung** sollte entlang von Radwegen auf die Geschwindigkeit von Radfahrenden zugeschnitten werden, sodass diese eine durchgehende „grüne Welle“ haben und schnell vorankommen. Bedarfsampelschaltungen für Radfahrende sollten nach Möglichkeit vermieden oder durch Induktionsschleifen mit nötigem Abstand zur Ampel erweitert werden.

- Kreuzungen sind eine potenzielle Gefahrenquelle für Radfahrende und sollten daher möglichst sicher nach dem „**niederländischen Design**“<sup>3</sup> gestaltet werden. Auch auf Kreuzungen müssen Radwege farblich gekennzeichnet und mit einem Bordstein abgetrennt sein. Radfahrende sollen an allen Kreuzungen vorgezogene Haltelinien bekommen, damit sie während der Rotphase im Sichtfeld der Autofahrer\*innen sind. Ovale Schutzinseln sollen den Abbiegeradius der Pkw vergrößern und das Abbiegen dadurch verlangsamen.
- An Kreuzungen sollten **grüne Pfeile für Radfahrende** angebracht werden, sodass diese grundsätzlich frei nach rechts abbiegen können. Auch sollten an Kreuzungen Geländer und Fußstützen vorhanden sein.

### Stellplätze und Ladestationen

- Ein weiterer Aspekt der Fahrradinfrastruktur ist ein gutes Angebot an **Fahrradstellplätzen**. In der Innenstadt (Nähe Brandenburger Straße) fordert Volt ein neues Fahrradparkhaus, in dem Fahrräder kostenlos abgestellt werden können. Solche Parkhäuser helfen auch dabei, Fahrraddiebstahl vorzubeugen.

---

<sup>2</sup> FixMyCity (2020): Straßencheck (<https://fixmyberlin.de/research/subjektive-sicherheit>).

---

<sup>3</sup> vgl. ADFC (2019): So geht Verkehrswende - Infrastrukturelemente für den Radverkehr (Version 1.1), S. 38-40.; <https://www.adfc.de/artikel/kreuzungsdesign-aus-den-niederlanden>

- Volt will durch Anpassung der entsprechenden Vorschriften die Entfernung von Schrottfahrrädern erleichtern, die im öffentlichen Raum abgestellt wurden, um die vorhandenen Fahrradstellplätze für die reguläre Nutzung freizuhalten.
- Zur Stärkung von E-Bikes und motorisierten Rädern fordert Volt den Ausbau von **Ladestationen** in Potsdam. In diese sollten auch Reparaturstationen mit **Luftpumpen** zum Aufpumpen der Fahrräder integriert werden.

### Lastenräder

- Für normale Fahrräder und PKW bestehen in Potsdam schon viele Leihoptionen, die Möglichkeiten für das Ausleihen eines Lastenrades sind dagegen beschränkt. Die [fLotte Potsdam](#) bietet ein tolles Angebot an kostenlosen Lastenrädern - wir wollen sie dabei unterstützen, das Angebot weiter auszubauen.
- In Brandenburg besteht ein weitreichendes Förderprogramm für den Lastenradankauf, welches wir unterstützen. Volt setzt sich für eine Ausweitung der Antragsberechtigten auf Privatpersonen ein. Dies trägt zur Reduktion von (parkenden) Autos in der Stadt bei.

### Leihrad-System

- In Zusammenarbeit mit einem privatwirtschaftlichen Anbieter wollen wir in Potsdam ein **kommunales Leihrad-System** etablieren. An festen Stationen in der Stadt sollen Fahrräder für einen gewissen Zeitraum (maximal bis Ende desselben Tages) für einen geringen Preis ausgeliehen und wieder abgegeben werden können.

### Best Practices

#### Kopenhagen

Die Stadt hat ein weltweit einzigartiges Fahrradwegenetz. 62% der Einwohner\*innen fahren mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zur Schule. Die Kopenhagener\*innen fahren täglich 1,44 Millionen Kilometer mit dem Fahrrad.<sup>4</sup> Vier Fahrradbrücken wurden gebaut oder befinden sich im Bau. Die Stadt verfügt über 167 Kilometer neue Fahrradautobahnen. Sehr berühmt ist die sog. Bicycle Snake, eine 235 Meter lange schlangenförmige Geh- und Radwegbrücke aus Stahl.



<sup>4</sup> [Copenhagen - Copenhagenize \(copenhagenizeindex.eu\)](https://copenhagenizeindex.eu)

## Utrecht

In Utrecht steht das **größte Fahrradparkhaus der Welt**. Mit 12.500 Stellplätzen auf mehreren Etagen, Verkehrsschildern, Anzeigen für freie Stellplätze und einem Geschäft für Fahrradreparaturen im Erdgeschoss bietet das Parkhaus ein beeindruckendes Beispiel für fahrradfreundliche urbane Infrastruktur.<sup>5</sup>

## Göteborg

Die Stadt Göteborg ist eine Kooperation mit einem **privatwirtschaftlichen Anbieter** eingegangen und stellt den Bürger\*innen mehr als 1.000 Fahrräder an über 100 festen Stationen in der ganzen Stadt zur Verfügung. Eine Jahresmitgliedschaft kostet umgerechnet 30 Euro. Jahresmitglieder können die Räder je 60 Minuten lang kostenlos nutzen, weitere 30 Minuten kosten umgerechnet einen Euro. Es gibt weitere Tarife für Monatsmitgliedschaften und einfache Fahrten<sup>6</sup>. In Hamburg gibt es eine ähnliche Kooperation<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup><https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-station/splein/>

<sup>6</sup> <https://styrochstall.se/en/prices/>

<sup>7</sup> <https://stadtrad.hamburg.de/de/start/>

## ÖPNV attraktiver gestalten

Schon heute entscheiden sich viele Potsdamer\*innen im Innenstadtbereich und rund um die S-Bahnstationen, das Auto stehen zu lassen und den ÖPNV zu nutzen. Unsere langfristige Vision ist es, dass sich Bürger\*innen flächendeckend auf das Netz aus Trams, Bussen und der S-Bahn verlassen können und diese prioritär nutzen wollen. Durch folgende Maßnahmen wollen wir das erreichen:

- Mit dem ÖPNV werden, im Gegensatz zum Autoverkehr, alle Bürger\*innen in Potsdam gleichermaßen unterstützt. Besonders profitieren hier Personen mit geringem Einkommen. Aktuell werden laut der Stadt Potsdam jährlich 43 Mio € für Straßen ausgegeben - dem stehen nur 17 Mio € für den ÖPNV gegenüber. Wir setzen uns das Ziel, mehr Geld für den ÖPNV als für Straßen auszugeben.
- Langfristig setzen wir uns im Gespräch mit dem VBB für eine **engere nächtliche Taktung der S-Bahn**, besonders an Wochentagen, ein (idealerweise mindestens halbstündig eine S-Bahn-Verbindung nach Berlin). Ebenfalls wünschen wir uns langfristig den Ausbau der S-Bahn nach Golm. Besonders für die dort angesiedelten Studierenden, aber auch alle anderen Anwohnenden, würde dies eine signifikant bessere Anbindung bedeuten. Wir weisen allerdings darauf hin, dass wir dies u.a. aufgrund der angespannten Haushaltslage der Stadt Potsdam

und der fehlenden Entscheidungsbefugnis der Stadt selbst kurzfristig nicht für realistisch halten.

- Außerdem wollen wir einen Plan für ein nächtliches Tramangebot erarbeiten.
- In schwächer besiedelten Gebieten können auch **On-Demand-Angebote** sowie Rufbusse sinnvoll sein.
- Vor dem Bau neuer Tramgleise fordern wir ausführliche **Bürger\*innenbeteiligung**. Anwohnende sollen nicht vor vollendete Tatsachen gestellt werden, sondern aktiv an der Zukunft unserer Stadt mitarbeiten können. Mehr dazu im Kapitel zu Bürger\*innenbeteiligung dieses Programms.
- Der Gesetzgeber hat vorgeschrieben, bis 2022 "eine **vollständige Barrierefreiheit** zu erreichen" (PBefG § 8 (3)). Besonders für Senior\*innen und Menschen, die auf einen Rollstuhl oder eine Gehhilfe angewiesen sind, ist es eine kaum zu überwindende Hürde, dass diese Vorgabe in Potsdam noch längst nicht umgesetzt ist. Wir setzen uns dafür ein, dass dies in Potsdam nun prioritär nachgeholt wird. Konkret heißt das, dass alle alten Trams mit Treppe durch neuere ohne Stufen ersetzt und alle Bus- und Tramhaltestellen baulich so nachgerüstet werden müssen, dass alle Barrieren abgeschafft werden.
- Solange nicht-barrierefreie Trams in Potsdam fahren, sollen diese vor Ankunft als solche erkennbar sein, z.B. durch eine Kennzeichnung in der VBB-App. Sie sollten nur als Zusatz/Entlastung zum regulären Fahrplan verwendet werden.
- Wir befürworten den weiteren Ausbau des Potsdamer Tram-Netzes. Besonders die [Strecke in den Norden über Krampnitz nach Fahrland](#) soll so zügig wie möglich fertiggestellt werden. Wir kritisieren, dass sich der Ausbau zu zäh gestaltet. [Ursprünglich sollte die Strecke 2025 fertiggestellt werden, aktuell heißt es 2029. Und auch dieser Termin ist unsicher.](#) Grund sind hauptsächlich aufwändige und komplizierte Verfahren in der Verwaltung (u.a. Planfeststellungsverfahren und Fördermittelanträge). Wir setzen uns für schnellere, digitalisierte Prozesse ein, die auch zukünftige Tramprojekte beschleunigen sollen. Auch von den zuständigen Landesbehörden fordern wir unkompliziertere Verfahren. Weitere Verwaltungs- und Digitalisierungsinhalte findest du im dazugehörigen Kapitel dieses Programms.

- Eines der zentralen Probleme beim Ausbau des ÖPNV-Angebots ist der Personalmangel. Teilweise wird deshalb auch notgedrungen außerhalb von Ferien der ausgedünnte, sog. Ferienfahrplan eingesetzt<sup>8 9</sup>. Deshalb betrachten wir den Einsatz von autonomen Fahrzeugen als Teil der Lösung. Bis diese technisch möglich und vor Allem rechtlich erlaubt sind, setzen wir uns für Pilotprojekte **autonomer Busse und Trams** in Potsdam ein.
- Um den Personalmangel kurzfristig zu lindern, soll die Stadt konsequent über **Karrierechancen** im ÖPNV informieren (z.B. in Schulen, Arbeitsamt, über Aktionstage etc.). Gleichzeitig setzen wir uns für flexible Arbeitszeitmodelle und eine Aufwertung des Fahrdienstes ein. Es sollen eine Vier-Tage-Woche, Nebenjobs, Studierendenjobs und weitere Modelle ermöglicht werden.
- Wir wollen Tram- und Bushaltestellen attraktiver für alle machen, indem es pro Haltestelle mindestens eine **Überdachung und eine Sitzmöglichkeit** gibt.

<sup>8</sup><https://www.tagesspiegel.de/potsdam/landeshauptstadt/weiterhin-fahrermangel-beim-vip-dre-i-prozent-der-potsdamer-bus-und-bahnfahrten-im-oktober-ausgefallen-8831776.html>

<sup>9</sup><https://www.tagesspiegel.de/potsdam/landeshauptstadt/trams-fahren-weiter-nach-ferienfahrplan-personallucken-bei-potsdams-verkehrsbetrieb-8826328.html>

## Carsharing

Insbesondere stationsbasiertes Carsharing trägt dazu bei, die Gesamtzahl der Autos in der Stadt zu verringern.<sup>10</sup> Ein gut ausgebauter und günstiger ÖPNV auf der einen und ein umfangreiches Carsharing-Angebot auf der anderen Seite ergänzen sich: Für die meisten Strecken können der ÖPNV und Fahrräder genutzt werden, und wenn doch mal ein Auto nötig ist, wird es per Carsharing bereitgestellt. Eine solche flexible Mobilität macht es den Potsdamer\*innen leicht, aufs eigene Auto zu verzichten. Derzeit kommen allerdings in Potsdam nur 0,71 Carsharing-Fahrzeuge auf 1.000 Einwohner\*innen – Platz 26 in Deutschland. In Karlsruhe beispielsweise sind es mehr als 4 Fahrzeuge.<sup>11</sup>

- Um diese Zahl zu erhöhen, sollen Carsharing-Wagen bei der Nutzung privilegiert werden. Wir wollen deutlich **mehr Parkplätze** als bisher **für Sharing-Autos** vorbehalten, damit sich die Nutzer\*innen keine Sorgen um einen Parkplatz machen müssen. Gerade bei der Erschließung von Neubaugebieten wollen wir die Einplanung von Carsharing-Parkplätzen verpflichtend machen. Carsharing-Parkflächen sollen

<sup>10</sup><https://www.carsharing.de/presse/pressemitteilungen/neue-carsharing-studie-belegt-geteilte-autos-koennen-innenstaedte-deutlich;>  
<https://www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/umweltbilanz/wirkung-verschiedener-carsharing-varianten-auf-verkehr>

<sup>11</sup><https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/carsharing-staedteranking-2022>

außerdem mit Ladeinfrastruktur für E-Autos ausgestattet sein.

- Wir wollen prüfen, inwieweit sich PKW aus dem städtischen Fuhrpark außerhalb der Dienstzeiten für Carsharing verwenden lassen.

## Motorisierter Individualverkehr

Eine spürbare Senkung des Autoverkehrs ist ein wichtiger Baustein für eine erfolgreiche Verkehrswende hin zur grünen Mobilität. Dies kann aber nur gelingen, wenn auf der anderen Seite neue Mobilitätsangebote geschaffen werden. Nur bei gut ausgebauten Alternativen können die Bürger\*innen aufs Auto verzichten. Diese Alternativen sind für uns ein attraktiverer [ÖPNV](#), eine ausgebauter [Fahrradinfrastruktur](#), ein ausgeweitetes [Carsharing](#) und eine stärkere Nutzung von Park&Ride.

### Autoarme Zonen

- Durch diese Alternativen soll es möglich werden, im Stadtbereich das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Wir begrüßen die aktuellen Pläne der Stadt Potsdam zur Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt und die Umgestaltung der Charlottenstraße zu einer fahrradfreundlichen Zone. Wir setzen uns für die Fortsetzung ein, in deren Mittelpunkt nicht das Auto, sondern die Lebensqualität aller steht.

- Die lokale Verkehrswende darf aber nicht nur die Innenstadt betreffen. Die umliegenden Stadtteile, die eher durch Wohngebiete geprägt sind (z.B. Brandenburger Vorstadt, Potsdam West, Potsdam Nord, Bornstedt, Teltower Vorstadt, Babelsberg) wollen wir zu **autoarmen Zonen** („Kiezblocks“) entwickeln. In diesen Zonen sollen durch Parkraum-Management (weniger Parkplätze, höhere Parkgebühren, s. unten), die Sperrung einzelner Straßen für PKW und mehr Einbahnstraßen Anreize für die Nutzung anderer Verkehrsmittel gesetzt werden. Ausnahmen soll es für öffentliche Dienste, Lieferverkehr, ambulante Pflegedienste und Anwohnende geben, während sonstiger Durchgangsverkehr eingeschränkt werden soll. Dies gilt nicht für die Bundesstraßen 1, 2 und 273.
- Die frei werdenden Flächen sollen für **breite Fuß- und Radwege, Grünflächen, Begegnungsorte** oder ähnliche Nutzungen zur Verfügung stehen. In den autoarmen Zonen soll es mehr verkehrsberuhigte Straßen geben und ansonsten möglichst flächendeckend Tempo 30 gelten. Die Stadtteile werden durch weniger Lärm und Luftverschmutzung lebenswerter. Tempo 50 soll nur noch auf wichtigen Verkehrsadern gelten, auf denen der Verkehr von einem Stadtteil in den anderen erfolgen soll.

## Park & Ride

- Der Ausbau der Park & Ride-Kapazitäten dient dazu, dass Menschen von außerhalb nicht mehr mit dem Auto in die Stadt fahren, sondern möglichst weit außerhalb des Stadtkerns vom Auto auf den ÖPNV wechseln. Daher müssen in den Außenbereichen der Stadt Parkplätze erhalten oder geschaffen werden, die ausschließlich für Park & Ride-Nutzer\*innen zur Verfügung stehen. Diese Parkplätze sollen daher nicht mehr kostenfrei sein. Das **Parkticket soll im Gegenzug ebenfalls als Tagesticket für den ÖPNV gelten**. Besitzer\*innen eines 49€-Tickets sollen die Park & Ride-Parkplätze vergünstigt nutzen dürfen. Dadurch wollen wir sicherstellen, dass Park&Ride-Parkplätze auch wirklich für Park & Ride genutzt werden. Die Parktickets sollen für maximal 24 Stunden gültig sein. Diese Parkplätze müssen in der Nähe von Bahnhöfen, Buslinien sowie Schnellwegen und Autobahnen gelegen sein, um für Park & Ride genutzt werden zu können. Sie sollten mit Ladeinfrastruktur für E-Mobilität ausgestattet sein.

## Parkraum-Management

- Parkplätze nehmen derzeit viel Platz in unserer Stadt ein, der dadurch anderweitig nicht mehr zur Verfügung steht. Der Platz in Potsdam sollte aber für die Menschen da sein, nicht für Autos. Außerdem führen gerade Parkstreifen zu Gefahren beim

Überqueren der Straße z.B. für Kinder und ältere Menschen. Wir wollen daher die Anzahl an **Parkplätzen reduzieren**, um das Aufkommen an Autoverkehr in Potsdam zu senken.<sup>12</sup> Die frei werdenden Flächen sollen für Fahrradstellplätze, Rad- und Fußwege, Grünflächen, Außengastronomie oder ähnliches genutzt werden.

- Insbesondere Parkplätze an Straßen sollen wegfallen und teilweise durch Parkplätze in Garagen oder Parkhäusern ("Quartiersgaragen") ersetzt werden. Durch erhöhte Parkgebühren sollen Einnahmen für den Ausbau anderer Verkehrsträger gewonnen und Anreize für den Verzicht aufs Auto gesetzt werden, wobei Parkgebühren in Parkhäusern günstiger sein sollen als Parkgebühren für den öffentlichen Raum. Die verbleibenden Parkplätze sollen nur für kurze Zeit genutzt werden dürfen. Einen Teil der Parkplätze wollen wir für Carsharing-Autos, Lieferverkehr, Pflegedienste und Anwohner\*innen vorbehalten.
- In allen Quartiersgaragen, Parkhäusern, Park & Ride-Parkplätzen und sonstigen Parkmöglichkeiten sollen ausreichend **E-Ladesäulen** zur Verfügung stehen, um den Übergang zur Elektromobilität zu unterstützen.

---

<sup>12</sup>[https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagement-lohnt-sich\\_Agora-Verkehrswende\\_web.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagement-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf), S.5

## Havelspange

Seit Längerem gibt es in Potsdam die Idee einer neuen Ortsumfahrung, um den Pendelverkehr zu reduzieren - die sogenannte Havelspange. Intuitiv finden wir die Idee spannend, berufen uns aber auf Expertenrat des VCD<sup>13</sup>, der dringend empfiehlt, dies nicht zu tun. Wertvolle Waldgebiete würden zerstört und eine solch weitläufige und extrem kostspielige Straße würde auch nicht den gewünschten Effekt bringen. Wir brauchen eine ökologische Verkehrswende in unserer Stadt - das ist die Hauptpriorität. Insofern lehnen wir ein solches Straßenbauprojekt ab.

## Best Practices

### Zürich

Zürich hat in den 90er Jahren die Menge an vorhandenen Parkplätzen in der Stadt gedeckelt. Neue Parkplätze dürfen nur gebaut werden, wenn dafür an anderer Stelle in der Stadt die entsprechende Anzahl von Parkplätzen abgebaut wird.

### Straßburg

In Straßburg befinden sich acht Parkplätze und Parkhäuser am Rand der Stadt. Von dort kann man in den ÖPNV umsteigen, das Parkticket berechtigt auch zur Nutzung des ÖPNV. In der Innenstadt gibt es nur wenige Parkplätze mit hohen Parkgebühren.<sup>14</sup>

<sup>13</sup>

[https://brandenburg.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Brandenburg/Presse/190121\\_PM\\_Havelspange\\_end.pdf](https://brandenburg.vcd.org/fileadmin/user_upload/Brandenburg/Presse/190121_PM_Havelspange_end.pdf)

<sup>14</sup><https://www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/sr/Sendung-vom-09-01-2019-park-and-ride-100.html>

## Kopenhagen

Parkplätze wurden an den Stadtrand verlegt, damit die Innenstadt verkehrsberuhigt werden konnte. Parkgebühren im Innenstadtbereich wurden sehr stark angehoben. Viele verkehrsberuhigte Zonen und Radwege schaffen eine attraktive Einkaufsatmosphäre.

## Superblocks Barcelona

In Barcelona wurden verkehrsberuhigte Zonen (sog. Superblocks) eingerichtet, die für den Durchgangsverkehr gesperrt sind. Statt parkender Autos von Pendler\*innen entstehen hier Picknicktische, Spielplätze und Grünflächen.

Die Gelder, die durch erhöhte Parkgebühren eingenommen werden, werden zu 100% in ein Fahrradverleihsystem investiert, was zu einer hohen Akzeptanz in der Bevölkerung geführt hat.



## Potsdams Mobilitäts App

Unser Verkehrskonzept sieht die Nutzung von vielen verschiedenen Verkehrsträgern vor (Carsharing, Bus und Stadtbahn, E-Scooter, Leihräder). Damit dies nutzer\*innenfreundlich gestaltet werden kann, wollen wir eine umfassenden Mobilitätsapp für Potsdam einführen. Die Buchung sämtlicher Verkehrsträger soll ebenso ermöglicht werden wie die Anzeige von Verkehrsdaten und Wartezeiten bzw. Fahrtzeiten in Echtzeit.

### Best Practice

#### Jelbi-App in Berlin

Mithilfe der Jelbi-App können sich Berliner\*innen durch die ganze Stadt leiten lassen und dabei den ÖPNV, Sharing-Angebote, Fahrdienstleistungen sowie Roller und Leihfahräder nutzen. Verschiedene Anbieter\*innen, staatliche und private, haben sich in dieser App zusammengefunden und machen den Berliner\*innen das Leben leichter und die Wege schneller.<sup>15</sup>



<sup>15</sup> <https://www.jelbi.de/>

## Fußverkehr

Der Fußverkehr ist die nachhaltigste und natürlichste Art der Fortbewegung und fördert die Gesundheit. Wir wollen daher das zu Fuß Gehen in Potsdam angenehmer gestalten, indem der Fußverkehr insbesondere mehr Raum erhält als bisher.

### Breite und sichere Fußwege

➤ Volt fordert, dass Gehwege nur Fußgänger\*innen zur Verfügung stehen, eine Mindestbreite von 2,50 Meter grundsätzlich eingehalten wird und dass Missachtungen aktiv und präventiv unterbunden werden. Konkret bedeutet das, dass Parkmöglichkeiten für Lieferverkehr und Fahrräder abseits der Gehwege geschaffen werden müssen. Falschparken muss auf Gehwegen konsequent geahndet und auf Gehwegen abgestellte Fahrzeuge geräumt werden. Gerade Menschen mit einem Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator sind sonst gezwungen, auf die Straße auszuweichen. Auch das Ausweichen von Fahrrädern und E-Scootern auf Gehwege muss durch den Ausbau der Radwege unterbunden werden. Fußgänger\*innen sind gerade im innerstädtischen Verkehr durch andere Verkehrsteilnehmende im besonderen Maße gefährdet. Daher gehört der Schutz auf Gehwegen zu einem der Kernpunkte unseres Mobilitätskonzepts. Ein erhöhtes Maß an Sicherheit und Attraktivität wird zusätzlich durch eine Reduktion des innerstädtischen Autoverkehrs erreicht.

- Fußwege sollen **barrierearm** ausgebaut werden. Dies umfasst insbesondere Bordsteinabsenkungen, aber auch taktile Leitstreifen in kontrastreicher Farbe für sehbehinderte Menschen.

### Beleuchtung von Fußwegen

- Für eine sichere Nutzung von Fußwegen bei Dunkelheit ist eine ausreichende Beleuchtung nötig. Um Stromverbrauch und Lichtverschmutzung zu senken und gleichzeitig das Sicherheitsgefühl zu erhalten, wollen wir eine „**intelligente Straßenbeleuchtung**“ testen: Dabei ist die Leuchtkraft der Lampen auf 10% gedimmt. In die Laternen sind Sensoren eingebaut, die rechtzeitig bemerken, wenn sich eine Person nähert. Dann wird die Leuchtkraft auf 100% eingestellt, bis die Person vorüber ist. Bei positiver Resonanz auf die Tests wollen wir diese Technologie flächendeckend einführen, mit der sich auch wenig genutzte Wege energiesparend beleuchten ließen (in Münster wurde dies bereits getestet, siehe dazu die Best Practices).

### Gestaltung und Beschilderung von Fußwegen

- Volt will Fußwege schöner und erlebnisreicher gestalten, etwa durch Maßnahmen wie Fassadenbegrünung, ansprechende Architektur, Kunstprojekte und den Ausbau von Grünflächen. Insbesondere fordern wir mehr

Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum.

- Daneben wollen wir ein Beschilderungssystem für Fußwege einführen. Die Schilder sollen die Entfernungen zwischen verschiedenen Orten in der Stadt in Kilometern und Minuten anzeigen (z.B. Platz der Einheit – Hauptbahnhof: 900 Meter, 11 Minuten).

### Best Practices

#### Pontevedra

Pontevedra in Spanien gilt seit 1999 als die Fußverkehr-Vorzeigestadt. Eines der Erfolgsrezepte: ein gutes Wegweisersystem, Metrominuto genannt, das die Entfernungen in Kilometern und Minuten angibt.<sup>16</sup>

#### Münster

Es wurden erste Tests mit einer „intelligenten Straßenbeleuchtung“ durchgeführt, bei der die Lampen nur dann zu 100% leuchten, wenn eine Person vorbeikommt. In einer ersten Befragung äußerte sich eine Mehrheit zustimmend über das Experiment, sodass die Technik weiter und an mehr Stellen zum Einsatz kommen soll.<sup>17</sup>

<sup>16</sup><https://www.daserste.de/information/politik-weltgeschehen/weltspiegel/videos/spanien-pontevedra-paradies-fuer-fuessgaenger-video-100.html>

<sup>17</sup>

<https://smartcity.ms/2020/07/02/intelligente-beleuchtung-an-muensters-kanalpromenade/>

## Lieferverkehr

### Paketzustellung

Durch die Zunahme des Onlinehandels nimmt auch der innerstädtische Lieferverkehr stark zu, und das Wachstum dürfte sich auch in Zukunft fortsetzen.<sup>18</sup> Lieferverkehr führt nicht nur durch den Schadstoffausstoß zu Problemen, sondern auch durch den Platzverbrauch und das Parken in zweiter Reihe.

- Volt setzt bei der Paketzustellung auf **Mikro-Verteilzentren** (sog. City-Hubs). Von dort erfolgt die umweltfreundliche Lieferung zu den Kund\*innen, beispielsweise mittels Lastenrädern. Für diese Zentren sollten attraktive Flächen zur Verfügung gestellt werden. Eine umweltfreundliche Lieferung und die Bereitschaft zur Kooperation mit anderen Unternehmen sollten hierbei Auflagen für die Nutzung sein.
- Wir wollen ein flächendeckendes Netz an **Abholstationen** etablieren. Diese sollten in die Verteilzentren integriert sein. Es soll Anreize für eine kooperative Nutzung der Stationen geben.
- Sonstiger Lieferverkehr soll mittelfristig nur noch mit emissionsfreien Fahrzeugen erlaubt sein.

---

<sup>18</sup> Vgl. KEP-Dienste: unerlässlich für die Versorgung, systemrelevant in der Krise: in: Bundesverband Paket & Expresslogistik, [online] <https://www.biek.de/presse/meldung/kep-studie-2020.html> [26.01.2021].

## Belieferung des Einzelhandels

- Für eine leichtere Belieferung des Einzelhandels sollen an geeigneten Stellen Parkplätze in **Lieferzonen** umgewandelt werden, sodass der fließende (Rad-)Verkehr nicht behindert wird. Die Belieferung sollte vorrangig zu Nebenverkehrszeiten erfolgen. Die Stadtpolitik sollte Kooperationen zwischen Zulieferern anregen, um Leerfahrten zu vermeiden.

### Kleine und mittlere Unternehmen, Handwerksbetriebe

- Für Unternehmen können (E-)Lastenräder als Ergänzung oder sogar als Ersatz großer Lieferfahrzeuge fungieren. Die Anschaffung dieser Lastenräder soll gefördert werden (siehe Abschnitt zum [Fahrradverkehr](#)). Außerdem soll es Beratung für Unternehmer\*innen geben, die moderne Mobilitätskonzepte umsetzen wollen.

## Best Practices

### Kiezboten Berlin

Die Pakete werden zu Verteilzentren im Viertel gebracht. Der Käufer oder die Käuferin wird benachrichtigt, sobald das Paket eingetroffen ist, und kann dann auswählen, wann das Paket geliefert werden soll. Die Auslieferung erfolgt gemäß dem Terminwunsch per Lastenfahrrad. Retouren können direkt wieder mitgegeben werden. Das Projekt wird von zwei Berliner Hochschulen und einigen Partner\*innen aus der Privatwirtschaft durchgeführt und derzeit in einigen Vierteln getestet.<sup>19</sup>

### Projekt „NetLog“

Seit dem Jahr 2000 bündelt das Projekt „NetLog“ die Versorgung von Krankenhäusern in der Region Hannover. Durch die Zusammenarbeit der Krankenhäuser bei der Belieferung konnte der Schadstoffausstoß um über 50% gesenkt werden.<sup>21</sup>



20

<sup>19</sup> <https://kiezbote.berlin/>

<sup>20</sup> Dieses Bild wurde mit künstlicher Intelligenz generiert und ist kein echtes Photo.

<sup>21</sup> <https://www.hannover.de/Urbane-Logistik-Hannover/Dialog/B%C3%BCndelung-von-Waren-zeigt-enorme-Potentiale-3,5-Mio.-Transportkilometer-in-10-Jahren-in-der-Krankenhausversorgung-eingespart>

# Digitalisierung & Verwaltung

Wie bekommen wir Potsdam in das Jahr 2024 transportiert? Die Verwaltung soll digital und damit zügig und unkompliziert arbeiten. Als Smart City Modellkommune gibt es bereits Projekte, die eine moderne und progressive Entwicklung der Stadt begünstigen. Am Ende der Förderungsdauer 2026 möchten wir davon einige Projekte priorisiert weiterentwickeln. Langfristig können wir uns dazu eine Potsdam-App vorstellen, welche alle Informationen rund um die Stadt Potsdam sowie das Stadtleben und die Verwaltung auf deinem Smartphone zentralisiert.



## Stadtverwaltung 2035

In diesem Kapitel wagen wir einen Blick in die Zukunft. Bis 2035 sind es nur 11 Jahre, trotzdem wollen wir die Potsdamer Verwaltung in dieser Zeit auf das nächste Level bringen. Nachfolgend findet ihr unsere Vision für die kommunale Verwaltung 2035:

- 2035 ist der Wandel von analogen Abläufen hin zu digitalen Standards längst erledigt. Auf einer **nutzerfreundlichen Online-Plattform** sind alle Verwaltungsdienstleistungen von der Beantragung von Anwohnerparkausweisen über Wohnsitzanmeldungen bis Baugenehmigungen verfügbar. Neu ist, dass es jetzt auch einen **fundamentalen Kulturwandel in der Verwaltung** gibt. Es gelingt immer besser, Mitarbeitende der Verwaltung und Bürger\*innen für digitale Angebote zu begeistern. Die Verwaltung versteht sich als Servicedienstleister, der die Bürger\*innen im Fokus hat. Sie orientiert sich an beliebten Verwaltungen wie in Estland, wo die Verwaltung **proaktiv** auf die Bürger\*innen zugeht und ihren Alltag erleichtern möchte. Bei der Geburt eines Kindes bekommt man beispielsweise automatisch eine Mail mit allem, was man rechtlich zu beachten hat. Kurzgesagt wird man in herausfordernden Lebenssituationen unterstützt und nicht allein gelassen.

➤ 2035 wurde dem **Fachkräftemangel** erfolgreich entgegengewirkt. Noch vor 10 Jahren war die Sorge groß, dass die "Babyboomer" bald in Rente gehen und immer weniger junge Menschen in der öffentlichen Verwaltung arbeiten wollen. Das wurde einerseits erreicht, indem die **Arbeitsbedingungen substanziell besser** geworden sind.

4-Tage-Woche und Home-Office sind für alle möglich und die Arbeitsumgebung in Präsenz-Büros sind ansprechend und modern gestaltet. Am Arbeitsplatz bei der Stadtverwaltung fühlt man sich wohl, was auch an sozial gut geschulten Führungskräften liegt. Es gibt eine dauerhafte Zusammenarbeit mit der Universität Potsdam, um den Studierenden passender Studiengänge Praxiseinblicke zu ermöglichen und Ihnen ein positives Bild der Verwaltung eines attraktiven Arbeitgebers aufzuzeigen.

➤ 2035 werden die **Potenziale von KI** sinnvoll und **datenschutzkonform** genutzt. Besonders Standardtätigkeiten werden von KI-Assistenten ausgeführt.

Menschliche Verwaltungs-Mitarbeitende werden weiterhin benötigt, besonders für interessantere und kaum standardisierbare Aufgabenfelder. Kein\*e Verwaltungsmitarbeiter\*in verliert seinen\*ihren Job durch KI, da sie immer noch dringend benötigt werden. Weiterbildungsmöglichkeiten wurden stark ausgebaut, da in der

heutigen, sich ständig weiterentwickelnden Welt immer wieder neue Kompetenzen benötigt werden. Die Verwaltung ist ein lebendiger Ort und entwickelt sich mit den Trends in der Gesellschaft mit.

➤ 2035 ist die Potsdamer Stadtverwaltung ein **Vorbild für Inklusion und Teilhabe**. Die Mitarbeiterschaft wird diverser und spiegelt somit die gesamte Gesellschaft wieder. Dadurch bauen sich bei den Bürger\*innen immer mehr innerliche Schranken gegenüber Ämtern und Behörden ab, da sie sich repräsentiert fühlen. Hürden werden mehr und mehr abgebaut, bspw. indem alle relevanten Orte barrierefrei zugänglich sind, **Informationen auch in leichter Sprache angeboten werden und Verwaltungs-Mitarbeitende für Menschen mit verschiedenen Behinderungen sensibilisiert sind**. Trotz der fortgeschrittenen Digitalisierung gibt es weiterhin ausführliche Beratungsangebote und die Möglichkeit, Anträge wie bisher in Papierform einzureichen.

## Potsdam als Smart City Modellkommune

Potsdam ist eine Smart City Modellkommune und erhält für die Jahre 2022-2026 eine finanzielle Förderung vom BMI. Im Folgenden skizzieren wir unsere Priorisierung der laufenden Projekte nach dem Ende der Förderung.

Anmerkung: Wir haben nicht alle erfragten Informationen zu dem Stand der Entwicklung, der Relevanz für die Bürger\*innen und der finanziellen Aufteilung dieser Projekte bekommen. Aus diesem Grund bleiben wir in der Ausführung oberflächiger und behalten uns vor, nachträglich und im Sinne des "Good Governance" die Prioritäten anzupassen.

- Die "Urbane Datenplattform" soll nach der Förderungsdauer mit einer erhöhten Priorität weiterentwickelt und gepflegt werden.

### Warum?

Die "Die Urbane Datenplattform" soll ein Datenmarktplatz werden, welcher nicht-personenbezogene Daten aus den folgenden Bereichen sammelt und vernetzt: "Ver- und Entsorgung, Verwaltung, Gesundheit, Bauwesen, Mobilität, Logistik, Transport, Wirtschaft etc."<sup>22</sup>

Diese Daten sollen der "Landeshauptstadt Potsdam, kommunalen und privaten

<sup>22</sup>

<https://smartcity.potsdam.de/de/urbane-datenplattform>

Unternehmen sowie weiteren Akteuren der Stadtgesellschaft" (ebd.) zur Verfügung stehen

Damit ist die "Urbane Datenplattform" die zentrale Technologie für eine evidenzbasierte, moderne und progressive Entwicklung der Stadt und sollte deshalb nach der Förderungsdauer fortlaufend entwickelt und gepflegt werden.

- Die Implementierung der "LoRaWAN Technologie" sollte mit der gleichen Priorität wie die "Urbane Datenplattform" nach der Förderungsdauer gepflegt und entwickelt werden.

### Warum?

"LoRaWAN" ermöglicht die flächendeckende Erfassung von Sensordaten (z.B. zur Luftqualität, dem Verkehrsfluss auf unseren Straßen oder Wetterdaten) in ganz Potsdam. Damit ist "LoRaWAN" eine grundlegende Technologie für die "Urbane Datenplattform".

- Wir möchten, dass das "PotsdamLab" seinem Namen als "Zentrum für Design Thinking und Wissenstransfer"<sup>23</sup> gerecht wird und in einen transparenten und frequentierten Betrieb wechselt.

### Warum?

Das "PotsdamLab" soll von "VertreterInnen aus Wissenschaft, Wirtschaft, Stadtverwaltung und Gesellschaft" (ebd.) genutzt werden,

<sup>23</sup> <https://www.wis-potsdam.de/de/potsdam-lab>

um Projekte zur digitalen und nachhaltigen Entwicklung der Stadt zu realisieren. Das PotsdamLab wurde dafür bereits im Oktober 2023 eröffnet. Die Website dazu befindet sich noch in der Entwicklung (ebd.- Stand 05.05.2024). Die Raumbellegung des "PotsdamLabs" ist nicht oder nur umständlich einsehbar und die Ergebnisse der Veranstaltungen sind nicht transparent.

- Wir begrüßen, dass durch das partizipative Stadtteilmodell "PaSMO" die geplante Entwicklung unserer Stadt transparent gemacht wird. Wir sehen aber auch, dass das Projekt vermeintlich viele Kosten verschlingt. Deshalb möchten wir am Ende der Förderperiode prüfen, ob es für dieses Vorhaben eine kostengünstigere Lösung gibt, und ob es nicht sinnvoller wäre, "Infotainment" gegen handfeste Lösungen für bestehende Probleme und / oder weitere Bürgerbeteiligungsformate einzutauschen.

## Potsdam App – Eine Vision

Wie wäre es denn, wenn die Themen der Selbstverwaltung, Stadtleben und Bürger\*innenbeteiligung nicht mehr zum Vollzeitjob werden? Eine PotsdamApp könnte:

- Die Bürger\*innen Potsdams als solche ausweisen und eine bequeme digitale Kommunikation mit der Stadtverwaltung ermöglichen, z.B.

was den Bearbeitungsstatus von Anträgen angeht.

- Auf Wunsch Push-Benachrichtigung über neue Anträge und Abstimmungen in der Stadtverordnetenversammlung verschicken.
- Nachrichten verschicken, wenn über den Bürgerhaushalt abgestimmt werden kann.
- Die Möglichkeit bieten, Wartungsprobleme wie überfüllte Mülleimer, gefährliche Verkehrssituationen oder andere Störungen und Vandalismus zu melden.
- Über Streckensperrungen informieren.
- Einen Stadtkalender mit allen Veranstaltungen bieten.
- Einen kostenpflichtigen Kulturpass bieten, mit dem Bürger\*innen jedes Museum und jede Veranstaltung besuchen können.
- Die Erreichbarkeit der Dienste der Stadt die schon im Bürger\*innenserviceportal gestartet wurde einfacher erreichbar machen und ausbauen.

**Als Volt setzen wir uns für die Planung und Umsetzung einer solchen Potsdam-App ein.**

# Bildung

Unsere Lernrealität ist an das unmittelbare Umfeld geknüpft und sollte deshalb von unten her geschaffen werden. Durch **vielfältige Kooperationen, offene Lernräume und individuelle Lehrangebote** möchten wir optimale Bedingungen schaffen.

Die Stadt Potsdam als Bildungsstandort – in jeder Lebenslage und für jedes Alter.

## Frühkindliche Bildung

Frühe Kinderbetreuung ist wichtig, da sie einen wichtigen Beitrag zur Förderung von Kindern und zur Chancengerechtigkeit leistet. Sie steht für den ersten Kontakt zu Gleichaltrigen, altersgerechte Bildungsangebote und eine Entlastung der Eltern.

Wir möchten sowohl die Einrichtungen und Erzieher\*innen stärken, als auch die Eltern in ihrer individuellen Familienplanung weitgehend unterstützen.

- Sport und Bewegung, Musik und Kunst, Sprach- und Kulturvermittlung, sowie Umwelt- und Gesundheitsthemen sollen die individuelle Entfaltung von Persönlichkeit ermöglichen und auf das gesellschaftliche Leben vorbereiten.
- Kostenlose und gesunde Verpflegung, verknüpft mit pädagogischen Elementen sollen das Ernährungs- und Gesundheitsbewusstsein stärken.
- Es soll insbesondere auf den Förderbedarf von Kindern mit Hochbegabungen, Lerndefiziten und besonderen Ansprüchen eingegangen werden. Besonders die sprachliche Frühförderung und Integration sollen ausgebaut werden.
- Neben Deutsch als allgemeiner Alltagssprache unterstützen wir auch die zweisprachige Erziehung von Kindern im Immersionsmodell (z.B. Englisch, Französisch oder Spanisch), wo dies angeboten werden kann.
- Kindergärten sollen bei individuellen Projekten unterstützt werden, die das interkulturelle Verständnis, soziale Handeln und gesellschaftliche Teilhabe näherbringen. Besonders mit regionalen und kulturellen Partnern.

Im Moment kämpfen die Kinderbetreuungsstätten mit dem Fachkräftemangel. Dies führt zu verkürzten Öffnungszeiten, größeren

Gruppen und schlechteren Betreuungs- und Arbeitssituationen für Kinder, Eltern und Erzieher\*innen.

Es ist wichtig, dass wir uns als Stadt auch für die Zukunft absichern und diese Probleme nicht nur symptomatisch sondern im Kern lösen:

- Es sollen feste, altersgemischte Gruppen mit klaren Bezugspersonen bestehen.
- Ein Betreuungsschlüssel von 3:1 für Kinder unter 3 Jahren und von 7,5:1 für Kinder über 7 Jahren soll nicht überschritten werden.
- Der Berufsabschluss "Staatlich geprüfte\*r Erzieher\*in" soll für Quereinsteiger\*innen möglich sein.
- Wir fordern eine Finanzierung der Erzieher\*innenausbildung durch kommunale Unterstützungsgelder in Höhe des BAföGs und bezahlte Tätigkeiten in den Praxisphasen. Der Beruf ist innerhalb staatlicher Einrichtungen finanziell mit Grundschullehrer\*innen gleichzustellen.
- Wir unterstützen die Umsetzung der familienfreundlichen Umschulung, welche auch Praxisphasen in Teilzeit ermöglicht und Theorieteile in einer Mischung aus klassischer Berufsschule und E-Learning vermittelt.
- Der Service des Kita-Finders soll weiter verbessert werden. So könnten die vorhandenen Plätze in einem Portal gesucht und

bestehende Beratungs- und Vermittlungsangebote rechtzeitig bekannt gemacht werden.

## Schulwesen

Die Stadt Potsdam steht als Schulträgerin in besonderer Verantwortung. Sie muss gute Lernbedingungen schaffen, die Schüler\*innen mit dem notwendigen Wissen fürs Leben ausstatten und sich auch ihrem Wohlbefinden annehmen.

Bei stetig steigenden Einwohner\*innen- und damit auch Schüler\*innenzahlen steht die Kommune vor einer großen Herausforderung. Die Schulplätze reichen besonders für die gymnasiale Oberstufe nicht mehr aus.

Es müssen moderne Gebäude bereitgestellt, die notwendige Infrastruktur geschaffen und vor allem der Beruf als Lehrer\*in wieder attraktiv gestaltet werden.

- Wir bevorzugen das Modell der Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe, um die individuelle Bildung nach Interesse und unabhängig von willkürlichen Leistungsgedanken zu ermöglichen.
- Durch mehr Modellschulen, z.B. für digitale oder politische Bildung, sollen innovative Konzepte gefördert werden und den Potsdamer Schüler\*innen eine nachhaltige Bildungsperspektive angeboten werden.
- Ein späterer Schulbeginn ab 9 Uhr beeinflusst Noten, Aufmerksamkeit

und Motivation positiv, während der Schulweg sicherer wird. Entsprechend wollen wir uns dafür stark machen.

- Schulen sollen (ebenso wie Kitas) den Schüler\*innen eine kostenlose, gesunde und ökologische Verpflegung aus der Region anbieten.
- Erzieher\*innen, Sozialpädagog\*innen, Logopäd\*innen, Motopäd\*innen und Psycholog\*innen sollen in Schulen zusammenarbeiten, um den sozialen Rahmenbedingungen von modernen Schulen gerecht zu werden.
- Die Stadt muss Erzieher\*innen und Lehrer\*innen stärker bei der Suche nach passendem Wohnraum helfen und bei Bedarf auch finanziell unterstützen.
- Bei der kontinuierlichen Beurteilung der Gebäude, Schulausstattung und Lernqualität soll das Feedback von Schüler\*innen, Eltern, Lehrer\*innen / Lernbegleiter\*innen, Hausmeister\*innen und Schulleiter\*innen eingefordert und berücksichtigt werden.
- Ein sicherer Schulweg muss garantiert werden; die Schulen sollen gut an das ÖPNV-Netz angebunden und über sichere, ausreichend beleuchtete Geh- und Fahrradwege erreichbar sein.
- Spezielle Programme für Schüler\*innen mit Förderbedarf und

Hochbegabung sollen mit mehr Personal ausgestattet werden.

Besonders in Schulen möchten wir Wert auf nachhaltige, digitale und ökologische Bildung legen, um das Fundament für zukünftige Generationen zu legen:

- Schulgebäude müssen fortlaufend auf Sanierungs- und Neubaubedarf geprüft werden. Hierbei soll ein Fokus auf die energetische Sanierung gelegt werden und besonders ökologische Aspekte (z.B. in Schulhöfen) berücksichtigt werden.
- Lehrer\*innen sollen ständige Qualifizierungen im Bereich der Digitalisierung und Medienbildung erhalten. Ein Digitalisierungskonzept für die Potsdamer Schulen zählt dazu.
- Schulen sollen für mehr Nachhaltigkeit und zur Plastikvermeidung mit Wasserspendern ausgestattet werden.

## Inklusion

Menschen mit Behinderungen sollen in ihrer freien Entfaltung unterstützt und nicht auf ihre Lebensumstände reduziert werden. Sie wollen mitreden und mitmachen.

Inklusive Bildung bedeutet, das Schulleben und den Unterricht so zu gestalten, dass alle Schüler\*innen zusammen lernen können. Es soll unabhängig davon sein, ob bei einigen

von ihnen ein erhöhter Förderbedarf oder spezielle Begabung vorliegt oder nicht. Wir fordern Schulen für alle.

Mit folgenden Maßnahmen wollen wir diese auf den Weg bringen:

- Inklusionshelfer\*innen sollen in großem Maße zur Verfügung gestellt und karitative Verbände dabei unterstützt werden, die Integration für alle Kinder umzusetzen. Der Prozess für Inklusionshelfer\*innen muss unbürokratisch sein.
- Den Kindern soll ermöglicht werden, ihre Inklusionshelfer\*innen beim Wechsel an die weiterführende Schule behalten zu dürfen.
- Wir schlagen die Einführung eines Pools vor, in dem zusätzliche Fachkräfte wie Logopäd\*innen und Ergotherapeut\*innen angestellt werden und zwischen den Schulen flexibel wechseln können.
- Wir setzen uns für eine stärkere Aufklärung über Behinderungen ein. Im Wissen selbst steckt großes Potenzial für gestärktes Verständnis und verbesserte Inklusion. Inklusive Räume sollen zudem soziale Kontakte knüpfen.

## Berufliche Ausbildung

In vielen Bereichen wächst der Mangel an beruflichen Fachkräften stark. Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands wird dadurch gehemmt – so auch in Potsdam.

Es fehlen oft Menschen mit abgeschlossener Berufsausbildung, so werden vielerorts Pflegefachkräfte, Handwerker\*innen, Bus- und Bahnfahrer\*innen, aber auch akademische MINT-Berufe und Spezialist\*innen händeringend gesucht.<sup>24</sup>

Wir wollen bessere Ausbildungsstellen schaffen, diese besetzen und die Abbrüche reduzieren:

- Mit Ausbildungswohnheimen wollen wir die Möglichkeit geben, die Wunschausbildung anzutreten und von der finanziellen Situation, sowie teuren Wohn- und Lebenshaltungskosten zu entkoppeln.
- Berufe mit geringerer Bekanntheit oder schlechtem Image wollen wir durch geeignete Informationskampagnen und weiterentwickelte Berufsorientierung wieder zu neuer Attraktivität verhelfen.
- Über kommunale Vernetzung zwischen Schulen, Kommunen und Unternehmen (z. B. durch Schaffung einer entsprechenden Online-Plattform) wollen wir es Kleinst- und Kleinunternehmen, welche in Deutschland 96 % aller Unternehmen ausmachen, erleichtern, passende Auszubildende

---

<sup>24</sup>Regionale Fachkräftesituation:

<https://www.kofa.de/daten-und-fakten/regionale-daten/>

Interaktive Karte: Azubi vs. offene Stellen:  
<https://www.kofa.de/daten-und-fakten/regionale-daten/karte-einzelberufe/>

zu finden. Kooperationen mit Ausbildungszentren und anderen Kleinunternehmen sollen hierbei gezielt gefördert werden.

- Wir fordern, dass allen Schüler\*innen unabhängig ihres Bildungsganges regelmäßige Praxistage in den Betrieben ermöglicht werden sowie Schulen einen leichteren Zugang zu Expert\*innen der Berufswelt erhalten. Wir setzen uns dafür ein, dass unterrichtsbegleitend Berufspraxis und Berufsvorbereitungswshops durch Fachpersonal aus Handel, Handwerk und Industrie verwirklicht werden können.
- Wir sehen weitere Potenziale bei ungelernten Erwachsenen sowie Einwanderer\*innen. Diese möchten wir durch eine gezielte Integration über Berufsschulmaßnahmen zum (Fach-)Spracherwerb vorbereiten, damit motivierte und berufserfahrene Menschen aus dem Ausland zügig in den Arbeitsmarkt eintreten können. Ebenfalls bedarf die Anerkennung von Qualifikationen und Abschlüssen einer Entbürokratisierung.
- Wir fordern bessere Aufklärung und Befähigung von Auszubildenden bezüglich ihrer Rechte gegenüber ihren Arbeitgeber\*innen. Hierfür sollen die zuständigen Stellen (Kammern) finanziell besser ausgestattet und entsprechende Inhalte in den Berufsschulen unterrichtet werden.
- Wir unterstützen ERASMUS+<sup>25</sup>, ein Programm für grenzüberschreitende Projekte und Partnerschaften zum Zwecke der Berufsbildung, indem wir Unternehmen und Schüler\*innen in beruflicher Ausbildung über das Programm informieren und für die Teilnahme motivieren.

---

<sup>25</sup> Website Erasmus+  
<https://www.erasmusplus.de/>

# Soziale Gerechtigkeit

Armut und soziale Ausgrenzung sind unvereinbar mit einem menschenwürdigen Leben. In einem solidarischen und gerechten Europa muss allen Menschen ein gleichberechtigtes Leben ermöglicht werden - Genau das wollen wir auch für Potsdam. Wir setzen uns ein für eine inklusive und vielfältige Gesellschaft, an der alle Potsdamer Bürger\*innen teilhaben können.

## Kein Mensch muss in Armut leben

### Gesellschaftliche Durchmischung

Volt Potsdam setzt sich dafür ein, dass alle Potsdamer\*innen am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können. Besonders die in Potsdam nach wie vor präsente Segregation, also eine soziale Entmischung, sorgt dafür, dass einige Stadtteile, insbesondere die Stadtteile Waldstadt I und II, Stern, Drewitz sowie Schlaatz eine höhere Armutsgefährdungsquote sowie eine höhere Zahl an Leistungsempfänger\*innen auf als andere Stadtteile aufweisen<sup>26</sup>. Der Anteil an armutsgefährdeten Personen (also jene mit einem Nettoäquivalenzeinkommen von unter 1120€/Monat) liegt derzeit bei 15% - der Anteil an Wohlhabenden bei 17%.

<sup>26</sup>

<https://www.potsdam.de/de/armutsbericht-fue-r-die-landeshauptstadt-potsdam>

Dieser Segregation muss zwingend entgegengewirkt werden, zuallererst durch die Minimierung von Stigmatisierung durch gezielte Aufklärungsarbeit. Auch ein gefördertes Quartiersmanagement, alternativen Wohnungsbau, ein ausgebauter und finanziell geförderter ÖPNV, ein breiter Zugang zu Einkaufsmöglichkeiten und medizinischer Versorgung sowie Investitionen in klimafreundliche Nachbarschaftskonzepte tragen zur Verminderung der Segregation bei.

Besonderes Augenmerk legen wir auf die Etablierung von kommunal geförderten Sport- und Bildungsräumen. Die derzeit häufig aufkeimenden Ambitionen, insbesondere solche Räume aus dicht besiedelten, gut vernetzten Stadtteilen

in weiter entfernte und schlecht zu erreichende Gebiete zu verlagern, sehen wir als problematisch an. Freie Entfaltungsmöglichkeiten und das niedrigschwellige Angebot ebendieser an gut erreichbaren Orten mit direkter ÖPNV-Anbindung sind elementar für eine soziale und zukunftsorientierte Stadt.

### Kinder- und Jugendarmut

Insbesondere sind Kinder und Jugendliche in Potsdam von Armut betroffen.

Aktuell ist jedes siebte Kind in Potsdam von Armut betroffen oder bedroht - das sind etwa 4500 junge Menschen.<sup>27</sup> Diesen Kindern und Jugendlichen bleibt

<sup>27</sup>

<https://www.tagesspiegel.de/potsdam/landeshauptstadt/grosser-nachholbedarf-bei-der-chancengleichheit-7953565.html>

es oft verwehrt, Freunde nach Hause einzuladen, einen Rückzugsort für Hausaufgaben zu haben oder einfach ins Kino zu gehen. Gleichzeitig leiden sie häufiger unter gesundheitlicher Beeinträchtigung, sozialer Isolation und psychischer Belastung. Besonders im Süden der Stadt, in dem rund 40% der Potsdamer wohnen, ist die soziale Belastung hoch und Armut sowie ungleiche Bildungschancen und fehlende sprachfördernde Früherziehung Dauerthemen, die einen sozialen Aufstieg für viele junge Menschen auch in Zukunft unmöglich machen. Volt Potsdam setzt sich daher für folgende Punkte ein:

- Wir setzen uns dafür ein, die **Lebenssituation von Kindern und Jugendlichen finanziell abzusichern** (finanzielle Armutsprävention). Hierzu gehört auch die Schaffung niedrigschwelliger Angebote wie beispielsweise zusätzliche **sprachliche Förderung in Kitas** oder interkulturelle **Spielgruppenangebote**. Eine abgestimmte und interdisziplinär handelnde Jugendhilfe, Sozial-, Gesundheits- und Schulplanung muss gewährleistet werden, damit Kinder und Jugendliche nicht durchs soziale Raster fallen.
- Die Stigmatisierung junger Menschen aufgrund von Armut und Obdachlosigkeit durch gezielte **Aufklärung** muss verringert und abgebaut werden. Eine

ausgeglichene Quartiersplanung<sup>28</sup> muss gefördert werden, um der sozialen Segregation in Zukunft aktiv entgegenzuwirken.

- **Außerschulische kulturelle Bildungsangebote**, wie beispielsweise Jugendzentren und Jugendverbände müssen zwingend **finanziell und personell unterstützt** werden, um Jugendlichen Zugang zu Aktivitäten zu ermöglichen, die ihnen auf Grund ihrer sozialen Situation sonst verwehrt bleiben würden. Elementar ist hierbei der Erhalt und die Förderung des **Rechenzentrums** sowie des Freilands, die sich bereits in der Vergangenheit und Gegenwart aktiv für die kulturelle (Weiter)Bildung aller PotsdamerInnen einsetzen. Diese außerschulischen Bildungsangebote müssen besonders für Kinder aus sozial schwächeren Familien gefördert und niedrigschwellig zugänglich gemacht werden. Auch Familienzentren sowie Streetwork müssen hier engmaschig eingebaut und von der Stadt Potsdam gefördert werden.

28

<https://api-depositonce.tu-berlin.de/server/api/core/bitstreams/8f25a6ed-0f85-49ee-8572-0bb31ab6c79f/content>. Zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

## Jede\*r ist Teil der Gesellschaft

Volt will entscheidende Maßnahmen ergreifen, die den Schwächsten in der Gesellschaft zugutekommen und deren Teilhabe ermöglichen. Im Fokus stehen für Volt **ältere Menschen, Menschen mit sonderpädagogischem Förderbedarf und Funktionseinschränkungen sowie Pflege- und Heimkinder.**

Volt will das Zusammenleben und die **wechselseitige Unterstützung von Jung und Alt wiederbeleben**, die Versorgung älterer Menschen auch in Potsdams äußeren Stadtteilen sicherstellen und **Altersdiskriminierung in der Arbeitswelt abschaffen:**

- Die Förderung von Mehrgenerationenhäusern trägt beispielhaft dazu bei, die alltägliche Interaktion und wechselseitige Unterstützung von Jung und Alt zu stärken.
- **Mentor\*innenprogramme**, die ältere mit jungen Menschen zusammenbringen, sollen gefördert werden, da sie für beide Seiten vorteilhaft sind. Beispielsweise könnten jüngere Menschen durch ältere an handwerkliche Aktivitäten herangebracht werden, die in der modernen Arbeitswelt nur wenig Anwendung finden. Gleichzeitig können jüngere Menschen ihre Unterstützung beim Zugang zu digitalen Kenntnissen geben.

- Insgesamt müssen Versorgungsleistungen **für ältere Menschen** auch in ländlichen oder abgelegenen Regionen sichergestellt werden.
- **Zentren und Programme für ältere Menschen** müssen nicht nur Gesundheitsdienste, sondern auch Unterstützung bei jeglichen Aktivitäten bieten – vom Reisen bis zur Internetnutzung.
- Alle **öffentlichen Verkehrsmittel** sowie sämtliche für Fußgänger\*innen, einschließlich Rollstuhlfahrenden, nutzbare Einrichtungen des Straßenverkehrs (wie beispielsweise Ampeln mit Freigabesignal, taktile Leitsysteme) sollen barrierefrei, einheitlich und leicht bedienbar sein. Durch das hörbare Freigabesignal wird nicht nur blinden Personen und Menschen mit Sehbehinderungen geholfen, sondern auch beispielsweise Personen, die an der Ampel auf ihr Smartphone schauen.

## Queere Community

Die Forderung, queeres Leben in Potsdam zu fördern, ist nicht neu<sup>29</sup>: Ein queeres, buntes, selbstbestimmtes Leben ohne Diskriminierung und mit ausreichend Schutzräumen sollte für eine weltoffene Stadt wie Potsdam elementarer Bestandteil sein.

Der jährliche Queensday im Holländischen Viertel ist eine der wenigen publikumswirksamen Aktionen, die es queeren Personen möglich macht, ihre individuellen Farben zu zeigen und ein Zeichen für Toleranz, Gleichberechtigung und ein buntes Miteinander zu setzen.

Allerdings ist dies nur eine der wenigen Stellen, an denen ein diskriminierungsfreies Wirken möglich ist – Diskriminierung, Anfeindung und Gewaltdelikte gegen Lesben, Schwule, bi\*, trans\*, inter\* und queere Personen gehören noch immer zum Alltag. Daher setzen wir uns für die Schaffung von queeren Safe Spaces ein.



29

<https://buergerbeteiligung.potsdam.de/vorschlag/queer-etat-fuer-potsdam-und-unterkunft-fuer-queere-gefluechtete>

- Queere Zentren und Begegnungsstätten, um Projekte zu koordinieren, Ansprech- und Vertrauenspersonen zu etablieren sowie Beratungsleistungen anzubieten, sollen etabliert und kommunal gefördert werden.
- Ein städtisches Budget muss ausgewiesen werden, um queere Projekte und Schutzräume zu finanzieren.
- Schulen sollen die Möglichkeit haben, queere Beratungsangebote und Unterrichtsinhalte in Anspruch zu nehmen, ohne auf Ressentiments oder finanzielle Hürden stoßen zu müssen.
- Die Stadt soll den Blick auf queere Personen schärfen; Amtsblätter und Formulare sollen überarbeitet werden, geschlechtsneutrale Umkleiden und Toiletten sollen in allen Neubauten eingerichtet und in Bestandsbauten ausgebaut werden.
- Fortbildungsmöglichkeiten für medizinisches Personal, um Kompetenzen für die Versorgung von queere Patient\*innen zu vermitteln, sollen durch die Stadt Potsdam finanziert werden.

## Kultur für Alle: Der PotsdamPass

Damit alle Potsdamer\*innen gleichermaßen unsere vielfältigen Kulturangebote genießen können, setzen wir uns für die Einführung des PotsdamPasses ein. Dieser Kultur- und Stadtpass ermöglicht für einen kleinen Betrag Zugang zu Museen, Schwimmbädern und Parks.

Den PotsdamPass wollen wir sowohl als Abonnement für Potsdamer\*innen als auch als Kurzzeit-Pass für Tourist\*innen verfügbar machen. Er beinhaltet spezielle Ermäßigungen für Studierende und Senior\*innen. Dies gewährleistet einen barrierefreien Zugang zu Kultur und Freizeit für alle Bevölkerungsgruppen.

Die Einnahmen aus dem Verkauf des PotsdamPasses fließen zurück in die Verbesserung unserer städtischen Einrichtungen. Mit dem PotsdamPass fördern wir nicht nur den Zugang zu Kultur und Freizeit, sondern unterstützen auch aktiv die nicht-kommerzielle Kunstszene in unserer Stadt.



## Rechenzentrum erhalten

Wir würdigen das Rechenzentrum in der Innenstadt als wertvollen Ort für Kreative und/oder nicht-profitorientierte Kunstschaffende. Wir erachten es als relevant, dass für sie weiterhin bezahlbarer Raum zur Verfügung steht. Genau das ist die Gefahr des neu geplanten Kreativquartiers, welches zwar dieselbe großartige Lage im Herzen Potsdams hat, aber wahrscheinlich signifikant höhere Mieten verlangen wird. Das ist schön für die erfolgreichen Künstler\*innen, die mit ihren Werken ausreichend Geld verdienen, aber hochproblematisch für alle Kreativen, die einfach einen bezahlbaren Raum für ihre Leidenschaft benötigen.

Den Neubau des Kirchenschiffs auf dem Gelände des Rechenzentrums halten wir einerseits für überflüssig und andererseits als potenziellen Pilgerort für Neonazis und Rechtsextreme. 1933 kamen dort Hitler und Hindenburg zum "Tag von Potsdam" zusammen; die Kirche wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört.

Insofern ist für uns klar: **Wir lehnen den Neubau des Kirchenschiffs der Garnisonkirche ab und setzen uns für den Erhalt des Rechenzentrums ein.** Die Sanierung des bestehenden Gebäudes wollen wir unterstützen.

## Plurale Gesellschaft, Migration, Integration

Migration ist ein natürliches Phänomen, das seit Menschengedenken existiert und weiterhin bestehen wird. Um die Ursachen von Migration zu bekämpfen, müssen wir uns auf internationaler Ebene mit Problemen wie Kriegen, den Auswirkungen der Klimakrise und der Diskriminierung von Minderheiten auseinandersetzen. Integration und Migration bedingen sich gegenseitig und erfordern daher gleiche Aufmerksamkeit. Ein erfolgreicher Integrationsprozess beruht auf einem offenen Dialog und Möglichkeiten zur Partizipation, wobei die gemeinsame Sprache eine wichtige Rolle spielt; Miteinander reden schafft Transparenz und fördert Toleranz. Die Europäische Union bekennt sich zu gleichen Rechten und Chancen für alle Menschen sowie zur Achtung der Menschenrechte. Respekt und Toleranz stehen in unserer modernen Gesellschaft an erster Stelle, was die Stärkung der Gleichberechtigung von Frauen, Menschen mit verschiedenen sexuellen Orientierungen und Identitäten, ethnischen und nationalen Zugehörigkeiten und Glaubensrichtungen einschließt. Eine inklusive Gesellschaft strebt danach, dass alle Menschen teilhaben können, und lehnt jegliche Form von Diskriminierung entschieden ab.

## Das Grundrecht auf Asyl

Die Landeshauptstadt Potsdam hat sich am 5. Dezember 2018 mit dem Beschluss der Stadtverordneten offiziell zum "sicheren Hafen" erklärt. Volt setzt sich dafür ein, dass mit dieser Bekenntnis auch die entsprechende Verantwortung angenommen wird.

Wir unterstützen die Forderungen der Seebücke und wollen darüber hinaus umfangreiche und langfristige Angebote für Schutzsuchende schaffen.

- Das Bekenntnis zum individuellen Grundrecht auf Asyl und zur aktiven Unterstützung der Seenotrettung ist für uns selbstverständlich.
- Um unsere Institutionen zu stärken, müssen alle Bewohner\*innen unserer Stadt gleich behandelt werden. Eine langfristige Bleibeperspektive rüstet und stärkt unsere Infrastruktur, welche allen zugutekommt.
- Die effiziente und bürokratiearme Aufnahme von Geflüchteten sowie Unterbringung zusätzlich zur Verteilungsquote soll gewährleistet werden.
- Auf Bundesebene setzen wir uns für **sichere Fluchtrouten** ein, um Menschenleben zu retten und somit unserem humanen Anspruch gerecht zu werden. Wir wollen durch eine gelungene Integration dafür sorgen, dass Geflüchtete schnell in unserem Arbeitsmarkt ankommen, wovon beide Seiten profitieren können. Die Menschen, die zu uns kommen, kommen schneller in unserer

Gemeinschaft an und haben beste Chancen auf Integration. Und unser Fachkräftemangel wird ebenfalls angegangen

- **Volt setzt sich in ganz Europa für eine gemeinsame Lösung ein**, so dass wir mit den kommenden Herausforderungen nicht auf uns allein gestellt sind. Wir fordern, dass es in Europa faire Verteilungsmechanismen gibt, sodass sich alle beteiligen. Mehr dazu in unserem Europawahlprogramm.

### Integration als Prozess

Die erfolgreiche Integration von Neuankömmlingen in Deutschland erfordert ein breites Spektrum an Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen.

- Grundlegend ist deswegen ein **qualifiziertes, kostenfreies Angebot von Deutschkursen**, welches kontinuierlich erweitert werden muss und niedrigschwellig in Anspruch genommen werden kann.
- Auf lokaler Ebene sehen wir die Verantwortung für Inklusion der Neuangekommenen. Hier ist die **Zusammenarbeit lokaler Organisationen** wie Behörden und Vereinen sowie **Ehrenamtliche** besonders hervorzuheben und finanziell zu fördern.
- Für Neuankommende ist es besonders wichtig, mit Behörden und Verwaltungen zurechtzukommen. Deren Mitarbeitende brauchen daher regelmäßige **Fortbildungen für**

**Fremdsprachenkenntnisse und interkulturelle Kompetenz.** Ferner gehört hierzu auch die Umbenennung der Ausländerbehörde zu einem weniger stigmatisierenden Namen, z.B. in "Integrationsbehörde".

- Wir setzen uns für die Einrichtung einer unabhängigen Polizeibeschwerdestelle ein (Best Practice Dänemark).
- Die Einführung einer Bezahlkarte für Geflüchtete sehen wir als kritisch und nicht lösungsorientiert an. Diese lehnen wir daher ab.
- Unabhängige Polizeibeschwerdestelle (Best Practice Dänemark) Unabhängige Polizeibeschwerdestelle (Best Practice Dänemark)
- Die Anstellung von Dolmetscher\*innen oder Sprach- und Kultur\*mittlerinnen in entsprechenden Behörden muss gesichert werden. Diese sollen auch individuell bei Amtsgängen in Anspruch genommen werden können. Wir sehen hier eine mögliche Vernetzung mit Studierenden der Universität Potsdam, entweder einen entsprechenden sprachlichen Studiengang besuchen oder (mutter-)sprachliche Kompetenzen aufweisen.
- kommunale Community-Center sollen noch stärker unterstützt werden. Hierfür sollen Gelder des Europäischen Sozialfonds vermehrt

abgerufen werden. Hilfsangebote, insbesondere für junge, neu angekommene Mütter, sollen gezielt begünstigt werden.

- Ebenfalls steht besonders die sprachliche Förderung für Kinder und Jugendliche im Mittelpunkt.

Um die gesellschaftliche Vielfalt zu fördern und somit Diskriminierung aktiv zu bekämpfen, wollen wir das interkulturelle Bewusstsein stärken und den Zugang zu Unterstützungsangeboten für Betroffene ermöglichen und verbessern.

Antidiskriminierungstrainings im öffentlichen Dienst und weiteren, menschennah agierenden Berufsgruppen sind Möglichkeiten, um Personen, die in direkter Aktion mit von Diskriminierung betroffenen Personengruppe stehen für diesen Umgang zu sensibilisieren. Verbindliche Schulungen zur Förderung von interkultureller Kompetenz sind nur eine Maßnahme, die wir etablieren wollen, um eine plurale Gesellschaft zu schaffen, in der allen Menschen freie Entfaltungsmöglichkeiten zustehen.

# Bürger\*innen- beteiligung

Volt engagiert sich für eine freie und demokratische Bürger\*innengesellschaft. Wir begrüßen die politische Initiative von Bürger\*innen und möchten sie unterstützen, indem wir ihnen bewusst einen Raum schaffen. Gelingt das nicht, werden Bürger\*innen vor vollendete Tatsachen gestellt und es entstehen verhärtete Fronten. So weit muss es nicht kommen.

Wir glauben daran, dass durch eine faire und transparente Beteiligung von Bürger\*innen an den politischen Prozessen eine höhere Umsetzungsbereitschaft und Lebensqualität für alle entsteht. Die Potsdamer\*innen kennen ihre Lebenswelt sehr gut und können mit ihren Impulsen die Entscheidungsqualität der öffentlichen Verwaltung und der Stadtverordnetenversammlung (SVV) bereichern.

Potsdam ist in dieser Hinsicht bereits ein ziemliches Vorbild - das wollen wir nicht schlechtreden. Vorhaben werden transparent gegenüber der Öffentlichkeit kommuniziert und bei großen Projekten wie der Erschließung von Krampnitz oder dem autoarmen Umbau der Innenstadt werden wir Bürger\*innen mitgenommen. Wir wollen das hohe Niveau beibehalten und dafür sorgen, dass wir weiterhin eng in Entscheidungen der Stadtpolitik einbezogen werden. Bei einem Punkt

sehen wir allerdings Nachholbedarf: der Beteiligung junger Menschen.

## Jugendparlament

Unsere Jüngsten werden bisher in der kommunalen Politik kaum ernst genommen. Besonders draußen gibt es wenige geeignete Orte zum Zeitverbringen - viele Parks schließen bei Sonnenuntergang, oft ist Fußballspielen oder das bloße Betreten von Rasenflächen verboten und Orte wie Skateparks sind rar. Deshalb ist für uns klar: Die Jugend braucht eine starke Stimme in Potsdam. Erreichen wollen wir das durch die Einführung eines Jugendparlaments. Es wird von jungen Menschen gewählt, kann Anträge in die SVV einbringen und soll für die Öffentlichkeit und die Stadtverordneten Ansprechpartner\*in für die Belange junger Menschen sein.

## Best Practices

### Jugendparlament Leipzig

In Leipzig sind alle Jugendlichen zwischen 14-21 Jahren jedes zweite Jahr online zur Wahl aufgerufen. Das Jugendparlament kann über den dortigen Jugendbeirat sogar eigene Vorschläge zur Abstimmung in den Stadtrat einbringen. Der\*die Vorsitzende hat in Sitzungen des Stadtrats Rederecht - kann dort also vor den Stadtverordneten ausführen, was die Ansicht der Leipziger Jugend zu bestimmten Themen ist. Hier werden junge Menschen ernst genommen - ein tolles Beispiel für gelungene Jugendbeteiligung<sup>30</sup>.

<sup>30</sup> <https://jugendparlament.leipzig.de/>

# Gesundheit

Prävention ist im Bereich der Gesundheitsentwicklung die wichtigste Maßnahme, um das Wohlbefinden aller Bevölkerungsschichten dauerhaft zu verbessern. Wir als Volt sehen uns in der Pflicht, die Prävention von medizinischen Maßnahmen und deren Erreichbarkeit und Verfügbarkeit für alle zu ermöglichen. Besonders sozial schwächere und bildungsferne Familien oder Personen leiden unter dem unzureichenden Zugriff auf präventive, gesundheitserhaltende und -fördernde Maßnahmen. Nach wie vor sind die Präventivmaßnahmenkataloge der Krankenkassen mangelhaft bis unzureichend, um effektiv Menschen eine optimale Gesundheitsvorsorge zu ermöglichen.

Auch die Informationsweitergabe in Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulen oder Fördereinrichtungen in Bezug auf gesunde und vielseitige Ernährung ist nach wie vor mangelhaft. Ebenso schafft Werbung für Tabak, Alkohol oder ungesunde Nahrungsmittel weiterhin ein Informationsungleichgewicht, unter dem besonders die bildungsfernen und sozial schwächeren Gesellschaftsschichten leiden. 19% der Erwachsenen in Deutschland leiden unter Adipositas, etwa jedes sechste Kind ist mindestens übergewichtig.<sup>31</sup> Hier muss die Politik in der Pflicht sein, Aufklärungsarbeit und

<sup>31</sup>

[https://www.rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/Studien/Adipositas\\_Monitoring/AdiMon\\_Infobroschuere.pdf?\\_blob=publicationFile](https://www.rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/Studien/Adipositas_Monitoring/AdiMon_Infobroschuere.pdf?_blob=publicationFile), zuletzt aufgerufen am 05.01.2024

Informationsweitergabe voranzutreiben und dauerhafte, effektive Präventionsangebote in der Gesundheitsversorgung zu etablieren. Dass die bisherigen Maßnahmen bis dato noch nicht ausreichend kommunizieren, wie wichtig eine gesunde Lebensweise ist, zeigt sich zum Beispiel darin, dass die Prävalenz von Übergewicht in der Bevölkerung nach wie vor auf einem gleichbleibenden Level im Vergleich zu 2012 ist - trotz zahlreicher Aufklärungskampagnen von Krankenkassen und Medien.<sup>32</sup>

Ebenso spielt aktiver Klimaschutz in der Prävention von Krankheiten eine zentrale Rolle; Luftschadstoffe und eine allgemein erhöhte Außentemperatur tragen nachweislich zur Entstehung von Atemwegserkrankungen wie Asthma oder COPD, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Allergien oder Krebserkrankungen bei.<sup>33</sup> Besonders ältere Menschen, Kinder, Schwangere Personen und Hochrisikogruppen leiden unter der Zunahme von Luftschadstoffen - Gruppen, die eigentlich unter dem besonderen Schutz der Politik stehen sollten.

Von der Verbesserung und Verdichtung von Präventionsmaßnahmen kann

<sup>32</sup>

[https://www.rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/Gesundheitsberichterstattung/GBEDownloadsJ/Editorial/JHealthMonit\\_2022\\_03\\_Editorial.pdf?\\_blob=publicationFile](https://www.rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/Gesundheitsberichterstattung/GBEDownloadsJ/Editorial/JHealthMonit_2022_03_Editorial.pdf?_blob=publicationFile), zuletzt aufgerufen am 05.01.2024

<sup>33</sup>

[https://www.rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/Gesundheitsberichterstattung/GBEDownloadsJ/Focus/JHealthMonit\\_2023\\_S4\\_Luftschadstoffe\\_Sachstandsbericht\\_Klimawandel\\_Gesundheit.pdf?\\_blob=publicationFile](https://www.rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/Gesundheitsberichterstattung/GBEDownloadsJ/Focus/JHealthMonit_2023_S4_Luftschadstoffe_Sachstandsbericht_Klimawandel_Gesundheit.pdf?_blob=publicationFile), zuletzt aufgerufen am 05.01.2024

mittels hinreichender landespolitischer Unterstützung weitestgehend die gesamte Bevölkerung profitieren - dies sollte oberste Priorität Deutschlands sein, um Bürger\*innen dauerhaft in ihrer physischen und mentalen Gesundheit zu unterstützen. Langfristig führt dies zu einer Verbesserung der medizinischen Infrastruktur, zu einer Entlastung des Gesundheitssystems (das ohnehin schon mehrfach an seine Grenzen gebracht wurde) und zur Schaffung einer gesunden, belastbaren und glücklichen Bevölkerung, die auf Basis dieser physischen und psychischen Gesundheit und somit der Deckung ihrer Grundbedürfnisse aktiv an der Verbesserung ihrer sozialen Situation beitragen können.

Kernthema muss hierbei die Senkung der Prävalenz von Erkrankungen sein, die durch einen ungesunden Lebensstil - also mangelnde Bewegung, ungesunde Ernährung und der Konsum von Noxen wie Alkohol oder Nikotin - verursacht werden. Eine intrinsische Motivation der Bevölkerung, einem gesunden Lebensstil nachzugehen, muss gefördert werden, um positive, nachhaltige Veränderung zu bewirken. Hierzu müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die es der Bevölkerung ermöglichen, einen gesunden Lebensstil leicht und ohne Mehrkosten erreichen zu können.

Konkret bedeutet das für uns:

- Beginnen muss Aufklärung und Prävention in den Kinderbetreuungsstätten und Grundschulen, in denen erste

Konzepte zu einer gesunden Lebensweise vermittelt werden.

- Das Speisenangebot in Kantinen von öffentlichen Einrichtungen muss sich nach ernährungswissenschaftlichen Erkenntnissen richten und einen hohen Wert auf ausgewogene Ernährung legen, die alle für Kinder und Jugendliche notwendigen Nährstoffe umfasst. Das Angebot an Fleischgerichten soll reduziert werden, um die Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit der Speisepläne zu sichern. Zusätzlich soll die Aufklärung über gesunde Ernährung und das Vermeiden von Noxen Teil des Stundenplans sein und zum Beispiel in Projektwochen aufgegriffen und besprochen werden.
- Großes Potenzial sehen wir in der transdisziplinären Forschung und der forschungsbasierten Förderung von Programmen zur Verbesserung von Gesundheit und Wohlbefinden in der Gesellschaft.
- Sportunterricht sollte nach wie vor fest in den wöchentlichen Unterricht integriert werden, sowohl in den Stundenplan als auch in den außerschulischen Bereich in Form von AGs oder Hortprogrammen. Im Rahmen von Doppelstunden, die durchgehend sitzend in Klassenräumen verbracht werden, sollten kurze Bewegungs- und Dehnübungen je nach Bedarf und Altersstufe eingebettet werden, da dies nachweislich die Gesundheit,

Motivation und Aufmerksamkeit der SchülerInnen fördert.<sup>34</sup>

- Auch in Beschäftigungsbereichen außerhalb von schulischen Angeboten sollte sportliche Betätigung und Bewegung integraler Bestandteil sein. Daher ist die Förderung von Sportvereinen sowie der Ausbau von barrierefreien, kostenlos nutzbaren Sportflächen, deren Wartung in kommunaler Hand liegt, sinnvoll.
- Auch das Thema psychische Gesundheit ist unmittelbar an den schulischen Unterricht anzuschließen. In sozialwissenschaftlichen Fächern oder Fächern zur Gesundheitsaufklärung müssen Information und Entstigmatisierung von psychischen Erkrankungen behandelt werden, um auch hier präventiv in die Früherkennung und Behandlung von Auffälligkeiten einzusteigen. Schulen sollen hierbei entsprechend der Größe der Schülerschaft multiprofessionell ausgebildete Teams zur Identifizierung psychischer Leiden und zur ersten Beratung bereitstellen.
- Die Kassensitze für Psychotherapeut\*innen müssen ausgebaut werden. Nur so kann eine flächendeckende Versorgung für

alle Bürger\*Innen garantiert werden.

- Eine weitere elementare Stellschraube stellt das Personal im Gesundheitswesen selbst dar. Gemeinsam mit den betroffenen Berufsgruppen wollen wir Verbesserungsbedarf ermitteln, Personalschlüssel an die Anforderungen der Moderne anpassen und Aus- und Weiterbildung aktiv fördern. Sollten die Themen sein, die auf Landes- oder Bundesebene entschieden werden müssen - z.B. Arbeitszeitgesetze oder Personalbemessungspläne, dann werden wir uns dort aktiv für eine Verbesserung einsetzen.
- Des Weiteren setzen wir uns für die Förderung des flächendeckenden digitalen Ausbaus im Gesundheitswesen ein, um hier ebenfalls Personal zu entlasten, redundante und unzeitgemäße Prozesse zu entschlacken, interdisziplinäre Arbeit zu fördern und somit das Gesundheitswesen an die Anforderungen der Neuzeit anzupassen.

---

<sup>34</sup> Schulz, I. (2006). *Bewegung im Unterricht: eine Möglichkeit der Gesundheitsförderung in der Schule?*  
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:27-20061211-150155-5>

# Energiewende

Die Energiewende bezeichnet den Übergang von der Energiegewinnung aus fossilen Brennstoffen hin zu Erneuerbaren Energien. Sie gehört zu den größten Herausforderungen einer wirksamen Klimapolitik. Die drei wichtigsten Energiesektoren in Potsdam, in denen CO<sub>2</sub> durch die verstärkte Nutzung von Erneuerbarer Energie eingespart werden muss, sind Strom, Wärme und Mobilität<sup>35</sup>.



Volt setzt auf eine dezentrale Energiewende. Die zentrale Produktion von grünem Strom durch große Windenergieanlagen und dessen Verteilung mittels Stromtrassen durchs ganze Land bringen Probleme mit sich (Schäden an der Meeresumwelt bei Offshore Anlagen, Flächenverbrauch, Naturzerschneidung, mangelnde Akzeptanz bei Windparks und Trassenführungen). Aus diesen Gründen muss die Energiewende auch in den Städten erfolgen.

Um Realisierung und Betrieb von Projekten zur Energiewende effizient und wirtschaftlich zu gestalten, ist auch das Eingehen von langfristigen Kooperationen zwischen der öffentlichen Hand und privaten Unternehmen denkbar. Ein mögliches Beispiel wäre die Umsetzung einer großen Solarthermieanlage in der Region.

Es braucht eine klare Kommunikation und Information seitens der Stadt rund um das Thema Energiewende. Nur wenn die Politik die Bürger\*innen mitnehmen will, können sich diese mit der städtischen Energiewende identifizieren.

35

[https://www.potsdam.de/system/files/documents/221108\\_klimaschutzbericht\\_2020\\_endfassung.pdf](https://www.potsdam.de/system/files/documents/221108_klimaschutzbericht_2020_endfassung.pdf)

## Strom — Erneuerbar

### Ausbau der Solarenergie

In Städten besteht großes Potenzial für die Gewinnung von erneuerbarem Strom aus Solarenergie<sup>36</sup>. Das Besondere in Potsdam ist, dass die Ausgangsbedingungen für Photovoltaik herausragend sind. Laut Otovo-Solarindex landet die Landeshauptstadt auf Platz 1 der Landkreise deutschlandweit mit stolzen 9,8 von 10 möglichen Punkten (eingeflossen sind Faktoren wie Sonnenstunden pro Jahr, Anzahl an Installationsbetrieben und das Preis-Leistungs-Verhältnis)<sup>37 38</sup>. Wir kritisieren, dass die Stadtpolitik trotzdem so zögerlich ist und fordern, dieses Potenzial für die Potsdamer\*innen und für den Klimaschutz zu nutzen.

Photovoltaik-Anlagen müssen vermehrt auf Dächer und Hausfassaden gebracht werden, um dieses große Potenzial der erneuerbaren Stromerzeugung auszuschöpfen.<sup>39</sup> Wir wollen daher eine unbürokratische **Solarpflicht für**

<sup>36</sup>

<https://pvspeicher.htw-berlin.de/potenzialstudieberlin/>

<sup>37</sup>

<https://www.tagesspiegel.de/potsdam/landeshauptstadt/viele-sonnenstunden-gut-ausgebautes-netz-potsdam-hat-bundesweit-die-besten-bedingungen-fur-solarstrom-produktion-10526764.html>

<sup>38</sup>

[https://www.focus.de/auto/elektroauto/news/n-eues-solar-ranking-das-sind-deutschlands-beste-orte-fuer-pv-anlagen\\_id\\_204227399.html](https://www.focus.de/auto/elektroauto/news/n-eues-solar-ranking-das-sind-deutschlands-beste-orte-fuer-pv-anlagen_id_204227399.html)

<sup>39</sup>

<https://pvspeicher.htw-berlin.de/wp-content/uploads/HTW-Berlin-2018-Das-Berliner-Solarpotenzial.pdf> S.12

**Neubauten**<sup>40</sup> umsetzen. Beispiele in Baden-Württemberg, Hamburg und Bremen<sup>41</sup> zeigen, dass es möglich ist. Auch Bestandsgebäude sollen möglichst flächendeckend mit Photovoltaikanlagen ausgestattet werden. Dazu wollen wir unbürokratische Regelungen etablieren, um Solaranlagen auf Mietshäusern attraktiver zu machen.

Weitere mögliche Flächen für die Anbringung von Solaranlagen sind überdachte Parkplätze, Lärmschutzwände oder Seitenstreifen von großen Durchfahrtsstraßen<sup>42</sup>. Besonders Erstere können eine sinnvolle Idee sein, da zusätzlich zum klimaneutralen Strom auch Schutz vor Regen und Unwetter aufgebaut und Schatten gespendet wird.

Von der Stadtverwaltung erwarten wir, mit gutem Beispiel voranzugehen. Das Potenzial von Photovoltaik-Anlagen auf Potsdamer Verwaltungsgebäuden und über städtischen Parkflächen ist bei Weitem nicht ausgeschöpft. Das wollen wir ändern. Wie könnte die Politik auch Anstrengungen der Bürger\*innen bei der Energiewende einfordern, ohne selbst einen Anteil zu leisten?

Photovoltaikanlagen lassen sich gut mit der Begrünung von Dächern kombinieren, da die Begrünung zu einer kühleren Umgebung führt und die

<sup>40</sup>

<https://pvspeicher.htw-berlin.de/potenzialstudieberlin/> S.52 f.

<sup>41</sup>

<https://www.energiezukunft.eu/erneuerbare-energien/solar/hamburg-verkuendet-seine-solaroffensive/>

<sup>42</sup>

<https://www.quarks.de/technik/energie/wie-holen-wir-die-energiewende-in-die-staedte/>

Photovoltaikanlagen bei niedrigerer Temperatur mehr Strom erzeugen.<sup>43</sup>

## Bürgerbeteiligung bei der Energiewende

Wir wollen Geschäfts- und Finanzierungsmodelle verstärkt nutzen, bei denen sich die Bürger\*innen an der lokalen Energiewende beteiligen. Gerade Solaranlagen eignen sich für eine private Finanzierung (siehe Best Practices). Wir werden mit bestehenden Energiegenossenschaften zusammenarbeiten und deren Neugründung fördern. Auch die Finanzierung von Windkraftanlagen in der Region unter Einbeziehung der Bürger\*innen ist denkbar. Langfristig sind solche Anlagen ein Gewinn fürs Klima und das Portemonnaie der Potsdamer\*innen.

## Intelligente Stromnetze

Smart Grids bzw. intelligente Stromnetze übernehmen die gezielte Steuerung zwischen Stromerzeugenden, Stromverbrauchenden und Stromspeichern. Ergänzt durch Micro Grids helfen sie, lokal produzierten Strom intelligent zu verteilen, zu speichern und nicht benötigte Erzeugungsanlagen abzuschalten. Ein wichtiger Baustein hierfür sind auch privat betriebene Erzeugungs- und Speicheranlagen sowie perspektivisch auch E-Autos als Stromspeicher. Durch die aktuellen politischen Rahmenbedingungen ist die regionale Stromvermarktung und Nutzung von Speicherkapazitäten nicht möglich, der Strom wird stattdessen an der

Strombörse verkauft. Dieser Prozess ist für Hauseigentümer sehr aufwendig und oft ein ausschlaggebendes Kriterium, nicht in eine EEG-Anlage zu investieren.

Volt Potsdam fordert daher den schnelleren Ausbau intelligenter Messsysteme, die wesentlicher Bestandteil der Smart Grids sind. Zusätzlich soll nach Möglichkeiten zum Aufbau regionaler, smarter Micro Grids zur regionalen Energievermarktung und Speicherung gesucht werden, um so Investitionen in EEG-Anlagen attraktiver zu machen. Damit können wir Potsdam zum Vorreiter der Energiewende machen.

## Senkung des Stromverbrauchs

Für eine erfolgreiche Energiewende muss der Stromverbrauch sinken. Straßenbeleuchtung wollen wir mit Bewegungssensoren ausstatten, damit sie nicht durchgehend leuchtet (siehe dazu den Abschnitt zum Fußverkehr dieses Programms). Wir wollen mit Anreizen und Informationskampagnen darauf hinwirken, dass im privaten Raum der Stromverbrauch gesenkt und in Geschäften und Gewerbegebäuden nachts die Lichter ausgeschaltet werden.

## Energetische Sanierungen

Für geringeren Energieverbrauch müssen mehr Gebäude in Potsdam energetisch saniert werden. Wir wollen insbesondere die Gebäude in städtischer Hand sanieren. Daneben wollen wir das **Warmmietenmodell** in Potsdam etablieren. Wenn Sanierungsausgaben zu

<sup>43</sup> <https://www.zinco.de/solarmessung>

Energieeinsparungen führen, sollen sie auf die Kaltmiete aufgeschlagen werden dürfen, solange die Warmmiete nicht steigt.<sup>44</sup> Dadurch entsteht für Vermieter\*innen auch ein finanzieller Anreiz zur Sanierung ihrer Wohnungen.

## Wärme — erneuerbar

Im Wärmesektor liegt großes Potenzial zur Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen.

### Geothermieanlage für Potsdam

Im letzten Jahr stellten die EWP (Stadtwerke Potsdam) die erste Tiefengeothermie-Bohrung der Gegend fertig. Bei dieser Methode wird Erdwärme in einer Tiefe von über 400m - in diesem Fall knapp 2.000m - als Wärmeenergie zum Heizen verfügbar gemacht. Die Bohrung war so erfolgreich, dass nicht nur die erhofften knapp 2 Megawatt erreicht wurden, sondern über 4 Megawatt. Das ist laut EWP genug Wärme für bis zu 5.000 durchschnittliche Potsdamer Haushalte<sup>45</sup>.

Wir begrüßen den Erfolg der Bohrung und loben den Mut der EWP, dieser neuen Art der Wärmeversorgung in unserer Region eine Chance gegeben zu haben. Solche mutigen Entscheidungen tragen dazu bei, dass wir eines Tages komplett klimaneutral werden. Dazu fordern wir weitere Geothermieprojekte in der Landeshauptstadt, die uns

---

<sup>44</sup><https://www.durchblick-energiewende.de/wissen/energie/das-warmmietenmodell-die-loesung-fuer-das-mietervermieterdilemma>

<sup>45</sup>

<https://www.swp-potsdam.de/de/energie/erdw%C3%A4rme-f%C3%BCr-potsdam/>

schnellstmöglich auf null Emissionen bringen.

### Schnelle Verwaltungsverfahren

Als Hauptherausforderung der Wärmewende wird oft der bürokratische Aufwand und die langen Genehmigungsverfahren genannt. Einige dieser sind auf Landes- oder Bundesebene angesiedelt - wie bspw. die Beantragung von Fördermitteln. Wir wollen uns dabei bilateral für eine Beschleunigung einsetzen. Alle nötigen Behördengänge für Wärmeprojekte (bspw. auch private Wärmepumpen), die in der Landeshauptstadt angesiedelt sind, sollen schnellstmöglich auf das Bürgerserviceportal überführt und insgesamt digitalisiert werden. Wir setzen uns für schnelle und unbürokratischere Antragsverfahren ein, Details dazu im Verwaltungskapitel.

### Bau einer Solarthermie-Anlage

Eine weitere mögliche Technologie zur Deckung des Wärmebedarfs ist die Solarthermie. Dabei speichern Kollektoren die auftreffende Sonnenenergie und speisen sie ins Fernwärmenetz ein. Vereinfacht gesagt wärmt die Sonne einen Energieträger auf und diese Wärme wird dann genutzt. Für die Nutzung im großen Stil wären entsprechende Flächen erforderlich, welche Stadt und Region finden und bereitstellen müssen. Der Bau einer ersten größeren Anlage sollte möglichst schnell geprüft werden, auch um Erfahrungen mit dieser Technologie zu sammeln.<sup>46</sup>

---

<sup>46</sup> Vgl. Clausen 2020 S.20 - 23, 45.

## Förderung von Wärmepumpen

Für die Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses in Gebäude- und Industriesektor wollen wir den Zubau von Wärmepumpen durch finanzielle Förderung beschleunigen. Eine Wärmepumpe wandelt Energie aus der Umwelt in Wärme um.<sup>47</sup>

## Sektorenkopplung — vernetzbar

Unterstützend kann durch die Sektorenkopplung mittels PowertoX-Verfahren überschüssiger Strom aus erneuerbaren Energien (in Zeiten von hoher Stromerzeugung und geringer Stromnutzung) ein sinnvoller Ausgleich zwischen den Energiesektoren gewährleistet werden und somit die Wärme- und Stromerzeugung sowie Mobilität vernetzt werden. PowertoX-Verfahren bezeichnet verschiedene Technologien zur Speicherung und Umwandlung und damit anderweitigen Nutzung von Stromüberschüssen in Zeiten eines Überangebotes variabler erneuerbarer Energien (Power-to-Heat, Power-to-Gas, Power-to-Power). Dies wird im Potsdamer Heizkraftwerk Süd bereits genutzt<sup>48</sup>. Wir von Volt wollen uns für eine verstärkte Einsetzung/ Erweiterung dieser Infrastruktur einsetzen.

47

<https://www.erneuerbareenergien.de/waermewende-gelingt-nur-mit-der-waermepumpe>

48

<https://www.swp-potsdam.de/de/energie/fernwaerme/>

## Mobilität — wandelbar

Für Einsparungen im Verkehrssektor wollen wir den Autoverkehr in Stadt und Region senken. Dazu wollen wir u.a. die Anzahl der Parkplätze senken, autoarme Zonen fördern, den ÖPNV und die Fahrradinfrastruktur ausbauen und Carsharing sowie Park & Ride attraktiver machen. Mehr dazu in unserem Kapitel zur Mobilität.

## Best Practices

### Finanzierungsmodelle in Wien und Salzburg

In Wien werden seit Jahren Photovoltaikanlagen auf Dächern gebaut, an denen sich Private ab einem Beitrag von 950 Euro beteiligen können. Die Anteile sind mit 5% verzinst und sehr nachgefragt. Ähnlich sieht es in Salzburg aus, wo Bürger\*innensolaranlagen auf Bahnhöfen, Werkheimen und Zentrallagern errichtet werden, die in kurzer Zeit ausverkauft sind.<sup>49</sup>

### Bottrop

In Bottrop wird das Warmmietenmodell angewandt. In der Stadt werden jährlich 3% aller Häuser energetisch saniert - im Bundesdurchschnitt ist es weniger als 1%.<sup>50</sup>

49

<https://www.energie-klimaschutz.de/energiewende-in-der-stadt/>

50

<https://www.zeit.de/2019/01/bottrop-steinkohleabbau-co2-emissionen-klimawende/seite-2>

# Vereintes Europa

Die EU ist eine enorme Errungenschaft, die den längsten Frieden in der europäischen Geschichte, Wohlstand, Wachstum und zahlreiche Chancen ermöglicht hat. Wir von Volt unterstützen die Idee eines vereinten Europas und identifizieren viele Bereiche, in denen wir **europäische Zusammenarbeit auf lokaler Ebene** anwenden können. Wir sind der Meinung, dass Potsdam eine aktive Rolle bei der Gestaltung und Teilnahme an europäischen Prozessen spielen kann, um ein vereintes Europa auf lokaler Ebene zu stärken.



## Unterstützung des Erasmus+ Programms

Durch eine aktive Einbindung der Bildungseinrichtungen in Potsdam, einschließlich verschiedener Schultypen wie Grundschulen, Sekundarschulen, Gymnasien usw., in das Erasmus+ Programm werden wir die Teilnahme von Schülern, Lehrern und Mitarbeitern aktiv fördern und erleichtern. Diese Unterstützung wird sich auf die Organisation von **Austauschprogrammen zwischen europäischen Schulen und den vielfältigen Bildungseinrichtungen in Potsdam** erstrecken, um die Zusammenarbeit und das kulturelle Verständnis über Grenzen hinweg zu fördern.

## Bürger\*innenbeteiligung an EU-Prozessen

Engagement durch öffentliche Veranstaltungen Konsultationen und lokale EU-Foren: Wir wollen aktive Bürger\*innenbeteiligung an Angelegenheiten der Europäischen Union fördern, indem die Stadt regelmäßige öffentliche Konsultationen zu bedeutenden europäischen Themen wie der Zukunft Europas, Umweltpolitik und lokaler Entwicklung organisieren soll.

Wir wollen ein lokales EU-Forum schaffen, eine Plattform für kontinuierlichen Dialog und Interaktion zwischen Bewohnern, lokalen Expert\*innen und politischen Entscheidungsträger\*innen. Durch offene Debatten, Workshops und

Gemeindearbeit können Bewohner ihre Meinungen, Anliegen und Ideen zur EU-Politik direkt äußern. Dieser partizipative Ansatz gewährleistet, dass die Stimmen der Bürger\*innen Potsdams auf lokaler und europäischer Ebene gehört und berücksichtigt werden, stärkt demokratische Werte und trägt zu transparenterer und verantwortlicherer Regierungsführung bei.

## Unterstützung von Wirtschaft und Investitionen

Wir wollen **Potsdamer Unternehmen dabei unterstützen, auf europäische Mittel zuzugreifen und Ideen** mit anderen europäischen Unternehmen **auszutauschen**. Wir bieten Schulungen und Unterstützung für lokale Unternehmen an, die in Europa wachsen möchten.

Außerdem wollen wir die verschiedenen Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Gesellschaft proaktiver zusammenbringen und einen Ort für Vernetzung bieten. Wir sind überzeugt, dass Potsdam ein großartiger Ort für Investitionen ist - besonders der Wissenschaftsstandort kann hervorragend dazu beitragen.

Durch die Zusammenarbeit mit anderen europäischen Städten und die Unterstützung lokaler Unternehmen können wir Potsdams Rolle als wichtigen und einladenden Teil des europäischen Marktes festigen. Dieser Ansatz **hilft unseren lokalen**

**Unternehmen zu wachsen und zieht neue Investitionen in unsere Stadt.**

## Zusammenarbeit mit Partnerstädten und Nachbarn

Wir werden stärkere Verbindungen zu unseren Partnerstädten in Europa aufbauen, indem wir uns für kulturelle, bildungsbezogene und wirtschaftliche Projekte zusammenschließen. Wir werden auch mit Städten und Regionen in der Nähe zusammenarbeiten, um Projekte zu schaffen, die von der EU finanziert werden können. Durch die gemeinsame Arbeit an diesen gemeinsamen Zielen können wir unsere Gemeinschaft besser mit dem Rest Europas vernetzen und **neue Chancen für Potsdam und die umliegende Region** schaffen.

## Best Practices aus Europa als unser Alleinstellungsmerkmal

Die große Stärke von uns als paneuropäischer Partei in der Kommunalpolitik ist das Ausbrechen aus dem Schubladendenken nationaler Politik. Wir bei Volt schauen uns an, was in anderen Ländern gut funktioniert und überlegen uns dann, wie wir das bei uns umsetzen können. Diese sogenannten Best Practices finden sich überall in unserem Programm - von gelungenen Radwegen wie in Kopenhagen über Digitalisierung wie in Estland bis hin zu klimaneutraler Tiefengeothermie wie in Potsdam ist

alles denkbar! Wir wollen das Rad nicht in jeder Stadt neu erfinden, sondern gelungene Best Practices bei uns übernehmen.

**Europa ist nur gemeinsam stark. Wir sehen uns in allererster Linie als Europäer\*innen und bekennen uns dazu, die Zukunft in einem geeinten Europa zu gestalten.**



## Impressum

**Volt Deutschland  
Landesverband Brandenburg**

Marktstr. 14  
c/o Wiktorija Zerbst  
03046 Cottbus

## Kontakt

Schreib uns gerne bei Fragen, Anregungen oder wenn du mitmachen möchtest.

Gerne kannst du auch erstmal reinschnuppern, ohne direkt Mitglied zu werden. Auf unserer Webseite findest du Termine zu unseren regelmäßigen Meet & Greet.

**Email:** [potsdam@voltdeutschland.org](mailto:potsdam@voltdeutschland.org)

**Instagram:** [@voltpotsdam](https://www.instagram.com/voltpotsdam)

**Webseite:** [voltpotsdam.org](http://voltpotsdam.org)