



## 23/SVV/0822

Beschlussvorlage  
öffentlich

# Smart-City-Strategie der Landeshauptstadt Potsdam (LHP) im Förderprogramm „Modellprojekte Smart Cities“ (MPSC) des Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

<i>Geschäftsbereich:</i> Oberbürgermeister, Arbeitsgruppe Smart City	<i>Datum</i> 17.08.2023
---	----------------------------

<i>geplante Sitzungstermine</i> 06.09.2023	<i>Gremium</i> Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	<i>Zuständigkeit</i> Entscheidung
---	---	--------------------------------------

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

- 1) Die Smart-City-Strategie der Landeshauptstadt Potsdam.
- 2) Die 6 Maßnahmen mit ihren insgesamt 19 Teilmaßnahmen:
  - a) Urbane Netzwerke, Infrastruktur und Datenplattform: Freies Stadt-WLAN; Notfallnetz für den Katastrophenfall; LoRaWAN und Sensorik; Urbane Datenplattform
  - b) Verknüpfung digitaler und analoger Teilhabe: Beteiligungsatlas; Innovationswettbewerb; Erweiterung des Potsdam Labs
  - c) Quartiersentwicklung: MiLA – Plattform für Mieten, Leihen und Ausprobieren; Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf; Soziales Wohnen 2.0 – Plattform für sozial gerechte Wohnraumvermittlung; Digital-analoger Geschichtspfad; Weiterentwicklung Partizipatives Stadtteilmodell (kurz: PaSMo)
  - d) Klimaschutz und Klimaanpassung: Erstellung eines Klimadashboards zur Visualisierung und Monitoring von Klimaschutzmaßnahmen, Bürgernahes Baumkataster; Cooling Points; Stadtklima erlebbar machen – smarte und klimapositive Stadt
  - e) Integrierte Verkehrswende: Smarte Mobilitätsdrehschreiben für Potsdams Pendlerströme; Aktionsraum Bahnhof
  - f) Smart Region: Kooperativer Regio.hub – für eine smarte Region rund um Potsdam
- 3) Den Kosten- und Finanzierungsplan.

## Begründung:

Mit dem Beschluss der 18. Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam vom 03.03.2021 (DS-Nr. Vorlage: 21/SVV/0228) wurde die Stadtverwaltung beauftragt, einen Fördermittelantrag für das Programm „Modellprojekte Smart Cities“ des Bundesministeriums des Innern, Bau und Heimat (BMI) einzureichen. Daraufhin hat sich die LH Potsdam mit dem Motto „Smart City Potsdam – Innovativ. Grün. Gerecht. Zusammen schaffen wir eine nachhaltige Stadt für morgen!“ beworben.

Das BMI bewilligte am 15. Juli 2021 den Fördermittelantrag, sodass die LH Potsdam im Rahmen der 3. Fördermittelstaffel eine von 73 Modellkommunen in Deutschland wurde. Der bewilligte Fördermittelzeitraum erstreckt sich vom 01.01.2022 bis 31.12.2026 und ist in zwei Phasen aufgeteilt.

**Phase A** (Januar 2022 bis November 2023) beinhaltet den Entwicklungsprozess der Smart-City-Strategie Potsdam. Zudem werden erste Teilprojekte umgesetzt, welche bereits im Fördermittelantrag verankert waren.

Daran schließt sich die **Phase B** (2024 bis 2026) an, in der die Strategie und die darin formulierten Maßnahmenpakete umgesetzt werden. Die Strategie ist auch formal die Voraussetzung für die Phase B des Modellprojekts Smart City.

Die hier vorliegende **Smart-City-Strategie Potsdam** ist das übergeordnete Planungsinstrument für die Entwicklung Potsdams hin zu einer Smart City im Rahmen des oben genannten Fördermittelprogramms. Es beinhaltet eine breit abgestimmte Vision, formuliert die Zielbilder der Smart City Potsdam und bettet das Vorhaben umfangreich in den städtischen sowie regionalen Kontext ein. Ein wesentlicher Teil der Strategie ist zudem das **Maßnahmenpaket** für Phase B mit insgesamt 19 Teilmaßnahmen, welche sowohl auf die entwickelte Vision als auch auf die Zielbilder einzahlen.

Die Strategie sowie die konkreten Maßnahmenideen für die Umsetzung in Phase B sind aus einer umfassenden Beteiligung der Stadtgesellschaft, Kommunalpolitik, kommunalen Unternehmen und Stadtverwaltung entstanden. Zudem wurde die Strategie nach den Fördermittelvorgaben sowie in enger Absprache mit Fördermittelgeber entwickelt.

Zukünftig wird jährlich zum Umsetzungsstand berichtet. Die Smart-City-Strategie wird außerdem in 2026 evaluiert und fortgeschrieben.

Die Strategie sieht sechs Zielbilder vor:

1. **(Digitale) Teilhabe und Kompetenzbildung:** Bereitstellen eines barrierefreien und inklusiven Zugangs zu digitalen wie analogen Angeboten für alle Potsdamer Bürgerinnen und Bürger.
2. **Klimaschutz und Klimaanpassung:** Mit digitalen wie analogen Ansätzen positive Effekte für Umwelt und Klima erzielen.
3. **Smarte und Soziale Stadtentwicklungsplanung:** Stadtentwicklungsplanung, nachhaltige Quartiersentwicklung und Wohnqualität voranbringen.
4. **Integrierte Verkehrswende:** Ermöglichen der Verkehrswende in einer wachsenden Stadt – abgestimmt mit dem Potsdamer Umland.
5. **Regionale Kooperation:** Agieren als Bindeglied und Mittler zwischen Hauptstadt und umgebender Metropolregion.
6. **Infrastrukturelle und technische Grundlagen:** Die notwendigen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für digitale und bürgerfreundliche Lösungen im Sinne einer Smart City schaffen.

Die 6 Maßnahmen mit ihren insgesamt 19 Teilmaßnahmen sind:

1. Urbane Netzwerke, Infrastruktur und Datenplattform: Freies Stadt-WLAN; Notfallnetz für den Katastrophenfall; LoRaWAN und Sensorik; Urbane Datenplattform
2. Verknüpfung digitaler und analoger Teilhabe: Beteiligungsatlas; Innovationswettbewerb; Erweiterung des Potsdam Labs
3. Quartiersentwicklung: MiLA – Plattform für Mieten, Leihen und Ausprobieren; Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf; Soziales Wohnen 2.0 – Plattform für sozial gerechte Wohnraumvermittlung; Digital-analoger Geschichtspfad; Weiterentwicklung Partizipatives Stadtteilmodell (kurz: PaSMo)
4. Klimaschutz und Klimaanpassung: Erstellung eines Klimadashboards zur Visualisierung und Monitoring von Klimaschutzmaßnahmen, Bürgernahes Baumkataster; Cooling Points; Stadtklima erlebbar machen – smarte und klimapositive Stadt
5. Integrierte Verkehrswende: Smarte Mobilitätsdrehkreise für Potsdams Pendlerströme; Aktionsraum Bahnhof
6. Smart Region: Kooperativer Regio.hub – für eine smarte Region rund um Potsdam

#### **Anlagen:**

- |    |  |            |
|----|--|------------|
| 1  | Darstellung der finanziellen Auswirkungen der Beschlussvorlage | öffentlich |
| 2  | MPSC Kosten- und Finanzierungsplan                             | öffentlich |
| 3  | Pflichtige Zusatzinformationen zur Vorlage                     | öffentlich |
| 4  | Smart City Strategie LHPotsdam                                 | öffentlich |
| 5  | Smart City Maßnahmensteckbrief Quartiersentwicklung            | öffentlich |
| 6  | Smart City Maßnahmensteckbrief Klimaschutz Klimaanpassung      | öffentlich |
| 7  | Smart City Maßnahmen Steckbrief Smart Region                   | öffentlich |
| 8  | Smart City Maßnahmensteckbrief Integrierte Verkehrswende       | öffentlich |
| 9  | Smart City Maßnahmen Steckbrief Digitale und Analoge Teilhabe  | öffentlich |
| 10 | Smart City Maßnahmen - Steckbrief Urbane Netzwerke             | öffentlich |

## Darstellung der finanziellen Auswirkungen der Beschlussvorlage

Betreff: Kurzfassung

1. Hat die Vorlage finanzielle Auswirkungen?  Nein  Ja
2. Handelt es sich um eine Pflichtaufgabe?  Nein  Ja
3. Ist die Maßnahme bereits im Haushalt enthalten?  Nein  Ja  Teilweise
4. Die Maßnahme bezieht sich auf das Produkt Nr. 1111801 (1114902 in 2022) Bezeichnung: Smart City.

5. Wirkung auf den Ergebnishaushalt:

Angaben in EUro	Ist-Vorjahr	lfd. Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Gesamt
<b>Ertrag</b> laut Plan	423.302	963.000	774.900	802.800	614.500	0	3.155.200
<b>Ertrag</b> neu		478.900	879.600	1.032.800	810.200	0	3.201.500
<b>Aufwand</b> laut Plan	375.037	1.224.000	1.043.200	1.012.400	835.800	63.700	4.179.100
<b>Aufwand</b> neu		479.300	1.204.300	1.366.400	1.111.700	63.700	4.225.400
<b>Saldo Ergebnishaushalt</b> laut Plan		-261.000	-268.300	-209.600	-221.300	-63.700	-1.023.900
<b>Saldo Ergebnishaushalt</b> neu	48.265	-400	-324.700	-333.600	-301.500	-63.700	-1.023.900
<b>Abweichung zum Planansatz</b>		260.600	-56.400	-124.000	-80.200	0	0

5. a Durch die Maßnahme entsteht keine Ent- oder Belastung über den Planungszeitraum hinaus bis in der Höhe von insgesamt 0 Euro.

6. Wirkung auf den investiven Finanzhaushalt:

Angaben in Euro	Bisher bereitgestellt	lfd. Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Bis Maßnahmeende	Gesamt
<b>Investive Einzahlungen</b> laut Plan	0	974.800	1.950.000	1.950.000	745.300	0	0	5.620.100
<b>Investive Einzahlungen</b> neu	0	78.000	1.210.500	2.658.500	1.673.100	0	0	5.620.100
<b>Investive Auszahlungen</b> laut Plan	0	1.500.100	3.000.000	3.000.000	1.146.600	0	0	8.646.700
<b>Investive Auszahlungen</b> neu	0	120.000	1.862.500	4.090.200	2.574.000	0	0	8.646.700
<b>Saldo Finanzhaushalt</b> laut Plan	0	-525.300	-	-	-401.300	0	0	-
<b>Saldo Finanzhaushalt</b> neu	0	-42.000	-652.000	-	-900.900	0	0	-
<b>Abweichung zum Planansatz</b>	0	-483.300	-398.000	381.700	499.600	0	0	0

7. Die Abweichung zum Planansatz wird durch das Unterprodukt Nr. Bezeichnung gedeckt.

8. Die Maßnahme hat künftig Auswirkungen auf den Stellenplan?  Nein  Ja

Mit der Maßnahme ist eine Stellenreduzierung von  Vollzeiteinheiten verbunden.  
Diese ist bereits im Haushaltsplan berücksichtigt?

Nein  Ja

9. Es besteht ein Haushaltsvorbehalt.

Nein  Ja

Hier können Sie weitere Ausführungen zu den finanziellen Auswirkungen darstellen (z. B. zur Herleitung und Zusammensetzung der Ertrags- und Aufwandspositionen, zur Entwicklung von Fallzahlen oder zur Einordnung im Gesamtkontext etc.).

Dieser Beschluss hat finanzielle Auswirkungen. Zudem besteht ein Haushaltsvorbehalt. Das Projekt Smart City wurde in der Haushaltsplanung zum Doppelhaushalt 2023/2024 beplant. Die Jahre 2025-2026 sind nur in der Mittelfristplanung vorhanden. Eine Berücksichtigung in den Haushalten 2025 und 2026 muss noch erfolgen. Da im Haushaltsjahr 2022 die Investitionsaufwendungen im Ergebnishaushalt statt im Investitionshaushalt geplant wurden, wurde dies mit dem Haushalt 2023 korrigiert. Daher finden sich im Investitionshaushalt des Jahres 2023 die Maßnahmen der Phase A und der Phase B. Die finanziellen Auswirkungen dieser Vorlage betrachten nur die Phase. Daher wurde die Phase A vom Ansatz des Jahres 2023 abgezogen.

Mit Schreiben vom 21.11.2021 hat die Landeshauptstadt Potsdam bereits eine Zuschusszusage in Höhe von maximal 8.821.820,00 EUR für die Phase B der Smart City-Förderung erhalten.

Verwendungszweck:

Umsetzung der Ziele, Strategien und Maßnahmen (Phase B.)

Förderfähige Kosten Personal- und Sachkosten Umsetzung: 4.925.730,00 EUR

Förderfähige Kosten Investitionen: 8.646.574,00 EUR

Förderzeitraum 01/2023 bis 12/2026

Bereits über die Beantragung dieser Förderung hat die SVV mit 21/SVV/0488 diese beschlossen. Diese Zuschusszusage basiert für den Zeitraum vom 01.01.2023 bis zum 31.12.2026. Da sich die Phase A, in der erste Maßnahmen durchgeführt und die Strategie erstellt werden, verzögerte wurde diese auf Antrag bis zum 31.12.2023 verlängert. Das bedeutet, dass im Haushaltsjahr 2023 beide Phasen parallel im gleichem Produkt laufen. Investitionen, die auf Fördermittelantrag in 2022 durchgeführt werden sollten, erfolgen erst in 2023. Daher kommt es zu Überschneidungen in der Darstellung der finanziellen Auswirkungen. Mit den konkreten Maßnahmen der Phase B kann jedoch erst nach der fristgerechten Einreichung der durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Smart City-Strategie begonnen werden. Die Strategie muss nach der Abgabe noch vom Fördermittelgeber geprüft und bestätigt werden. Die Planung der finanziellen Auswirkungen der Phase B der Smart City-Förderung basiert auf dem Prinzip, dass 65 % der entstandenen Aufwendungen und Investitionsausgaben durch den Fördermittelgeber erstattet werden.

Förderfähig sind folgende Kosten bis zum 31.12.2026:

- Personal- und Sachkosten einer kommunalen Organisationseinheit Smart City einschließlich der Beiträge möglicher eingebundener Organisationseinheiten
- zur Umsetzung, zur strategischen Weiterentwicklung, Konkretisierung und Aktualisierung der Smart-City-Strategie sowie zur Planung und Projektsteuerung
- zur Entwicklung und Ausbau der Akteurspartnerschaften (zum Beispiel zwischen Kommune, Privatwirtschaft, Bewohnerschaft, Forschung und Wissenschaft)
- inklusive Beratung und Unterstützung durch externe Berater, Gutachter und Moderatoren (maximal ein Drittel der eigenen Sach- und Personalkosten)
- für thematische Fortbildungen und fortbildungsbedingte Reisekosten für die unmittelbaren Projektbeteiligten
- für Netzwerk-Aktivitäten, Beiträge zur Begleitforschung und zum Wissenstransfer und Reisekosten.

Das Smart City-Produkt wurde so geplant, dass nur förderfähige Kosten und Aufwendungen entstehen. Gemäß der Förderung können Kosten/Aufwendungen innerhalb der Förderperiode 2023 bis 2026 verschoben werden. Der beiliegende Finanzplan hat ein vom Fördermittelgeber vorgegebenes Format und zeigt den gesamten Förderzeitraum. Der Förderzeitraum spiegelt sich auch in der aktuellen Haushaltsplanung und der MiFri zur Haushaltsplanung 2023/2023 wieder. Zum beiliegenden Plan zeigen sich jedoch Abweichungen, da es einer beschlossenen Strategie inkl. Maßnahmen bedurft hätte, um den Haushalt genauer zu planen. Da diese Strategie erst später fertiggestellt werden konnte, gibt es Abweichungen zur Planung. In Summe bewegen sich die Aufwendungen in der gleichen Höhe, um das Fördervolumen möglichst voll auszuschöpfen. Die Maßnahmen sind so angelegt, dass die Smart City-Förderung eine Anschub-Finanzierung ist und nach dem Förderzeitraum in die Linie überführt werden.

#### Anlagen:

- Erläuterung zur Kalkulation von Aufwand, Ertrag, investive Ein- und Auszahlungen  
**(Interne Pflichtanlage!)**
- Anlage Wirtschaftlichkeitsberechnung (anlassbezogen)
- Anlage Folgekostenberechnung (anlassbezogen)

## Modellprojekte Smart Cities: Stadtentwicklung und Digitalisierung

### Kosten- und Finanzierungsplan

Projekt: Modellprojekt Smart City Potsdam

Benutzer-ID: Zuschuss-Nummer: 19454887

#### 1 Kostenplanung (Strategiephase)

Stand: tt.mm.jjjj

	Kostenarten	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt
<b>1.1</b>	<b>Personal- und Sachkosten (Strategiephase)</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
1.1.1	Personalkosten einer kommunalen Organisationseinheit Smart Cities einschließlich der Beiträge möglicher eingebundener Organisationseinheiten zur Strategie- und Konzeptentwicklung	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.1.2	Personalkosten zur Entwicklung und zum Ausbau der lokalen Akteurspartnerschaften	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.1.3	Sachkosten einer kommunalen Organisationseinheit Smart Cities einschließlich der Beiträge möglicher eingebundener Organisationseinheiten zur Strategie- und Konzeptentwicklung	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.1.4	Sachkosten zur Entwicklung und zum Ausbau der lokalen Akteurspartnerschaften	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.1.5	Beratung und Unterstützung durch externe Berater, Gutachter und Moderatoren (maximal ein Drittel von 1.1.1+1.1.2+1.1.3+1.1.4)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.1.6	Thematische Fortbildungen und fortbildungsbedingte Reisekosten für die unmittelbaren Projektbeteiligten	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.1.7	Netzwerk-Aktivitäten und Beiträge zu Forschungsbegleitung, Wissenstransfer und Öffentlichkeitsarbeit inkl. Reisekosten	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>1.2</b>	<b>Erste Investitionen (Strategiephase)</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
1.2.1	[bitte benennen]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2.2	[bitte benennen]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2.3	[bitte benennen]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2.4	[bitte benennen]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2.5	[bitte benennen]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

## Modellprojekte Smart Cities: Stadtentwicklung und Digitalisierung

### Kosten- und Finanzierungsplan

Projekt: Modellprojekt Smart City Potsdam

Benutzer-ID: Zuschuss-Nummer: 19454887

### 2 Kostenplanung (Umsetzungsphase)

	Kostenarten	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt
<b>2.1</b>	<b>Personal- und Sachkosten (Umsetzungsphase)</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>504.700,00</b>	<b>1.204.280,63</b>	<b>1.366.382,44</b>	<b>1.111.636,93</b>	<b>0,00</b>	<b>4.187.000,00</b>
2.1.1	Personalkosten zur Planung, Steuerung, Umsetzung, strategischen Weiterentwicklung, Konkretisierung und Aktualisierung der Konzepte	0,00	0,00	434.700,00	437.900,00	422.900,00	397.600,00	0,00	1.693.100,00
2.1.2	Personalkosten zur Entwicklung und zum Ausbau der lokalen Akteurspartnerschaften	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.1.3	Sachkosten zur Planung, Steuerung, Umsetzung, strategischen Weiterentwicklung, Konkretisierung und Aktualisierung der Konzepte, sowie zur Entwicklung und Ausbau der Akteurspartnerschaften	0,00	0,00	10.000,00	60.000,00	90.000,00	60.000,00	0,00	220.000,00
2.1.4	Sachkosten zur Entwicklung und zum Ausbau der lokalen Akteurspartnerschaften	0,00	0,00	0,00	282.591,81	467.539,08	343.591,81	0,00	1.093.722,70
2.1.5	Beratung und Unterstützung durch externe Berater, Gutachter und Moderatoren (maximal ein Drittel von 2.1.1+2.1.2+2.1.3+2.1.4)	0,00	0,00	20.000,00	301.099,82	273.254,36	203.254,36	0,00	797.608,54
2.1.6	Thematische Fortbildungen und fortbildungsbedingte Reisekosten für die unmittelbaren Projektbeteiligten	0,00	0,00	20.000,00	42.689,00	42.689,00	27.750,00	0,00	133.128,00
2.1.7	Netzwerk-Aktivitäten, Beiträge zur Begleitforschung und zum Wissenstransfer und Reisekosten	0,00	0,00	20.000,00	80.000,00	70.000,00	79.440,76	0,00	249.440,76
<b>2.2</b>	<b>Investitionen und Maßnahmen (Umsetzungsphase)</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>120.000,00</b>	<b>1.862.432,58</b>	<b>4.090.142,04</b>	<b>2.573.999,38</b>	<b>0,00</b>	<b>8.646.574,00</b>
2.2.1	Urbane Netzwerke, Infrastruktur und Datenplattform	0,00	0,00	0,00	619.298,98	722.308,04	579.298,98	0,00	1.920.906,00
2.2.2	Quartiersentwicklung	0,00	0,00	0,00	373.133,60	802.834,00	439.700,40	0,00	1.615.668,00
2.2.3	Klimaschutz und Klimaanpassung	0,00	0,00	120.000,00	350.000,00	875.000,00	525.000,00	0,00	1.870.000,00
2.2.4	Digitale und analoge Beteiligung	0,00	0,00	0,00	170.000,00	565.000,00	315.000,00	0,00	1.050.000,00
2.2.5	Integrierte Verkehrswende	0,00	0,00	0,00	350.000,00	875.000,00	525.000,00	0,00	1.750.000,00
2.2.6	Smart Region	0,00	0,00	0,00	0,00	250.000,00	190.000,00	0,00	440.000,00
2.2.7	[bitte benennen]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.2.8	[bitte benennen]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.2.9	[bitte benennen]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>1+2</b>	<b>Summe förderfähige Kosten</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>624.700,00</b>	<b>3.066.713,21</b>	<b>5.456.524,48</b>	<b>3.685.636,31</b>	<b>0,00</b>	<b>12.833.574,00</b>

## Modellprojekte Smart Cities: Stadtentwicklung und Digitalisierung

### Kosten- und Finanzierungsplan

Projekt: Modellprojekt Smart City Potsdam

Benutzer-ID: Zuschuss-Nummer: 19454887

### 3 Finanzierungsplanung

lfd. Nr.	Finanzierungsmittel	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt
<b>3.1</b>	<b>Finanzierungsbeiträge für das Modellprojekt</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>856.875,00</b>	<b>3.215.663,21</b>	<b>5.679.159,48</b>	<b>3.820.606,31</b>	<b>0,00</b>	<b>13.572.304,00</b>
3.1.1	Eigenmittel der Kommune	0,00	0,00	299.906,25	1.125.482,12	1.987.705,82	1.337.212,21	0,00	<b>4.750.306,40</b>
3.1.2	Mittel Dritter (zur Reduktion des kommunalen Eigenanteils)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>
3.1.3	Bundesmittel (Zuwendung)	0,00	0,00	556.968,75	2.090.181,09	3.691.453,66	2.483.394,10	0,00	<b>8.821.997,60</b>
	<b>Kontrollsumme förderfähige Kosten 3.1 - (1+2)</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>232.175,00</b>	<b>148.950,00</b>	<b>222.635,00</b>	<b>134.970,00</b>	<b>0,00</b>	<b>738.730,00</b>
<b>3.2</b>	<b>Sonstige Finanzierungen von ggf. anderen Digitalprojekten in der Kommune - optional</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
3.2.1	Eigenmittel der Kommune	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>
3.2.2	Mittel anderer Geber	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>
<b>3.1+3.2</b>	<b>Gesamtfinanzierung</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>856.875,00</b>	<b>3.215.663,21</b>	<b>5.679.159,48</b>	<b>3.820.606,31</b>	<b>0,00</b>	<b>13.572.304,00</b>
<b>3.3</b>	<b>Finanzierungsanteile</b>								
3.3.1	Kommunaler Eigenanteil	0%	0%	35%	35%	35%	35%	0%	<b>0,35</b>
3.3.2	Substitution des kommunalen Eigenanteils	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	<b>0,00</b>
3.3.3	Bundesanteil	0%	0%	65%	65%	65%	65%	0%	<b>0,65</b>



# Pflichtige Zusatzinformationen zur Vorlage

**Betreff:**

**Smart-City-Strategie der Landeshauptstadt Potsdam (LHP) im Förderprogramm „Modellprojekte Smart Cities“ (MPSC) des Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen**

öffentlich       nicht öffentlich

► **Berücksichtigung Gesamtstädtischer Ziele**

<input checked="" type="checkbox"/> Digitales Potsdam	<input checked="" type="checkbox"/> Wachstum mit Klimaschutz und hoher Lebensqualität	<input checked="" type="checkbox"/> Vorausschauendes Flächenmanagement
<input type="checkbox"/> Bedarfsorientierte und zukunftsfähige Bildungsinfrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Umweltgerechte Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/> Bürgerschaftliches Engagement
<input checked="" type="checkbox"/> Investitionsorientierter Haushalt	<input type="checkbox"/> Vielseitiges Unternehmertum	<input checked="" type="checkbox"/> Bezahlbares Wohnen und nachhaltige Quartiersentwicklung

**Bezug zum Strategischen Projekt (falls möglich):**

Das Projekt Smart City Potsdam „Innovativ. Grün. Gerecht.“ Stellt eines der strategischen Projekte der Landeshauptstadt Potsdam dar.

► **Finanzielle Auswirkungen**

ja       nein

*Das Formular „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als Pflichtanlage beizufügen!*

**Fazit der finanziellen Auswirkungen:**

*Kurze Zusammenfassung der Pflichtanlage (keine Wiederholung)*

Die vorliegende Beschlussvorlage hat finanzielle Auswirkungen auf den städtischen Haushalt. In Summe sind die konsumtiven und investiven Mittel bereits im Doppelhaushalt 2023 / 2024 sowie in der Mittelfristplanung enthalten, es kommt lediglich zu leichten Verschiebungen.

► **Berechnungstabelle Demografieprüfung**

Wirtschaftswachstum fördern, Arbeitsplatzangebot erhalten bzw. ausbauen Gewichtung: 30	Ein Klima von Toleranz und Offenheit in der Stadt fördern Gewichtung: 10	Gute Wohnbedingungen für junge Menschen und Familien ermöglichen Gewichtung: 20	Bedarfsgerechtes und qualitativ hochwertiges Betreuungs- und Bildungsangebot für Kinder u. Jugendl. anbieten Gewichtung: 20	Selbstbestimmtes Wohnen und Leben bis ins hohe Alter ermöglichen Gewichtung: 20	<b>Wirkungsindex Demografie</b>	<b>Bewertung Demografierelevanz</b>
0	2	0	0	3	<b>80</b>	<b>mittlere</b>

► **Klimaauswirkungen**

positiv

negativ

keine

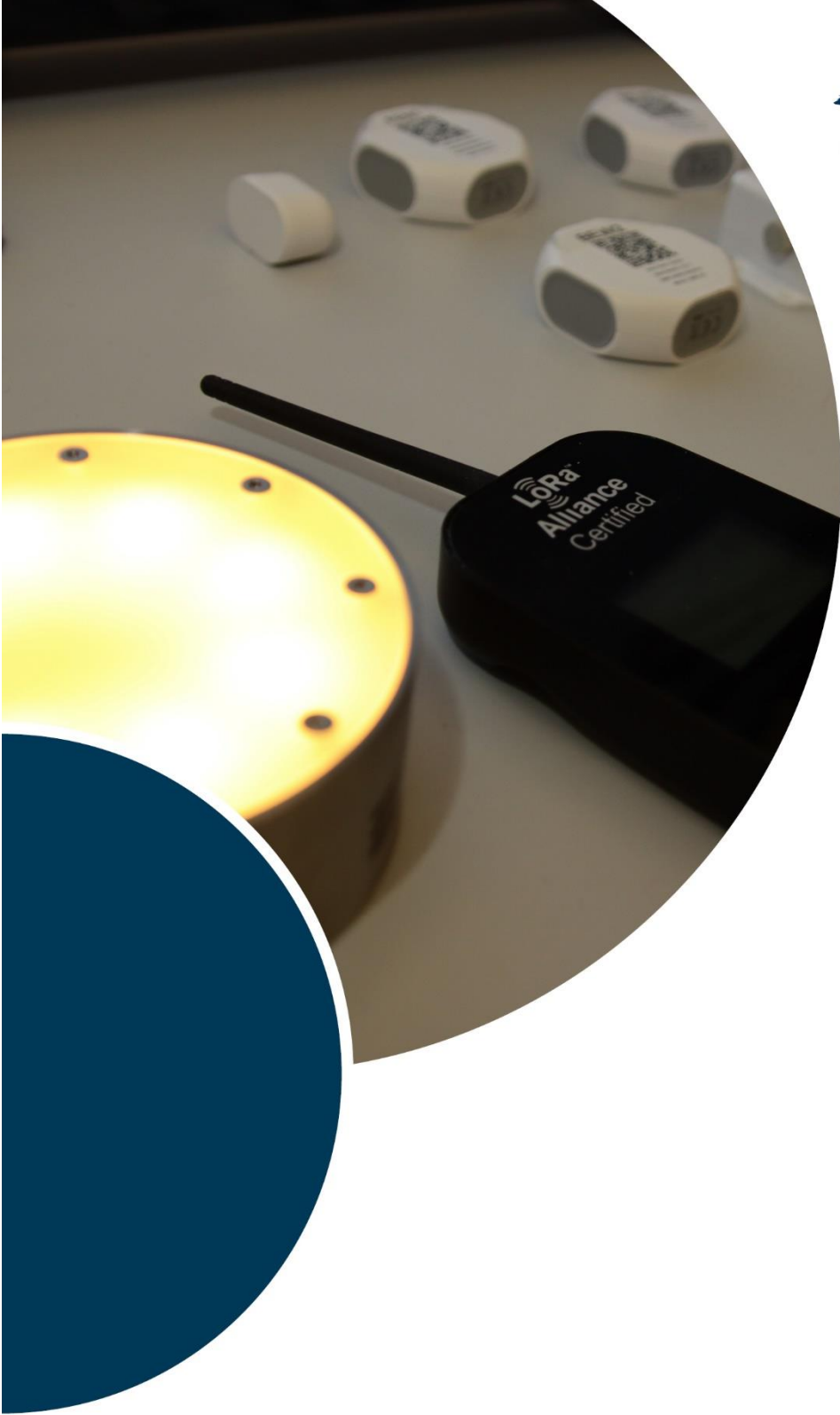
---

**Fazit der Klimaauswirkungen:**

Die Smart-City-Strategie integriert die Ziele der städtischen Klimakonzepte. Klimaschutz und Klimaanpassung sind ein Zielbild der Smart-City-Strategie. Einzelne Maßnahmen dienen dem Klimaschutz und der Klimaanpassung, so die Teilmaßnahme Cooling Points, die Teilmaßnahme Stadtklima erlebbar machen, das bürgernahe Baumkataster sowie die smarten Drehscheiben für Potsdams Pendlerströme und der Aktionsraum Bahnhof.



Landeshauptstadt  
Potsdam



Innovativ. Grün. Gerecht

# Smart-City-Strategie der Landeshauptstadt Potsdam



Innovativ. Grün. Gerecht.  
**Smart-City-Strategie**  
**der Landeshauptstadt Potsdam**

## Impressum

Herausgeberin:  
Landeshauptstadt Potsdam  
Friedrich-Ebert-Str. 79/81  
14469 Potsdam

AG Smart City:  
[AG-Smart-City@rathaus.potsdam.de](mailto:AG-Smart-City@rathaus.potsdam.de)

Fachliche Begleitung:  
Institut für Innovation und Technik (iit) in der VDI/VDE Innovation + Technik GmbH

Grafiken: AG Smart City Potsdam

Fotografien Deckblatt: Olaf Gutowski  
Anwendung LoRaWAN / (Titelseite links), Landeshauptstadt Potsdam  
Anwendung PasMo / (Titelseite rechts), Landeshauptstadt Potsdam

Die Erarbeitung und Durchführung der Strategie wird gefördert durch das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen und dem Projektträger Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW).  
Potsdam, 2023

# Inhalt

<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>5</b>
<b>1 Einleitung</b> .....	<b>9</b>
1.1 Hintergrund und Motivation der Smart-City-Strategie Potsdam .....	9
1.2 Zielsetzung, Einbettung in bestehende Konzepte und Abgrenzung .....	11
1.2 Integration eines Smart-Region-Konzepts.....	14
1.3 Arbeits- und Organisationsstruktur der Smart City Potsdam.....	14
1.4 Smart City aus Sicht der Einwohner*innen.....	16
<b>2 Ausgangslage in Potsdam und Metropolregion Berlin/Brandenburg</b> .....	<b>18</b>
2.1 Potenziale und Entwicklungsherausforderungen.....	18
2.2 Schlüsselakteur*innen aus Verwaltung, kommunalen Unternehmen und Organisationen.....	20
2.3 Vorhandene Initiativen und Smart-City-Projekte.....	21
2.4 Digitaler Reifegrad der Stadtverwaltung .....	22
<b>3 Strategieprozess im Überblick</b> .....	<b>26</b>
3.1 Die Beteiligungsformate.....	27
3.2 Prozess zur Strategie-Konzeption .....	30
<b>4 Vision Smart City Potsdam 2035</b> .....	<b>33</b>
4.1 Vision .....	33
4.2 Integrierte Zielbilder.....	35
<b>5 Maßnahmen</b> .....	<b>40</b>
5.1 Maßnahmenauswahlprozess .....	40
5.2 Maßnahmen im Überblick .....	40
5.2.1 Urbane Netzwerke, Infrastruktur und Datenplattform.....	42
5.2.3 Verknüpfung digitaler und analoger Teilhabe .....	46
5.2.4 Quartiersentwicklung .....	51
5.2.5 Klimaschutz und Klimaanpassung .....	57
5.2.6 Integrierte Verkehrswende .....	61
5.2.7 Smart Region.....	63
<b>6 Monitoring, Evaluation und Fortschreibung der Strategie</b> .....	<b>65</b>
6.1 Hybrides Projektmanagement.....	66
6.2 Strategie- und Projektmonitoring.....	66
6.3 Urban Foresight und Innovation Scouting .....	67
6.4 Evaluation .....	67
<b>7 Kommunikation und Beteiligung</b> .....	<b>69</b>
7.1 Ziele für Kommunikation und Beteiligung in der Smart City Potsdam .....	70
7.2 Zielgruppen und Akteur*innen der Smart City .....	71
7.3 Kommunikationswege und Beteiligung im Modellprojekt .....	71
<b>8. Technische Grundlagen</b> .....	<b>75</b>
8.1 IT-Infrastruktur .....	75
8.2 Softwareeinsatz mit Open Source .....	76
8.3 Datenmanagement .....	76
8.4 IT-Sicherheit und IT-Kompetenzaufbau.....	77

8.5 Datenschutz .....	78
8.6 Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) .....	79
<b>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>80</b>
Abbildungen .....	80
Tabellen .....	80
<b>Glossar .....</b>	<b>81</b>

## Zusammenfassung

### Hintergrund

Durch stark steigende Bevölkerungszahlen, hohe wirtschaftliche Prosperität bei gleichzeitiger Flächenknappheit, den sich verändernden Mobilitätsbedürfnissen und den Herausforderungen des Klimawandels besteht für die Landeshauptstadt (LH) Potsdam anhaltender Handlungsbedarf. Dieser Handlungsbedarf kann jedoch nicht allein mit dem üblichen Vorgehen angegangen werden. Daher soll die Handlungsfähigkeit der Kommune im Rahmen der digitalen Transformation gestärkt werden, denn mithilfe digitaler Lösungen können zusätzliche Angebote vor Ort geschaffen werden, mit denen bspw. eine breitere Beteiligung der Einwohnerinnen und Einwohner bei Fragen der Stadtentwicklung ermöglicht wird.

Potsdam hatte sich mit dem Motto „Smart City Potsdam – Innovativ. Grün. Gerecht. Zusammen schaffen wir eine nachhaltige Stadt für morgen!“ im Förderprogramm Modellprojekte Smart Cities des Bundes beworben. Dank der Förderung der Landeshauptstadt Potsdam als eine Smart-City-Modellkommune für den Zeitraum 2022 bis 2026 können nun für die Stadtentwicklung laufende Prozesse schneller vorangetrieben und innovative Projekte erprobt werden. Die Vorhaben werden von kommunalen Unternehmen sowie zahlreichen Akteur\*innen der Potsdamer Wissenschafts- und Wirtschaftslandschaft unterstützt und sind in eine regionale Gemeinschaft eingebettet.

Die im April 2022 gegründete AG Smart City bei der LH Potsdam ist mit der Erarbeitung der stadtweiten Smart-City-Strategie beauftragt. Sie setzt sich intensiv mit der Umsetzung der in der Strategie formulierten Maßnahmen auseinander. Dabei übernimmt die AG Smart City zentral die übergreifende strategische Planung, die Koordinierung, das Monitoring sowie die Außendarstellung. Die Umsetzung der Smart-City-Strategie wird als gesamtstädtische Querschnittsaufgabe verstanden, an der alle Geschäftsbereiche wie auch kommunale Unternehmen aktiv mitwirken. Die AG Smart City arbeitet dabei eng mit allen relevanten Akteur\*innen der Stadt – städtische Unternehmen eingeschlossen – auf Amts- und Geschäftsführungsebene sowie den brandenburgischen Landkreisen im Umland Potsdams zusammen. Denn als Landeshauptstadt Brandenburgs und wichtiges Oberzentrum der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg bestehen besondere Entwicklungs Herausforderungen im Kontext der digitalen Transformation, die es gemeinschaftlich auf regionaler Ebene anzugehen gilt. In Erweiterung der Smart-City-Strategie für die LH Potsdam werden daher auch entsprechende Handlungserfordernisse in den Blick genommen, die im Sinne einer Smart Region eine wichtige Rolle spielen und über die Stadtgrenzen hinausgehen.

### 2 Phasen des Smart City Projekts

Das Potsdamer Smart-City-Projekt ist in 2 Phasen aufgeteilt:

**Phase A** (vom Januar 2022 bis November 2023) beinhaltet den Entwicklungsprozess der Smart-City-Strategie Potsdam und die Umsetzung erster Projekte. Das entsprechende Konzept und konkrete Maßnahmenideen sind aus einer umfassenden Beteiligung der Stadtgesellschaft, Kommunalpolitik, kommunalen Unternehmen und Stadtverwaltung entstanden. Die ersten sechs Teilprojekte werden in diesem Zeitraum umgesetzt. Daran schließt sich die Phase B mit der Umsetzung der Strategie und der darin formulierten Maßnahmen an (2024 bis 2026).

Aus den umfassenden Ergebnissen und Erkenntnissen, die im Zuge des partizipativen Strategieentwicklungsprozesses gewonnen werden konnten, wurde eine Vision für die Smart City Potsdam formuliert. Diese konzentriert sich auf die zentralen Herausforderungen der Potsdamer



Stadtentwicklung und soll allen Akteur\*innen aus der Stadtgesellschaft, Stadtverwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft als Orientierungspunkt und Motivation für die gemeinsame Gestaltung der Smart City Potsdam dienen. Ihre Vision lautet: „Smart City Potsdam – Innovativ. Grün. Gerecht. Zusammen schaffen wir eine nachhaltige Stadt für morgen!“

## Zielbilder und Maßnahmen

Um diese Vision einer „innovativen“, „grünen“ und „gerechten“ Stadt erreichen zu können, wurden mittel- bis langfristige Zielbilder formuliert:

- **(Digitale) Teilhabe und Kompetenzbildung:** Bereitstellen eines barrierefreien und inklusiven Zugangs zu digitalen wie analogen Angeboten für alle Potsdamer Einwohnerinnen und Einwohner.
- **Klimaschutz und Klimaanpassung:** Mit digitalen wie analogen Ansätzen positive Effekte für Umwelt und Klima erzielen und Klimaanpassung stärken.
- **Smarte und Soziale Stadtentwicklungsplanung:** Stadtentwicklungsplanung, nachhaltige Quartiersentwicklung und Wohnqualität voranbringen.
- **Integrierte Verkehrswende:** Ermöglichen der Verkehrswende in einer wachsenden Stadt – abgestimmt mit dem Potsdamer Umland.
- **Regionale Kooperation:** Agieren als Bindeglied und Mittler zwischen Hauptstadt und umgebender Metropolregion.
- **Infrastrukturelle und technische Grundlagen:** Die notwendigen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für digitale und bürgerfreundliche Lösungen im Sinne einer Smart City schaffen.

In **Phase B** werden für die unterschiedlichen strategischen Handlungsfelder und Zielbilder in der Smart-City-Strategie Potsdam Maßnahmen definiert, die umgesetzt werden. Aus 200 Maßnahmenideen, die im Beteiligungsprozess erarbeitet wurden, wurden 6 Maßnahmen mit insgesamt 17 Teilmaßnahmen ausgewählt. Diese Maßnahmen sind:

- **Urbane Netzwerke, Infrastruktur und Datenplattform:** Es soll ein freies Stadt-WLAN für alle Einwohner\*innen und Besucher\*innen an zentralen Orten und ein Notfallnetz für den Katastrophenfall zur Alarmierung, Kommunikation und Information für die Einwohner\*innen und Rettungskräfte aufgebaut werden. Ein LoRaWAN-Funknetz wird weiter ausgebaut und mit vielfältigen Sensoren ergänzt. Die Urbane Datenplattform ist in Zukunft das Datenkraftwerk der Landeshauptstadt und verbindet, speichert und transferiert alle anfallenden Daten von, aus und über Potsdam. Open Access und Open Data stehen dabei im Vordergrund.
- **Verknüpfung digitaler und analoger Teilhabe:** Die Maßnahme soll mithilfe sich komplementierender Methoden die Möglichkeiten der Mitbestimmung und Meinungsbildung aller Menschen in Potsdam insgesamt erweitern. Im Rahmen des Förderzeit-raums sind 3 Teilprojekte geplant: Beteiligungsatlas, Innovationsmobil, Innovations-wettbewerb und die Erweiterung des Potsdam Labs.
- **Quartiersentwicklung:** Die Maßnahme bündelt insgesamt 5 Teilmaßnahmen mit dem Ziel, Nachbarschaften zu beleben und attraktiver zu gestalten. Außerdem sollen benachteiligte Gruppen bei der Wohnraumsuche zu unterstützt werden bzw. Menschen mit Beeinträchtigungen soll ein selbstständiges Leben in den eigenen vier Wänden leichter

ermöglicht werden. Zu diesen gehört die „MiLA-Plattform zum Mieten, Leihen, Ausprobieren“, die Teilmaßnahmen „Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf“, „Soziales Wohnen 2.0“, der „digital-analoge Geschichtspfad“ und „Weiterentwicklung PaSMo“.

- **Klimaschutz und Klimaanpassung:** Ziel der Maßnahme ist es, Einwohner\*innen stärker für das Thema Klimaschutz zu sensibilisieren und sie in Maßnahmen einzubinden. Außerdem soll die hohe Lebensqualität in Potsdam unter den neuen klimatischen Bedingungen bestmöglich erhalten bleiben. Zu diesem Zweck sollen folgende Teilprojekte umgesetzt werden: ein „Bürgernahes Baumkataster“, „Cooling Points“ und die Teilmaßnahme „Stadtklima erlebbar machen“.
- **Integrierte Verkehrswende:** Im Vordergrund dieser Maßnahme stehen die Pendlerströme Potsdams. Ziel ist, mithilfe von bedarfsorientierten, innovativen Mobilitätslösungen den motorisierten Individualverkehr zu Gunsten einer intensiveren Nutzung des ÖPNV plus Fahrrad/ Sharing-Angebote zu reduzieren und die Pendlerbahnhöfe als zentrale Orte im Quartier weiter zu entwickeln. Im Vordergrund stehen dabei digitale, klimafreundliche Lösungsansätze. Für die Umsetzungsphase sind zwei Teilmaßnahmen geplant: eine „Smarte Mobilitätsdreh scheiben für Potsdams Pendlerströme“ und der „Aktionsraum Bahnhof“.
- **Smart Region:** Diese Maßnahme dient der interkommunalen Zusammenarbeit im Innovationskorridor von der Metropole Berlin über Potsdam ins ländliche Brandenburg. Die Maßnahme beinhaltet den kooperativen „Regio.hub“, welcher die Kommunikations- und Organisationsstruktur für gemeinsame smarte Handlungsfelder und kooperative Projekte bilden wird. Ein Kernprojekt des Regio.hubs ist ein Innovationsmobil, das gemeinsam mit Partner\*innen entwickelt und regional, ebenso wie in Potsdam, zum Einsatz kommen soll.

Die Maßnahmen sind in Kapitel 5 dargestellt. Sie stehen in der Umsetzungsphase besonders im Fokus. Gestützt durch ein praxisnahes Monitoring- und Evaluationskonzept wird die AG Smart City die erzielten Fortschritte und Wirkungen bis 2026 systematisch nachverfolgen.

Neben einem laufenden Monitoring sind für den Erfolg der Smart-City-Strategie auch die Kommunikation und regelmäßige Beteiligung der Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Akteur\*innen aus Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft essenziell. Vorrangiges Ziel ist es dabei, Akzeptanz und Vertrauen aufzubauen. Kommunikationswege und -mittel, insbesondere die digitalen, bedürfen dabei Bedienungsfreundlichkeit, klarer Verständlichkeit, Barrierefreiheit und Sicherheit. Die Planung und Umsetzung der Kommunikationsaktivitäten erfolgt federführend durch die AG Smart City.



# 1 Einleitung

## 1.1 Hintergrund und Motivation der Smart-City-Strategie Potsdam

Die Landeshauptstadt Potsdam (LH Potsdam) ist ein bedeutender Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort und wird wegen ihrer Kultur- und Naturlandschaft von Gästen aus der ganzen Welt besucht. Potsdam ist eine wachsende Stadt und will diese positive Entwicklung behutsam, nachhaltig und sozial gestalten.

Die Landeshauptstadt Potsdam ist durch ihren Gewässerreichtum, ihrer Naturlandschaft und ihren Parkanlagen, wie ihre zahlreichen kulturellen Einrichtungen und ihrer bewegten Geschichte gekennzeichnet. Als Wissenschaftsstandort vereint sie die Universität Potsdam, die Fachhochschule Potsdam und Filmuniversität Babelsberg Konrad Wolf neben zahlreichen außeruniversitären Forschungseinrichtungen von internationalem Rang. Wirtschaftlich betrachtet ist die LH Potsdam ein attraktiver Standort für verschiedene Zukunftsbranchen wie Biotechnologie und IT/ Softwareentwicklung, und auch die traditionsreiche Medienbranche, die vor über 100 Jahren in den Filmstudios Babelsberg ihren Anfang nahm, hat sich stetig weiterentwickelt.

Seit den 2000-er Jahren ist die LH Potsdam wieder eine wachsende Stadt, zunächst infolge von Eingemeindungen, danach verstärkt durch Zuzüge. Gegenwärtig leben in der Landeshauptstadt 186.262 Menschen<sup>1</sup>, für das Jahr 2040 werden sogar 218.000 Einwohner prognostiziert<sup>2</sup>. Für die wachsende Bevölkerung müssen ausreichend Wohnungen und soziale Infrastruktur bereitgestellt sowie die Ver- und Entsorgung sichergestellt werden. Angesichts der knappen Flächenressourcen – zum einen ist es der Gewässerreichtum, der zu einer natürlichen Begrenzung des Stadtgebiets führt, zum anderen ist mehr als die Hälfte des Potsdamer Stadtgebiets ausgewiesenes Naturschutzgebiet – steht die Kommune vor der großen Herausforderung, ihre Flächen effizient zu nutzen. Das Wachstum soll dabei behutsam gestaltet werden (vgl. die 10 Grundsätze des behutsamen Wachstums der LH Potsdam<sup>3</sup>).

Diese Grundsätze sind im Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2035 (INSEK 2035) verankert und bilden die Grundlage für alle Entscheidungen hinsichtlich der künftigen Stadtentwicklung. Darüber hinaus stellen oder stellten globale Ereignisse wie der Klimawandel, Fluchtmigration oder auch die COVID19-Pandemie die Stadt vor zusätzliche Herausforderungen, deren Dynamik oft nicht absehbar ist und die sich schnell ändern kann.

---

<sup>1</sup> Einwohner mit Hauptwohnsitz in Potsdam, Stand: 31.12.2022, Quelle: Bereich Statistik und Wahlen der Landeshauptstadt Potsdam

<sup>2</sup> Quelle: <https://www.potsdam.de/de/614-eckdaten-der-neuen-bevoelkerungsprognose-2020-2040-vorgestellt>, Zugriff: 10.7.2023

<sup>3</sup> Die 10 Potsdamer Grundsätze für behutsames Wachstum sind im „Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK)“ verankert:

1. Integriertes Wachstum,
2. Kompaktes Wachstum,
3. Schienenorientiertes Wachstum,
4. Leistungsfähiges Wachstum,
5. Grünes Wachstum,
6. Klimagerechtes Wachstum,
7. Identitätsstiftendes Wachstum,
8. Innovatives Wachstum,
9. Partizipatives Wachstum,
10. Regionales Wachstum.

INSEK 2035, Beschlussfassung, S. 230 f., Stand: 5/2022

Gleichzeitig gehen mit der Digitalisierung und der hiermit verbunden digitalen Transformation weitreichende Veränderungen im gesellschaftlichen Alltag, in Wissenschaft, Wirtschaft und in der Verwaltung einher. Verschiedene Beispiele können dies verdeutlichen: In der Energie- und Wasserversorgung bspw. wird vielerorts zunehmend mehr Sensorik eingesetzt, um möglichst effizient mit knappen Ressourcen umgehen zu können. In der Wirtschaft entstehen im Zuge der Digitalisierung neue Berufsfelder und auch der eigene Berufsalltag hat sich durch die Option des mobilen Arbeitens bzw. Home-Office bei einem großen Teil der Bevölkerung verändert. Gleiches gilt auch für den Bildungsbereich, da eLearning-Angebote, z.B. zur beruflichen Weiterbildung, ein hohes Maß an Flexibilität ermöglichen oder auch für Menschen in ländlichen Regionen zugänglich sind – sofern letztere über die notwendige Internetverbindung verfügen. Die Chancen und Risiken der Digitalisierung gilt es sorgfältig abzuwägen.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, Strategien und Lösungen zu entwickeln, um als Kommune flexibel auf bestehende und unvorhergesehene Herausforderungen reagieren zu können und hierfür auch die Möglichkeiten der Digitalisierung zu prüfen und wo sinnvoll zu nutzen. Dies erfordert sowohl die strategische Beschäftigung mit Smart-City-Themen wie die Umsetzung von Maßnahmen. Als eine zentrale Chance dazu sah die LH Potsdam das Modellprojekt Smart City. In enger Abstimmung mit den Stadtwerken Potsdam und weiteren Partner\*innen unter dem Motto „Smart City Potsdam – Innovativ. Grün. Gerecht. Zusammen schaffen wir eine nachhaltige Stadt für morgen!“ bewarb sie sich daher für die dritte Förderstaffel.

Das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) bewilligte am 15. Juli 2021 den Förderantrag, sodass die diese Smart-City-Strategie der Handlungsrahmen für die Aktivitäten im Rahmen der Förderlaufzeit bis zum 31.12.2026 darstellt.

## **„Smart City“ – was verbirgt sich hinter dem Begriff?**

In einem nationalen Dialogprozess, der in der Smart City Charta das Bundes mündete, wurde näher definiert, was unter dem Begriff „Smart City“ zu verstehen ist:

„Smart Cities sind nachhaltiger und integrierter Stadtentwicklung verpflichtet. Die digitale Transformation bietet Städten, Kreisen und Gemeinden Chancen auf dem Weg der nachhaltigen Entwicklung und zielt auf die ressourcenschonende, bedarfsgerechte Lösung der zentralen Herausforderungen der Stadtentwicklung ab.“<sup>11</sup>

Entsprechend dieser Definition nutzt die Smart City Potsdam die Möglichkeiten der digitalen Transformation für die Stadtentwicklung vor Ort. Die Smart City Potsdam ist gemeinwohlorientiert, krisensicher, transparent und vernetzt. Als lebenswerte Stadt stehen in der Smart City Potsdam die Bedürfnisse der Einwohner\*innen im Zentrum. Die Smart City Potsdam stellt nichtkommerzielle, inklusive Angebote bereit und schützt proaktiv Ressourcen und die Lebensgrundlagen der Einwohnerinnen und Einwohner. Die Smart City Potsdam plant datenbasiert und nutzt Vitaldaten der Stadt, um fundierte Entscheidungen zu treffen.

## 1.2 Zielsetzung, Einbettung in bestehende Konzepte und Abgrenzung

### Fokus der Strategie

Die Smart-City-Strategie der LH Potsdam setzt sich mit den Herausforderungen und Bedingungen auseinander, die für die Stadt spezifisch sind, und sucht nach geeigneten Lösungen an der Schnittstelle von Digitalisierung und Stadtentwicklung, um darauf zu reagieren. Dabei kann die vorliegende Smart-City-Strategie auf bereits existierende Konzepte und Fachplanungen zurückgreifen und darauf aufbauen.

Wie alle Modellkommunen orientiert sich die LH Potsdam an der Smart City Charta (2017)<sup>4</sup>, die sowohl Leitlinien als auch Werte- und Zielbezüge für die soziale, ökologische sowie wirtschaftlich nachhaltige Entwicklung zu einer zukunftsfähigen Stadt im Sinne der europäischen Smart City zur Verfügung stellt. Demnach braucht die digitale Transformation:

- Ziele, Strategien und Strukturen,
- Transparenz, Teilhabe und Mitgestaltung,
- Infrastrukturen, Daten und Dienstleistungen und
- Ressourcen, Kompetenzen und Kooperation<sup>5</sup>.

Die Ziele bzw. Werte- und Zielbezüge aus der Smart City Charta weisen große Schnittmengen mit den thematischen Schwerpunkten, den sogenannten Aktionsfeldern, des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts 2035 (INSEK 2035) für die LH Potsdam auf, das wiederum auf kommunaler Ebene den verbindlichen Referenzrahmen setzt. Stellt man die verschiedenen Werte- und Zielbezüge der Smart City Charta den im INSEK 2035 verankerten Aktionsfeldern gegenüber (siehe hierzu

Tabelle 1), zeigen sich eine Vielzahl an Anknüpfungspunkten zur Smart-City-Strategie.

Neben dem INSEK 2035 liegen noch weitere Strategiekonzepte vor, die als Ausgangspunkt zur Entwicklung der Smart-City-Strategie dienen. Dazu gehören unter anderem das Leitbild für die Landeshauptstadt Potsdam, die Gesamtstädtischen Ziele sowie der Masterplan 100 % Klimaschutz.

Für einen erfolgreichen Strategieprozess ist es grundlegend erforderlich, dass die zentralen Akteur\*innen aus den Bereichen Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung, Politik, dem Land und den umliegenden Landkreisen einbezogen werden. Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass die langfristige Vision der Smart City Potsdam, die damit in Verbindung stehenden Ziele, Handlungsbereiche und Maßnahmen möglichst von allen Anspruchsgruppen aktiv mitgestaltet und daher mitgetragen werden können.

---

<sup>4</sup> vgl. „Smart City Charta – Digitale Transformation in den Kommunen nachhaltig gestalten“ (2017); Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR); Bonn/Berlin

<sup>5</sup> Ebd., S. 9

Tabelle 1: Zieldefinitionen der Smart City Charta<sup>6</sup> und Bezüge zu den Handlungsfeldern des INSEK 2035<sup>7</sup>

Eine Smart City ist ...	Mobilität – nutzerorientiert, intelligent und umweltverträglich	Wachstum – behutsam, nachhaltig und klimagerecht	Stadt für alle – gemeinschaftlich, innovativ und gerecht	Wohnen – vielfältig, bezahlbar und integriert	Bildung, Kultur und Arbeit – zugänglich, wissensbasiert und kreativ	Lebensräume – identitätsstiftend, aktiv und vielseitig	Klimaschutz und Klimaanpassung
lebenswert und liebenswert: Sie stellt die Bedarfe der Menschen in den Mittelpunkt des Handelns und unterstützt im Sinne des Allgemeinwohls lokale Initiativen, Eigenart, Kreativität und Selbstorganisation.	✓		✓			✓	
vielfältig und offen: Sie nutzt Digitalisierung, um Integrationskräfte zu stärken und demografische Herausforderungen sowie soziale und ökonomische Ungleichgewichte und Ausgrenzung auszugleichen und demokratische Strukturen und Prozesse zu sichern.						✓	
partizipativ und inklusiv: Sie verwirklicht integrative Konzepte zur umfassenden und selbstbestimmten Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben und macht ihnen barrierefreie digitale und analoge Angebote.			✓	✓			
klimaneutral und ressourceneffizient: Sie fördert umweltfreundliche Mobilitäts-, Energie-, Wärme-, Wasser-, Abwasser- und Abfallkonzepte und trägt zu einer CO <sub>2</sub> -neutralen, grünen und gesunden Kommune bei.	✓	✓					✓
wettbewerbsfähig und florierend: Sie setzt Digitalisierung gezielt ein, um die lokale Wirtschaft und neue Wertschöpfungsprozesse zu stärken und stellt passende Infrastrukturangebote zur Verfügung.		✓			✓		

<sup>6</sup> „Ebd., Seite 9;

<sup>7</sup> <https://www.potsdam.de/integriertes-stadtentwicklungskonzept-insek/page/0/1>, letzter Zugriff am 30.3.2023.

## Smart City und die Digitalisierung der Verwaltung

Die im Rahmen der Smart-City-Strategie definierten Ziele, Themen und Handlungsfelder sind von dem Bereich E-Government und dem Onlinezugangsgesetz (OZG) abzugrenzen und ergänzen diese. Das OZG verpflichtet alle Kommunen, Länder und den Bund, ihre Verwaltungsleistungen digital über Onlineportale anzubieten. Der Fokus des OZG liegt somit auf der direkten Interaktion zwischen Rathaus und Einwohner\*innen. Eine Bedingung für die erfolgreiche Umsetzung des OZG ist wiederum die verwaltungsinterne Digitalisierung, die insbesondere die infrastrukturelle Ausstattung, Personal- und Organisationsentwicklung, Datenmanagement, digitale Anwendungen sowie Aspekte des Datenschutzes und der Datensicherheit beinhaltet.

Die Verwaltungsdigitalisierung ist explizit nicht der Gegenstand der Smart-City-Strategie Potsdam; ihre Ziele und Maßnahmen liegen primär in Handlungsbereichen der Stadtentwicklung und damit außerhalb der OZG-Umsetzung. Nichtsdestotrotz bestehen mit dem OZG Schnittmengen und wechselseitige Abhängigkeiten zwischen verwaltungsinterner Digitalisierung und verwaltungsexternen Lösungsansätzen, die häufig auf kommunalen Daten beruhen (siehe Abbildung 1). Anders als beim OZG liegt die Entscheidung über die Umsetzung von Smart-City-Anwendungen bei der LH Potsdam selbst.



Abbildung 1: Abgrenzung und Schnittmengen zwischen Verwaltungsdigitalisierung, Onlinezugangsgesetz und Smart-City-Strategie Potsdam



## 1.2 Integration eines Smart-Region-Konzepts

Als Landeshauptstadt Brandenburgs und damit wichtiges Oberzentrum der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg bestehen besondere Anforderungen in der regionalen und strategischen Ausrichtung bei der digitalen Transformation. So gilt es, die Vernetzung in einzelnen Handlungsfeldern zu stärken und Potsdam als Brücke zwischen Berlin und Brandenburg zu verstehen. Für die LH Potsdam werden daher zusätzlich zur Smart-City-Strategie auch Entwicklungsherausforderungen und Handlungserfordernisse in den Blick genommen, die nicht an den Grenzen der LH Potsdam Halt machen, sondern im Sinne einer Smart Region bzw. für die Brückenfunktion Potsdams eine wichtige Rolle spielen.

Um für die Umsetzung digitaler Projekte Synergien zu nutzen und aus Potsdam heraus die gesamträumliche Entwicklung der Metropolregion Berlin-Brandenburg maßgeblich mit voranzutreiben, sind enge Verbindungen sowohl zu den Umlandkreisen als auch nach Berlin wichtig. Dieses übergeordnete Ziel ist bereits in der Stellungnahme der LH Potsdam im Rahmen des Online-Fachdialogs zum „Strategischen Gesamtrahmen Hauptstadtregion“ vom 22. Januar 2021 verankert:

„Die Landeshauptstadt Potsdam begrüßt länderübergreifende Bemühungen, die digitale Transformation aktiv zu gestalten. Wenngleich ähnliche Herausforderungen zwischen urbanen und ländlichen Räumen vorliegen, so sind die Chancen, auf die der Fokus bei der Transformation gelegt wird, in einem Flächenland wie Brandenburg teilweise andere als in einem urbanen Raum wie Berlin. Gerade aus dem Zusammenführen der unterschiedlichen Stärken und Schwerpunkte der Länder könnten Synergien für die Transformation im Raum insgesamt gezogen werden. Daher wird angeregt zu prüfen, inwieweit die Ansätze von Smart City und Smart Country noch stärker sektor- und ressortübergreifend verankert werden können, um den technologischen Fortschritt effizienter, nachhaltiger, sozialer und inklusiver zu gestalten.“

Darüber hinaus bezieht sich die Smart City Potsdam im Rahmen ihres Smart-Region-Konzepts auf die Regionale Innovationsstrategie der Länder Berlin und Brandenburg (innoBB 2025)<sup>8</sup>, die Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg (RES), den strategischen Gesamtrahmen Hauptstadtregion und weitere themenspezifische Konzept- und Strategiepapiere.

## 1.3 Arbeits- und Organisationsstruktur der Smart City Potsdam

### Organisationsstruktur

Mit „Smart City“ verbindet sich eine Vielzahl an Themen und Fragestellungen an der Schnittstelle von Stadtentwicklung und Digitalisierung – angefangen von IT-Infrastruktur, Datenmanagement und Netzwerken, bis zu einzelnen Anwendungsfeldern, bspw. der Mobilität, des Klimaschutzes oder der Teilhabe. Als klassisches Querschnittsthema liegt die Koordination dieser Fragen und des Modellprojekts direkt im Bereich der Oberbürgermeisters - bei der neugegründeten Arbeitsgruppe (AG) Smart City der LH Potsdam.

Die AG Smart City setzt die einzelnen Maßnahmen in Kooperation mit den Geschäftsbereichen der LH Potsdam sowie kommunalen Partner\*innen um. Die Smart-City-Strategie wurde mit den Anspruchsgruppen innerhalb des Stadtraums Potsdams (Stadtgesellschaft, Politik, Wissenschaft, Wirtschaft) und regionalen Partner\*innen gemeinsam entwickelt. Alle beteiligten Akteur\*innen

---

<sup>8</sup> [https://mwae.brandenburg.de/media/bb1.a.3814.de/Broschuere\\_innoBB\\_2025\\_plus.pdf](https://mwae.brandenburg.de/media/bb1.a.3814.de/Broschuere_innoBB_2025_plus.pdf), letzter Zugriff am 23.1.2023.

hatten die Möglichkeit, ihre Bedarfe zu äußern und Vorschläge für die Smart City Potsdam einzubringen. In der weiteren Umsetzung des Modellprojekts ist vorgesehen, diese Verbindungen zu verstetigen und weiter zu stärken.

## Arbeitsstruktur

Das Potsdamer Modellprojekt Smart City gliedert sich in 2 Phasen:

In der Phase A, vom Januar 2022 bis zum November 2023, wurde die Smart-City-Strategie Potsdam kollaborativ mit Stadtgesellschaft, Kommunalpolitik, kommunalen Unternehmen und Stadtverwaltung entwickelt, und die ersten 6 Teilprojekte wurden umgesetzt. Der überwiegende Teil des Beteiligungsprozesses mit Akteure\*innen der Stadtgesellschaft und Vertretern der Verwaltung fand zwischen September und Dezember 2022 statt. In dieser Zeit entstanden die konzeptionellen Grundlagen des Entwurfs der Smart-City-Strategie. Zusätzlich wurde für gemeinsame Handlungsansätze im Sinne einer Smart Region die Kooperation mit regionalen Partner\*innen aufgebaut.

Für die fachlich-inhaltliche Unterstützung des Strategieentwicklungsprozesses wurde in Phase A das Berliner Institut für Innovation und Technik (iit in der VDI/VDE Innovation + Technik GmbH) beauftragt.

Phase B startet im ersten Quartal 2024 und bis zum 31.12.2026 werden dann Strategie und die Maßnahmen umgesetzt werden.

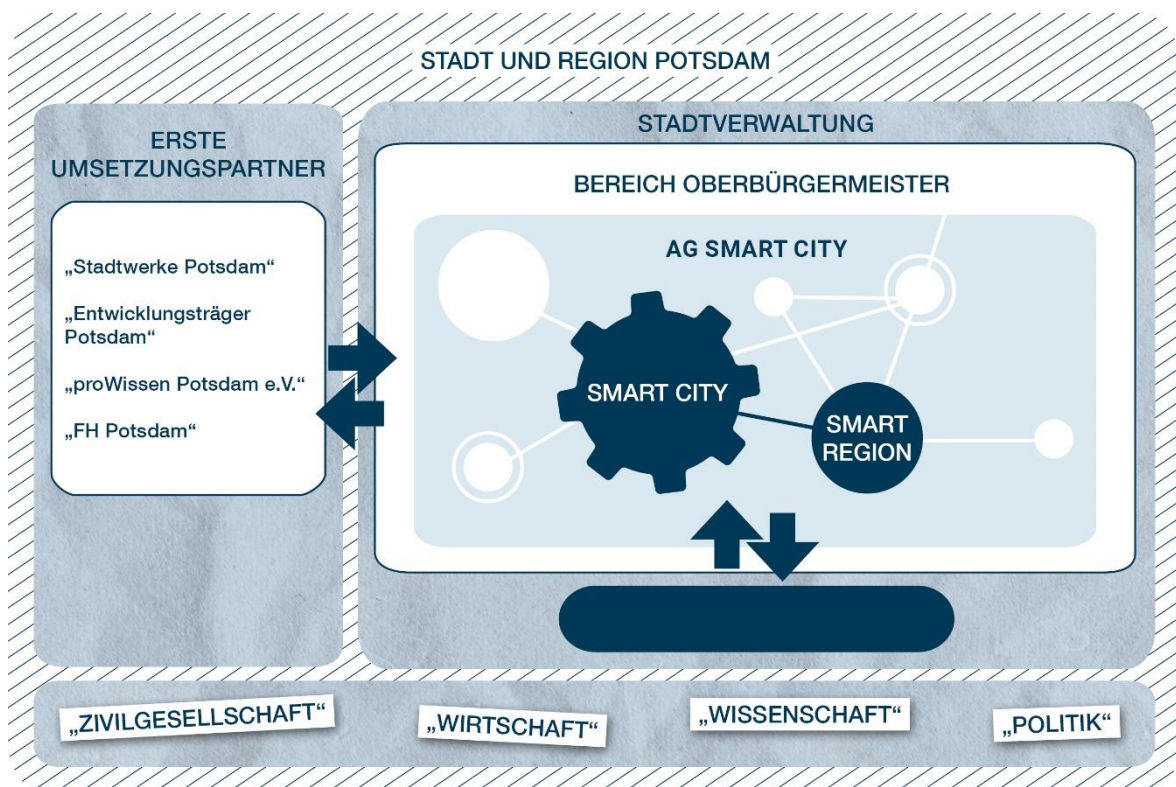


Abbildung 2: Organisationsstruktur Smart City und Smart Region Potsdam

## 1.4 Smart City aus Sicht der Einwohner\*innen

Im Modellprojekt Smart City wird den Einwohnerinnen und Einwohnern ein hoher Stellenwert beigemessen. Um möglichst viele Stimmen gleich zu Beginn des Strategieprozesses einbinden zu können, wurde daher zwischen September 2022 und Anfang November 2022 eine Bürgerumfrage durchgeführt<sup>9</sup>. Mit einem mathematischen Zufallsverfahren wurden insgesamt 6.642 Einwohner\*innen ab 16 Jahren mit Hauptwohnsitz in Potsdam ermittelt, an die ein fünfseitiger Fragebogen versendet wurde. Bis zum Einsendeschluss wurden 2.203 Fragebögen beantwortet, dies entspricht einer Rücklaufquote von 36,1 %.

Die Umfrage gliederte sich in 4 unterschiedliche Themenbereiche:

- Was ist für Sie eine Smart City?
- Welche Themen sollten im Rahmen von Smart City bearbeitet werden?
- Digitalisierung.
- Beteiligung: allgemein, aber auch im Rahmen von Smart City.

Die Umfrage zeigte, dass der Großteil der Einwohnerinnen und Einwohner gern in Potsdam lebt („sehr gerne“: 59,8 % / „gerne“: 36,7 %) und dass sie die Entwicklung der Stadt mitgestalten wollen („sehr gerne“: 10,7 % / „gerne“: 41,7 %). Dies gilt gerade auch bei der Beteiligung am Smart-City-Strategieprozesses: Diese Umfrageergebnisse zeigen, dass es 13,6 % der Befragten sehr wichtig und 45,8 % eher wichtig ist, am Smart-City-Prozess beteiligt zu werden.

Bei der Antwort auf die Frage „Was ist für Sie eine Smart City?“ sollten die Teilnehmenden gewichten, welche Merkmale ihrer Ansicht am meisten zutreffen. Danach sollte eine Smart City in erster Linie

- lebenswerte Stadtviertel gestalten (58,6 % der Befragten finden diese Definition „sehr“, 32,5 % „eher“ ansprechend);
- sichere Räume schaffen (58 % der Befragten finden diese Definition „sehr“, 30,9 % „eher“ ansprechend);
- zur CO<sub>2</sub>-neutralen und grünen Stadt beitragen (57,9 % der Befragten finden diese Definition „sehr“, 27,6 % „eher“ ansprechend).

Diese Ergebnisse sind in die Zielbilder der Smart City Strategie eingeflossen (siehe Kapitel 4.2).

Mit dem Thema Digitalisierung sind teils auch Ängsten und Sorgen verbunden. Dazu wurden von den Teilnehmenden folgende Aspekte am häufigsten genannt:

- „Verbreitung von Fake News und Unwahrheiten“ bereitet 40,8 % der Befragten sehr große Sorgen;
- „Machtzunahme von großen Konzernen“ bereitet 38,6 % der Befragten sehr große Sorgen;
- „Datenkontrolle und Datenmissbrauch“ bereitet 35,6 % der Befragten sehr große Sorgen.

---

<sup>9</sup> <https://www.potsdam.de/de/124-modellprojekt-smart-city-vorstellung-der-ergebnisse-der-buergerumfrage-2022>, letzter Zugriff am 14.07.2023.

In der Umsetzung der Smart-City-Strategie sollte deshalb auf die Ängste und Sorgen der Einwohnerinnen und Einwohner bei dem Thema Digitalisierung eingegangen werden.

Es stellte sich bei der Umfrage auch heraus, dass die digitalen Angebote der Landeshauptstadt Potsdam sowie digitale Angebote kommunaler und privater Unternehmen noch zu wenig bekannt sind. Im Rahmen von Smart City sollten daher neue digitale Angebote transparent kommuniziert, bestehende Angebote verbessert und bekannter gemacht werden. Außerdem gilt es, digitale Angebote nutzerfreundlich zu gestalten.

## 2 Ausgangslage in Potsdam und Metropolregion Berlin/Brandenburg

Die LH Potsdam kann bei der Arbeit an ihrer Smart-City-Strategie auf ein gut ausgebautes Ökosystem an bestehenden Strategien, Leitbildern, Maßnahmen und Akteur\*innen aufbauen.

Grundsätzliche Fragen, die auch für eine Smart City relevant sind – wie beispielsweise „Wie wollen wir künftig in Potsdam miteinander leben?“ und „Was soll unsere Stadt in zehn Jahren auszeichnen?“ – sind bereits für das Potsdamer Leitbild von 2016 bearbeitet und zu insgesamt 6 Leitbildzielen zusammengefasst worden. Zwei Jahre später wurden zudem die gesamtstädtischen Ziele verabschiedet, die, im Vergleich zum Leitbild, einen stärkeren Fokus auf Digitalisierung und Beteiligung der Einwohner\*innen setzen. Hinsichtlich der stadtentwicklungspolitischen Ziele ist jedoch das INSEK 2035 das Dokument, auf das sich die vorliegende Smart-City-Strategie am umfangreichsten bezieht. Zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele der LH Potsdam wurden darüber hinaus im Masterplan 100 % Klimaschutz (2018) mehr als 150 kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen und Strategien definiert, an denen sich die Smart-City-Strategie ebenfalls orientiert.

Die Smart-City-Strategie fügt sich darüber hinaus in weitere Landes- und Bundesstrategien – wie das Digitalprogramm Brandenburg<sup>10</sup> – ein und setzt dabei neue Akzente für die LH Potsdam. Zusätzlich schafft sie Anknüpfungspunkte für die ganze Region.

### 2.1 Potenziale und Entwicklungsherausforderungen

Sowohl als Wirtschafts- als auch als Wissenschaftsstandort weist die LH Potsdam vielfältige Potenziale auf, die es als Smart City zu nutzen gilt. So sind u. a. zahlreiche Unternehmen mit digitalen Geschäftsmodellen, eine starke Film- und Medienindustrie sowie eine innovative Life-Science-Branche wichtige Eckpfeiler für eine diverse, resiliente und zukunftssträchtige Wertschöpfung. Hinzukommt eine hohe Dichte an renommierten Hochschul- und Forschungseinrichtungen, die eine Vielzahl von jungen talentierten Menschen nach Potsdam ziehen. Die LH Potsdam bietet darüber hinaus eine hohe Lebensqualität mit einem attraktiven Freizeitangebot und vielen kulturellen Erlebnismöglichkeiten. In Verbindung mit Berlin und den Umlandkreisen verfügt die Metropolregion über einen ausgewogenen und ansprechenden Mix aus Urbanität und Natur mit hohem Erholungsfaktor. Mit diesen Potenzialen in und um Potsdam hat die Landeshauptstadt das Potenzial, auch künftig auf internationaler Ebene noch mehr Strahlkraft zu entfalten.

Trotz dieser vielen Potenziale bestehen auch besondere Entwicklungsherausforderungen, die im Kontext von Smart City und Smart Region in den Blick genommen werden müssen. Zentrale Herausforderungen, wie die städtebauliche Entwicklung in Potsdam, die Digitalisierung und die regionale Entwicklung betreffen, wurden bereits in bestehenden Entwicklungskonzepten identifiziert. Bei der Bestandsanalyse zur Smart-City-Strategie Potsdam konnten diese bestätigt und ergänzt werden. Dazu gehören unter anderem:

---

<sup>10</sup> [https://digitalesbb.de/wp-content/uploads/2022/07/Digitalprogramm\\_BB\\_2025\\_Online\\_final.pdf](https://digitalesbb.de/wp-content/uploads/2022/07/Digitalprogramm_BB_2025_Online_final.pdf), zuletzt geprüft am 5.7.2023.

- **Klimaschutz und Klimaanpassung verstärkt in den Blick nehmen:** Digitale Lösungen sollen dazu beitragen, die Anpassung an das Klima zu unterstützen und den Klimaschutz zu beschleunigen.
- **Städtisches Wachstum in nachhaltige Bahnen lenken:** Das prognostizierte Bevölkerungswachstum steht einer Knappheit von Wohn- und Gewerbeflächen sowie einem zunehmenden Verkehrsaufkommen gegenüber. Intelligente Planungsinstrumente werden benötigt, um trotz Engpässen Lösungen für eine hohe Lebens- und Standortqualität zu schaffen.
- **Soziale Polarisierung innerhalb der Stadtgesellschaft reduzieren:** In der LH Potsdam lassen sich auch Verdrängungsprozesse beobachten, z.B. in Folge von Gentrifizierung. Darüber hinaus lässt sich feststellen, dass im Rahmen der formellen und informellen Beteiligung nicht alle Bevölkerungsgruppen erreicht werden können. Infolge dessen besteht das Risiko, dass die Interessen der sogenannten „stillen Gruppen“ nicht ausreichend gehört werden. Daher sind Maßnahmen für mehr soziale Teilhabe und Gerechtigkeit im Rahmen der Smart-City-Strategie notwendig.

Über die LH Potsdam hinaus bestehen Entwicklungsherausforderungen, die nur im regionalen Zusammenschluss adäquat zu bewältigen sind. Es existieren bereits unterschiedliche Initiativen mit Kommunen und Kreisen der Metropolregion Berlin-Brandenburg, die im Rahmen eines Smart-Region-Ansatzes gebündelt werden müssen, um die Vernetzung zu stärken und dadurch Synergien für ähnliche oder gleiche Problemstellungen zu heben.

Eine besondere Herausforderung ist dabei die Koordinierung der vielfältigen Akteur\*innen und Projekte. Das Prinzip der Augenhöhe ist in der Zusammenarbeit zwischen unterschiedlichen Kommunen und Kreisen grundlegend, um Vertrauen zu schaffen und langfristig bei allen Beteiligten eine hohe Motivation sicherzustellen. Dabei ist ein aufeinander abgestimmtes Vorgehen die Basis, um nach außen – in Richtung Stadtgesellschaft und Politik – eine breite Akzeptanz für das Thema Smart Region und die entsprechenden Projekte zu erreichen.

Auf diesem Weg kann ein wichtiger Beitrag dazu geleistet werden, die in der „Regionalen Innovationsstrategie“ des Landes Brandenburg formulierten Ziele zu erreichen: die Hauptstadtregion zu einem führenden Innovationsraum in Europa machen und Lösungen für die gesellschaftlichen Herausforderungen der Zukunft entwickeln<sup>11</sup>. Dazu zählen u.a. Gesundheits- und Energieversorgung sowie neue Mobilitätskonzepte, die mit Hilfe digitaler Technologien intelligenter, nachhaltiger und gerechter zu gestalten sind. Neben der Schaffung einer ausgeprägten Kooperationskultur zwischen den Teilräumen der Metropolregion Berlin-Brandenburg spielen auch infrastrukturelle und datenschutzrechtliche Voraussetzungen eine wichtige Rolle.

---

<sup>11</sup> [https://mwae.brandenburg.de/media/bb1.a.3814.de/Broschuere\\_innoBB\\_2025\\_plus.pdf](https://mwae.brandenburg.de/media/bb1.a.3814.de/Broschuere_innoBB_2025_plus.pdf), zuletzt geprüft am 6.7.2023.

## 2.2 Schlüsselakteur\*innen aus Verwaltung, kommunalen Unternehmen und Organisationen

Entscheidend für den Erfolg der Smart-City-Strategie wird sein, die Akteur\*innen und deren Arbeiten zu bündeln, um gemeinsam Synergien sowohl für die Smart City Potsdam als auch für einen konzertierten Smart-Region-Ansatz zu erzielen. Dabei kann die LH Potsdam – aber auch die Metropolregion Berlin-Brandenburg – auf eine Vielzahl wichtiger Akteur\*innen zurückgreifen.

Im Wesentlichen sind hinsichtlich der Akteur\*innen 3 Ebenen im Rahmen der Smart-City-Strategie zu unterscheiden:

- **Stadtverwaltung Potsdam:** Dazu gehört insbesondere der Bereich des Oberbürgermeisters, zu dem auch die AG Smart City gehört, und die weiteren Geschäftsbereiche Finanzen, Investitionen und Controlling; Bildung, Kultur, Jugend und Sport; Ordnung, Sicherheit, Soziales und Gesundheit; Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt sowie Zentrale Verwaltung.
- **Akteur\*innen im Stadtraum Potsdam:** Wichtige Schlüsselakteur\*innen für die Smart-City-Strategie in Potsdam sind u. a. die kommunalen Unternehmen, und hier unter anderem die Stadtwerke Potsdam, die ProPotsdam, das Klinikum Ernst von Bergmann, aber auch Akteur\*innen aus den Bereichen Wissenschaft, Wirtschaft und Kultur, z.B. proWissen Potsdam e. V., Deutsches GeoForschungsZentrum (GFZ), Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit (RIFS), FH Potsdam, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK), Potsdam Science Park Golm, AK Stadtpuren, AG Babelsberg e.V., AG Innenstadt e.V. sowie das Rechenzentrum Potsdam, um nur einige zu nennen.
- **Akteur\*innen, die innerhalb der Metropolregion Berlin-Brandenburg aktiv sind:** Zu den engen Partner\*innen zählen auf Brandenburger Seite u. a. der Landkreis Potsdam-Mittelmark, die Smart City-geförderten Kommunen Bad Belzig, Wiesenburg und Guben, die Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB), die Digitalagentur des Landes Brandenburg (DABB), die Industrie- und Handelskammer Potsdam (IHK), das Land Brandenburg und das Kommunale Nachbarschaftsforum Berlin-Brandenburg. Hinzu kommen die Akteur\*innen auf Berliner Seite, u.a. die Senatskanzlei Berlin und die Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH.

Abbildung 3 veranschaulicht im Überblick die Landschaft der für die Smart City Potsdam und für Smart Region wichtigen Akteur\*innen.

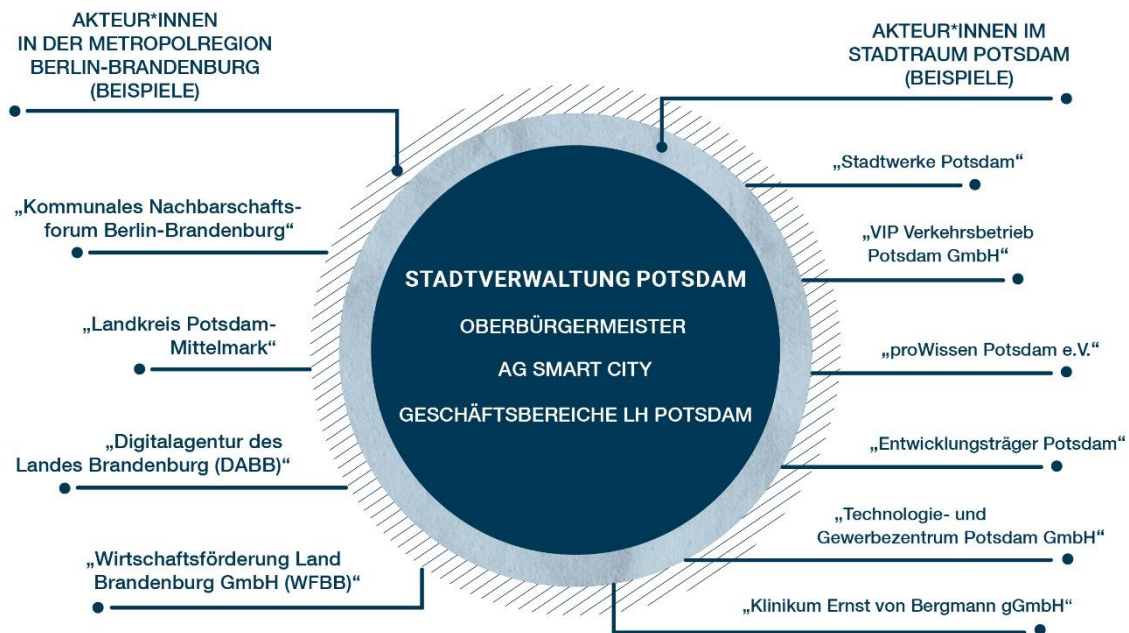


Abbildung 3: Landschaft der Schlüsselakteur\*innen im Überblick, ohne Anspruch auf Vollständigkeit

## 2.3 Vorhandene Initiativen und Smart-City-Projekte

Für verschiedene Handlungsschwerpunkte – Digitalisierung, Klimaschutz/ Klima-anpassung, Beteiligung – existieren bereits Maßnahmen verschiedener Akteur\*innen in der LH Potsdam, die als Referenzprojekte im Fördermittelantrag angegeben wurden. Zudem wurden im Smart-City-Antrag erste Maßnahmen hinterlegt, die während der Strategiephase A initial umgesetzt werden:

- Dazu gehört ein **Digitales Tool zur Einwohn\*innenbeteiligung**, das in der Pilotphase folgende Funktionen bereithält: Information, Austausch, Beschwerde und Befragung. Darüber hinaus soll es bereits vorhandene Beteiligungsverfahren der LH Potsdam ergänzen und nutzer\*innenfreundlich bündeln.
- Das **Potsdam Lab** hat das Ziel, zielgruppengerechte Beteiligungsformate zu schaffen (Umsetzung gemeinsam mit proWissen e. V.). Das Lab dient gleichzeitig als Ort des Wissens-austauschs zwischen Zivilgesellschaft, Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft.
- Die **Kommunale Infrastruktur LoRaWAN<sup>12</sup>** hat das Ziel, ein Netzwerk zu schaffen, das der gesamten Stadtgesellschaft offensteht. Diese Form der Funktechnologie ermöglicht die Übertragung von kleinen Datenmengen: bspw. können mit Hilfe von Sensoren

<sup>12</sup> LoRaWAN = „Long Range Wide Area Network“ ermöglicht ein energieeffizientes Senden von Daten über lange Strecken; speziell für das Internet of Things (IoT) und Industrial Internet of Things (IIoT) entwickelt.



Umweltdaten (Luftqualität, Gewässergüte etc.) gemessen und über größere Entfernung versendet werden (Umsetzung gemeinsam mit den Stadtwerken Potsdam).

- Das **Partizipative Stadtteilmodell (PaSMo)** hat das Ziel, den Einwohner\*innen komplexe Sachverhalte der Stadtentwicklung näherzubringen und das Mitentscheiden effektiver zu gestalten (Umsetzung gemeinsam mit dem Entwicklungsträger Potsdam).
- Die **Urbane Datenplattform** für LH Potsdam, Stadtwerke Potsdam, kommunale und private Unternehmen sowie Stadtgesellschaft mit dem Ziel, Datensilos zu öffnen und Daten miteinander zu verknüpfen, um nachhaltige Anwendungen für Einwohner\*innen, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung zu realisieren (Umsetzung gemeinsam mit den Stadtwerken Potsdam).
- Das **Klimaschutzdashboard** mit dem Ziel, ein webbasiertes, öffentliches Visualisierungstool zur Darstellung jährlicher Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) sowie der Umsetzungssachstände der Maßnahmen des Masterplans 100 % Klimaschutz bis 2050 bereitzustellen.

Darüber hinaus bestehen im Kontext Smart Region interkommunale Initiativen, die für die Smart-City-Strategie wichtige Bausteine sind. Zwischen der Landeshauptstadt Potsdam und dem Landkreis Potsdam-Mittelmark wurde etwa die Initiative „Mehr Zukunft“ im Bereich Gesundheit ins Leben gerufen. Auch im Mobilitäts- bzw. Verkehrsbereich gibt es vergleichbare Ansätze im Rahmen des „Nachhaltigen regionalen Verkehrs- und Informationsmanagement zur Stärkung des Umweltverbundes (NRVM)“. Zudem bestehen zwischen auf Landesebene bereits Kooperationen – etwa über die Digitalagentur Brandenburg mit der Entwicklung der Mobilitätsplattform bbnavi. Der Zweckverband Digitale Kommunen Brandenburg (DIKOM) konzentriert sich auf die Frage, wie Kommunen beim Thema kommunale Rechenzentren effektiv zusammenarbeiten können. Auch das Gesundheitscluster, das de:hub Medientechnologie in Potsdam und der Digitalpakt Schule sind Kooperationsbeispiele von Land und Kommunen.

## 2.4 Digitaler Reifegrad der Stadtverwaltung

Der Prozess der digitalen Transformation stellt alle Akteur\*innen der Stadtgesellschaft vor große Herausforderungen – so auch die Verwaltung. Prozesse und Strukturen werden zunehmend komplexer und führen zu neuen, teils mehrdimensionalen Zuständigkeiten und Arbeitsabläufen, sodass sich die Anforderungen an die Arbeitsorganisation und die Mitarbeitenden stetig wandeln und gewohnte Prozesse überdacht werden müssen.

Eine wesentliche Grundlage für die Smart City Potsdam liegt in der digitalen Ausstattung und Kompetenz ihrer Verwaltung und kommunalen Unternehmen. Im Folgenden werden daher die jeweiligen digitalen Reifegrade näher beleuchtet.

Ein Ansatz zur Bewertung des Reifegrads von Prozessen innerhalb einer Stadtverwaltung ist die Methodik des Bitkom e. V. mit seinem Reifegradmodell digitaler Geschäftsprozesse. Die Prozessdigitalisierung wird hierbei in die 4 Dimensionen „Technologie“, „Daten“, „Qualität“ und „Organisation“ gegliedert. Unter Berücksichtigung der Gegebenheiten bei der Stadtverwaltung Potsdam werden sie im Folgenden näher erläutert.

Der allgemeine Überblick zeigt, dass die Stadtverwaltung der LH Potsdam in allen der genannten Bereiche bereits ein mittleres Stadium erreicht hat. Demensprechend bieten sich weiterhin Entwicklungspotenziale und vielfältige Handlungsfelder, in denen die Verwaltung die digitale Transformation fortsetzen kann. Abbildung 4 zeigt die Ergebnisse:

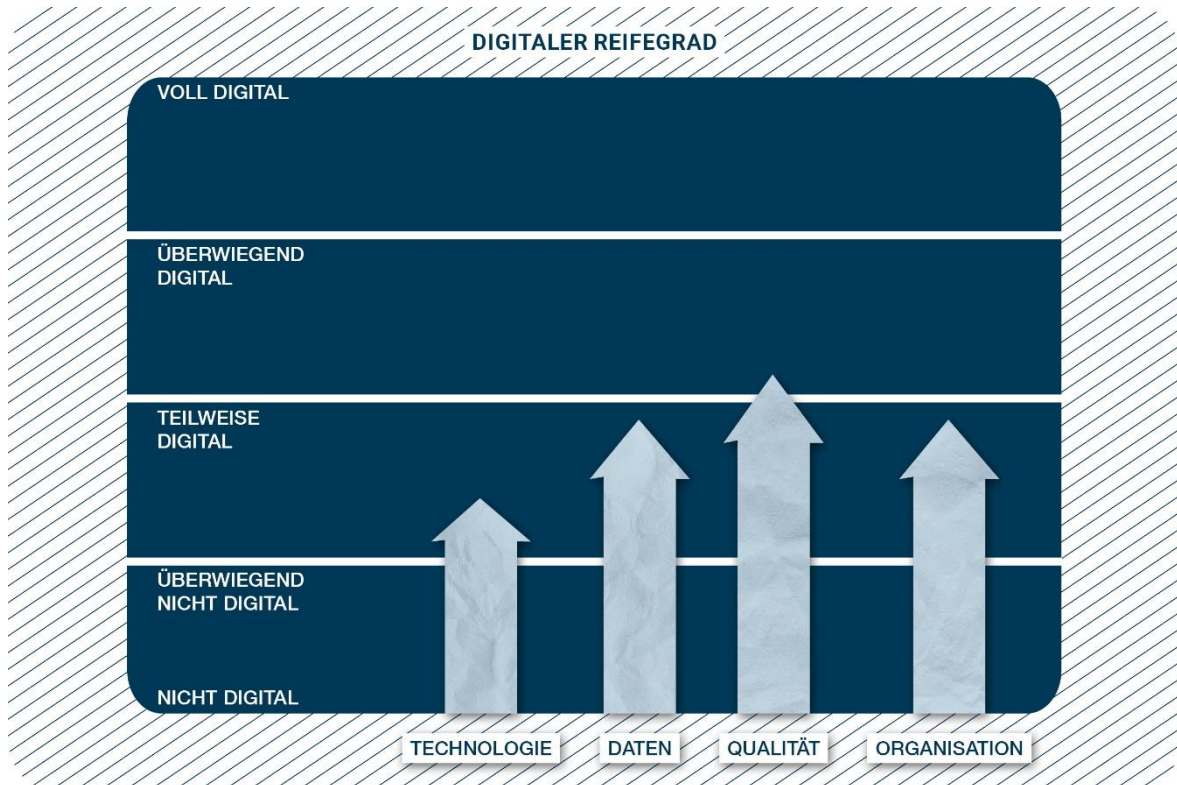


Abbildung 4: Digitaler Reifegrad der Verwaltung der LH Potsdam

Die LHP nutzt ein zentrales Dokumentenmanagementsystem (DMS) zur Sicherstellung und zum weiteren Aufbau der revisionssicheren elektronischen Aktenführung (E-Akte). Bereits seit einigen Jahren arbeiten zentrale Organisationseinheiten wie z.B. der Bürgerservice, mit der E-Akte. Derzeit wird der elektronische Aktenplan in der Gesamtverwaltung ausgerollt. Darüber hinaus wird die elektronische Aktenführung anhand der in 2022 beschlossenen DMS-Strategie, z.B. durch die Anbindung von Fachverfahren, in den kommenden Jahren kontinuierlich weiter ausgebaut

Daten bzw. Informationen und Formulare, die die Stadt den Einwohner\*innen zur Verfügung stellen möchte, können gegenwärtig über ein offen zugängliches Serviceportal eingesehen und abgerufen werden. Einwohner\*innen können zudem online einen Teil der Verwaltungsvorgänge und -dienstleistungen in Anspruch nehmen bzw. einleiten. Dazu zählen beispielsweise Terminvereinbarungen im Bürgerservice-Center oder auch die KfZ-Zulassung. Weitere digitale Bürgerdienstleistungen werden sukzessive angebunden und über ein neu gestaltetes Portal den Bürger\*innen zur Verfügung gestellt. Digitale Bezahlungsmöglichkeiten (e-Payment) werden hierbei mitbedacht. Transparenz hinsichtlich der online verfügbaren Dienstleistungen wird durch Hinweise und thematische Gliederung auf der entsprechenden Webseite geschaffen.

Abbildung 5 zeigt, in welchen Segmenten, die im Rahmen des Smart City Index analysiert wurden, Entwicklungspotenziale bestehen. Die Wertung „0“ entspricht der minimalen Ausprägung und verdeutlicht größte Entwicklungspotenziale, während die Wertung „100“ der maximalen Ausprägung entspricht und einen optimalen Entwicklungsstand signalisiert.

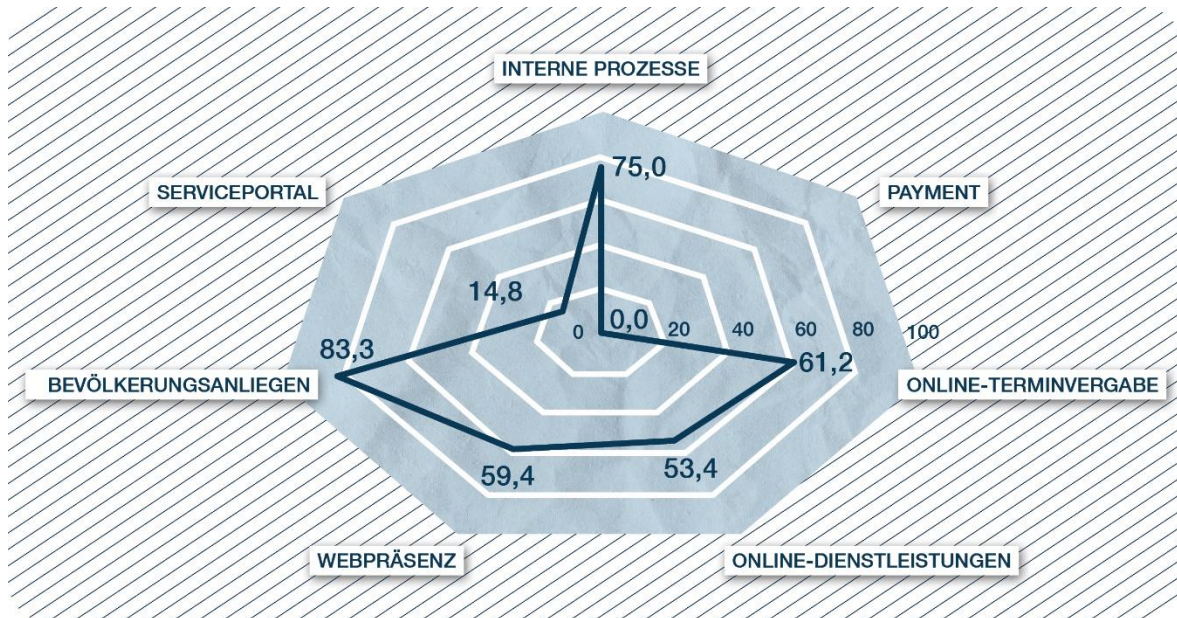


Abbildung 5: Bewertung der Verwaltung gemäß Bitkom Smart City Index 2021

Es gibt verschiedene vergleichende Erhebungen zum Reifegrad bei Digitalisierungs- und Smart-City-Strategien, bspw. den Smart City Index des Bitkom e.V., der an dieser Stelle exemplarisch vorgestellt werden soll.

In diesem werden die 81 deutschen Städte mit mehr als 100.000 Bewohnern anhand von 11.000 Datenpunkten in den Themenbereichen Verwaltung, IT und Kommunikation, Energie und Umwelt, Mobilität sowie Gesellschaft erfasst. Die 5 Bereiche fächern sich in 36 Indikatoren auf, die wiederum aus insgesamt 133 Parametern bestehen. Mit diesem hohen Grad an Details ist diese Erhebung eine gute Grundlage auch für Vergleiche. Die LH Potsdam liegt dort in der aktuellen Erhebung aus dem Jahr 2022 auf Platz 43.

Dennoch liefern die Daten des Smart City Index 2022 eine erste aussagekräftige Grundlage für einen quantitativen Vergleich des Reifegrades der LH Potsdam.

Je Kategorie bzw. Unterkategorie konnten bis zu 100 Punkte erreicht werden. Die Aufrechnung der Kategorien ergibt die Platzierungen im Bitkom Smart City Index 2022. Insgesamt liegt die LH Potsdam im Ranking 2022 auf dem 43. Platz von 81 im Index, der aufgelisteten Städte.

Die Bewertung der LH Potsdam im Smart City Index 2021 wurde zusätzlich mit der von 5 ausgewählten Städten verglichen. Die Auswahlkriterien für den Vergleich waren Bevölkerungszahl, regionalstrukturelle Vergleichbarkeit und finanzielle Stärke der Kommune. Als Vergleichsstädte wurden für das Benchmark Halle, Jena, Kiel, Magdeburg und Rostock herangezogen.

Wesentliche Erkenntnisse aus dem Smart-City-Index-Vergleich dieser Städte sind:

- Die LH Potsdam schneidet **insgesamt**, über alle Kategorien hinweg im Vergleich zu diesen Städten, durchaus **positiv** ab (Rang 43). Nur die LH Kiel (Rang 27) liegt vor der LH Potsdam.
- In der Kategorie **Verwaltung** erzielt die LH Kiel im Vergleich den besten Index-Wert (80,7). Besonders positiv wurden dabei die Bereiche Serviceportal (100), Webseiten und Social-Media-Präsenz (jeweils 96,1) und Payment (96), bewertet.
- Bei **IT und Kommunikation** liegt ebenfalls die LH Kiel mit einem Wert von 84,4 im Vergleich deutlich an der Spitze. Besonders positiv dabei: die Infrastrukturausstattung mit Public-WLAN, Datenplattform (jeweils 100) und LoRaWAN (89,1).
- Im **Bereich Energie und Umwelt** schneidet die LH Magdeburg am besten ab (49,5). Besonders hervorzuheben ist die hohe Abdeckung mit Umweltsensorik (100) sowie emissionsarmen Busse (70,6)
- In der Kategorie **Mobilität** führt die LH Potsdam im Städtevergleich (79,2). Vor allem die Felder Smartes Verkehrsmanagement und Multimodalität (jeweils 100) und Parken (87,5) sind stark ausgeprägt.
- Darüber hinaus wird der Bereich **Gesellschaft** durch die LH Potsdam dominiert (93,7), da sie in fast allen Kategorien sehr gute Werte erzielen konnte. Hervorzuheben ist jedoch, dass im Bereich Öffentlichkeitsbeteiligung sowohl die LH Potsdam als auch die LH Kiel und die Stadt Jena die volle Punktzahl erzielen konnten. Ähnlich verhält es sich beim lokalen Handel und Startup-Hubs: Bis auf die Stadt Rostock konnten alle Vergleichsstädte 100 Punkte erzielen.

### 3 Strategieprozess im Überblick

Unter externer Begleitung des Instituts für Innovation und Technik startete im Juli 2022 die AG Smart City der Landeshauptstadt Potsdam den Prozess zur Entwicklung der Smart-City-Strategie (Phase A des Smart-City-Projekts).

Der Strategieprozess wurde in **2 Prozessschritte** unterteilt:

Der erste **Prozessschritt** beschäftigte sich mit der vorbereitenden Analyse und Recherche mit einer ganzheitlichen Bestandsaufnahme. Diese gliederte sich in folgende Teile:

- Analyse des Smart-City-Ökosystems der LH Potsdam,
- Analyse des Reifegrads kommunaler IT-Infrastrukturen und Digitalisierungsansätze,
- Betrachtung des digitalen Reifegrads im Vergleich mit anderen deutschen Städten,
- Identifikation von Herausforderungen.

Die wesentlichen Teilschritte im ersten Prozessschritt sind nachfolgend in Abbildung 6 dargestellt:

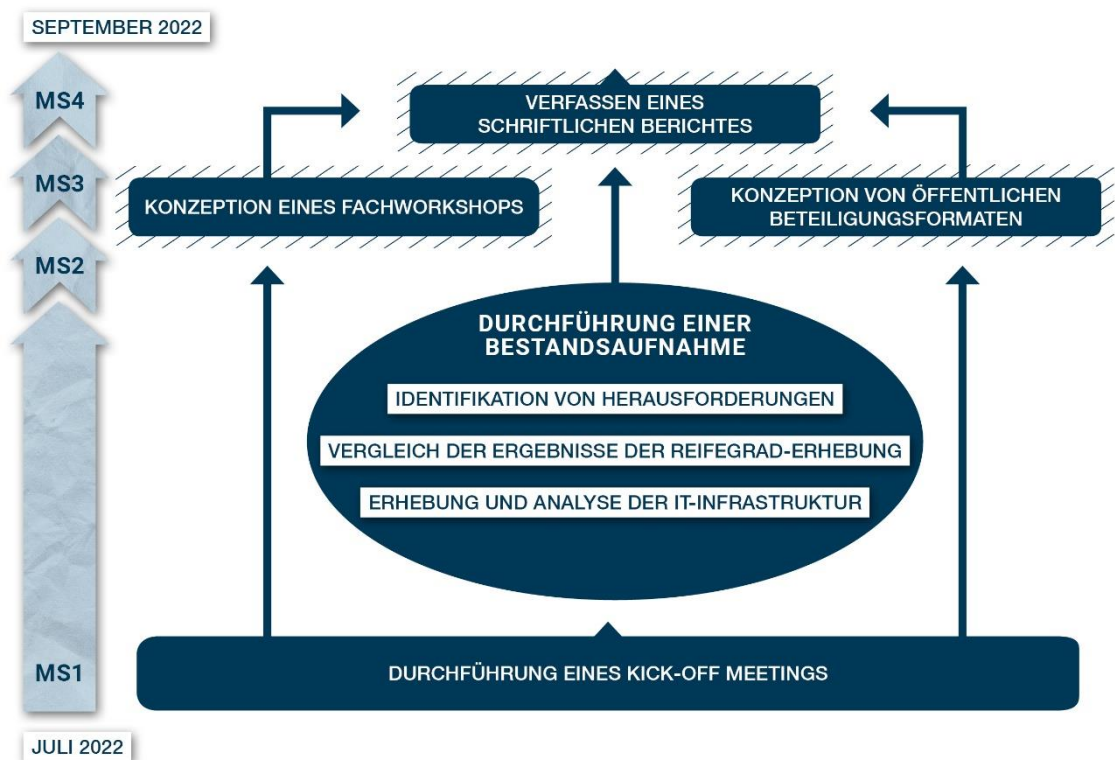


Abbildung 6: Prozessschritt 1 (Vorbereitungsphase) zur Erstellung der Smart-City-Strategie-Potsdam

Die hier erzielten Ergebnisse dienen als inhaltlicher Ausgangspunkt für den zweiten Prozessschritt, der den eigentlichen konzeptionellen Erstellungsprozess umfasste. Er war geprägt durch eine Reihe von partizipativen Formaten wie verwaltungsinternen Fachworkshops und öffentlichen Beteiligungsformaten.

Abbildung 7 veranschaulicht das Vorgehen im Überblick:

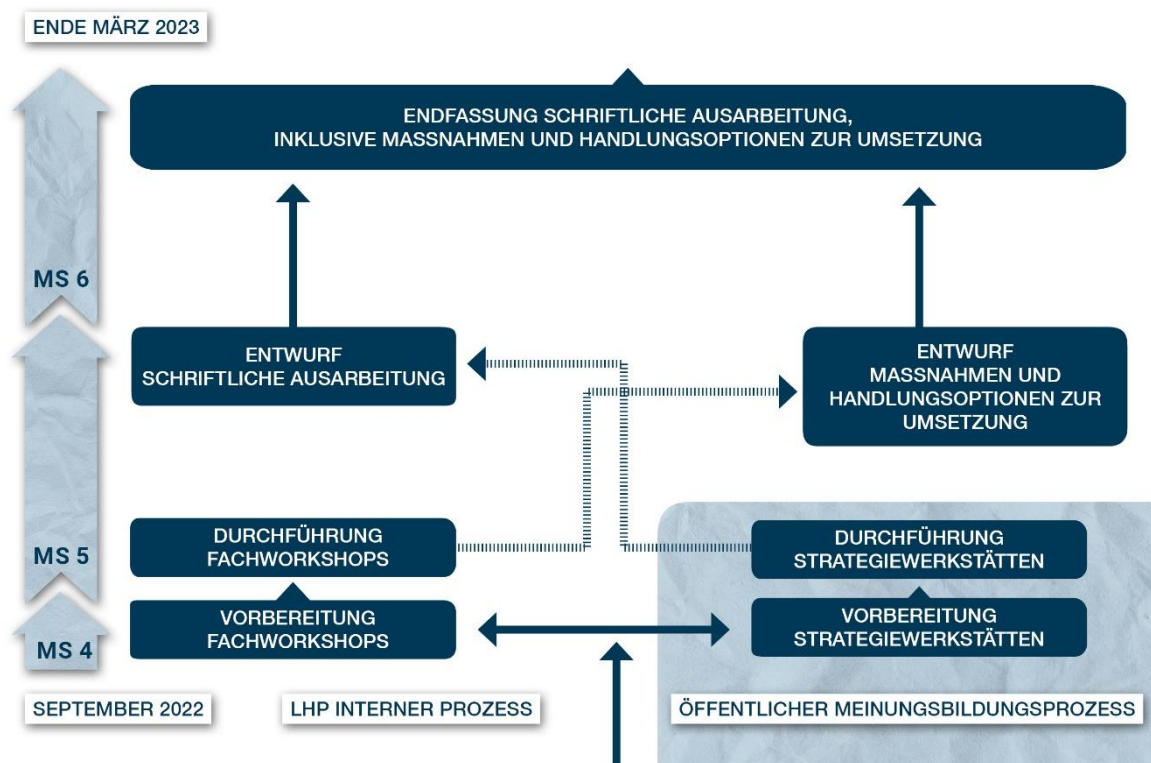


Abbildung 7: Prozessschritt 2 (Konzeptionsphase) zur Erstellung der Smart-City-Strategie Potsdam

### 3.1 Die Beteiligungsformate

#### Fachworkshops mit Sachverständigen aus der Verwaltung und kommunalen Unternehmen (LH Potsdam-interner Prozess)

Im Rahmen der Konzeptionsphase für die Smart-City-Strategie wurden insgesamt 10 Fachworkshops durchgeführt, die sich thematisch an den Aktionsfeldern des INSEK 2035 orientierten. Die Workshops wurden in 2 Gruppen mit Schwerpunkten zu folgenden Aktionsfeldern des INSEK durchgeführt:

Gruppe 1:

- **Stadt für alle** – gemeinschaftlich, innovativ und gerecht;
- **Bildung, Kultur und Arbeit** – zugänglich, wissensbasiert und kreativ;
- **Lebensräume** – identitätsstiftend, aktiv und vielseitig.

Gruppe 2:

- **Mobilität** – nutzerorientiert, intelligent und umweltverträglich;
- **Wachstum** – behutsam, nachhaltig und klimagerecht;
- **Wohnen** – vielfältig, bezahlbar und integriert.

Beide thematischen Gruppen durchliefen jeweils 5 verschiedene Formate: Ausgehend von einer SWOT-Analyse<sup>13</sup> wurden Leitbilder und Ziele formuliert, eine zweistufige digitale Potenzialanalyse für Maßnahmenideen durchgeführt und schließlich ein Maßnahmen-, Umsetzungs- und Finanzierungskonzept erarbeitet.

Tabelle 2: Übersicht der Fachworkshops mit Experten der Verwaltung

Fachworkshop	Gruppe 1 – Stadt für alle, Lebensräume Bildung, Kultur, Arbeit	Gruppe 2 – Mobilität, Wohnen, Wachstum
IDEK-SWOT-Analyse	22.09.2022	29.09.2022
Leitbildprozess, Zielformulierung	04.10.2022	07.10.2022
I. Digitale Potenzialanalyse: Lösungsdefinitionen	18.10.2022	20.10.2022
II. Digitale Potenzialanalyse: Auswahl und Abwägungsprozess	15.11.2022	17.11.2022
Maßnahmen-, Umsetzungs- und Finanzierungskonzept	29.11.2022	01.12.2022

## Fachworkshops zur Smart Region

Neben den Fachworkshops wurden 2 Smart-Region-Workshops mit Teilnehmenden aus der Verwaltung, den angrenzenden Kommunen und weiteren Akteur\*innen aus der Metropolregion Berlin/Brandenburg durchgeführt.

Die Themensetzung der Workshops basierte auf einer vorangegangenen Bestandsaufnahme, Gesprächen sowie Interviews innerhalb der Stadtverwaltung und mit Akteur\*innen der Metropolregion Berlin/Brandenburg. Das Ziel der Workshops war es, konkrete Maßnahmen für den Bereich Smart Region der Smart City Potsdam abzuleiten.

Tabelle 3: Durchgeführte Smart-Region-Fachworkshops

Smart-Region-Workshops	
Smart Mobility in der Region – Aufbau von Mobilstationen	29.11.2022
Wie könnte ein Regio.hub aussehen, der Stadt und Land miteinander vernetzt?	05.12.2022

<sup>13</sup> SWOT: Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)

## Strategiewerkstätten mit Vertretern der Stadtakteur\*innen und Zivilgesellschaft (öffentlicher Meinungsbildungsprozess)

Neben den verwaltungsinternen Fachworkshops wurden parallel als Strategiewerkstätte 5 Partizipationsformate für Vertreterinnen und Vertreter der Stadtgesellschaft (organisierte Zivilgesellschaft wie Vereine, Initiativen, Verbände) durchgeführt. 4 der insgesamt 5 Veranstaltungen hatten das Ziel, die Stadtgesellschaft aktiv einzubinden, zu informieren und zu motivieren sowie die Aktionsfelder aus der Sicht der Einwohner\*innen weiterzuqualifizieren – vor allem in Hinblick auf ihre Bedarfe sowie hinsichtlich der Vernetzungspotenziale. Als Methode wurde maßgeblich das *World Café* eingesetzt, um diverse Perspektiven auf die jeweiligen Aktionsfelder abzubilden sowie Best-Practice-Maßnahmen zu erörtern und zu bewerten.

Tabelle 4: Übersicht der Strategiewerkstätten mit Vertretern der Stadtgesellschaft

Strategiewerkstatt	Aktionsfeld	Termin
Vertiefungsveranstaltung „Stadt für alle – heute lebendige Nachbarschaften für morgen gestalten“ <i>World Café</i>	Stadt für alle	27.9.2022, Bürgerhaus am Schlaatz
Vertiefungsveranstaltung „Potsdam umweltfreundlich, sicher u. zuverlässig“ <i>World Café</i>	Mobilität	10.10.2022, Wissenschaftssetage im Bildungsforum Potsdam
Vertiefungsveranstaltung „Grün wohnen – nachhaltig, vernetzt u. vielseitig“ <i>World Café</i>	Lebensräume + Wohnen + Wachstum	8.11.2022, Wissenschaftssetage im Bildungsforum Potsdam
Vertiefungsveranstaltung „Stadt der klugen und produktiven Köpfe – Lernen, forschen und arbeiten in Potsdam“ <i>World Café</i>	Bildung, Kultur u. Arbeit	23.11.2022, Wissenschaftssetage im Bildungsforum Potsdam
Abschlussveranstaltung „Markt der Möglichkeiten“	Übergreifend	8.12.2022, Rathaus

## Workshops mit Vertretern der Fraktionen und Fraktionslosen der Stadtverordnetenversammlung (öffentlicher Meinungsbildungsprozess)

Zusätzlich zu den Formaten mit der Verwaltung, städtischen Akteur\*innen und Zivilgesellschaft wurden insgesamt zwei Workshops mit Vertreter\*innen der Stadtverordnetenversammlung (StVV) Potsdam organisiert. Diese hatten zum Ziel, Ideen für die Entwicklung der Smart City Potsdam aus der StVV zu sammeln, sowie Maßnahmenvorschläge aus dem Prozess mit den Vertreter\*innen zu diskutieren.



Tabelle 5: Übersicht der Workshops mit Vertretern der Stadtverordnetenversammlung

Workshop	Thema	Termin
Workshop	Ideen für die Smart City	26.11.2022, Wissenschaftssetage im Bildungsforum Potsdam
Klausur	Diskussion von Maßnahmen- vorschlägen	25.03.2023, Wissenschaftssetage im Bildungsforum Potsdam

## Jugendbeteiligung

Neben den oben genannten Formaten wurden zwei Beteiligungsworkshops mit den Schülerinnen und Schülern der 10. Klasse des Schulzentrums am Stern zu Planungsfragen der Smart City Potsdam durchgeführt. Thematisch ging es in dem ersten Beteiligungsworkshop am 21.03.2023 darum, Herausforderungen und Wünsche der Schülerinnen und Schülern zu den strategischen Handlungsfeldern abzufragen und aufzunehmen. Im zweiten Beteiligungsworkshop am 18.04.2023 entwickelten die Schülerinnen und Schülern gemeinsam Projektideen zu konkreten Wünschen in der Stadtplanung. Abschließend wurden am 06.06.2023 im Plenarsaal des Stadthauses die Workshop-Ergebnisse und die Einbindung dieser in den Planungsprozess vorgestellt.

Tabelle 6: Übersicht Termine Jugendbeteiligung

Workshop	Thema	Termin
Beteiligungsworkshop 1	Herausforderungen und Wünsche	21.03.2023, Schulzentrum am Stern
Beteiligungsworkshop 2	Aktiv werden in der Smart City Potsdam	18.04.2023, Schulzentrum am Stern
Besuch der Schüler*innen im Rathaus	Vorstellung der Ergebnisse	06.06.2023, Rathaus

## 3.2 Prozess zur Strategie-Konzeption

Im Anschluss an die Bestandsaufnahme wurde im zweiten Schritt die Strategie entwickelt. Zu diesem Zweck fand zwischen September und Dezember 2022 eine umfangreiche Reihe an Workshop- und Beteiligungsformaten statt. Die Veranstaltungen waren zeitlich bewusst eng getaktet, damit die Ideen effektiv weiterentwickelt werden konnten. Dabei wurden mit unterschiedlichsten Vertreter\*innen aus den Bereichen Zivilgesellschaft, Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft zunächst die zentralen Herausforderungen und Potenziale einer digital gestützten Stadt- und Regionalentwicklung erörtert. Dieser Diskurs mündete in eine erste

Skizze für ein Leitbild der Smart City Potsdam (Vision) sowie in Ideen für strategische Handlungsfelder und Maßnahmen. Auf der Grundlage der mehr als 200 einzelnen Maßnahmenideen wurden anschließend Maßnahmenbündel definiert, die mit den Handlungsfeldern die Zielbilder der Smart-City-Strategie bilden.

Um die Vision Smart City Potsdam auf ein breites Fundament zu stellen, wurden die Ergebnisse des partizipativen Strategieprozesses mit weiteren Erkenntnissen kombiniert. Die im Herbst 2022 durchgeführte repräsentative Bürgerumfrage zum Modellprojekt Smart City wurde dabei ebenso berücksichtigt wie die regelmäßige Einbindung der Vertreterinnen und Vertreter der Fraktionen und der Fraktionslosen der Stadtverordnetenversammlung (SVV).

Die Potsdamer Akteur\*innen hatten einstimmig die Erwartung, dass im Rahmen der Smart-City-Strategie Digitalisierung nicht als Selbstzweck verankert wird, sondern dass Themen wie Klimaschutz bzw. die Erfüllung der Klimaziele prioritär zu behandeln sind und zu diesem Zweck digitale Lösungen einzusetzen.

Bei der Strategieentwicklung wurde darauf geachtet, dass auf die schon bestehenden Planungsinstrumente Bezug genommen wurde. Die zentralen Ergebnisse der Bestandsaufnahme sollten im Leitbild wiedergegeben werden – mit dem Ziel, eine auf Potsdam zugeschnittene Vision Smart City 2035 zu formulieren.

Die Strategieentwicklung ist in Abbildung 8 dargestellt: im unteren Teil die Strategiephasen mit ihren Rückkopplungen und im oberen Teil einzelne Kapitel und Elemente der Strategie, d.h. Analyse des Ist-Zustands in der LH Potsdam sowie die Entwicklung der Vision, Zielbilder und Maßnahmen.

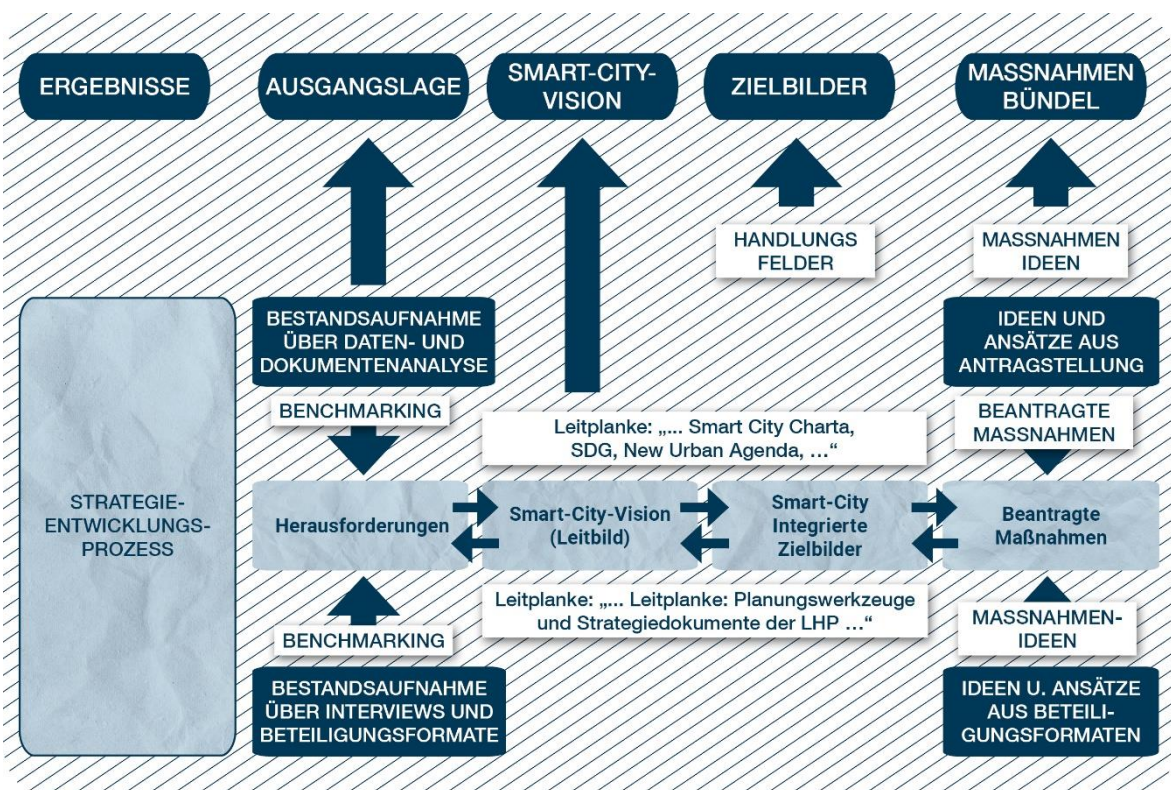
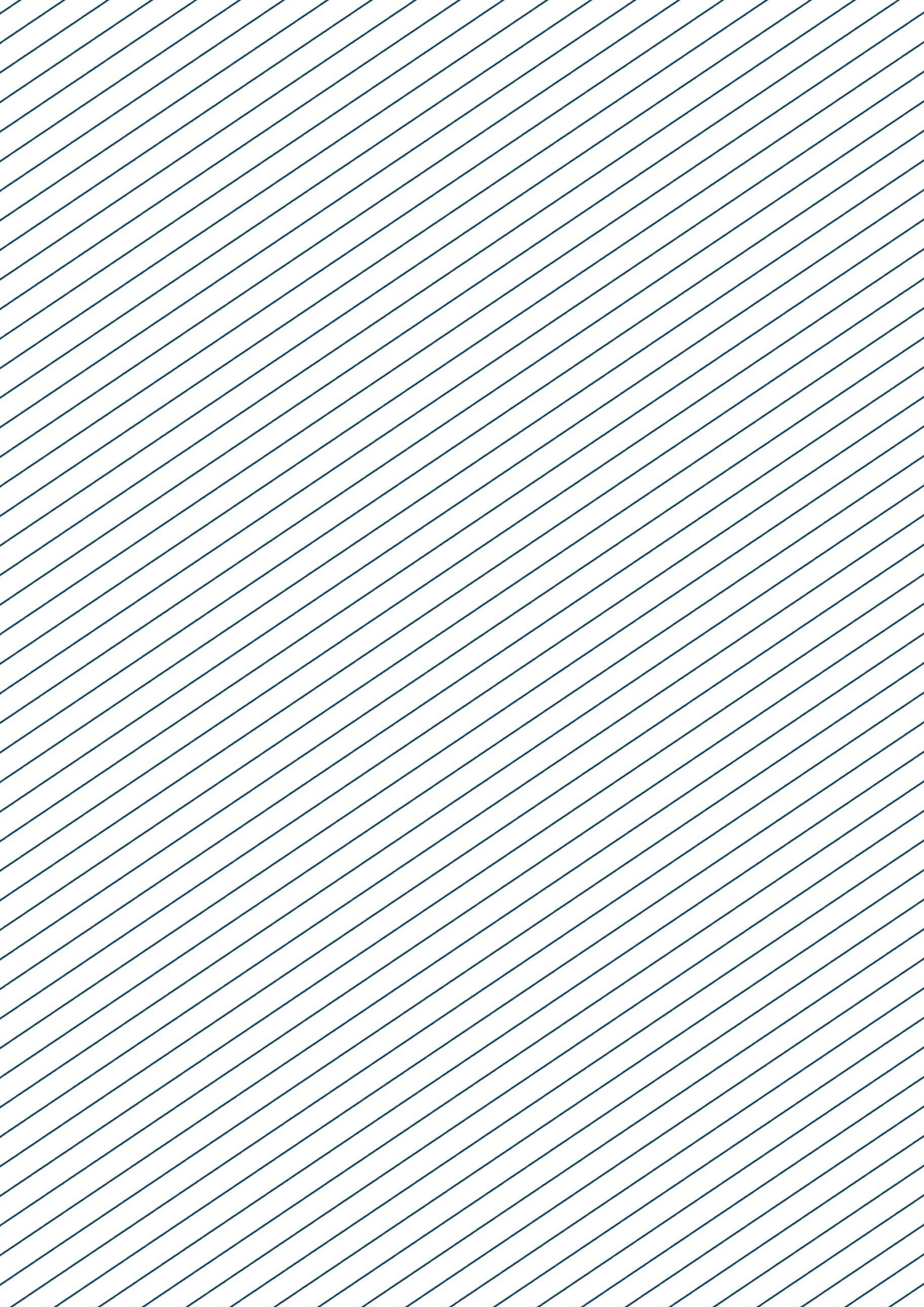


Abbildung 8: Prozess und Ergebnisse der Smart-City-Strategieentwicklung im Zusammenspiel



## 4 Vision Smart City Potsdam 2035

### 4.1 Vision

Technologische Entwicklungen im Kontext der Digitalisierung führen zu grundlegenden Veränderungen in allen Lebensbereichen. Wie in der Smart City Charta beschrieben, bietet die Digitalisierung für Kommunen die Chance, spezifische Herausforderungen der Stadtentwicklung effektiv anzugehen und modellhafte Lösungen zu schaffen, die einen spürbaren Mehrwert für die Stadtgesellschaft aufweisen. Dabei sind digitale Ansätze kein Allheilmittel, sondern es geht darum, stets die Stadtentwicklungsziele im Fokus zu behalten und dabei abzuwägen, welche der Lösungsansätze am effektivsten im Hinblick auf die Planung einer lebenswerten Stadt für alle Einwohnerinnen und Einwohner sein können.

Gemeinsam mit der Zivilgesellschaft, den kommunalen Unternehmen sowie Akteur\*innen aus Wirtschaft und Wissenschaft möchte die Landeshauptstadt Potsdam Lösungsansätze für die dringendsten Handlungsfelder auf den Weg bringen. Den Herausforderungen des Klimawandels, der zunehmenden sozialen Ungleichheit, dem Wachstum der Stadt und den daraus resultierenden Folgen kann nur gemeinsam effektiv begegnet werden. Dafür fördert die LH Potsdam verstärkt die Zusammenarbeit und Synchronisierung der bestehenden Initiativen und den Akteur\*innen. Im übergreifenden Stadtplanungsprozess ist es zudem wichtig, Nachhaltigkeit als interdependent zu verstehen und analoge wie digitale Lösungen zu schaffen, die umweltschonend, sozial gerecht und innovativ ausgestaltet sind.

Aus den vielen Erkenntnissen, die bei dem Beteiligungsprozess, der Bestandsaufnahme und der Bürgerumfrage gewonnen werden konnten, wird für die Zukunft ein übergeordnetes Leitbild als Smart City Potsdam formuliert. Dieses Leitbild nimmt auf die zentralen Herausforderungen der Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Potsdam Bezug.

Die Potsdamer Smart-City-Vision dient allen Akteur\*innen aus Stadtbevölkerung, Stadtverwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft als Orientierungspunkt und Motivation für die gemeinsame Gestaltung der Smart City Potsdam. Sie soll die Vielfältigkeit aller Interessen abdecken und eine nachhaltige Wirkung auf dem Weg zur Smart City Potsdam entfalten. Wegen Potsdams Funktion als Landeshauptstadt und ihrer Einbettung in die Metropolregion Berlin-Brandenburg soll mit der Vision auch über die Stadtgrenzen hinaus mit Partner\*innen aus dem Umland eine effektive Zusammenarbeit etabliert werden.

Die Vision für die Smart City Potsdam 2035 lautet:

**„Smart City Potsdam – Innovativ. Grün. Gerecht. Zusammen schaffen wir eine nachhaltige Stadt für morgen!**

***Innovativ.***

Durch die effektive Vernetzung und Synchronisierung bestehender Initiativen und Akteur\*innen der Stadt und der benachbarten Regionen werden nachhaltige und integrierte Innovationen als Antworten auf Herausforderungen in der Smart City Potsdam gefunden. Ein gemeinsam entwickelter Prozess für transdisziplinären Wissenstransfer zwischen Zivilgesellschaft, Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft ist eine fundierte Basis für Innovationen.

Neue Formen der Zusammenarbeit, bei denen die Stadtgesellschaft im analogen und digitalen Raum aktiv einbezogen wird, nehmen eine zentrale Rolle ein. Aufsuchende, niedrigschwellige Beteiligungsformate wie Co-Design ermöglichen möglichst vielen Einwohner\*innen die Mitgestaltung zu Stadthemen. Im Rahmen eines Co-Design-Prozesses werden gemeinsam mit der Stadtgesellschaft in angewandten Workshops Lösungen für die Smart City Potsdam entwickelt.

Methodische Ansätze wie Citizen Science helfen, die Erkenntnisse der breiten Zivilgesellschaft – als Expertinnen und Experten des Alltags – in Forschungsprojekten zu nutzen. Citizen Science beschreibt die Mitwirkung von Personen aus der Zivilgesellschaft an wissenschaftlichen Prozessen, die nicht in diesem Bereich tätig sind. Damit wird die Grundlage geschaffen, dass Innovationen im Einklang mit den Bedürfnissen von Mensch und Umwelt entwickelt werden. Die LH Potsdam, als Bindeglied und Mittlerin zwischen der Hauptstadt und der umgebenden Metropolregion, fördert gemeinsames Wachstum in der Region durch interkommunale Zusammenarbeit und regionale Kooperationen. Als Anlaufpunkt hierfür dient **der Regio.hub der Maßnahme Smart Region**. Leistungsfähige digitale Infrastrukturen – wie die Urbane Datenplattform, LoRaWAN und Sensorik, das Notfallnetz für den Katastrophenfall und freies WLAN – sind die Rahmenbedingungen für Innovationen in der Smart City Potsdam.

### **Grün.**

Dem Klimawandel, eine der größten Herausforderungen unserer Zeit, wird durch die Umsetzung des Masterplans 100 % Klimaschutz begegnet. Spezifisch für die Smart City Potsdam wird durch die Maßnahme „Klimaschutz und Klimaanpassung“, wie in der Smart City Charta beschrieben, **lebenswerte Viertel** – mit den Bedürfnissen der Menschen im Zentrum – und die aktive Einbindung der Einwohnerinnen und Einwohner etabliert. Des Weiteren wird grundlegende Arbeit in der Vermittlung des Klimawandels geleistet. Anhand eines Angebots für immersive Erfahrung in Form des Stadt-Klima-Erlebnisraums wird ein Verständnis dieser immensen Herausforderung in der Stadtgesellschaft gefördert, um dieser gemeinsam begegnen zu können.

Durch die Maßnahme „Integrierte Verkehrswende“ soll das kontinuierlich steigende Verkehrsaufkommen in der Stadt auf umweltbewusste alternative Mobilitätslösungen gelenkt werden. Außerdem können Einwohner\*innen anhand eines Klimadashboards, das an die Urbane Datenplattform angebunden ist, auf visuell aufbereitete Vitaldaten der Stadt in Echtzeit zugreifen. Zusätzlich zum Stadt-Klima-Erlebnisraum soll so ein gemeinsames Verständnis für den Klimawandel in der Stadtgesellschaft gefördert werden.

Der gesamte Projektzyklus der Smart City Potsdam – von der Problemstellung über die Umsetzung bis zur Evaluation – ist **nachhaltig ausgerichtet** und die Smart-City-Maßnahmen werden einem umfangreichen Umwelt- und Klimacheck unterzogen. Dabei sind ein fachbereichs- und disziplinübergreifender Austausch und eine Betrachtungsweise wichtig, die die Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Akteur\*innen und Handlungsfeldern im Blick hat. So kann festgestellt werden, welche Herangehensweise die gewünschte Wirkung im Umwelt- und Klimaschutz trotz der zukünftigen Wachstumsherausforderungen erzielen kann.

### **Gerecht.**

Auf Probleme, die durch das Stadtwachstum entstanden sind – wie beispielsweise Flächenknappheit –, begegnet die Smart City Potsdam mit Maßnahmen der Quartiersentwicklung. Um der wachsenden sozialen Ungleichheit entgegenzuwirken, stellt die Smart City Potsdam den Einwohner\*innen nichtkommerzielle **Angebote zur Verfügung**. Bezüglich der Angebote, die seitens der LH Potsdam zur Verfügung gestellt werden, werden sichere Räume im analogen wie im digitalen Raum geschaffen.

Hierfür wird ein besonderer Fokus auf den Datenschutz und unterschiedliche Bedürfnisse der Einwohner\*innen bei öffentlichen Veranstaltungen gelegt. Wie in Kapitel 5.2.2 beschrieben, werden mit der Maßnahme der digitalen und analogen Teilhabe Teilhabebarrieren abgebaut und ermöglichen damit möglichst vielen Einwohnerinnen und Einwohnern die Mitsprache im Stadtplanungsprozess der Smart City Potsdam. Dabei soll vor allem das Thema der Generationengerechtigkeit im Hinblick auf den Klimawandel hervorgehoben werden, da sich gezeigt hat, dass das Angebot an aktuellen Teilhabeformaten bestimmte Gruppen wie die der jungen Menschen bisher wenig anspricht. Die neuen Teilhabeformate werden gemeinsam mit den Einwohner\*innen entwickelt, um auf die unterschiedlichen Bedürfnisse eingehen zu können. Digitalkompetenzen werden anhand von Lernangeboten effektiv vermittelt, um die voranschreitende digitale Spaltung zu überbrücken.

Der Planungsprozess seitens der Smart City Potsdam ist ein iterativer, offener und lernender Prozess, der Feedbackschleifen zulässt. Entscheidungen der LH Potsdam zu Stadtplanungsprozessen sollen für die Mitwirkenden in den Teilhabeformaten nachvollziehbar sein und transparent kommuniziert werden. Dabei sollen persönliche Begegnungen die Grundlage schaffen, um die digitale Vernetzung zu fördern, Filterblasen aufzubrechen und sozialer Polarisierung entgegenzuwirken.

#### **Zusammen schaffen wir eine nachhaltige Stadt für morgen!**

Die 3 Leitplanken der Vision Smart City Potsdam 2035 „Innovativ“, „Grün“, „Gerecht“ bedingen einander und können nur im Verbund ihre volle Wirkung entfalten. Für die Realisierung der Vision ist demnach ein effektiver Prozess für den transdisziplinären Wissenstransfer zwischen Zivilgesellschaft, Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft von großer Wichtigkeit. Auch eine enge und effiziente regionale Kooperation ist ein weiterer zentraler Faktor. Die Förderung einer starken digitalen wie analogen Teilhabe in der Smart City Potsdam fördert auf der einen Seite Innovationen und ermöglicht auf der anderen Seite die breite Akzeptanz der Maßnahmen. Persönliche Treffen sind dabei wichtig für eine effektive Vernetzung und Synchronisation zwischen Einwohner\*innen und Akteur\*innen Potsdams. Gemeinsam können die zukünftigen Herausforderungen auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt von morgen effektiv angegangen werden!

#### ***Innovativ. Grün. Gerecht. Auch über die Stadtgrenzen hinaus.***

„Innovativ. Grün. Gerecht.“ wird nicht an den Stadtgrenzen Halt machen. Die Vision der Smart City Potsdam setzt, im Sinne einer Smart Region, künftig noch stärker auf enge und lösungsorientierte Zusammenarbeit mit Partner\*innen aus den Umlandkreisen und der gesamten Metropolregion Berlin-Brandenburg. Mit dem Fokus auf gemeinsame Herausforderungen, u. a. in den Bereichen regionale Datenplattform, nachhaltige Mobilität, Gesundheitsversorgung und Auswirkungen des Klimawandels, werden bedarfsgerechte Ansätze und Räume für praxisnahe Kooperationsprojekte geschaffen.

## 4.2 Integrierte Zielbilder

Um die Vision einer „innovativen“, „grünen“ und „gerechten“ Stadt erreichen zu können, wurden mittel- bis langfristige Zielbilder formuliert, die sich auf die verschiedenen Zukunftsherausforderungen im sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Bereich beziehen. Die Zielbilder sind damit die Brücke zwischen dem Ziel der künftigen Smart City Potsdam und den konkreten Maßnahmen.

Die Zielbilder gründen sich aus den identifizierten Potenzialen und Herausforderungen, die in der Vorbereitungsphase der Smart-City-Strategie ermittelt wurden. Es wurden die fachlichen Einschätzungen, Meinungen und Bedürfnisse der Akteur\*innen integriert, die in der Konzeptionsphase beteiligt waren. So wurden angelehnt an die Aktionsfelder des INSEK 2035 gemeinsam mit Vertreter\*innen der Stadtgesellschaft und der Verwaltung die Leitbilder und Ziele diskutiert, die sich zusammengefasst in den Zielbildern wiederfinden. Um auch über die städtischen Grenzen hinaus einen effektiven Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung der digitalen Transformation zu leisten und Synergien im gesamt-räumlichen Kontext zu erhalten, orientieren sich die Zielbilder an den Leitlinien der Smart City Charta.

Als Ergebnis des iterativen Entwicklungsprozesses wurden 6 Zielbilder abgeleitet: (Digitale) Teilhabe und Kompetenzbildung, Klimaschutz und Klimaanpassung, Smarte und Soziale Stadtentwicklung, Integrierte Verkehrswende, Regionale Kooperation und Infrastrukturelle und technische Grundlagen.

Aus der Bürgerumfrage der Arbeitsgruppe Smart City 2022 wurden die Erwartungen an eine Smart City ermittelt. Die meistgenannte Antwort „lebenswerte Stadtviertel gestalten mit den Bedürfnissen der Menschen im Zentrum und Unterstützung lokaler Initiativen deckt sich stark mit den Zieldefinitionen der Smart City Charta. Wesentliche Aktivitäten hierzu finden sich in den Zielbildern (Digitale) Teilhabe und Kompetenzbildung und Smarte und Soziale Stadtentwicklung sowie dem Zielbild Klima- und Umweltschutz.

Das Zielbild Smarte und Soziale Stadtentwicklung bezieht sich zusätzlich auf die nächsthäufig genannte Erwartung „sichere Räume schaffen“ (für die Einwohner\*innen, im digitalen wie öffentlichen Raum) sowie auf die an dritter Stelle genannten Beiträge zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen und grünen Stadt, die zusätzlich im Zielbild Klima- und Umweltschutz berücksichtigt sind.

Die Zielbilder greifen auch die dringendsten Handlungsfelder auf, welche sowohl in der Bürgerbefragung als auch in den Fachworkshops und Strategiewerkstätten genannt wurden. Gerade auf die durch das Wachstum der Stadt resultierenden Probleme, zu denen maßgeblich die Flächenknappheit und -konflikte zählen, wirken das Zielbild Smarte und Soziale Stadtentwicklung ebenso wie das Zielbild (Digitale) Teilhabe und Kompetenzbildung ein.

Das aus dem Wachstum der Stadt bedingte zunehmende Verkehrsaufkommen wie auch Handlungsbedarf in Bezug auf eine umweltbewusste Mobilität ist mit dem eigenen Zielbild Integrierte Verkehrswende berücksichtigt.

Die aus dem Wachstum resultierenden Herausforderungen lassen sich jedoch nicht allein innerhalb der Stadtgrenzen Potsdams lösen, sondern nur durch eine intensivere Zusammenarbeit mit den umliegenden Nachbargemeinden und Städten. Vor diesem Hintergrund haben alle Zielbilder, insofern sinnvoll und möglich, eine über die Stadtgrenzen hinausgehende Komponente, wodurch die Smart-City-Strategie der Landeshauptstadt Potsdam implizit Bausteine einer Smart-Region-Strategie erhält. Um die verschiedenen regionalen Aspekte in der Strategie zu bündeln und zu koordinieren sowie die Zusammenarbeit über die Stadtgrenzen hinweg zu intensivieren, ist regionale Kooperation als eigenes Zielbild angelegt.

Zur Organisation und Umsetzung der geplanten Maßnahmen sind sowohl technische als auch organisatorische Rahmenbedingungen zu schaffen, die im Rahmen des Zielbilds Infrastrukturelle und technische Grundlagen definiert werden.

### (Digitale) Teilhabe und Kompetenzbildung – Barrierefreien und inklusiven Zugang der digitalen wie analogen Angeboten allen bereitstellen

Potsdam zeichnet sich durch ein hohes zivilgesellschaftliches Engagement aus. Mehr als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner gab in 2022 in der Smart-City-Umfrage an, gern oder sehr gern aktiv Potsdam mitzugestalten. Neben Medieninformationen wünschen sich viele Befragte, dass Umfragen weiter genutzt werden.

Kern des Zielbildes ist es, durch Maßnahmen mit analogen und digitalen Angeboten, Orten und Methoden die digitale Teilhabe für möglichst viele Menschen zu ermöglichen.

Um die Aspekte Inklusion und Teilhabe zu berücksichtigen, sollen die Maßnahmen auch durch niederschwellige Zugänge und der Möglichkeit zur aktiven Mitgestaltung geprägt sein. Hierbei gilt es, durch die Einbindung von Akteur\*innen der Hochschullandschaft mit Erfahrungs- und Wissensaustausch besonders zu profitieren. Vor diesem Hintergrund und der demokratischen Partizipationsmöglichkeiten sollen daher Open-Source-Lösungen sowie offene Schnittstellen zentrale Bestandteile in den Maßnahmen sein.

### Klimaschutz und Klimaanpassung Positive Effekte für Umwelt und Klima erzielen – mit digitalen und analogen Ansätzen

Umwelt- und Klimadaten und ihre Aufbereitung sind die zentrale Entscheidungsbasis für strategische Maßnahmen. Außerdem wird die Wirkung dieser Maßnahmen durch diese Daten gemessen. Ihre systematische Erfassung, Zusammenführung und Aufbereitung, unterstützt dadurch die Umsetzung des Masterplans 100 % Klimaschutz, ist Kern dieses Zielbildes.

Das wissenschaftliche Know-how der vor Ort ansässigen wissenschaftlichen Institutionen als Stärke der Stadt soll für die Bearbeitung dieses Handlungsfeldes genutzt werden. Im Zentrum des Handlungsfeldes steht darüber hinaus die umwelt- und klimafreundliche Umsetzung von Smart-City-Maßnahmen. Dies gilt zum einen bei Smart-City-Aktivitäten, die konkret auf Umwelt- und Klimaschutz zur Umsetzung des Masterplans 100 % Klimaschutz abzielen, aber auch für alle weiteren Smart-City-Maßnahmen, deren Umsetzung möglichst umwelt- und klimafreundlich realisiert werden soll. Durch diesen kombinierten Ansatz sollen positive Effekte ausgelöst werden, zu denen Green Economy und Sustainable Business wie auch ein nachhaltiger Konsum zählen. Die Maßnahmen in diesem Handlungsfeld sollen darüber hinaus die Rolle von Multiplikator\*innen der Stadtverwaltung und Wirtschaftsförderung stärken, die ein gemeinsames Experimentieren und Erproben mit attraktiven Raumangeboten fördern.

### Smarte und Soziale Stadtentwicklungsplanung Stadtentwicklungsplanung, nachhaltige Quartiersentwicklung und Wohnqualität voranbringen

Da die Smart-City-Umfrage zeigte, dass mehr als die Hälfte der Potsdamerinnen und Potsdamer gern aktiv ihre Stadt mitgestalten möchten, ist dieses Zielbildes daher geprägt von dem hohen Engagement



in der Stadtbevölkerung inklusive ihrer Initiativen zur Mitgestaltung. Es soll aktiv genutzt und eingebunden werden in die Mit- und Ausgestaltung der Vision eines innovativen, grünen und gerechten Potsdams. Dies soll auch zum Tragen kommen bei der Bewältigung der größten Herausforderung, das Wachstum der Stadt, das Flächenknappheit und zunehmendes Verkehrsaufkommen zur Folge hat. Dazu müssen für die Mit- und Ausgestaltung verschiedene transparente Informations-, Kommunikations- und Interaktionslösungen entwickelt und bereitgestellt werden. Ein weiteres Handlungsfeld ist die Gestaltung smarter Wohnqualität für ältere Menschen als auch für die Quartiersentwicklung.

### **Integrierte Verkehrswende**

#### **Verkehrswende in einer wachsenden Stadt ermöglichen – mit dem Potsdamer Umland abgestimmt**

Ausgangspunkt für dieses Zielbild ist das kontinuierlich steigende Verkehrsaufkommen in der Stadt. Hier müssen Lösungen zur Erfassung und Prognose sowie zur Steuerung und Optimierung der verschiedenen Verkehrsflüsse entwickelt werden. Dabei sollten digitale mit infrastrukturellen Lösungsansätzen Hand in Hand gehen und über die Stadtgrenzen hinaus entwickelt und geplant werden. Im Vordergrund stehen umweltbewusste Mobilitätslösungen, die auf die Vision einer grünen und lebenswerten Stadt einzahlen.

### **Regionale Kooperation**

#### **Bindeglied und Mittler zwischen Hauptstadt und umgebender Metropolregion**

Die durch das Wachstum der Stadt bedingten Herausforderungen machen eine verstärkte Zusammenarbeit wie auch den Austausch mit den Nachbargemeinden an den Stadtgrenzen notwendig. Ziel des Handlungsfeldes ist es, über verschiedene Kooperationen sowie Stadtgrenzen übergreifende Lösungsansätze ein gemeinsames Wachstum in der Region zu ermöglichen.

Für dieses Ziel kann die LH Potsdam als Brücke zwischen Berlin und dem brandenburgischen Umland wirken.

### **Infrastrukturelle und technische Grundlagen**

#### **Die notwendigen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für digitale Lösungen im Sinne einer Smart City schaffen, die sich durch eine hohe Nutzer\*freundlichkeit auszeichnen**

Aus der Bestandsaufnahme leiten sich Handlungsbedarfe für die Verwaltung ab, die die Schnittstelle zu den E-Government-Entwicklungen der LH Potsdam ist. Dazu gehört u. a. der Aufbau einer Urbanen Datenplattform mit einem ausbaufähigen Smart City Dashboard.

Gerade bei der Umsetzung von digitalen Maßnahmen – auch in den übrigen 5 Zielbildern – bestehen noch Aufgaben oder Maßnahmen, damit die notwendigen organisatorischen, infrastrukturellen und technischen Rahmenbedingungen der angestrebten Smart-City-Lösungen für die LH Potsdam wie ihre Nachbargemeinden bereitgestellt werden können. Dazu gehört neben der (gemeinsamen) Organisation der digitalen Infrastruktur und Datenplattformen auch die Kompetenzentwicklung für den Aufbau, Betrieb sowie Nutzung. Die Maßnahmen in diesem Handlungsfeld werden flankiert durch die Klärung von weiteren Aspekten. Dazu gehören Datensouveränität, IT-Sicherheit und Open-Source sowie die

Vermeidung von Abhängigkeiten von einem Anbieter, inklusive Betrachtungen zu Datengrundlagen, Risiken inklusive Black-out-Szenarien.

## 5 Maßnahmen

### 5.1 Maßnahmenauswahlprozess

Von September 2022 bis April 2023 fanden insgesamt 22 Formate zur Beteiligung im Modellprojekt Smart City statt, wie im Kapitel 3 dargestellt. Dazu zählten unter anderem eine Bürgerumfrage, Fachworkshops, sowie Strategiewerkstätten. Mehr als 200 Vorschläge der Teilnehmenden wurden in den Workshops gesammelt. Die Vorschläge kamen sowohl von der Verwaltung als auch aus der Zivilgesellschaft und Potsdamer Stadtakteur\*innen. Auch in einem Workshop im November 2023 mit Stadtverordneten wurden Ideen gesammelt.

Die Maßnahmenideen wurden durch die AG Smart City im Hinblick auf die Fördermittelkriterien gesichtet, Dopplungen aussortiert und die einzelnen Ideen nach Sinnzusammenhang zu insgesamt 17 Teilmaßnahmen und 6 Maßnahmenbündeln geordnet. Zudem wurden alle Maßnahmenideen von der AG Smart City geprüft, welchem Zielbild der Smart-City-Strategie sie primär zugeordnet werden können, zu welchen Aktionsfeldern des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts 2035 die Maßnahme einen Beitrag liefert und welches Ziel und damit Nutzen die Maßnahme verfolgt.

### 5.2 Maßnahmen im Überblick

- **Urbane Netzwerke, Infrastruktur und Datenplattform:** Es soll ein freies Stadt-WLAN für alle Einwohner\*innen und Besucher\*innen an zentralen Orten und ein Notfallnetz für den Katastrophenfall zur Alarmierung, Kommunikation und Information für die Einwohner\*innen und Rettungskräfte aufgebaut werden. Ein LoRaWAN-Funknetz wird weiter ausgebaut und mit vielfältigen Sensoren ergänzt. Die Urbane Datenplattform ist in Zukunft das Datenkraftwerk der Landeshauptstadt und verbindet, speichert und transferiert alle anfallenden Daten von, aus und über Potsdam. Open Access und Open Data stehen dabei im Vordergrund.
- **Verknüpfung digitaler und analoger Teilhabe:** Die Maßnahme soll mithilfe sich komplementierender Methoden die Möglichkeiten der Mitbestimmung und Meinungsbildung aller Menschen in Potsdam insgesamt erweitern. Im Rahmen des Förderzeit-raums sind 3 Teilprojekte geplant: Beteiligungsatlas, Innovationsmobil, Innovations-wettbewerb und die Erweiterung des Potsdam Labs.
- **Quartiersentwicklung:** Die Maßnahme bündelt insgesamt 5 Teilmaßnahmen mit dem Ziel, Nachbarschaften zu beleben und attraktiver zu gestalten. Außerdem sollen benachteiligte Gruppen bei der Wohnraumsuche zu unterstützt werden bzw. Menschen mit Beeinträchtigungen soll ein selbstständiges Leben in den eigenen vier Wänden leichter ermöglicht werden. Zu diesen gehört die „MiLA-Plattform zum Mieten, Leihen, Ausprobieren“, die Teilmaßnahmen „Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf“, „Soziales Wohnen 2.0“, der „digital-analoge Geschichtspfad“ und „Weiterentwicklung PaSMo“.
- **Klimaschutz und Klimaanpassung:** Ziel der Maßnahme ist es, Einwohner\*innen stärker für das Thema Klimaschutz zu sensibilisieren und sie in Maßnahmen einzubinden.

Außerdem soll die hohe Lebensqualität in Potsdam unter den neuen klimatischen Bedingungen bestmöglich erhalten bleiben. Zu diesem Zweck sollen folgende Teilprojekte umgesetzt werden: ein „Bürgerndes Baumkataster“, „Cooling Points“ und die Teilmaßnahme „Stadtklima erlebbar machen“.

- **Integrierte Verkehrswende:** Im Vordergrund dieser Maßnahme stehen die Pendlerströme Potsdams. Ziel ist, mithilfe von bedarfsorientierten, innovativen Mobilitätslösungen den motorisierten Individualverkehr zu Gunsten einer intensiveren Nutzung des ÖPNV plus Fahrrad/ Sharing-Angebote zu reduzieren und die Pendlerbahnhöfe als zentrale Orte im Quartier weiter zu entwickeln. Im Vordergrund stehen dabei digitale, klimafreundliche Lösungsansätze. Für die Umsetzungsphase sind zwei Teilmaßnahmen geplant: eine „Smarte Mobilitätsdrehscheiben für Potsdams Pendlerströme“ und der „Aktionsraum Bahnhof“.
- **Smart Region:** Diese Maßnahme dient der interkommunalen Zusammenarbeit im Innovationskorridor von der Metropole Berlin über Potsdam ins ländliche Brandenburg. Die Maßnahme beinhaltet den kooperativen „Regio.hub“, welcher die Kommunikations- und Organisationsstruktur für gemeinsame smarte Handlungsfelder und kooperative Projekte bilden wird. Ein Kernprojekt des Regio.hubs ist ein Innovationsmobil, das gemeinsam mit Partner\*innen entwickelt und regional, ebenso wie in Potsdam, zum Einsatz kommen soll.

5.2.1 Urbane Netzwerke, Infrastruktur und Datenplattform

<b>freies Stadt-WLAN</b>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Ein freies kostenloses WLAN ist eine der von den Einwohner*innen am häufigsten gewünschten „smarten Lösungen“. Der jederzeit freie Zugang zum Internet ist Grundlage einer smarten digitalen Stadt. Trotz des Slogans „Internet für alle“ gibt es Anzeichen einer sich verfestigenden digitalen Kluft – ärmere, weniger technisch versierte und ältere Menschen nehmen wenig oder gar nicht am sogenannten Informationszeitalter teil. In dünn besiedelten und strukturschwachen Gebieten („areas of market failure“) werden keine (bezahlbaren) Breitbandanschlüsse angeboten. Nicht alle verfügen über Mobilfunkverträge mit ausreichender Bandbreite und Datenvolumen. Daher soll an zentralen Orten ein WLAN geschaffen werden, das Einwohner*innen und Gästen niederschweligen Zugang zum Internet und damit zu den digitalen Angeboten der Stadt bietet.</p> <p>Um ausreichende Kapazitäten für ein freies WLAN zu haben, ist eine leistungsfähige kabelgebundene Infrastruktur an den Endpunkten des Funknetzes notwendig. Hier sollten moderne Glasfaserleitungen eingesetzt werden. Besonders wirksam sind solche Endpunkte in kommunalen Gebäuden wie Schulen, Nachbarschafts- und Begegnungshäusern, Kultureinrichtungen, Feuerwehren u. a. Sie sind gleichzeitig ein robustes Kommunikationsrückgrat für den Not- oder Katastrophenfall.</p>
<b>Projektleitung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AG Smart City</li> </ul>
<b>Zentrale Akteure und Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 47 Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur, 54 (Fachbereich E-Government, Kommunaler Immobilien Service (KIS), Stadtbeleuchtung Potsdam GmbH, Freifunk Potsdam e. V., AG Smart City</li> </ul>
<b>Zeitplanung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024 – 2026</li> </ul>
<b>Aktionsfelder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt für alle</li> <li>• Bildung, Kultur und Arbeit</li> </ul>

## Notfallnetz für den Katastrophenfall

<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Ein aktuelles Thema ist die Resilienz von Kommunikations- und Datennetzen in Krisensituationen. Von Anfang an mitgedacht, unterstützt ein entsprechendes Netz nicht nur die Einwohner*innen, sondern auch die Verwaltung und die Rettungskräfte. Es sichert in Krisensituationen die Alarmierung, Kommunikation und Koordination der Rettungskräfte und bietet Informationen und Kommunikation für die Bevölkerung.</p> <p>Um einen reibungslosen Betrieb auch bei Not- und Störfällen zu gewährleisten, müssen die entsprechenden Geräte mit einer Akku-gepufferten unterbrecherfreien Stromversorgung ausgestattet sein. Hier sind je nach Standort und Anwendungsfall klimafreundliche Energieträger (Solar, Brennstoffzelle) gegenüber klassischen Verbrenneraggregaten vorzuziehen. Optimale Standorte für diese Technik sind kommunale Gebäude oder von kommunalen Unternehmen. Diese bieten guten Zugang und technische Voraussetzungen für den Betrieb im Katastrophenfall und sind bei der Bevölkerung bekannt.</p> <p>Bei dieser Maßnahme werden Akteur*innen der Stadtgesellschaft eingebunden wie z. B. DARC e. V., Freifunk Potsdam e. V. und weitere Hilfsorganisationen.</p>
<b>Projektleitung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 37 Fachbereich Feuerwehr</li> </ul>
<b>Zentrale Akteure und Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 37 Fachbereich Feuerwehr, 3004 (Kommunales Krisenmanagement), Kommunaler Immobilien Service (KIS), DARC e. V., Netzwerk Bevölkerungsschutz Brandenburg (?), verschiedene Hilfsorganisationen, AG Smart City</li> </ul>
<b>Zeitplanung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024 – 2026</li> </ul>
<b>Aktionsfelder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt für alle</li> <li>• Resilienz</li> </ul>

## LoRaWAN und Sensorik

<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Diese Maßnahme vereint sowohl die nötige Infrastruktur in der Hard- und Software für ein LoRaWAN-Netz in Potsdam als auch die Anwendungen, die sie nutzen. Das Netz besteht aus sogenannten Gateways, an die die (Sensor-)Daten übermittelt werden, sowie aus entsprechender Sensorik, mit der die verschiedensten Parameter gemessen und ermittelt werden. Beides ist untrennbar miteinander verbunden und ist ein wichtiges Datenrückgrat der LoRaWAN-Anwendungen. Zum einen werden für die LH Potsdam professionelle Sensoren angeschafft, um ein flächendeckendes Monitoring, z. B. der Potsdamer Luft- oder Wasserqualität zu ermöglichen. Zum anderen können sich engagierte Einwohner*innen mit eigenen Sensoren an der Erhebung der dafür notwendigen Daten z. B. im Rahmen von Citizen Science Projekten beteiligen.</p> <p>Diese Maßnahme ermöglicht es, aufgrund eines ausführlichen Monitorings verschiedenster Parameter breite daten-, wissens- und faktenbasierte Entscheidungen zu treffen, z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewässer-Monitoring (Güte und Pegel),</li> <li>• Messung der Lichtverschmutzung,</li> <li>• Messung von schädlichen und gegebenenfalls warnrelevanten Umständen bei Lärm, Staub, Ozon,</li> <li>• Überwachung der Luftqualität an Schulen und anderen kommunalen Gebäuden,</li> <li>• Erstellung einer Lärmkarte,</li> <li>• Belegungs- und Auslastungsanzeige von öffentlichen Räumen durch Übermittlung der Daten per LoRaWAN,</li> <li>• Verkehrsmonitoring (Verkehrsteilnehmer und -flüsse zählen und messen),</li> <li>• Überwachung kritischer Infrastruktur (Trafostationen, Solaranlagen, Leitungsmedien aller Art).</li> </ul>
<b>Projektleitung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 452 Bereich Umwelt und Natur</li> </ul>
<b>Zentrale Akteure und Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 452 Bereich Umwelt und Natur, Stadtwerke Potsdam GmbH, Potsdamer Maker-Szene, AG Smart City</li> </ul>
<b>Zeitplanung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024 – 2026</li> </ul>
<b>Aktionsfelder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt für alle</li> <li>• Wachstum</li> <li>• Bildung, Kultur und Arbeit</li> <li>• Mobilität</li> </ul>

## Urbane Datenplattform (UDP)

### Kurzbeschreibung

Die Urbane Datenplattform (UDP) ist bereits in der Strategiephase in der pilothaften Umsetzung und wird zukünftig ein Kernstück vieler Maßnahmen des Projektes Smart City sein. In der Umsetzungsphase gilt es, die vielfältigen, noch nicht umfassend genutzten Potenziale zu ermitteln und anzugehen, den Plattformbetrieb zu sichern und notwendige Ressourcen bereitzustellen. Vielfältige Schnittstellen zu den diversen Datenkollaborateur\*innen müssen programmiert werden. Für ausgewählte Anwendungsfälle ist eine ansprechende Visualisierung notwendig.

Die UDP bildet in Zukunft das Datenkraftwerk der Landeshauptstadt, das alle anfallenden Daten von, aus und über Potsdam verbindet, speichert und transferiert. Dabei steht der Open-Data-Gedanken zusammen mit frei verfügbaren Schnittstellen (unter Beachtung entsprechender Rollen und Rechte) im Mittelpunkt.

Verschiedenste Zielgruppen können ihren Nutzen aus der Urbanen Datenplattform ziehen. So erhält die Verwaltung verknüpfte und aktuelle Daten an einem Ort, denn automatische Messstationen verschiedenster Parameter (z. B. Umweltparameter, Verkehrsinformationen, Statusinformationen) liefern hochaktuelle Daten, die für wissens- und datenbasierte Entscheidungen, Monitoring und Evaluation der Maßnahmen und Projekte der LH Potsdam genutzt werden können. Das barrierefreie, ansprechende und moderne Erscheinungsbild lädt zum regelmäßigen Besuch der verknüpften Webseiten ein.

### Projektleitung

- 44 Fachbereich Bauen, Denkmalschutz, Vermessung und Geoinformation

### Zentrale Akteure und Projektbeteiligte

- 44 Fachbereich Bauen, Denkmalschutz, Vermessung und Geoinformation, 54 Fachbereich E-Government, 55 Fachbereich Verwaltungsmanagement, 402 Wirtschaftsförderung, 451 Koordinierungsstelle Klimaschutz, Stadtwerke Potsdam GmbH, AG Smart City

### Zeitplanung

- 2024 – 2026

### Aktionsfelder

- Stadt für alle
- Bildung, Kultur und Arbeit
- Mobilität



5.2.3 Verknüpfung digitaler und analoger Teilhabe

<b>Beteiligungsatlas</b>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Für Potsdam entsteht eine digitale Kartenübersicht mit geplanten, laufenden und abgeschlossenen Verfahren von Bürgerbeteiligung. Die Karte dient als Information für Einwohnerinnen und Einwohner, um Dokumente und Verweise zu Status, Verfahrensart, Thema, Ort, Beschreibung, Laufzeit, Akteur*innen und Kostenrahmen der Beteiligungsverfahren einsehen zu können. Der Atlas ergänzt damit das neue städtische Partizipationstool, bei dem Ideen eingebracht, Diskussionen geführt, Beschwerden abgefragt und Umfragen gemacht werden können.</p> <p>Der Atlas zeigt darüber hinaus Anknüpfungspunkte zu weiterführenden Angeboten. Über einen Fragebogen werden thematische Interessen, zeitliche Ressourcen und räumlicher Fokus der Suchenden abgefragt, um passende Möglichkeiten der Teilhabe aufzuzeigen.</p> <p>Tutorials – schriftliche oder filmische Anleitungen mit Schritt für Schritt Erklärungen – sollen die Teilmaßnahme begleiten und zeigen, wie sich Einwohnerinnen und Einwohner über unterschiedliche Wege beteiligen können.</p> <p>Der Atlas wird in Kombination mit dem Partizipationstool, den Tutorials und dem Matching-System die zentrale Informationsstelle für Beteiligung.</p>
<b>Projektleitung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 993 Bereich Partizipation und Demokratiewerk</li> </ul>
<b>Zentrale Akteure und Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beteiligungsakteur*innen der LH Potsdam und der Stadt, AG Smart City</li> </ul>
<b>Zeitplanung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024 – 2026</li> </ul>
<b>Aktionsfelder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt für alle, Bildung</li> <li>• Kultur und Arbeit</li> <li>• Lebensräume</li> </ul>

## Innovationswettbewerb

### Kurzbeschreibung

Es wird für die Landeshauptstadt ein Innovationswettbewerb Smart City und Jugend Potsdam umgesetzt und ein Verstärkungskonzept erarbeitet. Der Wettbewerb hat zum Ziel, Innovationen im Gemeinwohlbereich und hier spezifisch im Bereich Jugendinteressen zu fördern.

Innovation Challenges sollen Fragen der Digitalisierung und smarterer Lösungen im Alltag von Kindern und Jugendlichen thematisieren. Darüber hinaus sollen Themen zur Nutzung und Gestaltung öffentlicher Räume und Freiräume behandelt werden. Der Fokus liegt dabei auf der Entwicklung von Maßnahmen, die auf die Herausforderungen von Jugendlichen gezielt eingehen, wie z. B. der Umgang mit der Klima-Angst.

Digitale/technische Lösungen könnten dabei beispielsweise sein:

- Eine digitale Plattform, die Schülerinnen und Schüler bei der Schularbeitsorganisation und im Zeitmanagement unterstützt.
- Eine Anzeigetafel an Bushaltestellen, die sich bei den Informationen dem Alter der suchenden Person anpasst.
- Eine Plattform, die Secondhandangebote spezifisch für Kinder- und Jugendliche sammelt
- Eine Plattform oder App, mit der Cybermobbing gemeldet werden kann mit begleitenden Prozessen, wie frühzeitig Verantwortliche einschreiten können.


Die Ideen könnten zu folgenden Bereichen sein:

- Soziales („Wie kann das Zusammenleben in Potsdam verbessert werden?“),
- Umwelt/ Nachhaltigkeit („Wie kann Digitalisierung das Leben in der Stadt nachhaltiger machen?“),
- Technologie/ Innovation („Wie kann mithilfe von Daten oder innovativen Anwendungsideen das Leben und Arbeiten in Potsdam verbessert werden“)?

Durch einen Call for Participation und eine Kommunikationskampagne werden Ideen gesammelt und die Challenges partizipativ erarbeitet. Die Ideen in unterschiedlichen Kategorien werden von einer Jury bewertet und die Besten bei einem öffentlichkeitswirksamen Pitch Event vorgestellt. Das Publikum wählt anschließend final die besten Ideen aus, die prämiert werden.

Dabei soll die ausgeprägte Wissenschafts- und Innovationslandschaft Potsdams den Gewinnern bei der (Weiter-)Entwicklung ihrer Idee fachlich zur Seite stehen, um eine valide Lösung, auch aus wissenschaftlicher Sicht, zu entwickeln. Außerdem ist vorgesehen, dass den Preisträgern über das Potsdam Lab für die zielgruppengerechte Entwicklung von Prototypen methodische

	Hilfestellung im Design Thinking gegeben wird. Schließlich stellt für die Umsetzung der Idee die Verwaltung der Zugang zu spezifischem Verwaltungswissen und -daten sicher.
<b>Projektleitung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 904 Büro für Chancengleichheit und Vielfalt</li></ul>
<b>Zentrale Akteure und Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Wissenschaftsakteur*innen der Stadt, Schulen, AG Smart City</li></ul>
<b>Zeitplanung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 2024 – 2026</li></ul>
<b>Aktionsfelder</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Stadt für alle</li><li>• Bildung, Kultur und Arbeit</li><li>• Lebensräume</li></ul>



## Erweiterung des Potsdam Lab

### Kurzbeschreibung

Das Potsdam Lab wird in der Phase B zu einem Ort für gemeinsam realisierte Stadtentwicklung erweitert. Dabei liegt der Fokus auf 3 Aspekten:

- 1) die methodische Begleitung der Smart-City-Prototypen (z. B. Cooling Points und Stadtklima erlebbar machen),
- 2) die Arbeit an eigenen Prototypen des Labs im Zusammenspiel mit der Wissenschaft („Stadtmöbel“) und in Bezug auf Künstliche Intelligenz (KI),
- 3) die Vernetzung und Kompetenztransfer des Potsdam Labs in die Orts- und Stadtteile („Design Thinking auf Rädern“).

Das Potsdam Lab befasst sich im Rahmen der Entwicklung von Prototypen mit Künstlicher Intelligenz (KI). Von der Entwicklung und dem Einsatz von KI-Prototypen bis zu rechtlichen und philosophischen Fragen zu KI soll hier ein Wissensaustausch, die Erforschung von Anwendungsfällen und eine Vernetzung stattfinden. Die Auseinandersetzung soll auch unter der Beteiligung der Akteure HPI, TH Wildau, BTU geschehen.

Für die eigenen Prototypen liegt der Fokus auf den „Stadtmöbeln“. Ein Stadtmöbelstück hat Funktionen, die im öffentlichen Raum benötigt werden (beispielsweise Abtrennungen), oder es dient zur Information oder Werbung, dem Verweilen, Erholen oder Spielen. Diese Objekte müssen nicht mit Strom betrieben werden, es muss kein Display geben oder eine Software, sondern Stadtmöbel schaffen einen konkreten Mehrwert für die Stadt und ihre Einwohnerinnen und Einwohner, indem sie Raum für Begegnung schaffen. Die Stadtmöbel werden aus nachhaltigen Materialien mit einem kleinen ökologischen Fußabdruck gebaut und für/ mit den Nutzenden entwickelt.

Das Potsdam Lab soll außerdem vernetzt im Sinne von „Design Thinking auf Rädern“ in den Stadtteilen und Ortsteilen arbeiten. Dabei werden die im Lab erprobten Methodenkompetenzen in einem ausklappbaren Mobil mithilfe von Workshops weitervermittelt. Das Potsdam Lab begibt sich damit aus der Wissenschaftsetage heraus in die Quartiere.

### Projektleitung

- 901 – Büro des Oberbürgermeisters

### Zentrale Akteure und Projektbeteiligte

- LH Potsdam und ProWissen e. V.
- GB 2 Geschäftsbereich Bildung, Kultur, Jugend und Sport, KIS Kommunalen Immobilienservice, FB 99 Fachbereich Kommunikation und Partizipation, FB 54 Fachbereich E-Government, Hasso-Plattner-Institut (HPI), Technische Hochschule (TH) Wildau, Brandenburgische Technische Universität (BTU) Cottbus-Senftenberg, AG Smart City

### Zeitplanung

- 2024 – 2026

## Aktionsfelder

- Stadt für alle
- Bildung, Kultur und Arbeit
- Lebensräume

5.2.4 Quartiersentwicklung

<b>MiLA – Plattform für Mieten, Leihen, Ausprobieren</b>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Die Maßnahme MiLA besteht in der Pilotphase aus 3 Komponenten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b><u>Raumnutzung („Mieten“)</u></b>                      Potsdamer*innen können sich mithilfe der Plattform über öffentlich zugängliche Räume, z.B. in Stadtteilzentren, informieren und diese über die „MiLA“-Plattform unkompliziert buchen, z. B. für Nachbarschaftstreffs und Feiern, Freizeitgruppen, kulturelle Veranstaltungen, Tausch- und Verschenkemärkte und vieles mehr.</li> <li>2. <b><u>Ausleihpool („Leihen“)</u></b>                      In Potsdam gibt es 19 Nachbarschafts- und Begegnungshäuser (NBH), dazu kommen Jugendfreizeiteinrichtungen, Sport- und sonstige Vereine. In all diesen Einrichtungen befinden sich diverse Gegenstände – z. B. Werkzeuge, Veranstaltungstechnik, Lastenräder, (Profi-)Gastronomiebedarf oder Sitzmöbel, die nur selten, insbesondere für Feste und Veranstaltungen, gebraucht werden. Über die MiLA-Plattform wird ein zentraler Ausleihpool errichtet, sodass soziale Einrichtungen und Vereine ihr Equipment miteinander teilen können, statt es einzeln anzuschaffen. Der Ausleihpool soll perspektivisch nicht nur für soziale Einrichtungen und Vereine zugänglich sein, sondern auch Einwohner*innen sollen die Möglichkeit erhalten, wenig genutzte Gegenstände mit ihren Nachbar*innen zu teilen.</li> <li>3. <b><u>Angebote („Ausprobieren“)</u></b>                      Anwohner*innen können sich über verschiedene Angebote in ihrer Nachbarschaft informieren, z. B. über Urban Gardening, Kurse oder Sportmöglichkeiten. Zu letzteren gehören auch vereinsunabhängige Angebote zur Förderung des Freizeitsports. Zu diesem Zweck werden Sportboxen angeschafft, die ein kleines Freiluftfitnessstudio beinhalten. Die Sportboxen können bequem über die dazugehörige App gebucht werden.</li> </ol>
<b>Projektleitung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3901 Sozial-kulturelle Stadtteilarbeit</li> </ul>
<b>Zentrale Akteure und Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Träger der NBH, , Sport- und andere Vereine, Einrichtung aus Wissenschaft und Bildung, private Träger soziokultureller Arbeit, AG Smart City</li> </ul>
<b>Zeitplanung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024 – 2026</li> </ul>
<b>Aktionsfelder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt für alle,</li> <li>• Bildung, Kultur und Arbeit</li> <li>• Lebensräume</li> </ul>

## Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf

<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Um möglichst lange zu Hause ein selbstständiges, selbstbestimmtes Leben führen zu können, bekommen ältere Einwohner*innen und Einwohner*innen mit Pflegebedarf oder Behinderung einen Einblick in digitale Unterstützungsmöglichkeiten. In der Pilotphase werden 3 Komponenten getestet:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ausbau der Pflegehilfsmittelausstellung auf dem Verwaltungscampus</li> </ol> <p>Der Ausstellungsraum des Pflegestützpunkts soll zusätzlich um digitale alters- und pflegegerechte Assistenzsysteme ergänzt werden. Der Pflegestützpunkt befindet sich in unmittelbarer Nähe des Büros des Seniorenbeirats und des Behindertenbeirats, sodass die Ausstellung von mehreren Zielgruppen genutzt werden kann. Außerdem ist eine zeitlich begrenzte mobile Ausstellung geplant, um die Sichtbarkeit dieser Maßnahme zu steigern.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Aufbau von Koffersystemen mit (smarten) Hilfsmitteln</li> </ol> <p>Die Koffersysteme dienen als tragbare Ergänzung zur Pflegehilfsmittelausstellung. Bei der Kofferausstattung sind unterschiedliche Systeme bzw. Module möglich, z. B. eine Ausstattung für Küche, Bad oder Schlafzimmer und Notrufsysteme. Die Koffer können von Sozialarbeiter*innen und Pflegekräften bei Hausbesuchen eingesetzt oder an Kooperationspartner wie Hausärzt*innen, Wohnungsgeber oder soziokulturelle Einrichtungen ausgeliehen werden.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Service-Wohnen</li> </ol> <p>Das Ziel ist, ein Wohn- und Versorgungsumfeld zu schaffen, bei dem auf die verschiedenen Stadien bei Demenz reagiert werden kann. Das „Service-Wohnen“ nutzt dabei Erfahrungen aus dem Pilotprojekt „Smart-City Forst“, an dem auch die Potsdamer Ernst von Bergmann Care gGmbH beteiligt ist.</p>
<b>Projektleitung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komponente 1+2: 38 Fachbereich Soziales und Inklusion</li> <li>• Komponente 3: In Kooperation mit dem Klinikum Ernst von Bergmann</li> </ul>
<b>Zentrale Akteure und Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pflegestützpunkt (in gemeinsamer Trägerschaft der LH Potsdam und IKK), Seniorenbeirat, 904 Büro für Chancengleichheit und Vielfalt, Klinikum Ernst von Bergmann gGmbH, Wohnungsgeber, insbesondere das kommunale Wohnungsunternehmen, ProPotsdam, Soziale Dienste, Anbieter von ambulanten Pflegediensten sowie Hausärzt*innen, Digitalagentur Brandenburg, Netzwerk „Älter werden in Potsdam“, Akademie 2. Lebenshälfte, AG Smart City</li> </ul>
<b>Zeitplanung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024 – 2026</li> </ul>
<b>Aktionsfelder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt für alle &amp; Wohnen</li> </ul>





### Soziales Wohnen 2.0 – Plattform für sozial-gerechte Wohnraumvermittlung

<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Die Plattform ist eine digitale Unterstützung bei der Vermittlung von gefördertem Wohnraum. Außerdem ergänzt und bündelt die Plattform Angebote anderer Akteur*innen im Bereich Wohnen, z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• der Koordinierungsstelle Wohnungstausch,</li> <li>• das Projekt „Wohnen für Hilfe“ des Studentenwerks,</li> <li>• des Potsdam Bonus,</li> <li>• bei der Unterbringung Geflüchteter.</li> </ul> <p>Das Ziel der Plattform ist, Menschen bei der Wohnungssuche zu unterstützen. Dabei werden insbesondere diejenigen Personengruppen in den Fokus genommen, die es besonders schwer auf dem freien Wohnungsmarkt haben, wie Geflüchtete oder Wohnungslose.</p>
<b>Projektleitung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 Geschäftsbereich Ordnung, Sicherheit, Soziales und Gesundheit</li> </ul>
<b>Zentrale Akteure und Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Koordinierungsstelle Wohnungstausch, ProPotsdam, Genossenschaften, Private Wohnungsgeber, Arbeitskreis Stadtspuren, Studentenwerk, AG Smart City</li> </ul>
<b>Zeitplanung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024 – 2026</li> </ul>
<b>Aktionsfelder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt für alle</li> <li>• Wohnen</li> <li>• Wachstum</li> <li>• Lebensräume</li> </ul>

## Digital-analoger Geschichtspfad

**Kurzbeschreibung**

In der Tradition der Geschichtswerkstätten der 1970er und 1980er-Jahre soll ein Geschichtspfad entstehen, der lokale Geschichte an haptisch erfahrbaren Orten mit audiovisuellen und VR-Erlebnissen erlebbar macht. Als Pilotquartier wurde der Stadtteil Bornstedt im Potsdamer Norden ausgewählt. Unter fachkundiger Anleitung wird der Geschichtspfad von interessierten Einwohnerinnen und Einwohnern des Stadtteils aller Altersgruppen erarbeitet. Neben der Auseinandersetzung mit der Lokalgeschichte soll die Arbeit am Geschichtspfad dazu führen, dass Nachbarinnen und Nachbarn zusammenkommen und das Gemeinschaftsgefühl in dem noch relativ jungen Stadtteil gestärkt wird.

Es ist geplant, die Projektergebnisse in die potsdamHistoryApp einzupflegen und dadurch dauerhaft zugänglich zu machen. Die potsdamHistoryApp ist ein Projekt des Fördervereins des Potsdam Museums. Dadurch kann der Geschichtspfad Bornstedt auch aktiv für Tourist\*innen nutzbar gemacht und beworben werden.

**Projektleitung**

- Stadtteilkoordination Bornstedt

**Zentrale Akteure und Projektbeteiligte**

- Verschiedene Fachbereiche der LH Potsdam, ProPotsdam/ Entwicklungsträger Bornstedter Feld, wissenschaftliche Einrichtungen wie FH Potsdam und Universität Potsdam, Kiezakteur\*innen aus Bornstedt, z. B. weiterführende Schulen, Kirchengemeinde, Verein zur Pflege des Bornstedter Friedhofs, Ortschronist Bornim, Potsdam Museum, Militärgeschichtliches Forschungsamt, Domarchiv Brandenburg, Landeszentrale für Politische Bildung, Brandenburgisches Literaturbüro, AG Smart City

**Zeitplanung**

- 2024 – 2026

**Aktionsfelder**

- Stadt für alle
- Bildung, Kultur und Arbeit
- Lebensräume

Weiterentwicklung Partizipatives Stadtteilmodell („PaSMo“)	
<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Das Partizipative Stadtteilmodell (kurz: PaSMo“) dient der Darstellung der Quartiersentwicklung. In Zusammenarbeit mit der Entwicklungsträger Potsdam wurde in Phase A des Modellprojekts Smart City ein interaktiver Planungstisch für das Entwicklungsgebiet Krampnitz umgesetzt. PaSMo dient als Präsentationsmodell im Rahmen von Beteiligungsveranstaltungen. Einwohner*innen können sich mit Hilfe von PaSMo über die komplexen Vorgänge der Stadtplanung informieren, die mit Hilfe von verschiedenen Visualisierungen niedrigschwellig zugänglich gemacht werden.</p> <p>Die Teilmaßnahme soll in Phase B weiterentwickelt werden. Folgende Funktionen sollen bis zum Ende der Projektlaufzeit umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung einer Webanwendung auf der Website <a href="https://www.krampnitz.de/">https://www.krampnitz.de/</a>, sodass PaSMo zeit- und ortsunabhängig genutzt werden kann. Im Rahmen dessen soll es zwei spezielle Ansichten geben, die auf die Interessen der jeweiligen Zielgruppen angepasst sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>- „Einwohner*innen-View“ mit verschiedenen Informationen rund um das Leben und Wohnen im Krampnitz</li> <li>- „Planer*innen-View“ für eine verbesserte kollaborative Stadtplanungsarbeit</li> </ul> </li> <li>• Weiterentwicklung des digitalen Zwillings von Krampnitz, in Form eines 3D-Modells: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Detaillierte Darstellung einzelner Gebäude bzw. Teilbereiche</li> <li>- Selektierte Darstellung einzelner Gebäudetypen (z.B. Wohngebäuden, Kitas oder Schulen)</li> <li>- Darstellung von Stadtbäumen unterschiedlichen Typs</li> <li>- Einbinden von Live-Daten aus dem Quartier</li> </ul> </li> <li>• Weiterentwicklung des Beteiligungstools, damit z.B. auch 3D-Rundgänge vor Ort möglich werden</li> </ul>
<b>Projektleitung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklungsträger Potsdam<sup>41</sup> Fachbereich Stadtplanung</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektgruppe Urbane Datenplattform</li> <li>• 99 Fachbereich Kommunikation und Partizipation</li> <li>• FH Potsdam</li> </ul>
<b>Zeitplanung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024 – 2026</li> </ul>
<b>Aktionsfelder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt für alle</li> <li>• Wohnen</li> <li>• Wachstum</li> <li>• Lebensräume</li> </ul>

## 5.2.5 Klimaschutz und Klimaanpassung

**Bürgernahes Baumkataster**

<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Die Teilmaßnahme hat zum Ziel, die Einwohner*innen Potsdams stärker über das Thema Stadtbäume zu informieren und in die Pflege der Stadtbäume einzubeziehen.</p> <p>Die notwendige technische Infrastruktur ist ein digitales Baumkataster Potsdams, das im Rahmen dieser Teilmaßnahme erstellt wird. Zu diesem Zweck sollen alle Stadtbäume (ca. 120.000 Stück) mit 50 bis 60 Merkmalen erfasst werden, z. B. Baumart, -größe, -beschaffenheit sowie Alter. Darüber hinaus bündelt das digitale Baumkataster bereits vorhandene sowie neue Informationen der 3 Säulen Baumkontrolle, Beurteilung/Priorisierung und Baumpflege – d. h. Informationen, die sich aus der weiteren Begutachtung der Bäume und für die weitere Pflege ergeben.</p> <p>Auf der Grundlage des Baumkatasters wird eine Webanwendung programmiert, über die die Informationen einfach zugänglich sind, wie Informationen zum Baumbestand und Mitmachmöglichkeiten. Interessierte Einwohnerinnen und Einwohner können sich registrieren und erhalten laufend Updates und Informationen sowie Gießempfehlungen. Außerdem soll die Anwendung eine Funktion beinhalten, über die Einwohnerinnen und Einwohner Baumschäden an die Verwaltung melden können. Hierfür soll das entsprechende Modul des Mängelmelders in der Partizipationssoftware mit der Webanwendung verknüpft werden. Die Informationen bzw. der Zugang zur Webanwendung ist über die NFC-Plaketten möglich, die an allen Stadtbäumen auf 1,20 m Höhe angebracht werden.</p>
<b>Projektleitung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4532 Arbeitsgruppe Stadtbäume</li> </ul>
<b>Zentrale Akteure und Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektgruppe Urbane Datenplattform, Projektgruppe LoRaWAN</li> <li>• 45 Fachbereich Klima, Umwelt und Grünflächen, Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, Bewässerungsdienstleister, Wohnungsgenossenschaften, Vermieter, AG Smart City</li> </ul>
<b>Zeitplanung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024 – 2026</li> </ul>
<b>Aktionsfelder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt für alle</li> <li>• Lebensräume</li> <li>• Klimaschutz und Klimaanpassung</li> </ul>

## Cooling Points

**Kurzbeschreibung**

Die LH Potsdam leidet seit mehreren Jahren stark unter Hitze im Sommer. Das Ende 2022 veröffentlichte Gutachten mit Daten zum Stadtklima zeigt eine Vielzahl urbaner Hitzeinseln nicht nur in der Innenstadt, sondern auch beispielsweise in der Waldstadt sowie im Schlaatz.

Die Teilmaßnahme Cooling Points soll dazu beitragen, vor allem jene Bevölkerungsgruppen zu schützen, die besonders stark unter extremer Hitze leiden, wie Kinder, ältere Menschen und Schwangere. Im Rahmen dieser Teilmaßnahme sollen verschiedene Arten von Cooling Points an unterschiedlichen Standorten getestet werden. Wassernebel Duschen, Dach- und Fassadenbegrünung, Verschattung, innovative Pflanzkonzepte mit robusten Arten (z.B. Tiny Forests, Food Forest, Pocket Parks) sind nur einige Beispiele. Unterstützt wird diese Maßnahme durch Sensoren, die Temperaturunterschiede messen. Dadurch kann verglichen werden, um wie viel Grad Celsius das Mikroklima durch den jeweiligen Cooling Point abgekühlt wird. Darüber hinaus unterstützen Temperatursensoren den ressourcenschonenden Umgang des eingesetzten Wassers, d. h. die Wassernebel Duschen sind erst ab einer bestimmten Außentemperatur nutzbar.

**Projektleitung**

- 3302 Medizinischer Bevölkerungsschutz

**Zentrale Akteure und Projektbeteiligte**

- Projektgruppe Urbane Datenplattform, Projektgruppe LoRaWAN, verschiedene Fachbereiche des Geschäftsbereichs 4 Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt, AG Smart City

**Zeitplanung**

- 2024 – 2026

**Aktionsfelder**

- Stadt für alle
- Wachstum
- Lebensräume
- Klimaschutz und Klimaanpassung

**Stadtklima erlebbar machen – *Smarte und klimapositive Stadt***

**Kurzbeschreibung**

Die Teilmaßnahme wird zum Zwecke der Öffentlichkeitsarbeit und Informationsvermittlung entwickelt und legt dabei einen spezifischen Fokus auf das Thema „Digitalisierung und Klimaschutz“. Mithilfe von transportablen interaktiven Infopaneln, Installationen und Modellen sollen Informationen zum Thema Klimawandel, insbesondere Klimawandel in der Stadt, haptisch und visuell erlebbar gemacht werden. Außerdem sollen die Smart-City-Projekte, die alle im Zusammenhang mit den sich veränderten klimatischen Bedingungen innerhalb des Stadtgebietes im Zusammenhang stehen, d.h. Klimadashboard, Bürgernahes Baumkataster, LoRaWAN/ Urbane Datenplattform, Cooling Points etc. und auch andere Projekte der LH Potsdam, an erster Stelle sind hier die verschiedenen Ausprägungen der Stadtklimakarte zu nennen (Ansicht bei Tag und Nacht sowie Starkregenkarte), für die Einwohner\*innen zugänglich gemacht werden. Die Teilmaßnahme soll u.a. Antworten auf folgende Fragen geben: Was umfasst der Klimawandel, insbesondere für Potsdam? Welche Ursachen gibt es?

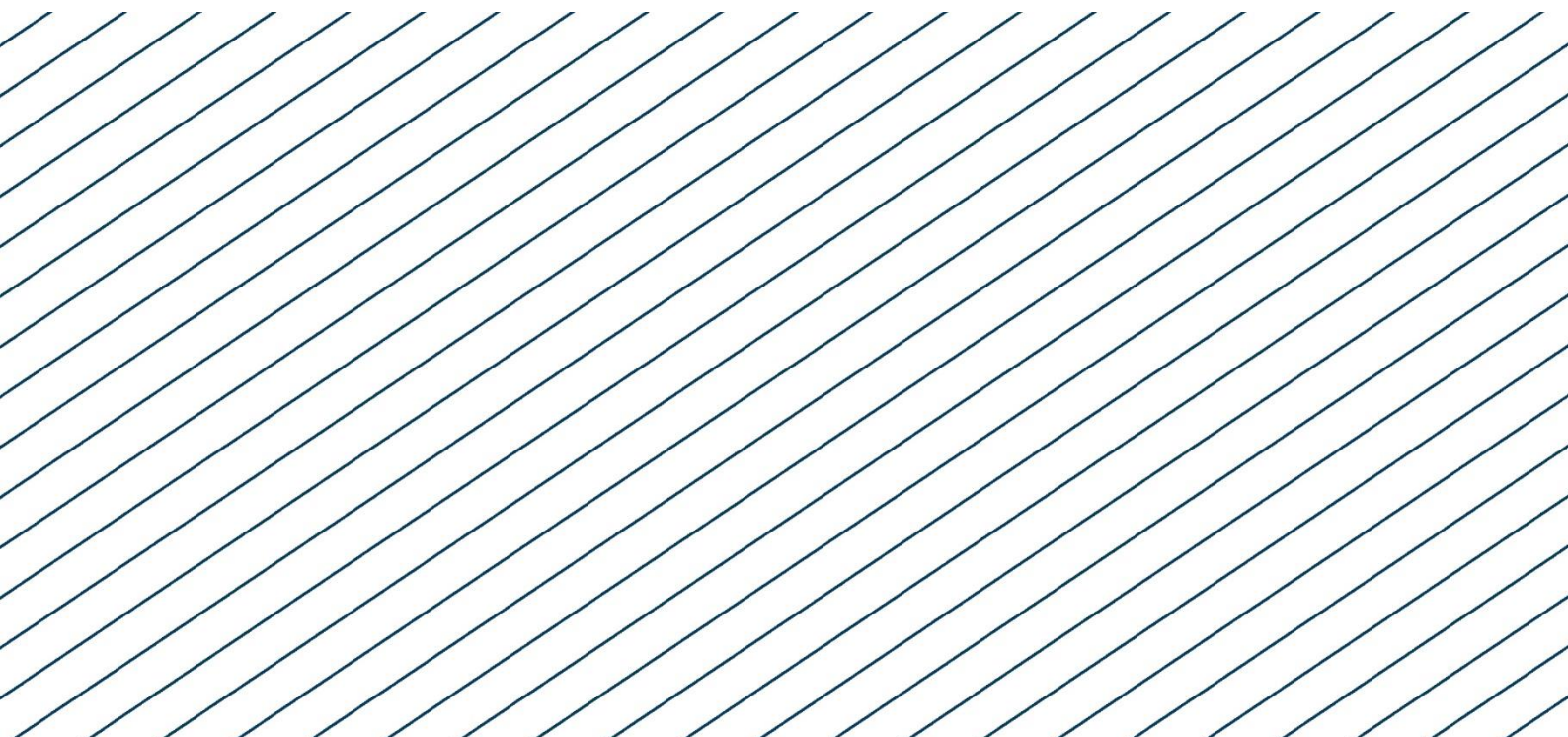
- Wie wirkt sich der Klimawandel auf das Stadtklima in Potsdam aus? Was bedeutet der Wandel des Stadtklimas für die Einwohner\*innen, aber auch für die Tiere, Pflanzen und Gewässer der Stadt? Was würde passieren, wenn es wärmer in Potsdam würde?
- In welchem Verhältnis stehen Digitalisierung und Klima-wandel/ Klimaanpassung? Wie können Smart-City-Lösungen dem Klimawandel und Klimaanpassung dienen? Welche Schritte unternimmt die LH Potsdam spezifisch in diesem Themenfeld?
- Wie lässt sich das Klima schützen? Welches Klimabudget lässt sich für Potsdam aus bestehenden Verpflichtungen ableiten? Was unternimmt die Verwaltung für Klimaschutz? Was kann ich selbst im Alltag tun und wo kann ich mich engagieren?

Um eine möglichst große Reichweite zu erhalten, wird ein mobiles Angebot angestrebt, das bspw. im Rahmen von Angeboten in Kita, Schule oder sozialen Einrichtungen sowie für Veranstaltungen im Stadtteil genutzt werden kann. Darüber hinaus ist eine Testphase der verschiedenen Elemente im kooperativen Innovationsmobil geplant, das im Regio.hub entwickelt werden soll.

<b>Projektleitung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 451 Koordinierungsstelle Klimaschutz</li> </ul>
<b>Zentrale Akteure und Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektgruppe Urbane Datenplattform, Projektgruppe LoRaWAN</li> <li>• Wissenschaftliche Akteur*innen, Vereine und Initiativen im Bereich Klimaschutz, AG Smart City</li> </ul>
<b>Zeitplanung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024 – 2026</li> </ul>

**Aktionsfelder**

- Stadt für alle
- Lebensräume
- Bildung, Kultur und Arbeit
- Klimaschutz und Klimaanpassung



5.2.6 Integrierte Verkehrswende

Smarte Mobilitätsdrehscheiben für Potsdams Pendlerströme	
<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Tagtäglich pendeln unzählige Menschen nach Potsdam – sei es zur Arbeit, zur Uni oder als Besucher der Stadt. Viele der Pendelnden greifen auf das eigene Auto zurück. So bilden sich insbesondere zu Stoßzeiten lange Staus auf den Straßen, die Lärmbelästigung ist hoch, die Abgase sind deutlich zu spüren. Hier setzt die Maßnahme „Smarte Mobilitätsdrehscheiben für Potsdams Pendlerströme“ an und ist damit ein wichtiger Schritt im Rahmen der integrierten Verkehrswende Potsdams und der Region.</p> <p>Dafür sollen modellhaft drei, für den Pendlerverkehr wichtige Bahnhöfe an den Stadtgrenzen Potsdams (Golm, Griebnitzsee, Pirschheide) sowie der Potsdamer Hauptbahnhof mit innovativen Mobilitätsstationen ausgestattet werden. Dort können dann unterschiedlichste Sharing-Fahrzeuge geliehen werden, um die Reise mit Bahn, Bus oder Tram zu kombinieren. Auch werden vorhandene P+R-Parkplätzen in die Reisekette eingebunden.</p> <p>Doch was wird an den Standorten konkret gebraucht? E-Scooter, Fahrräder, Lastenräder oder sogar E-Autos – und wie viele davon? Um hierfür passgenaue Lösungen zu finden, werden die zukünftigen Nutzer*innengruppen in den Prozess einbezogen und die entwickelten Szenarien im Rahmen von Testphasen auf den Prüfstand gestellt.</p> <p>Digital hinterlegt werden die neuen Mobilitätsangebote mit einer Informations- und Buchungs-App, die es den Pendelnden ermöglicht, die gesamte Reise inkl. Bahn, Bus oder Tram auch über die Stadtgrenzen hinaus zu buchen. Zudem werden alle zentrale Informationen in Echtzeit über smarte Informationsstelen an den Bahnhöfen kommuniziert.</p> <p>Das Ziel ist eine autofreiere Innenstadt, indem mehr Menschen ihr Auto zu Hause lassen und den öffentlichen Nahverkehr nutzen, der in Kombination mit den neuen ergänzenden Mobilitätsangeboten attraktiver sein wird.</p>
<b>Projektleitung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 476 Bereich Verkehrsentwicklung</li> </ul>
<b>Zentrale Akteure und Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsbetriebe Potsdam (ViP), Deutsche Bahn Smart City, AG Smart City</li> </ul>
<b>Zeitplanung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024 – 2026</li> </ul>
<b>Aktionsfelder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt für alle</li> <li>• Mobilität</li> <li>• Klimaschutz und Klimaanpassung</li> </ul>



## Aktionsraum Bahnhof

**Kurzbeschreibung**

Eng verknüpft mit den „Smarten Mobilitätsdreh scheiben für Potsdams Pendlerströme“ stehen bei dieser Maßnahme die Bahnhöfe selbst sowie das jeweilige Bahnhofsumfeld im Mittelpunkt. Die vier, für den Pendlerverkehr relevanten Modellstandorte werden mit innovativen Elementen aus den Bereichen „Aufenthaltsqualität“ und „Anschlussmobilität Fahrrad“ ausgestattet.

Im Fokus stehen dabei Lösungen, die sowohl klimafreundlich sind als auch über digitale Komponenten verfügen:

Begrünte Stadtmöbel und neue Elemente zum Spielen und Warten, smarte Straßenbeleuchtung und Wegeführung sowie eine klimaresiliente Bodenerneuerung im direkten Bahnhofsumfeld sollen auf umweltfreundliche Weise die Aufenthaltsqualität an den Bahnhöfen verbessern und die Bahnhöfe gleichzeitig als zentrale öffentliche Orte ins Quartier integrieren. Sowohl bei den Begrünungsmaßnahmen als auch bei Leuchten und Wegeführung kommen Sensoren zum Einsatz, die eine ressourcenschonende Versorgung (Bewässerung, Strom) ermöglichen und/ oder die Wirkung der Maßnahmen messbar machen.

Zudem wird die Kombination von Fahrrad mit dem Öffentlichem Nahverkehr mit Hilfe innovativer Ansätze nutzerfreundlicher gestaltet. Dafür werden modellhaft Fahrradparklösungen mit Teildachbegrünung und Photovoltaik entwickelt und testweise ein smarterer Reparaturservice am Bahnhof in Kooperation mit lokalen Radhändlern angeboten. Beide Maßnahmen werden über digitale Schnittstellen verfügen, die nicht nur eine einfache Bedienung für die Nutzenden möglich machen (z.B. App), sondern auch wertvolle (anonymisierte) Daten über das Nutzerverhalten bereitstellen. Diese können im Anschluss genutzt werden, um die Maßnahmen fortlaufend zu optimieren. So ist u.a. auch die Weiterentwicklung der Rad+-App der Deutschen Bahn geplant, wofür ein öffentlichkeitswirksamer Hackathon geplant ist.

**Projektleitung**

- 476 Bereich Verkehrsentwicklung

**Zentrale Akteure und Projektbeteiligte**

- Deutsche Bahn Smart City, Verkehrsbetriebe Potsdam (ViP), AG Smart City

**Zeitplanung**

- 2024 – 2026

**Aktionsfelder**

- Stadt für alle
- Mobilität
- Lebensräume
- Klimaschutz und Klimaanpassung

## 5.2.7 Smart Region

**Kooperativer Regio.hub – Für eine Smarte Region rund um Potsdam****Kurzbeschreibung**

Seien es regionale Pendlerströme, Trockenheit und Brände, das Wassermanagement oder zuletzt die Corona-Krise – viele Probleme machen an den Verwaltungsgrenzen nicht Halt und können nur gelöst werden, wenn Städte und Regionen gemeinsam daran arbeiten. Die Entwicklung einer dafür geeigneten, städteübergreifenden Arbeits- und Kommunikationsstruktur, die sich speziell smarten Lösungswegen und digital-nachhaltigen Projekten widmet, ist die Aufgabe des zukünftigen Regio.hubs.

Der Fokus liegt dabei räumlich auf die Zusammenarbeit im Innovationskorridor von Berlin über das urbane Potsdam bis ins ländliche Brandenburg. Dabei nutzt Potsdam die Nähe zu Berlin und nimmt eine Schlüsselfunktion als (Wissens-)Mittlerin zwischen der Metropole und dem ländlichen Raum ein. Gezielt eingebunden werden zudem Partner aus Wirtschaft und Wissenschaft.

Gearbeitet wird sowohl digital als auch analog. Zum Einsatz kommen innovative Formate (z. B. Design Thinking), für die u. a. die bestehenden Innovations-Labs und Makerspaces in Berlin, Potsdam und den Brandenburger Partner\*innen in Brandenburg genutzt werden.

Ein Kernprojekt des Regio.hubs soll ein gemeinschaftlich entwickeltes und kooperativ genutztes Innovationsmobil in Form eines Buses, Trucks, Tiny Houses oder Anhängers sein. Ziel ist es, die gemeinsamen, smarten Projekte in die Kommunen und Landkreise des Innovationskorridors zu bringen und Smart City über mobile Technik, Anschauungsmaterial und Prototypen erlebbar zu machen.

Im Mittelpunkt der gemeinsamen Arbeit stehen zudem folgende Handlungsfelder:

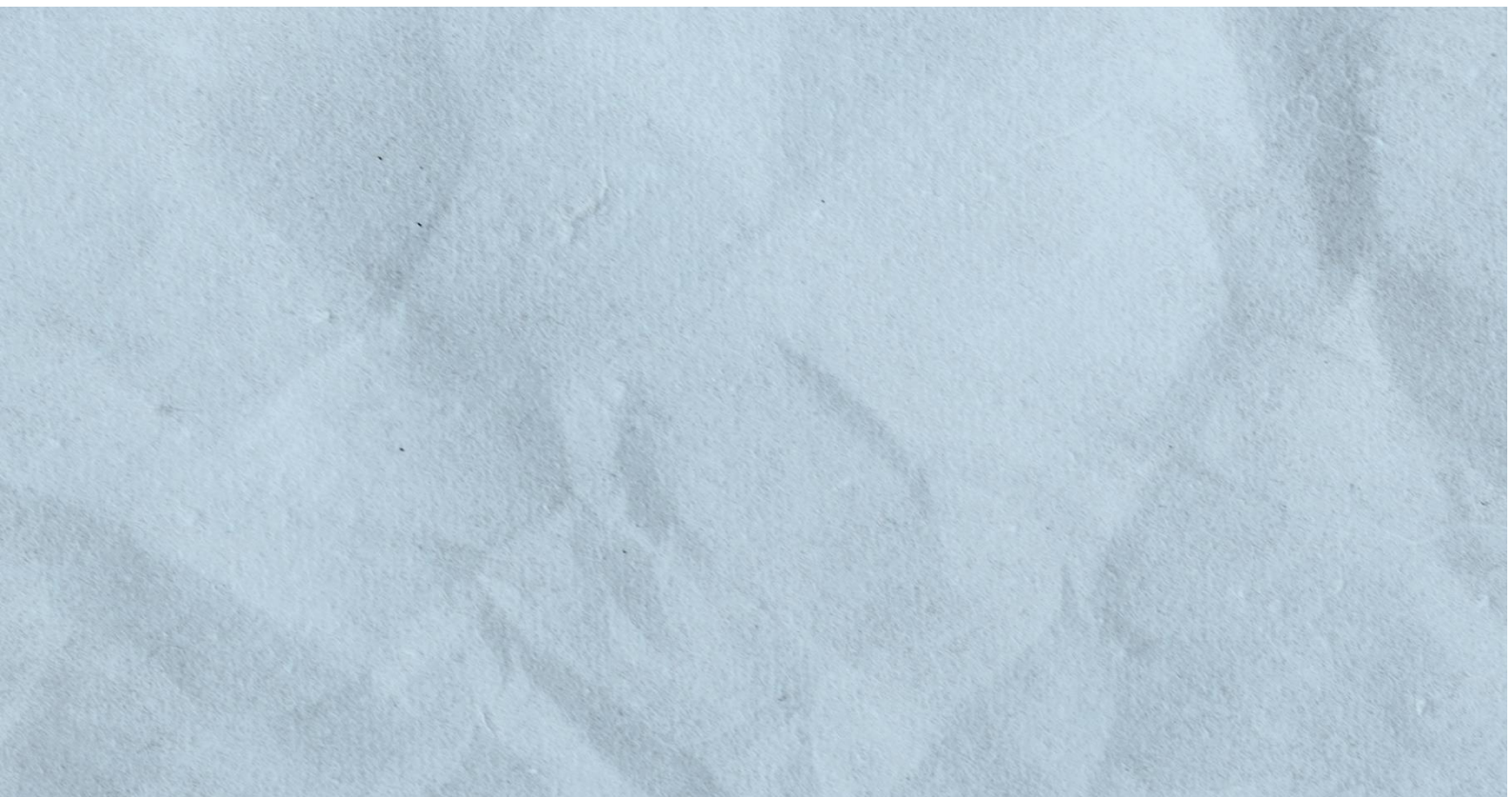
- Digitale Transformation,
- Aufbau einer regionalen Datenplattform,
- Gemeinsame Smart Mobility Solutions,
- Digitale Lösungen im Bereich Umwelt- und Klimaschutz,
- Digital Health Solutions.

Ziel ist, gemeinsam an Querschnittsthemen und Herausforderungen in smarten Handlungsfeldern zu arbeiten, die sich nicht oder nur schwer durch eine einzelne Kommune oder Landkreis bewältigen lassen. Damit bietet der kooperative Regio.hub einen Mehrwert für die Zukunftsfähigkeit Potsdams sowie aller beteiligten Partner im Sinne einer nachhaltigen, digitalen Transformation des gesamten Innovationskorridors.

**Projektleitung**

- AG Smart City

<b>Zentrale Akteure und Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Städte und Landkreise im Innovationskorridor Berlin-Potsdam-Brandenburg, DABB, WFBB, Land Brandenburg</li></ul>
<b>Zeitplanung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 2024 – 2026</li></ul>
<b>Aktionsfelder</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Stadt für alle</li><li>• Mobilität</li><li>• Bildung, Kultur und Arbeit</li><li>• Wachstum</li><li>• Lebensräume</li><li>• Klimaschutz und Klimaanpassung</li></ul>



## 6 Monitoring, Evaluation und Fortschreibung der Strategie

Die Umsetzung und Begleitung der Smart-City-Strategie sowie das Projektmanagement wird durch die AG Smart City der Landeshauptstadt Potsdam verantwortet. Für die erfolgreiche Steuerung der Smart-City-Strategie Potsdam ist darüber hinaus ein praxisnahes Monitoring- und Evaluationskonzept erforderlich, um damit systematisch in den nächsten Jahren die Fortschritte und Wirkungen nachzuverfolgen. Das Monitoring- und Evaluationskonzept ist somit als Steuerungsinstrument zu verstehen, um Entwicklungsrisiken im Vorfeld zu minimieren und zu antizipieren sowie passende Gegensteuerungs- bzw. Anpassungsmaßnahmen unternehmen zu können. Messbare Indikatoren auf Maßnahmenebene dienen dabei als wichtige Orientierungspunkte. Bei Bedarf können so Zielbilder angepasst und Prioritäten bei der Maßnahmenumsetzung neu gesetzt werden.

Dafür wird über die AG Smart City hinaus ein Steuerungsgremium der Smart-City-Strategie eingesetzt, das die Aufgabe hat, auf der Basis des Monitoring- und Evaluationskonzepts die Fortschritte bei der Umsetzung regelmäßig zu dokumentieren und zu bewerten. Es soll im Bedarfsfall die Prioritäten der Zielbilder auf den Prüfstand zu stellen und den Maßnahmenkatalog weiterentwickeln. Dieses Steuerungsgremium ist verwaltungsseitig die Beigeordnetenkonferenz der Landeshauptstadt Potsdam.

Strategieumsetzung und -monitoring werden darüber hinaus von Methoden der strategischen Vorausschau flankiert – da sich gerade im Feld der Digitalisierung dynamisch Änderungen vollziehen ist es zentral, diese früh im Blick zu behalten und die kommunalen Auswirkungen abzuschätzen (auch als „Urban Foresight“ bezeichnet). Am Ende der Umsetzungsphase (Phase B) 2026 wird eine Evaluation der Smart-City-Strategie erfolgen.

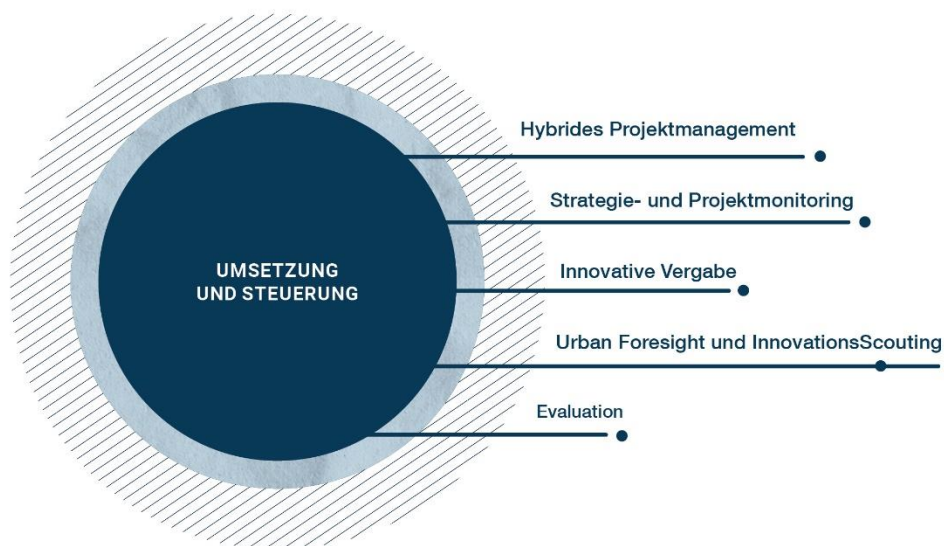


Abbildung 9: Umsetzung und Steuerung der Smart-City-Strategie Potsdam

## 6.1 Hybrides Projektmanagement

Für die Strategieumsetzung der AG Smart City wird ein hybrider Projektmanagementansatz verwendet, bei dem ein klassisches planungsbasiertes Management mit agilen Praktiken verknüpft wird. So werden etwa agile Projektmanagement-Tools, funktionsübergreifende und wechselnde Teams, iterative Entwicklungen und kontinuierliche Review-Prozesse integriert. Damit wird der klare Projektrahmen mit einem großen Maß an Flexibilität kombiniert. Dies trägt zum Monitoring auf Umsetzungsebene bei und liefert damit wichtige Grundlagen für das strategische Monitoring auf der Ebene des Steuerungsgremiums.

Einen agilen Ansatz für die Strategieumsetzung liefert die sogenannte OKR-Methode (Objectives und Key Results). OKRs liegen an der Schnittstelle zwischen Vision/ Mission, strategischen Zielen und Ausführung und verlagern den Fokus von der Leistung – der täglichen Arbeit des Teams – auf die Ergebnisse, also die Auswirkungen dieser Arbeit. Ziel ist es, einen Mentalitätswandel im Team herbeizuführen, bei dem alle in hohem Maße engagiert sind und ein klares Verständnis dafür entwickeln, wie jedes Teammitglied anhand messbarer Ergebnisse zum Fortschritt beiträgt.

Das OKR-Konzept besteht aus zwei Teilen: Objectives (Ziele) und Key Results (Schlüsselergebnisse). Ein Ziel beschreibt, was erreicht werden sollte, während Schlüsselergebnisse beschreiben, wie das Ziel erreicht werden kann<sup>14</sup>. Auf transparente Weise wird hierdurch ein strukturierter Zielvereinbarungsprozess definiert, bei dem Ergebniskennzahlen der unterschiedlichen (Teil-)Projekte miteinander in Beziehung gebracht werden können.

## 6.2 Strategie- und Projektmonitoring

Zusätzlich zu dem hybriden Projektmanagementansatz, mit dessen Hilfe die Projektfortschritte auf operativer Ebene dokumentiert werden, wird ein begleitendes Monitoringkonzept benötigt, um auch auf strategischer Ebene Wirkungen und Fortschritte zu identifizieren und für alle Beteiligten sichtbar zu machen. Dabei kann ein OKR-Modell die Grundlage für das übergeordnete Monitoring der Strategieumsetzung sein.

Das Monitoringsystem wird dabei den Zusammenhang zwischen Arbeitsleistung und finanziellem Aufwand (Input), Aktivitäten und Ergebnisse auf Maßnahmenebene (Output), mittelfristigen Resultaten der Maßnahmen bei der Zielgruppe (Outcome) und langfristige Wirkung in der Gesellschaft (Impact) erfassen.

Im Rahmen des Strategie- und Projektmonitorings ist folgendes Vorgehen geplant:

- Regelmäßige, unterjährliche Berichterstattung in der Beigeordnetenkonferenz der Landeshauptstadt Potsdam zum Projektfortschritt entlang standardisierter Schlüsselindikatoren.
- Regelmäßige Berichterstattung in den Gremien der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam.
- Halbjährliches Monitoring für den Fördermittelgeber.

---

<sup>14</sup> vgl. Vellore, Vetri. (2022): OKRs for All: Making Objectives and Key Results Work for your Entire Organization. Wiley, Hoboken, New Jersey.

Das Monitoringsystem wird entsprechend der Geschäftsordnung der Beigeordnetenkonferenz implementiert und fortlaufend weiterentwickelt. Relevante Informationen zu Entwicklungen von Smart-City-Maßnahmen und -Projekten sowie zu etwaigen neuen Erhebungen oder Messungen, die für das Monitoringsystem relevant sein können (z. B. digitaler Reifegrad der Stadtverwaltung, Bürgerumfragen), werden kontinuierlich im Steuerungsgremium ausgetauscht. Insgesamt wird ein ausgewogener Mix aus quantitativen und qualitativen Erfolgsindikatoren gewählt. Fortschritte und Fehlentwicklungen, sowohl auf Maßnahmen- als auch auf Strategieebene, werden kritisch aufgearbeitet, bewertet und bei Bedarf mit Anpassungen bzw. Korrekturen adressiert. Auch die Übertragung von erfolgreichen Projektumsetzungen auf andere städtische Räume wird im Rahmen des Monitorings von dem Steuerungsgremium geprüft.

## 6.3 Urban Foresight und Innovation Scouting

Um kontinuierlich über neue Trends, Herausforderungen und Technologien für Smart-City-Entwicklungen informiert zu sein, ist die strategische Vorausschau ein wichtiges Aufgabenfeld. Im Wesentlichen geht es darum, in regelmäßigen Abständen unterschiedliche Informationsquellen und Formate zu nutzen, um frühzeitig neue Erkenntnisse für die Umsetzung der Smart-City-Strategie zu sammeln.

Zu den Aktivitäten im Rahmen eines Urban-Foresight- und Innovation-Scouting-Prozesses gehören u. a.

- Weiterbildungen für AG Smart City, LH Potsdam und Einwohner\*innen,
- Netzwerkaktivitäten und Messen,
- Beschaffung/Vergabe von wissenschaftlichen Studien.

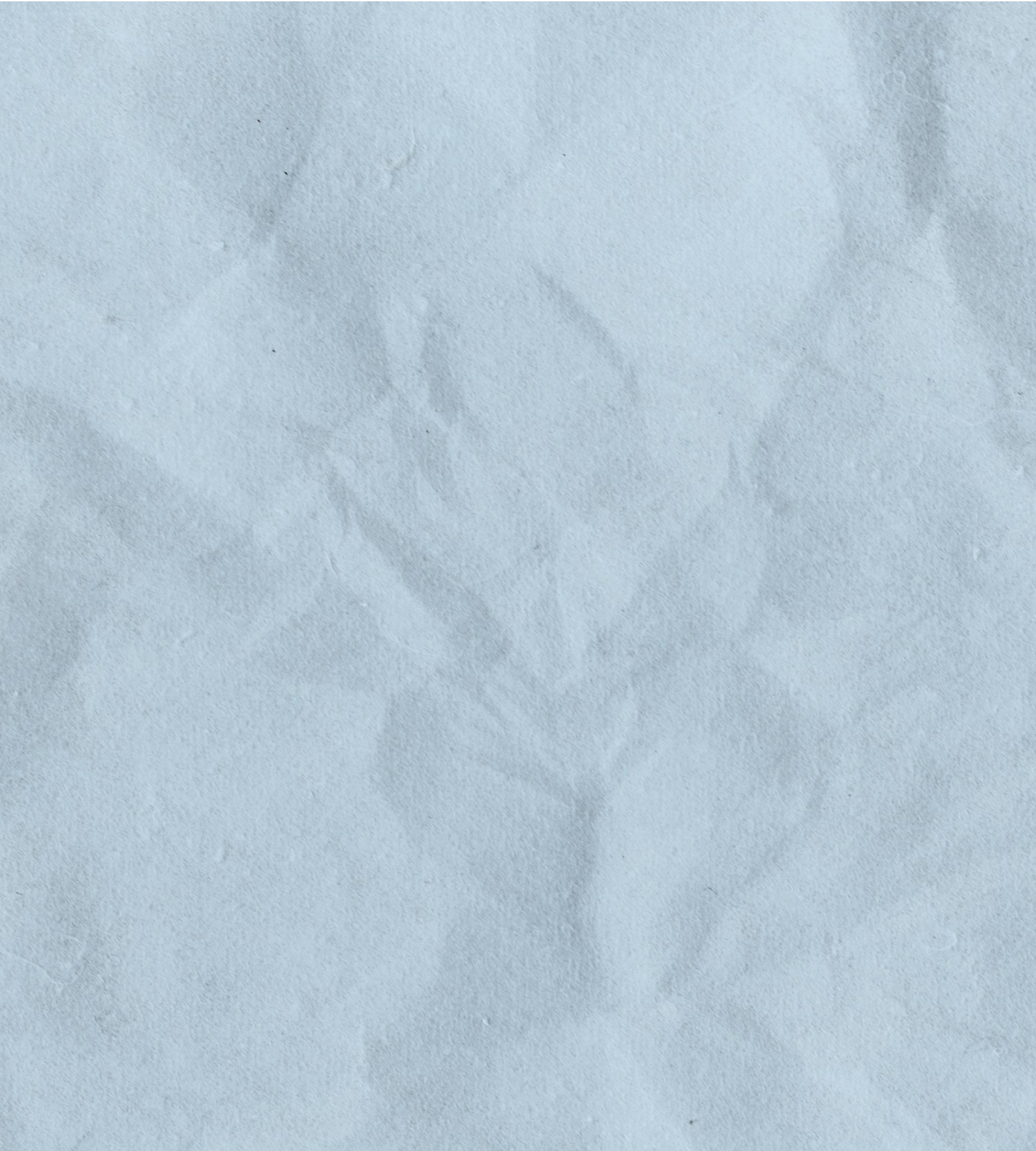
Darüber hinaus bieten sich Kooperationen mit den Potsdamer Hochschuleinrichtungen an, um Zugang zu wissenschaftlichen Expertisen aus verschiedenen Fachbereichen zu erhalten. Die Smart City Potsdam kann auf diesem Weg Forschungsergebnisse für die Entwicklung und Umsetzung von Smart-City-Maßnahmen nutzen. So könnten beispielsweise transdisziplinäre Forschungsprojekte initiiert werden, die untersuchen, wie die Stadtgesellschaft das Smart-City-Modellprojekt wahrnimmt. Auch technologiebezogene Forschungsaktivitäten könnten ein möglicher Baustein im Rahmen eines Innovation-Scouting-Prozesses sein. Ein konkreter Ansatz könnte dabei die Durchführung von Hackathons mit Potsdamer Studierenden sein.

## 6.4 Evaluation

Zur Evaluation wird ein externer Dienstleister eine begleitende Wirk-Nutzen-Messung durchführen. Dadurch soll eine objektive Bewertung ermöglicht werden. Die Ziele der Evaluation sind, die Fortschritte auf Maßnahmenebene zu messen und die Wirkungen der Strategie zu überprüfen.

Die Evaluation beginnt mit einer Ex-Ante-Messung (Null-Messung) zu Beginn von Phase B und endet mit einer Ex-Post-Messung am Ende der Projektumsetzungsphase im Jahr 2026. Die Basis für die Ex-Ante-Messung ist die Smart-City-Strategie Potsdam und die Maßnahmensteckbriefe, in denen die Ex-Ante-Werte als Key-Performance-Indicator (KPI) und als Zielwerte hinterlegt sind.

Das regelmäßige Monitoring liefert die Stützpunkt-Informationen, anhand derer u.a. die Wirk-Nutzen-Messung vollzogen werden kann. Diese wird begleitet durch regelmäßige Erhebungen in den Zielgruppen. Damit wird die Basis geschaffen, um Anpassungen in der Ausrichtung der Zielbilder und der Planung von konkreten Maßnahmen vornehmen zu können. Das Ergebnis der Evaluation wird 2026 in die Fortschreibung der Smart-City-Strategie Potsdam einfließen.



## 7 Kommunikation und Beteiligung

„Smart City“ ist als Begriff erklärungsbedürftig. Welches Ziel sich damit verbindet und welche konkreten Aktivitäten darunter fallen muss zielgruppengerecht erläutert und vermittelt werden. Gleichzeitig ist es der Anspruch der LH Potsdam, die strategischen Überlegungen hinter Smart-City-Ansätzen und die konkrete Ausgestaltung einzelner Projekte eng mit den Einwohner\*innen zu entwickeln und umzusetzen. Fragen der Teilhabe, Einbindung und Beteiligung sind darum ein integraler Bestandteil der Smart City Potsdam.

In der Smart City Potsdam sollen Kommunikation und Beteiligung eng miteinander zusammengedacht und umgesetzt werden. In diesem Kapitel wird deshalb vertieft beschrieben, welche einzelnen Schritte angegangen werden sollen.

Das Smart-City-Projekt soll in existierende Strukturen integriert werden und ergänzt diese gleichzeitig, wo sinnvoll, bspw. um digitale Ansätze. Nur unter Einbindung der Vielfalt an vorhandenem Wissen, Erfahrungen und städtischer Kreativität lassen sich die Grundprinzipien des Smart-City-Projektes – „Innovativ. Grün. Gerecht“ nachhaltig und erfolgreich umsetzen.

### Bestehende Beteiligungsprozesse in Potsdam

In Potsdam gibt es bereits vielfältige Angebote<sup>15</sup> für die Einwohner\*innen, die sich regelmäßig und aktiv beteiligen möchten. So erstaunt der hohe Wunsch nach Engagement und Mitbestimmung in der Smart City Umfrage nicht, denn Potsdam ist bekannt für seine engagierte Stadtgesellschaft. Zudem ist die Kultur der Teilhabe in Potsdam institutionell verankert. Seit 2013 hat sich das „Potsdamer Modell“ etabliert, welches unter deutschen Kommunen als Vorreiter für strukturelle Beteiligung bekannt geworden ist. Im Kern und als erster zentraler Bestandteil des Modells steht die WerkStadt für Beteiligung, ein Zusammenschluss aus Verwaltung, dem Fachbereich Partizipation und Kommunikation der LH Potsdam dem Fachbereich Partizipation und Demokratiearbeit, und einem zivilgesellschaftlichen freien Träger, derzeit der Verein mitMachen e.V. Gemeinsam steht das Büro in seiner zweigeteilten Struktur Beteiligungsinteressierten beratend zur Seite. Als Kompetenzzentrum engagiert sich die WerkStadt für das Ziel, allen Einwohnerinnen und Einwohnern Potsdams einen leichten Zugang zu verschiedenen Formen der aktiven Beteiligung zu ermöglichen und innerhalb der Verwaltung die Bedingungen für gelingende Beteiligung zu verbessern. Das Smart City Modellprojekt steht im Austausch mit der WerkStadt, um von ihren Erfahrungswerten zu lernen.

Zu den drei zentralen Bestandteilen des Potsdamer Modells gehören neben der WerkStadt auch die Grundsätze der Beteiligung<sup>16</sup> und der Beteiligungsrat, beratendes Gremium der Stadt, welches überwiegend aus Einwohnerinnen und Einwohner besteht. Das Potsdamer Modell wurde zunächst als Modellprojekt eingeführt und vom Deutschen Institut für Urbanistik DIFU<sup>17</sup> positiv evaluiert. Seitdem wurde es verstetigt und bildet einen zentralen Anknüpfungspunkt für die Entwicklung der Beteiligungslandschaft in Potsdam.

Darüber hinaus gibt es in Potsdam den Bürgerhaushalt. Alle Potsdamer\*innen haben dabei die Möglichkeit, bei der Haushaltsplanung der Landeshauptstadt mitzubestimmen. Sie können

---

<sup>15</sup> Smart-City-Bürgerumfrage 2022, Kapitel 4. Digitalisierung, Seite 17: <https://www.potsdam.de/de/124-modellprojekt-smart-city-vorstellung-der-ergebnisse-der-buergerumfrage-2022>

<sup>16</sup> Diese 7 Prinzipien sind Verbindlichkeit, frühzeitige Einbeziehung, Informationsbereitstellung, Kommunikation, Aktivierung, Anerkennungskultur und Gleichbehandlung: <https://buergerbeteiligung.potsdam.de/kategorie/die-grundsaeetze-der-buergerbeteiligung-potsdam>

<sup>17</sup> <https://repository.difu.de/items/185fc677-99b2-4821-boof-41dee62230a7>, letzter Zugriff am 7.7.2023.



Vorschläge machen, abstimmen und mitdiskutieren. Dazu stehen zwei sich abwechselnde Mitsprache-Angebote zur Verfügung: Eine indirekte Beteiligung über den gesamtstädtischen Bürgerhaushalt sowie die direkte Mitgestaltung der Stadt- und Ortsteile mit Hilfe der dezentralen Bürger-Budgets. Davon losgelöst entwickelt seit 2021 der Verein Mitmachen e.V. mit der Potsdamer Koordinatorin für Kinder- und Jugendinteressen als Pilotprojekt gemeinsam mit Schüler\*innen auch Ideen für ein eigenes Jugend-Budget.

Die Stadt legt außerdem einen Fokus auf den systematischen Umgang mit Ideen und generell auf eine Reflektion strukturierter Beteiligung. Hierfür nimmt die LH Potsdam gemeinsam mit 15 weiteren Kommunen an dem Projekt „Strukturierte Beteiligung – wie gelingt’s? Systematisierung, Weiterentwicklung und Qualifizierung kommunaler Beteiligungskonzepte (Leitlinienprozesse)“<sup>18</sup> teil.

### Bestehende Kommunikationswege in Potsdam

Die LH Potsdam nutzt vielfältige analoge und digitale Kommunikationskanäle – darunter ein zentrales Eingangsportal auf [www.potsdam.de](http://www.potsdam.de), ein eigener Social-Media-Auftritt, Pressekonferenzen und -mitteilungen. Für die interne Kommunikation nutzt die LH Potsdam eigene Kanäle wie das Intranet, WIR:LHP oder auch regelmäßige Information der Führungskräfte.

Diese Angebote werden laufend aktualisiert. Aktuell läuft ein Prozess, welcher die Neugestaltung eines Webseitenauftritts der LH Potsdam vorbereitet, parallel wird das Erscheinungsbild der Landeshauptstadt („Corporate Design“) geprüft und modernisiert. Dieser Prozess soll bis 2026 abgeschlossen sein.

## 7.1 Ziele für Kommunikation und Beteiligung in der Smart City Potsdam

Ein zentraler Ausgangspunkt für Kommunikation und Beteiligung in der Smart City Potsdam sind die Ergebnisse der Bürgerumfrage Smart City Potsdam 2022.

In der Umfrage antworteten 59,4 % der Potsdamer\*innen, dass es ihnen wichtig sei, die Stadt selbst mitzugestalten, und das auch spezifisch mit Blick auf die Smart City Aktivitäten der LH Potsdam (13,6 % ist dies „sehr wichtig“ und 45,8 % „eher wichtig“).

Auch hinsichtlich der erwünschten Kommunikations- und Beteiligungsformate haben die Potsdamer\*innen in der Umfrage klare Präferenzen: Es sollen Angebote umgesetzt werden, die informieren, aber auch interaktiv und kreativ sind. Dazu zählen nach Rückmeldungen der Einwohner\*innen Medieninformation, Ausstellungen und Führungen, ebenso wie Umfragen, Ideenwettbewerbe und Projekt und Planungswerkstätten.

Im Hinblick auf städtische, bereits digitalisierte Angebote der Stadt wurde sichtbar, dass diese noch zu wenig bekannt sind, beziehungsweise zu wenig genutzt werden. Für das Modellprojekt Smart City ergibt sich daraus, dass einzelne Aktivitäten stark kommunikativ begleitet werden müssen, und gleichzeitig Angebote nutzerzentriert unter Beteiligung der Einwohnerinnen und Einwohner entwickelt werden müssen.

Das Smart-City-Projekt in Potsdam hat es sich vor diesem Hintergrund zum Ziel gesetzt, die Methoden und Strukturen für Kommunikation und Beteiligung in Potsdam zu erweitern und als

---

<sup>18</sup> <https://difu.de/projekte/strukturierte-beteiligung>, letzter Zugriff am 7.7.2023.

Impulsgeberin auch mit ungewöhnlichen und innovativen Formaten zu arbeiten. Konkrete übergreifende Ziele sind:

- Die zielgerichtete Verknüpfung und Ergänzung analoger Mittel der Teilhabe um digitaler Formate, um damit Teilhabe insgesamt zu stärken,
- Mit der digitalen Kommunikation Transparenz zu stärken,
- Formate zu entwerfen, die attraktiv, kreativ, ansprechend und aufsuchend sind, um Einwohner\*innen auch dort zu treffen, wo sie sich im Stadtraum befinden,
- Orte der Begegnung und des gemeinsamen Lernens weiterzuentwickeln,
- Inklusion von Teilhabe-Schwächeren,
- Wissenstransfer kommunikativ zu stärken - in Potsdam und mit anderen Kommunen in der Region und überregional.

## 7.2 Zielgruppen und Akteur\*innen der Smart City

Die Aktivitäten der Kommunikation und Beteiligung richten sich an alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Potsdam. Allgemein ist es sinnvoll über Kommunikations- und Beteiligungsformate niedrigschwellige Angebote zu entwickeln, die nutzer\*innen- und bedarfsorientiert sind. Gleichzeitig ist es wichtig, die verschiedenen Zielgruppen von Smart City Potsdam angemessen anzusprechen. Hierzu zählen zum Beispiel wirtschaftliche Akteur\*innen, wie Potsdamer Unternehmen und Startups, wissenschaftliche Einrichtungen und Hochschulen, Zivilgesellschaft, Verwaltung und kommunale Unternehmen.

Im Hinblick auf die Smart-City-Umfrage soll die gesamte Potsdamer Gesellschaft angesprochen werden. Smart City möchte auch diejenigen erreichen, die sich nicht informiert genug fühlen. Es geht dabei im Besonderen darum, mithilfe ausgewählter Kommunikation in den Dialog mit Vertreterinnen und Vertretern noch nicht erreichter Zielgruppen zu gehen. Formate sollen inklusiv, barrierearm, aufsuchend und dialogorientiert gestaltet sein. Es werden auch gemeinsame Beteiligungsformate entwickelt. Hierfür sind als erster Prototyp Workshops mit Jugendlichen an Potsdamer Schulen vorgesehen.

## 7.3 Kommunikationswege und Beteiligung im Modellprojekt

### Kommunikationswege

Das Modellprojekt setzt auf ein Zusammenspiel aus informativer Website, einem daran anknüpfenden Social-Media-Auftritt über die Landeshauptstadtkanäle und Veranstaltungsteilnahme.

Um die Akteur\*innen adäquat erreichen zu können und die Sichtbarkeit der Smart City Potsdam zu erhöhen, ist es notwendig, digitale und analoge Kommunikation zusammenzudenken. In der Smart City Potsdam werden deshalb bspw. Begegnungs- und Veranstaltungsformate, ebenso wie Flyer, Plakate oder Zeitungsartikel, als auch digitale Angebote (u. a. Videos und Podcasts) umgesetzt. Menschen, die keinen Zugang zum Internet haben können sich auf anderen Wegen

informieren. Zentrale Inhalte werden dabei in einfacher Sprache kommuniziert. Informationen erhalten somit eine höhere Reichweite. Durch die Zusammenarbeit mit lokalen Akteur\*innen und externen Multiplikator\*innen wird das Verantwortungsgefühl für die eigene Mitwirkung gestärkt. Dies führt zu einer höheren Annahme und Vertrauen in die Ziele des Projektes.

### Beteiligung im Modellprojekt

In der Smart City Potsdam werden Teilprojekte umgesetzt, welche die Beteiligungsstruktur in Potsdam stärken sollen und weitere Formate unter Einbindung der Öffentlichkeit entwickelt. Eine eigene Maßnahme widmet sich der digitalen und analogen Teilhabe in Potsdam; hier sollen bereits bestehende Möglichkeiten der Mitbestimmung und Meinungsbildung in Potsdam ergänzt werden.

Diese Projekte zur Stärkung von Teilhabstrukturen unterliegen den Richtlinien für Barrierefreiheit, sollen niedrigschwellig und verständlich kommuniziert werden und unter Nutzung verschiedener Medien für möglichst viele attraktiv sein. Zu den einzelnen Teilprojekten zählen:

- **Beteiligungsatlas.** Es handelt sich um eine digitale Kartenansicht, welche alle Beteiligungsmaßnahmen der Stadt Potsdam auf einer Plattform sichtbar macht, sowohl top-down als auch bottom-up. Die Nutzung wird durch Tutorials begleitet.
- **Potsdam Lab - gemeinsam realisierte Stadtentwicklung**  
Das Lab wird der physische Ort der Smart City, in dem Stadtgesellschaft, Wissenschaft, Wirtschaft und Politik in den Dialog treten. Hier wird partizipativ und mit der Methode Design Thinking an Stadtentwicklungsthemen gearbeitet.
- Mit dem **Innovationsmobil, s.u.**, wird Beteiligung dezentral und aufsuchend stattfinden. In einer Testphase eruiert das Smart City Team gemeinsam mit seinen Partner\*innen die Chancen, Risiken und Potenziale eines modularen Fahrzeugs und setzt dieses ab 2025 um. Das Mobil fährt auch in die Region und fördert eine nachhaltige Kooperationskultur zwischen Stadt und Land.
- Technologie- und Prozesskompetenzen sollen durch den **Innovationswettbewerb** weiterentwickelt werden. Dabei werden Projekte entwickelt, die insbesondere die Belange junger Menschen in Potsdam unterstützen.

Weitere Teilprojekte werden unter Einbeziehung der Öffentlichkeit entwickelt. Der zentrale physische Ort hierfür ist das Potsdam Lab. Für die einzelnen Maßnahmen ist Folgendes angedacht:

- **Regio.hub:**  
Der Regio.hub verfolgt als interkommunales Kooperationsprojekt einen dezentralen Ansatz. Das PotsdamLab wird dafür einer der Veranstaltungsorte sein. Hier sollen gemeinsam smarte Projekte mittels innovativer Methoden entwickelt werden. Dazu gehört auch das kooperative Innovationsmobil, welches die Smart City-Themen in die am Regio.hub-beteiligten Kommunen und Landkreise bringt und die Bewohner\*innen aktiv mit einbezieht.
- **Integrierte Verkehrswende:**

Für die Entwicklung und Feinplanung der vier unterschiedlichen ÖPNV-Standorte sollen zentrale Akteur\*innen wie das Standortmanagement und ausgewählte Vertreter\*innen der Nutzergruppen zusammenkommen und diese entwickeln.

- **Klimaschutz und Klimaanpassung:**  
Ziel ist es, die Stadtbevölkerung stärker am Erhalt des städtischen Grünvolumens und allgemein der Einhaltung der Klimaziele zu involvieren. So werden sie in der Gestaltung der Cooling Points, der Erarbeitung von Stadtklima erlebbar machen sowie der Pilotierung des Bürgernahen Baumkataster wiederholt Ideen einbringen und über die inhaltliche Gestaltung mitentscheiden.
- **Quartiersentwicklung:**  
Alle Teilmaßnahmen orientieren sich an den Bedarfen der Nutzergruppen vor Ort und werden fortlaufend mit diesen entwickelt. In dem Teilprojekt Digital-analoger Geschichtspfad werden z.B. die Inhalte der Lokalgeschichte von den Beteiligten des Projektes erarbeitet. Diese entscheiden auch, welche Priorisierung der Themen vorgenommen werden kann.
- **Urbane Netzwerke, Infrastruktur und Datenplattform**  
Die technischen Teilmaßnahmen sollen mit einem jährlichen Hackathon\* von der lokalen Maker-Szene begleitet werden. Mit verschiedenen Akteur\*innen werden Piloträume bestimmt, neue Geschäftsmodelle entwickelt und Netzwerke nutzbar gemacht. Perspektivisch sollen Daten in TheThingsNetwork, als eine offene community-basierte Initiative für das IOT (Internet der Dinge) übertragen werden.



## 8. Technische Grundlagen

### 8.1 IT-Infrastruktur

Aktuell wird in der LH Potsdam eine IT-Strategie erarbeitet, die 2023 verabschiedet werden soll. Hierbei werden folgende Themenbereiche betrachtet:

Bewertung verschiedenster Organisations- und Rechtsformen

- des IT-technischen Betriebs zur Sicherstellung von technischen/technologischen Leitplanken wie einer möglichst konsequenten Cloud-Strategie (hybrider Cloudansatz),
- der Umsetzung der Verwaltungsleistungen im Rahmen des OZG und
- der Steuerung von IT-unterstützten Projekten u.a. zur Standardisierung der internen Verwaltungsprozesse.

Anschließend sollen ein Zielbild und konkrete Maßnahmen erarbeitet werden

Die IT-Ressourcen der Landeshauptstadt Potsdam sind, wie in anderen Kommunen in Deutschland, limitiert. Themenkomplexe wie die fortlaufende Digitalisierung der Verwaltung und deren Dienstleistungen, die Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes, Fachkräftemangel, Budgetgrenzen und die Notwendigkeit der Abbildung sehr hoher Sicherheitsanforderungen sind Anforderungen, denen sich jede IT einer kommunalen Verwaltung stellen muss.

Bei der Umsetzung der ersten Teilmaßnahmen Smart City wurde deshalb verstärkt mit kommunalen Unternehmen der LH Potsdam kooperiert: So wird im Rahmen des Modellprojekts Smart City die Nutzung der Infrastruktur kommunaler Unternehmen für die Urbane Datenplattform getestet. Externe Partner\*innen und kommerzielle Anbieter\*innen helfen außerdem bei der Bereitstellung von Serverkapazitäten, die es erlauben, Redundanzen zu schaffen, um eine hohe Verfügbarkeit zu gewährleisten.

Der Einsatz von Virtualisierungstechnologien und Cloud-Lösungen hilft zusätzlich, die Ressourcen optimal zu nutzen und Anforderungen skalierbar abbilden zu können. Sie geben die Möglichkeit, IT-Ressourcen nach Bedarf zu erhöhen oder zu verringern, um dynamisch Anforderungen erfüllen zu können und gleichzeitig kosteneffizient zu sein.

Als kommunale Verwaltung legt die LH Potsdam sehr großen Wert auf Datensouveränität. Eine zwingende Portabilitätsanforderung und eine unbedingte Exit-Strategie bezüglich Cloud-Services sichern dies. So muss ein bezogener Cloud-Webservice die Möglichkeit bieten, von einem Anbieter zu einem anderen zu wechseln, wenn sich Anforderungen ändern. Damit wird die Abhängigkeit von einzelnen IT-Anbietern (Vendor-Lock-In-Effekte) verhindert bzw. erschwert.

Im Rahmen der angestrebten Maßnahmen im Modellprojekt Smart City wird bevorzugt Software as a Service (SaaS) eingesetzt werden, um die o.g. Anforderungen zu erfüllen, die Verfügbarkeit zu erhöhen und den Wartungsaufwand zu reduzieren. Software as a Service ist ein Modell für Software, bei dem ein Anbieter den Endnutzern die Anwendung über einen Cloud-Dienst zur Verfügung stellt.

## 8.2 Softwareeinsatz mit Open Source

Digitalisierung braucht Software. Die Förderrichtlinien des Modellprojekts gebieten den Einsatz von Open-Source-Software. Das bedeutet erstens, dass die Software (d. h. der Quelltext) in einer für den Menschen lesbaren und verständlichen Form vorliegt, zweitens die Software darf beliebig kopiert, verbreitet und genutzt werden und drittens die Software darf verändert und in der veränderten Form weitergegeben werden. Dies sichert die Skalierbarkeit, Portierbarkeit und die Möglichkeit speziellen Anpassungen, um den Einsatz auch in anderen Kommunen zu sichern. Die LH Potsdam strebt darüber hinaus an, Open-Source-Software verstärkt einzusetzen.

Ferner trägt der Einsatz von Open-Source-Technologien zur digitalen Souveränität bei. Mithilfe Open-Source-Anwendungen kann die Unabhängigkeit gegenüber proprietärer Lösungen gewährleistet werden. Offene Standards erlauben modulare Anwendungen, die sich unabhängig von großen Anbietern implementieren lassen. Ein offener Standard ist ein Format oder Protokoll, das von jedermann geprüft und verwendet werden kann. Er ist frei von rechtlichen Klauseln oder technischen Einschränkungen und wird unabhängig von einem einzelnen Anbieter koordiniert und weiterentwickelt.

2021 wurde in der LH Potsdam ein Konzept zur Nutzung von Open-Source-Software in der Landeshauptstadt Potsdam veröffentlicht (Vorlage 21/SVV/1219). Das Konzept soll zukünftig fortgeschrieben werden. Darin heißt es im Fazit:

„Ein umfassender Einsatz von OSS bietet eine Vielzahl wichtiger Vorteile. Gleichzeitig und untrennbar damit verbunden sind aber auch Herausforderungen bzw. Nachteile in den Bereichen der Abhängigkeit von etablierten Fachverfahren, welche u. a. häufig noch die Anbindung an proprietäre Betriebssysteme (Microsoft) und Client-Software, bspw. Microsoft Office, erfordern. Eine Veränderung hier kann nicht allein durch die Landeshauptstadt Potsdam bewirkt werden. Daher wird die Landeshauptstadt Potsdam auch weiterhin aktiv die interkommunale Zusammenarbeit nutzen, um diesen Prozess voranzubringen und von dort gewonnenen Erkenntnissen zu partizipieren.“

## 8.3 Datenmanagement

Die Grundlage des Datenmanagements ist eine Datenstrategie. Sie ist der Leitfaden für den Umgang mit Daten und definiert klare Ziele und Prioritäten. Ziele können zentrale Datenpools mit einheitlicher Struktur, klar erkennbarer Qualität der Erhebung (amtliche Sensoren oder durch Bürgerbeteiligung erhoben), Datenvernetzung und offene Daten sein. Die LH Potsdam hat 2021 dazu u. a. eine Transparenzsatzung beschlossen (Vorlage 21/SVV/0593). Sie definiert als Leitlinie für das kommunale Handeln der Verwaltung, dass allen Informationen grundsätzlich offen und transparent zugänglich sein sollen. Unter Wahrung schutzwürdiger Belange soll die Transparenz der Verwaltung vergrößert, die Möglichkeiten der Kontrolle staatlichen und politischen Handelns durch die Einwohner\*innen verbessert und damit die demokratische Meinungsbildung in der Gesellschaft gefördert werden. Die proaktive Bereitstellung von Informationen an zentraler Stelle im Internet befördert auch Möglichkeiten, sie für neue Anwendungen, Dienste und Dienstleistungen weiterzuverwenden.

Der Kern des Datenmanagements der Smart-City-Strategie der LH Potsdam ist die Urbane Datenplattform. Sie sieht vor, dass bereits vorhandene und neu erhobene Daten zentral gesammelt und bereitgestellt werden. Diese Daten können dann verknüpft zur nachhaltigen Weiterentwicklung und Steuerung der Stadt genutzt werden. Dabei ist es wichtig, dass

einheitliche Standards (Datenmodelle und Metadaten) und Prozessschnittstellen verwendet werden, um bedarfsgenaue, nachhaltige Entscheidungen und maßgeschneiderte Services bereitstellen zu können.

Eine Datenstrategie trägt auch zur Datensouveränität bei. Teil der Datensouveränität ist es, die Kontrolle über städtische Daten zu behalten und sicherzustellen und dass Datenbestände unabhängig von externen Partner\*innen bleiben. Dazu ist es zentral wichtig, zu erfassen, welche Daten gesammelt werden, wer sie erhoben hat und wie sie verwendet werden. Somit muss jederzeit die Datennutzung- und der Datenaustausch transparent und nachvollziehbar gehalten werden.

Die Sicherstellung der Datensouveränität ist ein kontinuierlicher Prozess, der parallel zur Umsetzung der Smart-City-Strategie im Rahmen des Datenmanagements der LH Potsdam angegangen wird und von der Smart City AG mit den relevanten Akteure\*innen gewährleistet wird. Hierzu wird perspektivisch eine Daten-Governance eingeführt, die einheitliche und verbindliche Leitlinien, Standards und Prozesse sowie Informationssicherheit und einen verpflichtenden Datenqualitätsstandard gewährleistet.

## 8.4 IT-Sicherheit und IT-Kompetenzaufbau

Die Cyber-Bedrohungslage ist ununterbrochen hoch. Gerade Behörden und kommunale Verwaltungen sind mit ihren hoheitlichen Aufgaben und der Datenqualität im Fokus und in immer öfter Cyberangriffen ausgesetzt. Die Angreifer agieren mit hoher Professionalität. Mit zunehmender Digitalisierung nimmt dieses Bedrohungsszenario und die Möglichkeiten der Angreifer weiter zu. All dies stellt die Verwaltung vor großen Herausforderungen.

Es gilt, ein hohes Maß an IT-Sicherheit zu garantieren und fortlaufend anzupassen. Im Zuge der akuten Bedrohungslage hat die LH Potsdam eine Vielzahl von Maßnahmen etabliert und technische Infrastrukturen geschaffen, die einen hohen Sicherheitsstandard garantieren und gleichzeitig die Visibilität von und Resilienz bei Cyberangriffen sicherstellen. Dies ist ein fortlaufender Prozess. Aufgrund der Bedeutung wird das Thema Informationssicherheit und Datenschutz direkt im Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters angesiedelt. Darüber hinaus wurde weiteres Fachpersonal eingestellt und spezielle Dienstleister gebunden. Die Landeshauptstadt ist außerdem Mitglied im Zweckverband DIKOM, der TUIV AG und der Allianz für Cybersicherheit. Dadurch kann sie auf entsprechende Expertisen zurückgreifen.

Um zu gewährleisten, dass die Systeme und die auf ihnen gesammelten Daten sicher und geschützt sind, müssen auch zukünftig geeignete Sicherheitsmaßnahmen angewendet werden. Sicherheitsprotokolle sowie Mitarbeiterschulungen für den Umgang mit öffentlichen Daten sind notwendig, damit eine vertrauliche und qualifizierte Handhabung erfolgen kann.

Somit ist der IT-Kompetenzaufbau ein wesentlicher Bestandteil der IT-Sicherheit. Ein Teil davon sind neben Vermittlung technischer Fähigkeiten auch u. a. offene Kommunikationskanäle und die Förderung der Selbstorganisation, damit komplexe Arbeitssituationen bewältigt werden können. Ebenso ist ein umfangreiches Qualifizierungsangebot wichtig, mit dem die Umstellung auf ein digitalisiertes Arbeiten vorbereitet wird. Flexible Arbeitsräume, moderne Hardware und eine geeignete Kollaborationssoftware sind für diesen Wandel erforderlich.



## 8.5 Datenschutz

Die Bedeutung des Datenschutzes ist seit der Entwicklung der Digitaltechnik stetig gestiegen, weil Datenhaltung, -verarbeitung, -weitergabe und -analyse immer einfacher werden. Wenn viele Daten aus verschiedenen Quellen an einem Ort zusammengetragen werden, steigt das Risiko von Datenschutzverletzungen. Auch bei den Potsdamer\*innen bestehen Bedenken hinsichtlich der Verwendung von Daten. Unter den Befragten der Bürgerumfrage 2022 zum „Modellprojekt Smart City“ bereitet immerhin 35,6 % die „Datenkontrolle und Datenmissbrauch“ Sorgen. Dies wird nur übertroffen von der Verbreitung von Fake News und Unwahrheiten“, welche am häufigsten genannt wurde (40,8 %), gefolgt von der „Machtzunahme von großen Konzernen“ (38,6 %). Umso wichtiger ist es, über die Verwendung der Daten transparent zu informieren und sie entsprechend der gesetzlichen Vorgaben effektiv zu schützen.

Das Projekt Smart City bewegt sich dabei im Wirkungskreis der sogenannten PSI-Richtlinie (engl. Re-Use of Public Sector Information, dt. Richtlinie über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors). Ihr Ziel ist es, Informationen, die im öffentlichen Sektor vorhanden sind, der Öffentlichkeit möglichst unbürokratisch zugänglich zu machen. Im Juni 2023 hat sich die EU auf eine Verordnung über harmonisierte Vorschriften für einen fairen Datenzugang und eine faire Datennutzung („Data-Act“) geeinigt. Unter diese Verordnung fallen insbesondere Produkte, die Daten über ihre Leistung, Nutzung oder Umgebung produzieren und sammeln und die diese Daten über einen öffentlich zugänglichen Dienst übermitteln können (häufig als Internet der Dinge [IoT] bezeichnet). Darüber hinaus sollen Behörden in Ausnahmefällen, wie z. B. bei Hochwasserkatastrophen oder Waldbränden, der Zugriff auf Daten gestattet werden, die in Besitz der Privatwirtschaft sind. Mit dem LoRaWAN für alle und den dabei eingesetzten Sensoren und der Urbanen Datenplattform als zentrale Sammlung von Daten aus, von und über Potsdam und seine Einwohner\*innen müssen diese Verordnungen und Gesetze berücksichtigt werden.

2016 wurde ein Open Data Konzept (Vorlage: 16/SVV/0215) der Landeshauptstadt veröffentlicht. Darin werden die Grundlagen für Potsdam definiert und Fragen zur Abwägung von Chancen und Risiken für die Veröffentlichung nicht personenbezogener und nicht sicherheitskritischer Daten beantwortet. Darüber hinaus werden geeignete Maßnahmen für die Veröffentlichung von Daten dargestellt. Dazu gehört der weitere Ausbau des Datenkatalogs und die Veröffentlichung der Daten auf einem geeigneten Open-Data-Portal. Die geplante Maßnahme der Urbanen Datenplattform hilft, dieses Konzept umzusetzen. Die Open-Data-Plattform der LH Potsdam soll in die Urbane Datenplattform integriert werden.

Datenschutz umfasst verschiedene Aspekte. Neben den technischen Grundlagen für Datensicherheit in Datenbanken gilt dies auch von Anfang an bei allen Softwareentwicklungen – im Sinne von Privacy-by-Design – zu beachten. Das heißt, dass Software schon bei der Entwicklung so anzulegen ist, dass die Daten geschützt werden. Auch bei der Erstellung von Konzepten für die Rollen und Rechte bei allen Beteiligten der geplanten Maßnahmen der Datenschutz von Anfang an mitzudenken. Werden Daten (z. B. für die Urbane Datenplattform) direkt bei einzelnen Personen erhoben, ist sicherzustellen, dass Maßnahmen zur Anonymisierung greifen. Die Daten werden dabei nur in aggregierter Form übermittelt, dargestellt und ausgewertet.

Im Zuge der Nutzung externer Ressourcen sind die Aspekte Zertifizierung von Produkten sowie Security-by-Design wesentliche Qualitätskriterien von Lösungen und Anbieter\*innen. Auch hinsichtlich des Notfallmanagements sowie Business-Continuity-Management sind an die

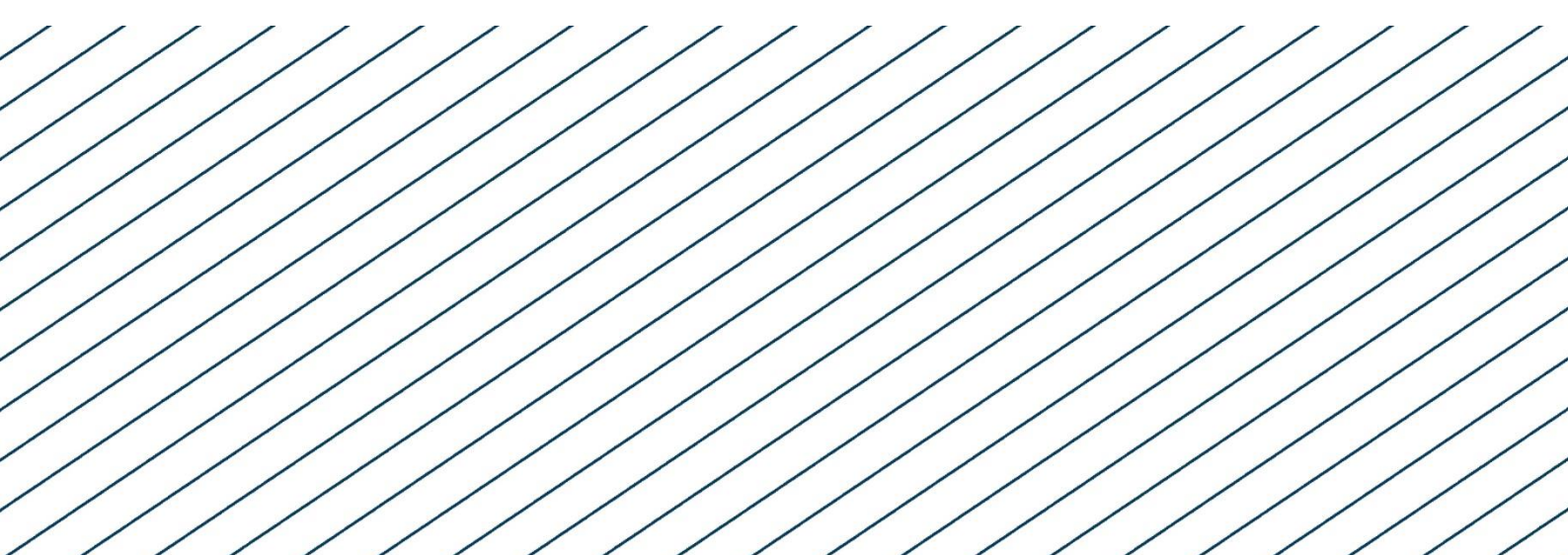
Verfügbarkeit von Verwaltungsleistungen neue Ansätze und ein klares Verständnis der Dienstleistungen notwendig. Letztlich verbleibt die Verantwortung hinsichtlich Leistungserbringung und Schutz der Informationssicherheit zumeist bei der Landeshauptstadt.

## 8.6 Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI)

Der Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) ist ein hochaktuelles Thema, dem sich auch die Landeshauptstadt Potsdam stellt.

Der Einsatz von KI muss behutsam erfolgen, um Abhängigkeit, Kontroll- und Verantwortungsverlust zu vermeiden. KI-Anwendungen sollen Mitarbeitende bei Routineaufgaben unterstützen, sie aber nicht ersetzen. Auch in Zukunft werden menschliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gebraucht. Dies gilt insbesondere in einer kommunalen Verwaltung, deren Entscheidungen weitreichende Konsequenzen für die Einwohner und Einwohner der Stadt haben. Nutzen und Aufwand aus Sicht der Stadt und der Potsdamer\*innen sind stets gegeneinander abzuwägen. Nicht die Technologien stehen dabei im Vordergrund, sondern ihre Relevanz für die Stadtentwicklung.

In einigen geplanten Teilmaßnahmen kommen Algorithmen zum Einsatz, die als KI-Unterstützung bei der Auswertung von erhobenen Daten oder bei der Entscheidungsfindung helfen, wie im Bereich der Cybersicherheit oder bei der Visualisierung und Simulation zur Unterstützung stadtentwicklungsrelevanter Fragestellungen. Bei allen Maßnahmen wird jeweils sorgfältig geprüft, welche Chancen und Risiken dabei für die Einwohner\*innen bestehen.



## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

### Abbildungen

Abbildung 1: Abgrenzung und Schnittmengen zwischen Verwaltungsdigitalisierung, Onlinezugangsgesetz und Smart-City-Strategie Potsdam .....	13
Abbildung 2: Organisationsstruktur Smart City und Smart Region Potsdam .....	15
Abbildung 3: Landschaft der Schlüsselakteur*innen im Überblick, ohne Anspruch auf Vollständigkeit .....	21
Abbildung 4: Digitaler Reifegrad der Verwaltung der LH Potsdam .....	23
Abbildung 5: Bewertung der Verwaltung gemäß Bitkom Smart City Index 2021 .....	24
Abbildung 6: Prozessschritt 1 (Vorbereitungsphase) zur Erstellung der Smart-City-Strategie-Potsdam .....	26
Abbildung 7: Prozessschritt 2 (Konzeptionsphase) zur Erstellung der Smart-City-Strategie Potsdam .....	27
Abbildung 8: Prozess und Ergebnisse der Smart-City-Strategieentwicklung im Zusammenspiel	31
Abbildung 9: Umsetzung und Steuerung der Smart-City-Strategie Potsdam .....	65

### Tabellen

Tabelle 1: Zieldefinitionen der Smart City Charta und Bezüge zu den Handlungsfeldern des INSEK 2035 .....	12
Tabelle 2: Übersicht der Fachworkshops mit Experten der Verwaltung .....	28
Tabelle 3: Durchgeführte Smart-Region-Fachworkshops .....	28
Tabelle 4: Übersicht der Strategiewerkstätten mit Vertretern der Stadtgesellschaft .....	29
Tabelle 5: Übersicht der Workshops mit Vertretern der Stadtverordnetenversammlung .....	30
Tabelle 4: Übersicht Termine Jugendbeteiligung .....	30

## Glossar

DABB	Digitalagentur des Landes Brandenburg
DIKOM	Zweckverband Digitale Kommunen Brandenburg
KPI	Key Performance Indicator (Erfolgsfaktor, Schlüsselwert)
KI	Künstliche Intelligenz
LH	Landeshauptstadt
OKR	Objectives und Key Results
OZG	Onlinezugangsgesetz
SDG	Sustainable Development Goals
SVV	Stadtverordnetenversammlung
THG	Treibhausgas
WFBB	Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Wohnen, Stadtentwicklung  
und Bauwesen

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

**KFW**

# Modellprojekte Smart Cities: Maßnahmen-Steckbrief

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB), die Koordinierungs- und Transferstelle Modellprojekte Smart Cities (KTS) und die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) empfehlen dringend Maßnahmen, die im Rahmen der Förderung Modellprojekte Smart Cities (MPSC) gefördert werden sollen, entsprechend dieser Struktur zu konzipieren und darzustellen. Damit ermöglichen Sie uns, eine einheitlich strukturierte Informationsgrundlage für die Prüfung der Förderfähigkeit von Maßnahmen zu erhalten und die Prüfung effizienter zu gestalten. Dies sollte auch dazu beitragen, dass Sie eine schnellere Rückmeldung über die Förderfähigkeit neuer oder geänderter Maßnahmen erhalten.

Bitte nutzen Sie diese Struktur für die Darstellung Ihrer Vorhaben bei jeglichen Anfragen zur Förderfähigkeit von Maßnahmen (vgl. Kosten- und Finanzierungsplan Nr. 1.2 „Erste Investitionen (Strategiephase)“ und Nr. 2.2 „Investitionen und Maßnahmen (Umsetzungsphase)“). Die entsprechenden Informationen können Sie dann später ggf. aktualisiert für das Monitoring nutzen.

Bitte nutzen Sie diese Struktur auch für die Darstellung der Maßnahmen im Rahmen der Strategieprüfung. Maßnahmen, die zwar in Ihren Strategien enthalten sind, jedoch nicht aus Mitteln der MPSC gefördert werden sollen, brauchen nicht so dargestellt werden.

Wir bitten Sie auch darum, allgemeine Generalisierungen zu vermeiden. Bitte machen Sie Ihre Angaben so konkret, detailliert und aussagekräftig wie möglich. Dann sind Ihre Ausführungen auch ohne Kenntnis des spezifischen Kontexts Ihres Modellprojekts nachvollziehbar und Sie reduzieren Nachfragen. So können Sie eventuelle Verzögerungen und Nachforderungen vermeiden und auch einer möglichen Ablehnung der Maßnahme vorbeugen. Vielen Dank!

*Bitte beachten Sie, dass eine Verlinkung bzw. Verweise zu externen Quellen nicht gestattet sind.*



### Angaben zum Modellprojekt Smart City

**Name des Modellprojekts Smart City:** „Smart City Potsdam – Innovativ. Grün. Gerecht. Zusammen schaffen wir eine nachhaltige Stadt für morgen!“

**Maßnahmentitel:** Quartiersentwicklung

**Gesamtkosten der Maßnahme:** 1.730.668€

### In welcher Projektphase wird die Maßnahme durchgeführt?

- in der Strategiephase.
- in der Umsetzungsphase.
- in der Strategiephase begonnen und in der Umsetzungsphase fortgeführt.

### Handelt es sich bei dieser Maßnahme um eine neu konzipierte Maßnahme?

- Ja, die Maßnahme wurde gegenüber der Antragsstellung verändert.
- Nein, die Maßnahme wird seit der Antragsstellung unverändert verfolgt.

Wenn ja:

Wurde bereits früher ein Änderungsantrag bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau für diese Maßnahme eingereicht

- Ja.
- Nein.

### Welchen Bearbeitungsstand hat diese Maßnahme?

- Ideenskizze, Planungen noch nicht gestartet.
- in Planung.
- in Pilotierung.
- in Umsetzung.
- abgeschlossen.
- wird nicht länger verfolgt.



1. Bitte präzisieren Sie die **Maßnahme im Detail**.

- Bitte beschreiben Sie die Maßnahme möglichst aussagekräftig.  
(„Was genau soll getan werden?“)

Die Maßnahme „Quartiersentwicklung“ (im weiteren Verlauf des Steckbriefs auch „Maßnahmenbündel“ genannt), besteht aus insgesamt vier Teilmaßnahmen, die im Folgenden näher beschrieben werden:

**1. „MiLA-Plattform zum Mieten, Leihen, Ausprobieren“**

Die Maßnahme besteht in der Pilotphase aus drei Säulen:

a) Raumnutzung („Mieten“)

Anwohner\*innen können sich über öffentlich zugängliche Außen- und Innenflächen informieren und diese über die Plattform z.B. für Nachbarschaftstreffs und Feiern, Kurse und Schulungen, Freizeitgruppen, kleine Konzerte und andere kulturelle Veranstaltungen, Tausch- und Verschenkmärkte etc. buchen

Insbesondere die Nachbarschafts- und Begegnungshäuser bieten aktuell Räume zur Nutzung an. Der Buchungsprozess ist jedoch für beide Seiten zeitaufwändig, da die Anfragen i.d.R. per E-Mail gesendet und beantwortet werden. Eine Onlinebuchungssystem böte u.a. den Vorteil, sich im Vorfeld über die Verfügbarkeit zu informieren.

Perspektivisch wird angestrebt, weitere Räume in den Quartieren zu identifizieren, die außerhalb der Betriebszeiten leer stehen, bspw. Schulen nach der Unterrichtszeit. Auch diese Räume könnten Nachbar\*innen für nichtkommerzielle Zwecke nutzen.

b) Ausleihpool („Leihen“)

In Potsdam gibt es 19 von der Stadt geförderte Nachbarschafts- und Begegnungshäuser (NBH). Diese sind Bürgerhäuser, Treffpunkte und Begegnungsstätten, die stadt- und ortsteilorientierte, soziale und kulturelle Zentren darstellen. Es sind Orte, an denen zum verantwortlichen Mitmachen, zur bürgerschaftlichen Selbsthilfe, zu kommunalem Informationsaustausch und gemeinschaftsstärkendem Engagement eingeladen wird. Viele dieser Aktivitäten brauchen Werkzeuge oder Infrastruktur, die von den Häusern bereitgehalten werden. Viele dieser Dinge liegen die meiste Zeit ungenutzt in Lagerräumen, während niemand genau weiß, wo und bei wem lagern, bzw. ob sie überhaupt verfügbar sind.

Auf den Strategieworkshops mit Akteuren der Stadtgesellschaft wurde mehrfach der Wunsch nach einer Möglichkeit der gegenseitigen Ausleihe gefragt. Mit dieser Maßnahme wird dies ermöglicht. NBH bilden „Ausleihstationen“. Hier können an öffentlich zugänglichen Orten Werkzeug, Veranstaltungstechnik, Lastenräder, Profi-Gastrobedarf, Sitzmöbel u.a. ausgeliehen und verliehen werden. Dazu wird ein zentraler „Ausleihpool“ gebildet. Dies soll eine Webseite oder App mit zugehöriger Datenbank werden, in der die NBH und Vereine ihr





Equipment anmelden und sich gegenseitig verleihen. Damit wird es möglich Material für alle zugänglich und nutzbar zu machen.

Damit bildet sich eine über die Stadt verteilte „Bibliothek der Dinge“. Vorbild für dieses Projekt ist die „Bibliothek der Dinge“, die in der Stadt- und Landesbibliothek Potsdam bereits seit 2020 angeboten wird.

Eine Erweiterung mit weiteren Kiezakteuren ist vorgesehen, z.B. verfügen auch Jugendfreizeiteinrichtungen und Sportvereine über eine Vielzahl von Materialien.

c) Angebote („Ausprobieren“)

Anwohner\*innen können sich über verschiedene Angebote im Quartier informieren, z.B. Urban Gardening, Kurse oder Sportmöglichkeiten. Letzteres beinhaltet auch die Sportboxen, die im Rahmen des MPSC umgesetzt werden sollen.

Sportboxen: Platzierung von (teil-)stationären Containern welche mit Sportutensilien befüllt sind. Prinzip der DHL-Packstation: verschlossene Fächer die sich über eine App durch Aktivierung öffnen lassen. App-gesteuertes Ausleihen von Sportgeräten. Die Leihe erfolgt über die Reservierung in einer App, mit anschließender Verifikation über einen QR Code vor Ort.

2. **„Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf“**

Komponente 1: Ausbau der Pflegehilfsmittelausstellung auf dem LHP-Campus (Haus 1):

Der Ausstellungsraum des Pflegestützpunkts ist ca. 17 qm groß. Ziel ist es alters- und pflegegerechte Assistenzsysteme vorzustellen. Eine Festlegung auf den Raum in Haus 1 ist auf die unmittelbare Nähe der Büros des Pflegestützpunkts der LHP (gemeinsame Trägerschaft LHP und IKK), des Büros des Seniorenbeirats und des Büros des Behindertenbeirats zurückzuführen. Infolge der Nutzung der Räumlichkeit durch verschiedene Zielgruppen wird eine höhere Reichweite der Maßnahme antizipiert.

Außerdem ist eine temporäre, mobile Ausstellung geplant, um die Sichtbarkeit der Maßnahme zu steigern. Zu diesem Zweck soll das im Rego.hub entwickelte, kooperative Innovationsmobil genutzt werden. Dadurch ließe sich die Maßnahme auch regional erweitern.

Komponente 2: Aufbau von Koffersystemen mit (smarten) Hilfsmitteln:

Der Koffer kann von den oben genannten Anwendern (Seniorenbeirat, Pflegestützpunkt, Sozialarbeiter\*innen Eingliederungshilfe und Hilfe zur Pflege) gleich zu den Hausbesuchen bei den Klient\*innen und Ratsuchenden mitgenommen werden. Auch für die Kooperationspartner, bspw. Wohnungsgeber, Vereine oder Hausarzt\*innen wäre die Ausleihe interessant. Auch hier gibt es Good-Practise-Beispiel von der DigitalAgentur Land Brandenburg, in Zusammenarbeit mit dem Netzwerk „Älter werden in Potsdam“, das jedoch an stationäre Pflegeeinrichtungen richtete. Aus diesem Grund stellt die geplante Maßnahme eine sinnvolle Ergänzung dar. Nach einer Testphase zu den oben genannten Zwecken sollen



weitere Verwendungsmöglichkeiten identifiziert werden, um eine größere Reichweite und damit Nachhaltigkeit der Teilmaßnahme zu erreichen. Erste Anknüpfungspunkte wurden für die Bereiche Kita und Hort identifiziert, um Kinder mit Behinderungen besser in den Alltag zu integrieren und Erzieher\*innen bzw. Betreuungspersonen zu entlasten.

Hinsichtlich der Kofferausstattung sind unterschiedliche Systeme bzw. Module möglich:

- Allgemeines Wohnen
- Küchenausstattung
- Schlafzimmersausstattung
- Badausstattung
- Notrufsysteme

#### Komponente 3: Service-Wohnen:

Die letzte Komponente baut auf dem Pilotprojekt „Smart-City Forst“ auf, an dem auch die Potsdamer Ernst von Bergmann Care gGmbH beteiligt ist. Ziel von „Smart-City Forst“ ist es, ein Wohn- und Versorgungsumfelds zu schaffen, welches auf die verschiedenen Stadien der Demenz reagiert. Im Rahmen des Modellprojekts Smart City soll gemeinsam mit Potsdamer Partnern, insbesondere mit dem kommunalen Wohnungsgeber, eine Version dieses Projekts für die Landeshauptstadt erprobt werden.

### **3. „Soziales Wohnen 2.0“**

Die Teilmaßnahme stellt eine digitale Unterstützung bei der Vermittlung des geförderten Wohnraums dar. Außerdem ist die Teilmaßnahme als Ergänzung anderer Angebote für Menschen, die schwierigen Zugang zum Wohnungsmarkt haben, gedacht z.B.

- des Projekts „Wohnen für Hilfe“ des Studentenwerks
- des Potsdam Bonus
- Unterbringung Geflüchteter

### **4. „Digital-analoger Geschichtspfad“**

In der Tradition der Geschichtswerkstätten der 1970er und 1980er Jahre soll ein Geschichtspfad entstehen, der lokale Geschichte an haptisch erfahrbaren Orten mit audiovisuellen und VR-Erlebnissen erlebbar macht. Unter fachkundiger Anleitung können sich interessierte Einwohner\*innen, insbesondere aber auch Schulklassen der im Quartier ansässigen Oberschulen mit der vielfältigen Lokalgeschichte ihres Stadtteils auseinandersetzen.



Eine Kooperation mit dem Potsdam Museum wird angestrebt, zum einen um Zugang zu Quellen zu erhalten und zum anderen sollen die Inhalte des Geschichtspfads in die geplante PotsdamHistory-App integriert werden. Dadurch wird der Geschichtspfad auch für Tourist\*innen interessant. Der touristische Mehrwert soll jedoch nicht das alleinige Kernziel des Projekts sein. Letztlich ist der Geschichtspfad im Herzen ein Projekt der Stadtteilarbeit, das Nachbarinnen und Nachbarn zusammenbringen soll, wodurch die Identifikation im Stadtteil gefördert wird. Darüber hinaus leistet das Projekt durch seine Methodik, d.h. durch den gemeinsamen Aushandlungsprozess, in welchem Rahmen Erinnerungskultur erfolgen soll, einen wertvollen Beitrag zur Demokratieentwicklung.

##### 5. Weiterentwicklung Partizipatives Stadtteilmodell (kurz: PaSMo)“

Das Partizipative Stadtteilmodell dient der Darstellung der Quartiersentwicklung. In Zusammenarbeit mit der Entwicklungsträger Potsdam wurde in Phase A ein interaktiver Planungstisch umgesetzt, um Einwohner\*innen, im Rahmen von Bürgerbeteiligungsveranstaltungen, die komplexen Vorgänge der Stadtplanung leichter zugänglich zu machen und die Perspektive der Einwohner\*innen einzuholen.

Die Teilmaßnahme soll in Phase B weiterentwickelt werden. Zu diesem Zweck sind folgende Schritte notwendig:

- **Arbeitspaket 0:** Optimierung (Vereinfachung) der Datenbearbeitung, Visualisierung und Analyse für die interne Bearbeitung
  - Festlegung des internen Bearbeitungsprozesses und Austausch mit der offline – Variante (Präsentationstisch)
  - Optimierung der Datenbank (von Excel zu Direkt-Bearbeitung)
  - Entwicklung einer Editiermöglichkeit in QGIS für die Verwaltung und Bearbeitung der 3D- und 2D-Modelle
  - Erweiterung der Datenbank für die Verwaltung von Analysen, Variantenvergleichen sowie Szenarien
  - Definition und Implementierung von Prozessen und Funktionalitäten, wie z.B. die interaktive Auswahl von Gebieten / Objekten für die Analysen



- **Arbeitspaket 1:** Veröffentlichung der Webanwendung mit den beiden Funktionen *Bürger-View* und *Planer-View* über die Website [krampnitz.de](http://krampnitz.de)
  - Überführung der Anwendung in eine Online Version die auch für mobile Endgeräte optimiert ist
  - Vertiefung des Veröffentlichungskonzeptes
  - Anpassung der Anwendung an die Anforderungen einer umfangreichen Responsiveness
  - Einbinden weiterer Anwendungen der Krampnitz-Website -> z.B. 360 Grad Bilder
  - Einbindung weiterer Daten in die Anwendung z.B. Livedaten von Sensoren oder Energieverbräuche (Schnittstelle zu LoRaWan)
- **Arbeitspaket 2:** Weiterentwicklung des digitalen Zwillings
  - Optimierung der Verwaltung des 3D-Modells (einfache Erstellung / Änderung der Modelle, Definition der und Hinzufügen von Fassaden)
  - Selektionsmöglichkeit bei der Visualisierung (z.B. Darstellung von nur einem Gebäude)
  - Erweiterung des 3D-Modells um Bäume unterschiedlichen Typs
  - Verknüpfung von 3D-Planungsdaten mit der Datenbank, ggf. Entwicklung neuer Schnittstellen für die 3D-Datenaufbereitung (Schichtung unterschiedlicher Nutzungen in einem Gebäude)
  - Einbindung des 3D-Modells in die Darstellung einzelner Teilbereiche
  - Optimierung des 3D Modells für 3D Brillen (Rundgang durch das Quartier)
- **Arbeitspaket 3:** Erweiterung der Bearbeitungsmöglichkeiten der Daten, Entwicklung und Implementierung eines Rechte- und Datenbankmanagements
  - Erweiterung des internen Bearbeitungsprozesses (APO)
  - Festlegung eines Rechtesystems für eine organisationsübergreifende Bearbeitung der Daten
  - Erweiterung der Datenbank zur Datensicherheit (Wiederherstellung der Daten)
  - Szenarien-Verwaltung (siehe APO) erweitern um Personen / Personengruppen



- **Arbeitspaket 4:** Grafische Überarbeitung und Weiterentwicklung der Anwendung
  - Durchführung von Usability-Tests (Experten und Bürger bekommen Aufgaben und müssen diese selbständig lösen – damit können Schwachpunkte identifiziert werden)
  - Grafische Weiterentwicklung der Anwendungsoberfläche hinsichtlich des Corporate Design Krampnitz sowie der Usability und Berücksichtigung der Barrierefreiheit der Anwendung auf Tablets, Präsentationsbildschirm und auf der Website
  - Optimierung der Visualisierung der Daten
  - Weiterentwicklung von Dashboards (Analysen, Veränderungen, Sensoren, etc.) – Nutzerspezifische Dashboards (Kombination mit AP 3)
- **Arbeitspaket 5:** Weiterentwicklung der Partizipations-Tools
  - Definition und Entwicklung von Funktionalitäten und Prozesse, Analyse mit den beteiligten Personen
  - Prozessentwicklung für den Umgang mit Daten, die aus der digitalen Beteiligung entstehen
  - Weitere Daten einbinden, Formulare für die Interaktion mit den beteiligten Personen
  - Partizipation textlich und grafisch (digitalisieren in der Karte) unterstützen
  - Gesteuerte Partizipation: zu bestimmten Aspekten werden durch den Redakteur Fragen formuliert mit Auswahlmöglichkeiten
  - Ergebnisse der gesteuerten Partizipation werden statistisch ausgegeben
- **Arbeitspaket 6:** Modulweise Testung der Anwendung
  - Durchführung und Dokumentation von Testphasen (sind weitere Datenbankstrukturen notwendig?)

Entwicklung und Implementierung der Anpassungsbedarfe aus den Testphasen



## 6. Überschneidungen zu anderen Smart-City-Maßnahmen

Die Maßnahme „Quartiersentwicklung“ weist insbesondere Schnittstellen zu folgenden Maßnahmen auf:

- Digitale und analoge Beteiligung (über den Beteiligungsatlas und das digitale Beteiligungstool)
- Urbane Netzwerke, Infrastruktur und Datenplattform (über die Urbane Datenplattform)
- Smart Region (perspektivisch: Erweiterung der Maßnahme in den regionalen Raum, Nutzung des Innovationsmobils)

- Welchen konkreten Nutzen versprechen Sie sich von dieser Maßnahme?  
(„Was genau soll erreicht werden? Welches Problem soll gelöst werden?“)

### „MiLA-Plattform“:

Die MiLA-Plattform hat zum Ziel, den Community-Building-Prozess sowohl in den neuen als auch in den bestehenden Stadtteilen zu fördern. In einer wachsenden Stadt wie Potsdam sind Räume und Flächen generell knapp, so auch für nachbarschaftliche Aktivitäten. Zudem ist es ressourcenintensiv Räume für nachbarschaftliche oder zivilgesellschaftliche Aktivitäten aller Art zu finden. Die Funktion *Mieten* unterstützt Einwohner\*innen dabei, schnell und unkompliziert Räume zu finden und zu mieten, sodass sie mehr Zeit für ihr Engagement haben. Die Funktion *Leihen* fördert nachhaltigen Konsum, da Ausstattung und andere Materialien nicht unnötig angeschafft, sondern miteinander geteilt werden können. Die Funktion *Ausprobieren* fördert ebenfalls das lebendige Miteinander im Stadtteil, da Nachbar\*innen die Möglichkeit erhalten, sich über gemeinsame Interessen und Aktivitäten kennenzulernen. Darüber hinaus begegnen die Sportboxen dem Bedarf, Bewegung im öffentlichen Raum stärker zu fördern, sodass gemeinsamer Sport auch vereinsunabhängig besser möglich ist, was vor allem Einwohner\*innen mit geringen finanziellen Mitteln zugutekommt.

### „Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf“:

Wohnen muss nicht nur bezahlbar, sondern auch an die Bedürfnisse der unterschiedlichen Einwohner\*innengruppen angepasst sein, insbesondere, wenn sich die Bedürfnisse im Laufe des Lebens aufgrund von Einschränkungen ändern. So wird es im Aktionsfeld Wohnen im INSEK 2035 angestrebt.



### **„Soziales Wohnen 2.0“:**

Wohnen, insbesondere der Erhalt und die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum ist eines der wichtigsten stadtpolitischen Themen in der LHP, um der zunehmenden Segregation in Potsdam entgegenzuwirken. Dies geht aus verschiedenen Umfrageergebnissen hervor, bspw. der Umfrage „Leben in Potsdam“, aber auch aus der Smart-City-Umfrage der LHP. Sowohl Einwohner\*innen, die schon länger in Potsdam leben, als neuhinzukommende Einwohner\*innen fällt es sehr schwer Wohnraum zu finden, vor allem, wenn sie in prekären Verhältnissen leben. Dieses Problem soll durch die Teilmaßnahme „Soziales Wohnen 2.0“ bearbeitet werden.

### **„Digital-analoger Geschichtspfad“:**

Entgegen der Bevölkerungsprognosen der 1990er Jahre ist Potsdam seit mehreren Jahren eine schnell wachsende Stadt, deren Nachbarschaften sich zunehmend durch Anonymität auszeichnen. Angesichts dessen, dass die Einwohner\*innenzahl im Stadtteil Bornstedt schneller gewachsen ist, als die Infrastruktur an sozialen, kulturellen und sportlichen Angeboten für alle Altersgruppen, gibt es auch in Bornstedt wenig soziale Interaktion unter den Nachbar\*innen. Community-Building ist ein qualitativer Prozess und so brauchen Nachbarschaften ausreichend Zeit zum Wachsen und um eine gemeinsame Identität auszubilden. Die Methode der Geschichtswerkstatt eignet sich hervorragend, um einen Community-Building-Prozess stärker voranzubringen, da Geschichte und Identität eng miteinander verbunden sind.

### **„Weiterentwicklung PaSMo“**

Die Weiterentwicklung des Partizipativen Stadtteilmodells ermöglicht einen größeren Beteiligungsumfang, infolge der Einbindung in die Website für das Entwicklungsgebiet. Dadurch kann die Anwendung zeit- und ortsunabhängig genutzt werden. Die Analysen, Varianten und Szenarien, die mit Hilfe von PaSMo dargestellt werden, fördern den Austausch mit der Stadtgesellschaft zur Entwicklungsmaßnahme. Außerdem können Folgen von Veränderungen in Planungsgeschehen vereinfacht veranschaulicht werden.

- Warum haben Sie sich für diese Maßnahme entschieden? Warum ist diese Maßnahme für Ihr Modellprojekt prioritär?

Als sozial gerechte und gemeinwohlorientierte Kommune, wie es auch im Smart-City-Motto verankert ist, priorisiert die LHP die Lebenswirklichkeit ihrer Bewohner\*innen und hier spezifisch Fragen der nachhaltigen Quartiersentwicklung und macht ihnen aus diesem Grund Angebote, die ihre Bedürfnisse nach einem möglichst selbstständigen und selbstbestimmten Leben, aber auch nach Vernetzung und sozialer Teilhabe adressieren.



- Bitte beschreiben Sie den räumlichen Bezug der Maßnahme und wo diese verortet ist (Raum/Teilraum/Quartier/Ort Ihres Modellprojekts).

**„MiLA-Plattform“, „Soziales Wohnen 2.0“, „Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf“**

Diese Teilmaßnahmen zielen auf die Gesamtstadt. Zwar unterscheiden sich die einzelnen Stadtteile von ihrer Bebauungs- und Sozialstruktur voneinander, die Bedarfe, die durch die Maßnahmen gedeckt werden sollen, sind jedoch überall vorhanden, sodass es nicht möglich ist, sich nur auf einen bestimmten Stadtteil zu fokussieren.

**„Digital-analoger Geschichtspfad“**

Der Geschichtspfad bezieht sich auf den Stadtteil Bornstedt, einem neugeschaffenen Wohnquartier im Norden Potsdams für insgesamt 15.000 Einwohner\*innen.

**„Weiterentwicklung PaSMo“**

Die Weiterentwicklung des Partizipativen Stadtteilmodells basiert auf den Projektergebnissen des Teilprojekts aus der Phase A, d.h. das Entwicklungsgebiet Krampnitz im Norden Potsdams wird weiterhin das Schwerpunktquartier dieser Teilmaßnahme sein.

- Warum haben Sie diesen Raum für Ihre Maßnahme ausgewählt?

**„MiLA-Plattform“, „Soziales Wohnen 2.0“, „Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf“**

Siehe vorherige Frage.

**„Digital-analoger Geschichtspfad“**

Obwohl Bornstedt ein Stadtteil mit vielfältiger Lokalgeschichte ist – v.a. aus den Bereichen Garten- und Landschaftsbau, Militär - sowie NS-Geschichte – ist dies nur wenigen Einwohner\*innen des Stadtteils bzw. Potsdamer\*innen im Allgemeinen bekannt. Zudem verlässt die deutliche Mehrheit der Bornstedter\*innen ihren Stadtteil für kulturelle (97% der Befragten) und soziale (94% der Befragten) Angebote. Dies geht aus einer Nachbarschaftsumfrage aus dem Jahr 2019 hervor. Dies führt u.a. dazu, dass Bornstedt häufig als unattraktiver und identitätsloser Stadtteil wahrgenommen wird. Ein Umstand, der sich infolge der Teilmaßnahme ändern soll. Anknüpfungspunkte bietet ein Seminar der FHP, das sich bereits auf die Historie des Stadtteils fokussiert hat. Ein weiteres Seminar mit dem Schwerpunkt Architektur soll zeitnah folgen.

**„Weiterentwicklung PaSMo“**

Krampnitz wird in den kommenden 10-20 Jahren zu einem Stadtteil mit bis zu 10.000 Einwohnenden heranwachsen und befasst sich ganz aktuell mit Herausforderungen wie Klimawandel und steigenden Bedarf an Wohnraum. Die Entwicklungsmaßnahme eignet sich aufgrund ihrer Aktualität sowie ihren Veranstaltungsformaten wie z.B. dem Forum Krampnitz für die direkte Bürger\*innenbeteiligung.





2. Bitte erläutern Sie das **Ziel der Maßnahme/den stadtentwicklungspolitischen Bezug**:

- Wie fügt sich die Maßnahme in Ihre Smart-City-Strategie und weitere Stadt-/Raumentwicklungskonzepte ein?

Wie bereits unter Punkt 1 erläutert, verpflichtet sich die LHP im Rahmen des MPSC, soziale Gerechtigkeit zu fördern. Darüber hinaus ist die LHP bereits eine beteiligungserprobte Stadt, die ihre Beteiligungsinstrumente stetig weiterentwickelt. Dementsprechend wird dem vielseitigen Thema Beteiligung und soziales Miteinander im Quartier ein besonderer Stellenwert in der Smart-City-Strategie beigemessen.

Außerdem fügt sich die Maßnahme in das INSEK 2035 der LHP (2022) ein, das auch den Rahmen für die Smart-City-Strategie bildet sowie in das Leitbild der LHP (2016) ein.

- Welche konkreten stadtentwicklungspolitischen Ziele sollen mit dieser Maßnahme erreicht werden?

Die Maßnahme lässt sich in die Aktionsfelder „Stadt für alle“, „Wohnen“, „Bildung, Kultur & Arbeit“, „Wachstum“ sowie „Lebensräume verorten und zählt dementsprechend auf folgende Ziele ein:

- Potsdam ist im Jahr 2035 eine Stadt für alle – es geht gemeinschaftlich, innovativ und gerecht zu.
- Wohnen in Potsdam soll im Jahr 2035 vielfältig, bezahlbar und integriert sein.
- Bildung, Kultur und Arbeit sollen in Potsdam im Jahr 2035 zugänglich, wissensbasiert und kreativ sein.
- Das Wachstum Potsdams bis 2035 soll so gestaltet werden, dass es behutsam, nachhaltig und klimagerecht ist.
- Lebensräume in Potsdam sollen im Jahr 2035 identitätsstiftend, aktiv und vielseitig sein.

Bezogen auf das Leitbild der LHP zählt die Maßnahme auf folgende Ziele ein:

- Leitbildkapitel „Stadt für ALLE“
  - Potsdam profitiert von einer lebhaften und engagierten Bürgerschaft.
  - Potsdam ist eine generationengerechte Stadt.
  - Potsdam ist eine Stadt des guten Miteinanders.
- Leitbildkapitel „Die lebendige Stadt“
  - Potsdam ist eine Stadt der Kultur.
- Leitbildkapitel „Die wachsende Stadt“
  - Potsdam ist eine Stadt mit unterschiedlichen Identitäten der Stadt- und Ortsteile.



- Potsdam verbindet zukunftsorientiertes Handeln mit dem Bewusstsein für die eigene Geschichte.

Darüber hinaus trägt die Maßnahme zur Erreichung folgender Gesamtstädtischer Ziele (2019-2024) der Landeshauptstadt Potsdam (insgesamt 9 Ziele) bei:

- Bezahlbares Wohnen und nachhaltige Quartiersentwicklung
  - Vorausschauendes Flächenmanagement
  - Bürgerschaftliches Engagement
- Wie trägt die Maßnahme konkret zu dieser Zielerreichung bei?

#### **„Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf“ und „Soziales Wohnen 2.0“**

Die Teilmaßnahmen Soziales Wohnen 2.0 und Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf fördern aktiv die soziale Gerechtigkeit sowie die Generationengerechtigkeit im Bereich Wohnen.

#### **„MiLA-Plattform“ und „Digital-analoger Geschichtspfad“**

Beide Teilmaßnahmen fördern das soziale Miteinander sowie zivilgesellschaftliches Engagement und Kultur im Stadtteil. Die MiLA-Plattform, indem soziale und kulturelle Gruppen im Stadtteil Räume finden, um sich zu treffen und vielfältigen Aktivitäten nachgehen zu können. Zudem wird durch die angestrebte Nutzungsmischung von öffentlichen Einrichtungen effizientes Flächenmanagement gefördert. Durch die Auseinandersetzung mit der Lokalgeschichte wird darüber hinaus die Erinnerungskultur in Bornstedt gefördert.

#### **„Weiterentwicklung PaSMo“**

Die verschiedenen Nutzungsvarianten ermöglichen den Einwohner\*innen, sich umfassend über den realen Planungsstand, aber auch über verschiedene Planungsszenarien, zu informieren. Ausgehend von der „Beteiligungspyramide“ ist Information die erste Vorstufe der Partizipation. Das macht Informationsvermittlung zur essentiellen Basis, damit sich Einwohner\*innen eine fundierte Meinung bilden können, um sich überhaupt in den weiteren Beteiligungsprozess einbringen zu können.

- Welche Beiträge zur Zielerreichung in anderen Sektoren bringt die Maßnahme und wie wird sichergestellt, dass sie an anderer Stelle keine negativen Auswirkungen hat?

Die Maßnahme „Quartiersentwicklung“ unterstützt insbesondere die Ziele im Sektor „Partizipation und Beteiligung“. Negative Auswirkungen auf andere Projekte werden durch Abstimmungsprozesse sichergestellt, sodass Synergieeffekte genutzt und Kooperationen angeregt werden, statt Parallelstrukturen zu fördern.



- Wie genau soll dieser Zielbeitrag gemessen werden? Welche Schlüsselindikatoren gibt es?

Grundsätzlich dienen die Zugriffs- bzw. Nutzungszahlen als Schlüsselindikatoren, die je nach Teilmaßnahme unterschiedlich gemessen werden:

- „MiLA-Plattform“
  - Raumnutzung: Anzahl von Nutzer\*innen pro Jahr
  - Ausleihpool: Anzahl der ausgeliehenen Gegenstände und Daten, Anzahl der Ausleihstationen, Frequentierung der Ausleihstationen
  - Angebote: Anzahl der Teilnehmer\*innen, Anzahl der Ausleihen an den Sportboxen (Nutzungsdaten der App)
- „Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf“
  - Anzahl der durchgeführten Hausbesuche
  - Anzahl der Besucher\*innen der Pflegemittelausstellung
  - Anzahl der durchgeführten Roadshows in verschiedenen Stadtteilen
  - Besucherzahlen der Roadshows
- „Soziales Wohnen 2.0“
  - Anzahl der Anzeigen für freie Wohnungen
  - Anzahl an erfolgreichen Wohnungstauschen
- „Digital-analoger Geschichtspfad“
  - Die Gruppe der Projektteilnehmenden ist heterogen zusammengesetzt und bildet somit die Diversität in der Nachbarschaft ab (unterschiedliche Altersgruppen, unterschiedliche soziale Herkunft, männlich/ weiblich/ divers, migrantisch/ nicht migrantisch)
  - Anzahl der Downloads
  - Anzahl der Nutzungen über die Zeit
  - Fortschreibung und Ausbau des musealen sowie des didaktisch-pädagogischen Konzepts
- „Weiterentwicklung PaSMo“
  - Zugriffszahlen auf der Website [krampnitz.de](http://krampnitz.de)
  - Anzahl der Veranstaltungen „Forum Krampnitz“ bei denen der Modelltisch PaSMo zum Einsatz kommt
  - Anzahl der öffentlichen Veranstaltungen wie z.B. Stadtteilstfest, Tag der offenen Tür



- Woran machen Sie den Erfolg der Maßnahme konkret fest?  
(Ab wann wäre die Maßnahme für Sie ein messbarer Erfolg?)

Die Maßnahme ist ein messbarer Erfolg, wenn...

... die Sozialstrukturdaten der verschiedenen Stadtteile nach Implementierung der Maßnahme eine größere Heterogenität aufweisen.

... die Lebenszufriedenheit bezogen auf das soziale Miteinander in den unterschiedlichen Quartieren steigt. Dies lässt sich z.B. anhand der Umfrage „Leben in Potsdam“ untersuchen, die regelmäßig erhoben wird.

... die Maßnahme auch außerhalb Potsdams auf Interesse stößt, d.h. dass z.B. Geschichtspfad auch von Tourist\*innen besucht wird und die Maßnahme bzw. einzelne Bestandteile von anderen Kommunen adaptiert werden.

... die beteiligten Einwohner\*innen zurückmelden, dass sie sich besser in Stadtplanungsprozesse involviert fühlen und die unterschiedlichen, teilweise parallellaufenden Vorgänge besser verstehen.

- Welche konkreten Raumwirkungen erwarten Sie von dieser Maßnahme?

#### **„MiLA-Plattform“**

Die Teilmaßnahme MiLA-Plattform trägt zur Aktivierung der Sozialräume und zur Nutzungsmischung verschiedener Einrichtungen im Stadtteil bei.

#### **„Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf“ und „Soziales Wohnen 2.0“**

Von diesen beiden Teilmaßnahmen wird erwartet, dass sie zur sichtbaren Diversität in den Nachbarschaften beitragen, da ältere und pflegebedürftige Menschen sowie Menschen mit Behinderung Unterstützung dabei erhalten, in ihrer eigenen Häuslichkeit in gemischten Quartieren, statt in speziellen Pflege- und Wohneinrichtungen, zu leben.

#### **„Digital-analoger Geschichtspfad“**

Die Stelen, die als analoge Elemente des Geschichtspfads installiert werden, erregen Aufmerksamkeit und führen dementsprechend zu einer Veränderung in der Wahrnehmung des öffentlichen Raums.

#### **„Weiterentwicklung PaSMo“**

Mit Hilfe der verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten von PaSMo können sich Einwohner\*innen und andere Akteure das Entwicklungsgebiet Krampnitz, das derzeit noch aus Baustellen und Brachen besteht, besser vorstellen und somit aneignen. Bisher ist die Nutzung von PaSMo ausschließlich lokal an den Planungstisch gebunden, sodass dieses Instrument sein volles Potential noch nicht entfalten kann.



- Wie geht die Maßnahme mit Auswirkungen der Digitalisierung/technischer Lösungen auf stadtentwicklungspolitische Ziele um?

Mit Hilfe der digitalen Lösungen, die durch die Maßnahme bereitgestellt werden, können die stadtentwicklungspolitischen Ziele zügiger und effizienter erreicht werden, da notwendige technische Infrastruktur geschaffen wird. Die Teilmaßnahmen lassen sich jedoch, in Hinblick auf die stadtentwicklungspolitischen Ziele, in zwei Gruppen einteilen:

**„MiLA-Plattform“, „Digital-analoger Geschichtspfad“ und „Weiterentwicklung PaSMo“:**

Diese drei Teilmaßnahmen fördern die verschiedenen stadtentwicklungspolitischen Ziele im Zusammenhang mit den Bereichen Beteiligung, zivilgesellschaftliches Engagement und lebendige Quartiere. Für zivilgesellschaftliches Engagement braucht es bspw. Räume im Stadtteil. Jedoch sind weder ausreichend Räume vorhanden, noch sind die vorhandene leicht zugänglich, sodass sich die Suche nach einer geeigneten Räumlichkeit für die aktiven Einwohner\*innen sehr zeitintensiv gestaltet, wodurch der Beginn bzw. die Ausführung des eigentlichen Engagements verzögert wird. Dieses Problem wird durch die MiLA-Plattform adressiert. Die digitalen AR-Elemente des Geschichtspfads unterstützen die Auseinandersetzung mit der Lokalgeschichte, wodurch es zu einer stärkeren Identifikation der Einwohner\*innen mit ihrem Stadtteil kommt. Bei PaSMo handelt es sich um ein innovatives Beteiligungstool für Stadtentwicklungsvorhaben, das haptische und digitale Elemente miteinander verbindet. Durch die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten, d.h. Planungstisch, Webanwendung, 3D-Rundgang, ist der Einsatz sowohl vor Ort als auch ortsunabhängig möglich, wodurch bereits Schichten der Bevölkerung involviert werden können.

**„Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf“ und „Soziales Wohnen 2.0“:**

Beide Teilmaßnahmen fördern die soziale Gerechtigkeit im Bereich Wohnen. Durch die Teilmaßnahme Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf werden die Einwohner\*innen ganz direkt adressiert, da sie die technischen bzw. digitalen Hilfsmittel selbst langfristig für ihren Alltag nutzen. Die Plattform, die im Rahmen der Teilmaßnahme Soziales Wohnen 2.0 entwickelt wird, unterstützt wiederum Einwohner\*innen, die nur schwer in Potsdam eine Wohnung finden, bei der erfolgreichen Wohnungssuche.

3. Bitte schildern Sie **technische und lizenzrechtliche Aspekte** der Maßnahme:

- Bitte nennen Sie die Technologien und Methoden, die Sie vorsehen, und beschreiben Sie, wie diese eingesetzt und betrieben werden sollen.

Im Rahmen dieser Maßnahme werden je nach Teilmaßnahme unterschiedliche Technologien eingesetzt:



- **„MiLA-Plattform“**
  - Entwicklung einer Plattform, die die Säulen abbildet, inkl. Filterfunktionen, um bspw. Angebote nach Ortsteil filtern zu können
  - Schnittstelle zum Bibliothekskatalog (Bibliothek der Dinge)
  - Schnittstelle zur App des Anbieters der Sportboxen
  - Schnittstelle zur Urbanen Datenplattform
- **„Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf“**
  - Aufbau und Betrieb smarterer Anwendungen im Pflegestützpunkt
  - Aufbau und Betrieb eines mobilen Ausstellungsraums → über das im Regio.hub entwickelte, kooperative Innovationsmobil
  - Konzipierung und Beschaffung der Koffersysteme
- **„Soziales Wohnen 2.0“**
  - Entwicklung einer Plattform, die unterschiedliche Wohnungsangebote bündelt
  - Schnittstellen zu anderen Wohnungsangeboten bzw. -plattformen
- **„Digital-analoger Geschichtspfad“**
  - Digitale pädagogische Anwendungen (Audioguide, Augmented Reality und weitere) → Einbeziehung der Einwohner\*innen im Rahmen der Entwicklung und Erprobung des Geschichtspfads/ App
  - Einbindung in die potsdamHistoryApp → Hierbei handelt es sich um eine Software, die auf berlinHistoryApp basiert und vom Förderverein des Potsdam Museums angeschafft wird. Diese Software steht nicht als Open-Source-Lösung zur Verfügung
- **„Weiterentwicklung PaSMo“**
  - Masterportal
  - CMS (Typo3)
  - Datenbank (mySQL, Postgres/ PostGIS)
  - QGIS
  - Geoserver

- Soweit Software zum Einsatz kommt oder beauftragt werden soll: Wie garantieren Sie die Umsetzung der Open-Source-Auflage? Unter welcher Lizenz läuft welche Software?

Umsetzung des Open-Source-Gebots der Förderrichtlinie der MPSC-Kommunen wird bei allen Anwendungen sichergestellt, die durch die Projektgruppen der Teilmaßnahmen selbst angeschafft werden, indem dies zum Teil der Ausschreibung gemacht wird, d.h. es werden nur Anbieter in Betracht



gezogen, die eine Open-Source-Lösung anbieten können. Zu diesem Zweck wird die vom Fördermittelgeber bereitgestellte Open-Source-Lizenzliste der Ausschreibung beigelegt.

- Wie übertragen Sie technische Neuerungen in den stadtentwicklungspolitischen Kontext? Welche Rolle spielen dabei die Integration alter und neuer Systeme, neuer Systeme untereinander und Formen der Sektor-Kopplung?

Die Maßnahme trägt dazu bei, dass notwendige technische Systeme angeschafft werden, die bisher noch nicht vorhanden sind. Dadurch lassen sich stadtentwicklungspolitische Ziele schneller und effektiver umsetzen. Schnittstellen zu bisherigen Systemen sowie anderen Smart-City-Maßnahmen werden dabei stets mitgedacht.

#### **Integration alter und neuer Systeme**

Im Rahmen der Maßnahme Quartiersentwicklung werden technische Lösungen neu entwickelt, die mit bisher vorhandenen Systemen bzw. Anwendungen innerhalb der LH Potsdam gekoppelt werden, sofern es für die Projektumsetzung sinnvoll und notwendig ist. Bspw. werden im Rahmen der Weiterentwicklung von PaSMo Daten eingebunden, die durch verschiedene Fachverfahren, u.a. für Geodaten, bereitgestellt werden.

#### **Integration neuer Systeme untereinander**

Wie bereits unter Punkt 1 aufgezeigt, verfügt die Maßnahme über diverse Schnittstellen zu anderen smart-City-Maßnahmen bzw. Digitalisierungsprojekten der LH Potsdam, die an dieser Stelle nochmal gebündelt aufgeführt werden:

- MiLA-Plattform: Schnittstelle zum Beteiligungsatlas
- Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf: Schnittstelle zu LoRaWAN und UDP
- Soziales Wohnen 2.0: Schnittstelle zur UDP
- Digital-analoger Geschichtspfad: Einbindung in die potsdamHistoryApp des Potsdam Museums (keine Smart-City-Maßnahme)
- Weiterentwicklung PaSMo: Schnittstelle zum digitalen Beteiligungstool der LHP und zur UDP

#### **Sektor-Kopplung**

Das Entwicklungsgebiet Krampnitz wird als CO<sub>2</sub>-neutrales Quartier geplant. Dementsprechend spielt die Kopplung der Sektoren Strom, Wärme und Verkehr eine tragende Rolle. Mit Hilfe des digitalen Zwillings, der im Rahmen der Weiterentwicklung von PaSMo, sukzessive für diesen neuen Stadtteil erstellt werden soll, lassen sich Daten aus diesen Bereichen visualisieren und miteinander in Verbindung setzen.



4. Bitte erklären Sie die **Modellhaftigkeit, Übertragbarkeit und Skalierbarkeit** der Maßnahme:

- Bitte beschreiben Sie, warum diese Maßnahme modellhaft ist. Wie geht dieser Ansatz über bestehende Lösungen hinaus? Wie profitiert die Gesamtheit deutscher Kommunen von der Umsetzung dieser Maßnahme?

Die Maßnahme ist insofern modellhaft, als dass es sich um vollständig neuentwickelte Lösungen für die LHP handelt. Dabei geht die Maßnahme über bereits vorhandene Angebote hinaus. Im Bereich Wohnen bspw. gibt es mit dem Projekt „Koordinierungsstelle Wohnungstausch“ zwar ein physisches Beratungsangebot, im Rahmen der Teilmaßnahme „Soziales Wohnen 2.0“ soll jedoch u.a. dieses Angebot weiterentwickelt und digitalisiert werden. Auch die Pflegemittelausstellung, die gegenwärtig keine digitalen Hilfsmittel im Portfolio hat, erweitert ihr Angebot und öffnet sich darüber hinaus neuen Zielgruppen. Und mit der Weiterentwicklung von PaSMo erreicht die Einwohner\*innenbeteiligung im Zuge von Stadtentwicklungsverfahren eine neue Qualität, da die verschiedenen Planungsprozesse nicht nur transparent, sondern auch leicht verständlich visuell aufbereitet werden.

Die Gesamtheit der deutschen Kommunen profitiert insofern von dieser Maßnahme, als dass die Ergebnisse transparent dokumentiert und veröffentlicht werden und im Rahmen von diversen Austauschmöglichkeiten – z.B. Arbeits- und Entwicklungsgemeinschaften, Messen und Kongressen, geteilt werden. Insbesondere Kommunen mit ähnlichen Herausforderungen, einer ähnlichen Bau- und/ oder Sozialstruktur können auf den in der LH Potsdam gemachten Erfahrungen aufbauen. Darüber hinaus gibt es im Open-Source-Kontext häufig Entwicklungsgemeinschaften, in die sich die LH Potsdam mit der Maßnahme einbringt. Als Beispiel ist in diesem Zusammenhang das Open-Source-Geoportal „Masterportal“ zu nennen, das auch schon von einigen MSPC-Kommunen genutzt wird.

- Wie stellen Sie sicher, dass die Maßnahme von anderen Kommunen in der Umsetzung einfach adaptiert und selbst angewendet werden kann?

Der Einsatz von Open-Source-Software ermöglicht grundsätzlich die Adaption durch andere Kommunen. Sofern keine Open-Source-Software eingesetzt werden kann – wie es bei der potsdamHistoryApp der Fall ist – werden andere Wege gesucht, um die Erfahrungen aus den Teilmaßnahmen, im Sinne eines Open-Knowledge-Ansatzes, zu teilen. Hierfür bietet sich bspw. die Smart-City-Website an, über die Daten, Karten, Bilder etc. zur Verfügung gestellt werden können. Für Interessierte – innerhalb und außerhalb der MPSC-Community – stehen die AG Smart City sowie die jeweiligen Teilprojektleitungen, die ebenfalls in verschiedenen Netzwerken aktiv sind, beratend zur Verfügung.

- Mit welchen anderen Modellprojekten Smart Cities-Kommunen arbeiten Sie gemeinsam an der Entwicklung und ggf. auch Weiterentwicklung dieses Maßnahmentyps?

Die AG Smart City der LHP steht mit anderen Kommunen in Austausch, z.B. im Rahmen der Arbeits- und Entwicklungsgemeinschaften sowie dem Austausch der Berlin-Brandenburger MPSC, der über die





Digitalagentur Brandenburg koordiniert wird. Überregionale Austauschformate, wie Messen und sind ebenfalls fruchtbare Gelegenheiten, um Erfahrungen auszutauschen. Hinsichtlich der einzelnen Teilmaßnahmen bietet sich die direkte Kontaktaufnahme zu folgenden MPSC-Kommunen an:

- **„MiLA-Plattform“:**

- Landkreis Mayen-Koblenz zum Thema Raumbuchung im Rahmen der Maßnahme „Digitales Belegungsmanagement“
- Pforzheim zu den Themen Raumbuchung und zeitlich befristete Angebote v.a. von Einwohner\*innen im Rahmen der Maßnahme „Lebenswerte Orte in der Stadt“

- **„Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf“:**

- Gera zum Thema digitale Assistenzsysteme zur Unterstützung des selbstständigen Wohnens in der eigenen Häuslichkeit im Rahmen des Projekts „Thüringen@Home - eine digitale Plattform für Angebote und Dienstleistungen aus dem Quartier / Stadtteil“

- **„Soziales Wohnen 2.0“:**

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt konnte noch keine MPSC-Kommune identifiziert werden, die eine ähnliche Maßnahme plant bzw. umsetzt

- **„Digital-analoger Geschichtspfad“:**

- Landkreis Mayen-Koblenz zum Thema Lokalgeschichte mit Augmented-Reality-Elementen erlebbar machen im Rahmen der Maßnahme Zeitreise durch MYK

- **„Weiterentwicklung PaSMo“:**

- Landkreis Hof im Rahmen der Maßnahme „Digitaler Zwilling“, Wuppertal im Rahmen der Maßnahme „Digitale Stadtplanungstische“ und Freiburg im Breisgau im Rahmen der Maßnahme „Stadtsimulation“, die alle zum Thema Digitaler Zwilling arbeiten
- Oberhausen zum Thema partizipative Stadtentwicklung im Rahmen der Maßnahme „Grundlage Ko-Kreation: Nachbar.Schaf(f)t.Zukunft“

- Bitte skizzieren Sie Ihre Überlegungen zur Übertragung der Maßnahme. Gehen Sie hierbei auch auf den Aspekt der Skalierbarkeit ein.

Grundsätzlich wird die Übertragung der Maßnahme durch andere Kommunen – innerhalb und außerhalb der MPSC-Community – mittels einer transparenten Dokumentation (Open Knowledge) und dem Einsatz von Open-Source-Software (mit Ausnahme der potsdamHistoryApp) sichergestellt. Hinsichtlich der Skalierbarkeit gibt es je nach Teilmaßnahme unterschiedliche Überlegungen:

- **„MiLA-Plattform“, „Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf“ und „Soziales Wohnen 2.0“**



Diese drei Teilmaßnahmen sind bereits als gesamtstädtische Maßnahmen angelegt, sodass sich eine größere Skalierbarkeit innerhalb des Potsdamer Stadtgebietes nicht anbietet. Stattdessen ist, im Zuge der regionalen Zusammenarbeit, die Übertragung auf Umlandkommunen denkbar. Im Rahmen der Teilmaßnahme Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf ist z.B., wie unter Punkt 1 beschrieben, eine mobile Ausstellung geplant.

- **„Digital-analoger Geschichtspfad“**

Die Teilmaßnahme nimmt in der Pilotphase zwar den Stadtteil Bornstedt in den Fokus, jedoch lässt sich das Konzept problemlos auch auf andere Stadtteile übertragen, bspw. verfügen Babelsberg als ehemaliges Fischerdorf oder der Schlaatz als zu DDR-Zeiten errichtetes Wohnquartier ebenfalls über eine umfangreiche Lokalgeschichte, die sich wiederum von der Bornstedts unterscheidet, wodurch der Facettenreichtum der Potsdamer Stadtgeschichte insgesamt sichtbar wird. Aber auch andere Themen, z.B. Natur(-denkmäler) im Stadtteil, bieten sich für Lehrpfade an, die partizipativ mit den Einwohner\*innen erarbeitet werden.

- **„Weiterentwicklung PaSMo“**

In den kommenden Jahrzehnten werden in der LH Potsdam weitere Stadtgebiete saniert, z.B. Am Stern, und neue Wohnquartiere, oder aber Kitas, Schulen, Sportanlagen etc. kommen hinzu. Die Einwohner\*innenbeteiligung im Rahmen all dieser Sanierungs- bzw. Bauvorhaben kann auf der technischen Infrastruktur (interaktiver Planungstisch, Webanwendung), die durch PaSMo erarbeitet wurde, aufbauen.

Weiterhin lässt sich der digitale Zwilling, der im Zuge der Teilmaßnahme für Krampnitz geschaffen werden soll, sukzessive auf das gesamte Potsdamer Stadtgebiet ausweiten, sofern die notwendigen Daten zu diesem Zweck zur Verfügung stehen.

5. Bitte stellen Sie **Finanzierung und Kosten** der Maßnahme dar:

- Bitte legen Sie dar, warum die Maßnahme weder eine regelmäßige, freiwillige Aufgabe noch eine Pflichtaufgabe Ihrer kommunalen Gebietskörperschaft darstellt.

Die Maßnahme ist keine regelmäßige, freiwillige Aufgabe, weil ...

Bei der Maßnahme „Quartiersentwicklung“ handelt es sich zwar um eine freiwillige, jedoch um keine regelmäßige Maßnahme, da alle Bestandteile dieses Maßnahmenbündels modellhaften Charakter besitzen und dementsprechend neu entwickelt werden.

Die Maßnahme ist keine Pflichtaufgabe, weil ...



... es gegenwärtig keine Gesetzgebung gibt – weder aus Sicht der Kommunalverfassung, auf Landes- oder Bundesebene, noch aus anderen Rechtskreisen – die Kommunen zu der Umsetzung der vorliegenden Maßnahme „Quartiersentwicklung verpflichtet“.

- Welche konkreten Kostenarten fallen für diese Maßnahme an?

Für die Umsetzung der Maßnahme „Quartiersentwicklung“ werden investive Mittel in Höhe von 1.615.668,00 € sowie konsumtive Mittel in Höhe von 115.000,00 € vorgesehen.

- Stellen Sie den investiven Charakter Ihrer Maßnahme dar, das heißt wie erzeugt die Maßnahme einen bleibenden Wert?

Alle Anschaffungen im Rahmen der Maßnahme „Quartiersentwicklung sind zur dauerhaften Nutzung durch die Einwohner\*innen bestimmt.

#### 1. „MiLA-Plattform“

- Investition: Entwicklung der Plattform, Anschaffung der Sportboxen
- Bleibender Wert: Aktivierung der Stadtteile, Förderung des sozialen Miteinanders

#### 2. „Smartes Wohnen bei Unterstützungsbedarf“

- Investition: Anschaffung der technischen Hilfsmittel, inkl. Koffersysteme
- Bleibender Wert: Gesundheitsvorsorge, Unterstützung von Menschen mit Pflegebedarf und Behinderung

#### 3. „Soziales Wohnen 2.0“

- Investition: Entwicklung der Plattform
- Bleibender Wert: Versorgung mit Wohnung, was ein Grundbedürfnis des Menschen darstellt

#### 4. „Digital-analoger Geschichtspfad“

- Investition: Stelen, VR-Elemente, App
- Bleibender Wert: Community-Building im Stadtteil, Erhöhung der Attraktivität des Stadtteils für Einheimische und Tourist\*innen

#### 5. „Weiterentwicklung PaSMo“

- Investition: Entwicklung der Webanwendung, Weiterentwicklung digitaler Zwilling, Entwicklung der 3D- und Virtual-Reality-Elemente



- Bleibender Wert: Beteiligung der Einwohner\*innen, Vermittlung von komplexen Stadtplanungsprozessen, Erhebung von Daten die für die Stadtentwicklung genutzt werden können
- Wenn es sich um eine Änderung einer Ihrer Maßnahmen handelt oder um eine neue Maßnahme: Bitte legen Sie dar, wie sich die Mittelverwendung in anderen Maßnahmen auswirkt. (Fallen hierfür zum Beispiel andere Maßnahmen weg oder werden reduziert? Wenn ja, welche und in welchem inhaltlichen Umfang?)

Bei der Maßnahme „Quartiersentwicklung“ handelt es sich um eine neue Maßnahme, die noch nicht im Smart-City-Antrag hinterlegt waren. Eine Maßnahme, die stattdessen nicht weiterverfolgt wird, ist die Quartiersapp, die ursprünglich zu den Maßnahmen der Phase B gehörte. Im Rahmen des Strategieprozesses stellte sich heraus, dass es mittlerweile zu viele andere Angebote gibt, die die verschiedenen Funktionen/ Bedarfe erfüllen. Bspw. stellen die Stadtwerke mit ihrer „Echt Potsdam“-App bereits ein umfassendes Angebot zur Verfügung, das Nutzer\*innen von Abfallentsorgungsterminen, über Fahrverbindungen der ViP, Veranstaltungen bis hin zu Ergebnissen der Potsdamer Sportvereine informiert. Aber auch die ProPotsdam stellt ihren Mieter\*innen, und auch Mietinteressierten, eine App zur Verfügung, über die Wohnungsangebote und Betriebskostenabrechnung eingesehen werden können oder über die man mit dem Vermieter in Kontakt treten kann. Darüber hinaus gibt es für soziales Miteinander, insbesondere für die Funktionen Nachbar\*innen kennenlernen und Interessengruppen gründen, Anbieter wie nebenan.de und Meetup, die auf dem Markt sehr gut etabliert sind. Ein Angebot des Modellprojekts Smart City, das dieselben Funktionen bietet, wie die exemplarisch genannten Anwendungen, jedoch keine zusätzlichen Vorteile bietet, wurde nach dem Beteiligungsprozess nicht mehr als zielführend erachtet. Einzig die Funktionen der MiLA-Plattform sind bisher noch nicht in Potsdam vorhanden, sodass die Programmierung dieser Plattform einen deutlichen Mehrwert für die Stadtgesellschaft bietet.

- Welche Kosten erwarten Sie – nach Auslaufen der Förderung – für Betrieb, Wartung, Pflege und Weiterentwicklung der Maßnahme?

Nach Auslaufen der Förderung fallen für die Maßnahme „Quartiersentwicklung“ vor allem Betriebs- und Wartungskosten sowie Weiterentwicklungskosten für die jeweiligen Softwarelösungen an. Die Nutzung der potsdamHistoryApp ist jedoch dauerhaft kostenfrei.

Die genauen Kosten für Betrieb, Wartung und Pflege können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden. Ebenso verhält es sich auch bei den Weiterentwicklungskosten.

- Wie planen Sie diese Kosten – nach Auslaufen der Förderung – weiter zu finanzieren? Beziehungsweise welche Ansätze verfolgen Sie zur langfristigen Sicherung und Weiterentwicklung/des Betriebs der Maßnahme jenseits des Förderzeitraums? (Bitte gehen Sie auf operative Kosten, Finanzierung, Betreibermodell, soziale Akzeptanz etc. näher ein.)



Es ist angedacht, die weitere Finanzierung der Maßnahme ab dem Jahr 2027 durch Haushaltsmittel der LHP sicherzustellen. Da es sich um eine freiwillige Leistung handelt, ist sowohl die langfristige Sicherung als auch die Weiterentwicklung der Maßnahme von der zukünftigen Haushaltslage abhängig, weshalb zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine gesicherte Aussage getroffen werden kann.

- **Übermitteln Sie uns bitte einen aktuellen Kosten- und Finanzierungsplan**, der die neue/geänderte Maßnahme sowie Änderungen, die sich in anderen Maßnahmen durch die Umsetzung der Maßnahme aus diesem Antrag ergeben, darstellt (bspw. reduzierte Mittel, Wegfall von Maßnahmen). Sollten Sie parallel mehrere Anträge (bspw. für all Ihre Maßnahmen zur Strategieprüfung) einreichen, stellen Sie Änderungen bitte gesammelt dar. Ihr Kostenplan muss einen Vergleich mit bereits eingereichten Plänen ermöglichen.

# Modellprojekte Smart Cities: Maßnahmen-Steckbrief

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB), die Koordinierungs- und Transferstelle Modellprojekte Smart Cities (KTS) und die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) empfehlen dringend Maßnahmen, die im Rahmen der Förderung Modellprojekte Smart Cities (MPSC) gefördert werden sollen, entsprechend dieser Struktur zu konzipieren und darzustellen. Damit ermöglichen Sie uns, eine einheitlich strukturierte Informationsgrundlage für die Prüfung der Förderfähigkeit von Maßnahmen zu erhalten und die Prüfung effizienter zu gestalten. Dies sollte auch dazu beitragen, dass Sie eine schnellere Rückmeldung über die Förderfähigkeit neuer oder geänderter Maßnahmen erhalten.

Bitte nutzen Sie diese Struktur für die Darstellung Ihrer Vorhaben bei jeglichen Anfragen zur Förderfähigkeit von Maßnahmen (vgl. Kosten- und Finanzierungsplan Nr. 1.2 „Erste Investitionen (Strategiephase)“ und Nr. 2.2 „Investitionen und Maßnahmen (Umsetzungsphase)“). Die entsprechenden Informationen können Sie dann später ggf. aktualisiert für das Monitoring nutzen.

Bitte nutzen Sie diese Struktur auch für die Darstellung der Maßnahmen im Rahmen der Strategieprüfung. Maßnahmen, die zwar in Ihren Strategien enthalten sind, jedoch nicht aus Mitteln der MPSC gefördert werden sollen, brauchen nicht so dargestellt werden.

Wir bitten Sie auch darum, allgemeine Generalisierungen zu vermeiden. Bitte machen Sie Ihre Angaben so konkret, detailliert und aussagekräftig wie möglich. Dann sind Ihre Ausführungen auch ohne Kenntnis des spezifischen Kontexts Ihres Modellprojekts nachvollziehbar und Sie reduzieren Nachfragen. So können Sie eventuelle Verzögerungen und Nachforderungen vermeiden und auch einer möglichen Ablehnung der Maßnahme vorbeugen. Vielen Dank!

*Bitte beachten Sie, dass eine Verlinkung bzw. Verweise zu externen Quellen nicht gestattet sind.*

### Angaben zum Modellprojekt Smart City

**Name des Modellprojekts Smart City:** „Smart City Potsdam – Innovativ. Grün. Gerecht. Zusammen schaffen wir eine nachhaltige Stadt für morgen!“

**Maßnahmentitel:** Klimaschutz und Klimaanpassung

**Gesamtkosten der Maßnahme:** 1.910.000 €

### In welcher Projektphase wird die Maßnahme durchgeführt?

- in der Strategiephase.
- in der Umsetzungsphase.
- in der Strategiephase begonnen und in der Umsetzungsphase fortgeführt.

### Handelt es sich bei dieser Maßnahme um eine neu konzipierte Maßnahme?

- Ja, die Maßnahme wurde gegenüber der Antragsstellung verändert.
- Nein, die Maßnahme wird seit der Antragsstellung unverändert verfolgt.

Wenn ja:

Wurde bereits früher ein Änderungsantrag bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau für diese Maßnahme eingereicht

- Ja.
- Nein.

### Welchen Bearbeitungsstand hat diese Maßnahme?

- Ideenskizze, Planungen noch nicht gestartet.
- in Planung.
- in Pilotierung.
- in Umsetzung.
- abgeschlossen.
- wird nicht länger verfolgt.



1. Bitte präzisieren Sie die **Maßnahme im Detail**.

- Bitte beschreiben Sie die Maßnahme möglichst aussagekräftig.  
(„Was genau soll getan werden?“)

Die Maßnahme „Klimaschutz und Klimaanpassung“ (im weiteren Verlauf des Steckbriefs auch „Maßnahmenbündel“ genannt) setzt sich aus vier Teilmaßnahmen zusammen, die im Folgenden näher erläutert werden:

**1. „Erstellung eines Klimadashboards zur Visualisierung und Monitoring von Klimaschutzmaßnahmen“ (nachfolgend „Klimadashboard“ genannt)**

Oberstes Ziel ist die Erstellung eines webbasierten, öffentlichen Visualisierungstools zur Darstellung jährlicher Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) sowie die Umsetzungssachstände der Maßnahmen des Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050 (2018). Dort wurden 157 Einzelmaßnahmen in 8 Handlungsfeldern entwickelt und nach ihrer Hebelwirkung auf die Treibhausgasreduktion bewertet. Das Tool soll der Kontrolle der Wirkung von Klimaschutzmaßnahmen dienen und die Erreichung der gesetzten Ziele überwachen. Zusätzlich soll das Tool einen Szenarienrechner enthalten, welcher ermöglicht die Auswirkungen ambitionierter Ziele (z.B. Klimaneutralität bereits 2035) zu modellieren und deren Auswirkungen auf die THG-Emissionen darstellen. Hierbei sollen auch Abhängigkeiten verschiedener Maßnahmen definiert werden können. Auf Basis dieser Berechnungen und deren Visualisierung lassen sich zukünftige politische Debatten effizienter führen.

**2. „Bürgernahes Baumkataster“ (kurz: „BüBaka“)**

Die Teilmaßnahme hat zum Ziel, den für Klimaanpassung und Stadtgesundheit zentralen Baumbestand Potsdams zu erfassen, über ein digitales Ehrenamtstool die hinterlegten Bäume zu pflegen sowie Informationen für die Bevölkerung bereitzustellen. Im Sinne des Stadtentwicklungsziels „Potsdam – Stadt für alle“ zielt die Teilmaßnahme stark auf Engagement und Einbindung der Bevölkerung ab.

Die notwendige technische Infrastruktur für die Teilmaßnahme stellt ein digitales Baumkataster Potsdams dar, welches im Rahmen dieser Teilmaßnahme erstellt wird. Zu diesem Zweck sollen alle Stadtbäume (ca. 120.000 Stück) mit 50-60 Attributen erfasst werden, darunter fallen unter anderem Baumart, -größe und -beschaffenheit. Darüber hinaus bündelt das digitale Baumkataster bereits vorhandene sowie neue Informationen der drei Säulen Baumkontrolle, Beurteilung/ Priorisierung, Baumpflege – das heißt Informationen, die sich aus der weiteren Begutachtung der Bäume und für die weitere Pflege ergeben. Auf Grundlage des Baumkatasters wird eine Webanwendung programmiert, in der die für die Stadtbevölkerung relevanten Informationen niedrigschwellig aufbereitet werden. Hierzu gehören Informationen zum Baumbestand sowie Mitmachmöglichkeiten. Interessierte





Einwohner\*innen können sich registrieren und erhalten laufend Updates und Informationen sowie spezifisch für Bäume in Ihrem Umfeld, Gießempfehlungen.

Weiterhin soll die Anwendung eine Funktion beinhalten, über welche die Einwohner\*innen Baumschäden an die Verwaltung melden können, sodass zielgerichtet und zügig Baumpflegemaßnahmen ergriffen werden. Dies ergänzt spezifisch für Baumschäden das Modul des Mängelmelders im Partizipationstool; vorgesehen ist auch, dass der Mängelmelder mit der Webanwendung verlinkt wird. Darüber hinaus ist geplant in trockenen Perioden, ähnlich wie im Projekt „Gieß den Kiez aus Berlin“, die Stadtbevölkerung stärker in die Bewässerung einzubinden. Vorgesehen ist eine Kommunikationskampagne, sowie weitere Informationen an registrierte Nutzer. Die Informationen bzw. der Zugang zur Webanwendung ist über NFC-Plaketten möglich, die an allen Stadtbäumen, auf 1,20m Höhe, angebracht werden.

### 3. „Cooling Points“

Die LHP leidet im Zuge des Klimawandels seit mehreren Jahren im Sommer stark unter extremer Hitze. Das Ende 2022 veröffentlichte Gutachten mit Daten zum Stadtklima zeigt eine Vielzahl urbaner Hitzeinseln auf. Diese befinden sich nicht nur in der Innenstadt, u.a. am Hauptbahnhof, dem Alten Markt und rund um das Holländische Viertel, sondern auch in Wohngebieten mit besonders hoher Bebauungs- und Siedlungsdichte, bspw. in der Waldstadt sowie im Schlaatz.

Die Teilmaßnahme Cooling Points soll dazu beitragen, v.a. vulnerable Gruppen der Bevölkerung stärker vor extremer Hitze zu schützen sowie auch Lebensräume für Stadtfauna zur Verfügung zu stellen. Im Rahmen dieser Teilmaßnahme sollen verschiedene Arten von Cooling Points an unterschiedlichen Standorten getestet werden, darunter Wassernebelbalduschen, Dach- und Fassadenbegrünung, Verschattung, innovative Park- und Waldkonzepte (d.h. schnellwachsende, robuste Arten werden auf kleinem Raum gepflanzt, z.B. Pocket Park, Tiny Forest, Food Forest) etc. Unterstützt wird diese Maßnahme durch Sensoren, die Temperaturunterschiede messen, sodass verglichen werden, um wie viel Grad Celsius das Mikroklima durch den jeweiligen Cooling Point abgekühlt wird. Darüber hinaus unterstützen Temperatursensoren den ressourcenschonenden Umgang mit dem eingesetzten Wasser, d.h. die Wassernebelbalduschen sind erst ab einer bestimmten Außentemperatur nutzbar. Es handelt sich bei den Cooling Points ausschließlich um neukonzipierte Lösungen, wodurch sie sich von bisherigen *kühlen Orten* in Potsdam unterscheiden. Die Standorte sowie die erhobenen Temperaturdaten sollen in der Urbanen Datenplattform visualisiert werden, ebenso sollen Daten aus der Plattform sowie aus den Cooling Points selbst für die weitere Planung genutzt werden. Hier ist vorgesehen, dass die bestehende Stadtklimakarte um dynamische Daten aus der Teilmaßnahme LoRaWAN sowie aus den Cooling Points erweitert wird.



#### 4. „Stadtklima erlebbar machen – Smarte und klimapositive Stadt“ (nachfolgend „Stadtklima erlebbar machen“ genannt)

Die Teilmaßnahme wird zum Zwecke der Öffentlichkeitsarbeit und Informationsvermittlung entwickelt und legt dabei einen spezifischen Fokus auf das Thema „Digitalisierung und Klimaschutz“.

Mit Hilfe von transportablen interaktiven Infopaneln, Installationen und Modellen sollen Informationen zum Thema Klimawandel, insbesondere Klimawandel in der Stadt, haptisch und visuell erlebbar gemacht werden. Außerdem sollen die Smart-City-Projekte, die alle im Zusammenhang mit den sich veränderten klimatischen Bedingungen innerhalb des Stadtgebietes im Zusammenhang stehen, d.h. Klimadashboard, Bürgernahes Baumkataster, LoRaWAN/ Urbane Datenplattform, Cooling Points etc. und auch andere Projekte der LH Potsdam, an erster Stelle sind hier die verschiedenen Ausprägungen der Stadtklimakarte zu nennen (Ansicht bei Tag und Nacht sowie Starkregenkarte), für die Einwohner\*innen zugänglich gemacht werden. Die Teilmaßnahme soll u.a. Antworten auf folgende Fragen geben:

- Was umfasst der Klimawandel, insbesondere für Potsdam? Welche Ursachen lassen sich festmachen?
- Wie wirkt sich der Klimawandel auf das Stadtklima in Potsdam aus? Was bedeutet der Wandel des Stadtklimas ebenso wie weitere Klimawirkungen für die Stadtbewohner:innen, Flora und Fauna, andere Sektoren? Was würde passieren, wenn es noch wärmer in Potsdam würde?
- In welchem Verhältnis stehen Digitalisierung und Klimawandel / Klimaanpassung? Wie können Smart-City-Lösungen dem Klimawandel und Klimaanpassung dienen? Welche Schritte unternimmt Potsdam spezifisch in diesem Themenfeld?

Wie lässt sich das Klima schützen? Welches Klimabudget lässt sich für Potsdam aus bestehenden Verpflichtungen ableiten? Was unternimmt die Verwaltung für Klimaschutz? Was kann ich selbst im Alltag tun und wo kann ich mich engagieren?

Die Informationen sollen niedrigschwellig und inklusiv, d.h. so barrierearm wie möglich, vermittelt werden. Damit dieses Ziel erreicht wird, soll diese Teilmaßnahme partizipativ im Potsdam Lab entwickelt werden. Unterstützt wird die Teilmaßnahme von den zahlreichen klimawissenschaftlichen Akteuren Potsdams.

Um eine möglichst große Reichweite zu erhalten, wird ein mobiles Angebot angestrebt, das bspw. im Rahmen von Angeboten in Kita, Schule oder sozialen Einrichtungen sowie für Veranstaltungen im Stadtteil genutzt werden kann. Darüber hinaus ist eine Testphase der verschiedenen Elemente im kooperativen Innovationsmobil geplant, das im Regio.hub entwickelt werden soll



## 5. Überschneidungen zu anderen Smart-City-Maßnahmen

Die Maßnahme „Klimaschutz und Klimaanpassung“ weist insbesondere Schnittstellen zu folgenden Maßnahmen auf:

- Digitale und analoge Beteiligung (über das Potsdam Lab)
- Urbane Netzwerke, Infrastruktur und Datenplattform (über die Urbane Datenplattform)
- Integrierte Verkehrswende (über die Mobilitätsstationen und Aktionsraum Bahnhof)
- Smart Region (Nutzung des Innovationsmobils)

- Welchen konkreten Nutzen versprechen Sie sich von dieser Maßnahme?  
(„Was genau soll erreicht werden? Welches Problem soll gelöst werden?“)

Im Allgemeinen lässt sich sagen, dass sich alle Teilmaßnahmen dieses Maßnahmenbündels mit dem Klimawandel und seinen Folgen auseinandersetzen, von denen das ganze Land Brandenburg maßgeblich betroffen ist. Ziel des Maßnahmenbündels ist es, die Potsdamer Einwohner\*innen stärker in den Klimaschutz sowie in die Klimaanpassung zu involvieren und sie für dieses Thema zu sensibilisieren und aufzuklären, ebenso wie in Anpassungsmaßnahmen einzubinden. Gleichzeitig ist es erklärtes Ziel, die hohe Lebensqualität Potsdams für die Einwohner\*innen auch unter den neuen klimatischen Bedingungen bestmöglich zu erhalten. Diese Ziele sollen je nach Teilmaßnahme folgendermaßen erreicht werden:

### 1. „Klimadashboard“

Seitens der Stadtgesellschaft werden regelmäßig Anfragen an die LH Potsdam gestellt, mit dem Ziel Informationen bzgl. der Verwaltungsaktivitäten im Bereich Klimaschutz zu erhalten. Die Beantwortung dieser Anfragen ist für die zuständigen Kolleg\*innen sehr ressourcenintensiv, zumal die Informationen nicht den Großteil der Einwohner\*innen erreichen. Infolge des Klimadashboards kann die Wirksamkeit der Klimaschutzmaßnahmen der LHP visualisiert werden, wodurch im hohen Maße Transparenz hergestellt werden kann. Neben den Aspekt der Öffentlichkeitsarbeit können die Daten genutzt werden, um evidenzbasierte Entscheidungen im Bereich Klimaschutz treffen zu können.

### 2. „Bürgernahes Baumkataster“

Diese Teilmaßnahme widmet sich dem Erhalt des städtischen Grünvolums, indem die Einwohner\*innen verstärkt aktiv in die Stadtbaumpflege eingebunden werden und bietet darüber hinaus umfassende Informationen über den Zustand der einzelnen Stadtbäume.



### 3. „Cooling Points“

Wie aus dem Stadtklimagutachten hervorgeht, bilden sich in großen Teilen des Potsdamer Stadtgebietes im Sommer urbane Hitzeinseln. Insbesondere für vulnerable Gruppen, d.h. Kinder, ältere Personen, Schwangere, Kranke und Pflegebedürftige, wird der Aufenthalt im Freien zum gesundheitlichen Risiko, was die Lebensqualität dieser Personengruppen erheblich einschränkt. Dieses Problem soll durch die Cooling Points reduziert werden, indem die Temperatur an exemplarisch ausgewählten urbanen Hitzeinseln reduziert wird. In diesem Zusammenhang ist der Erhalt des städtischen Grünvolumens von besonderer Bedeutung, da Bäume und Sträucher nicht nur eine Schlüsselrolle in der urbanen Biodiversität einnehmen und für eine gute Luftqualität sorgen, sondern ihre Verdunstung darüber hinaus für eine natürliche Kühlung der Umgebungstemperatur sorgt.

### 4. „Stadtklima erlebbar machen“

Aus der Smart-City-Umfrage der Landeshauptstadt Potsdam von 2022 ging hervor, dass die Verbreitung von „Fake News“ eine der größten Sorgen der Befragten ist. Diese steht klar in Zusammenhang mit der digitalen Transformation der Stadtgesellschaft: so lässt sich beobachten, dass bspw. in den sozialen Medien zahlreiche „Fake News“ zum Thema Klimawandel und seine Ursachen verbreitet werden, obwohl wissenschaftlich ein eindeutiger Konsens zum menschengemachten Klimawandel besteht. Aus diesem Grund sollen durch die Teilmaßnahme „Stadtklima erlebbar machen“ insbesondere jene Zielgruppen erreicht werden, die klimaskeptisch sind. Selbstverständlich steht die Teilmaßnahme allen Interessierten unabhängig ihres Alters offen.

- Warum haben Sie sich für diese Maßnahme entschieden? Warum ist diese Maßnahme für Ihr Modellprojekt prioritär?

Die Landeshauptstadt Potsdam (LHP) ist bereits seit vielen Jahren in den Bereichen Klima- und Umweltschutz aktiv. Das intensive Engagement begann bereits Mitte der 1990er Jahre auf kommunaler Ebene. Um den Folgen des Klimawandels mehr Gewicht zu verleihen – und dementsprechend leichter Maßnahmen ergreifen zu können – wurde im Jahr 2019 von den Standverordneten der Klimanotstand ausgerufen. Die LHP war damit die erste Kommune in Brandenburg. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, warum auch im Modellprojekt Smart City ein besonderer Schwerpunkt auf die Themen Klima- und Umweltschutz gelegt wird, welcher sogar im Motto Smart City Potsdam – Innovativ. Grün. Gerecht. Zusammen schaffen wir eine nachhaltige Stadt für morgen!“ fest verankert ist. Aus diesem Grund soll die Maßnahme „Klimaschutz und Klimaanpassung“ prioritär bearbeitet werden.



- Bitte beschreiben Sie den räumlichen Bezug der Maßnahme und wo diese verortet ist (Raum/Teilraum/Quartier/Ort Ihres Modellprojekts).

Die Maßnahme lässt sich nicht auf ein bestimmtes Quartier reduzieren, sondern wird prinzipiell als gesamtstädtische Lösung geplant, die alle Einwohner\*innen anspricht. Dennoch lassen sich zwischen den einzelnen Teilmaßnahmen individuelle Unterschiede festhalten:

**1. „Klimadashboard“**

Die Maßnahmen aus dem Masterplan 100% Klimaschutz beziehen sich auf das gesamte Potsdamer Stadtgebiet, weshalb es weder sinnvoll noch möglich ist, einen bestimmten Teilraum bzw. Quartier für die Pilotphase zu benennen.

**2. „Bürgernahes Baumkataster“**

Wie bereits erwähnt sollen alle 120.000 Stadtbäume im digitalen Baumkataster erfasst werden. Dabei handelt es sich jedoch um eine zeitintensive Aufgabe. Um eine schnelle Sichtbarkeit der Teilmaßnahme zu erreichen und um die Anwendung zu testen, wird das digitale Baumkataster sukzessive erstellt, d.h. es wird Stadtteil für Stadtteil erfasst. Als Pilotstadtteil wurde der Schlaatz gewählt.

**3. „Cooling Points“**

Cooling Points werden an jenen Standorten eingesetzt, die sich im Sommer besonders aufheizen, wodurch es zu sogenannten Hitzeinseln kommt. Grundlage hierfür ist die bestehende Stadtklimakarte, sowie auch Daten aus der Teilmaßnahme Urbanen Netzen / LoRaWAN.

**4. „Stadtklima erlebbar machen“**

In der Teilmaßnahme „Stadtklima erlebbar machen“ sollen die Auswirkungen des Klimawandels auf die Gesamtstadt betrachtet werden. Die interaktiven Modelle sollen jedoch die Möglichkeit geben, in die einzelnen Stadtteile zu zoomen, sodass sich die Nutzer\*innen räumlich-explizit über ihren eigene Wohnumgebung informieren können.

- Warum haben Sie diesen Raum für Ihre Maßnahme ausgewählt?

**1. „Klimadashboard“**

Siehe vorherige Frage.

**2. „Bürgernahes Baumkataster“**

Die Teilmaßnahme zielt auf den Gesamttraum Potsdam. Als Pilotraum wurde der Schlaatz ausgewählt, weil dort über das Projekt DivAirCity bereits auf Vorarbeiten aufgebaut werden kann. Das Projekt DivAirCity wird aus dem Programm EU Horizon 2020 gefördert und hat als Schwerpunktquartier den Schlaatz, im Schlaatz haben im Kontext des Projekts bereits



Beteiligungsmaßnahmen stattgefunden, deren Ergebnisse in die Planung des „Bürgernahen Baumkatasters“ einfließen sollen. Dazu zählen zum Beispiel Ideen der Anwohner\*innen zur Umsetzung von Gießmaßnahmen im Schlaatz, die aufgegriffen werden sollen.

### 3. „Cooling Points“

Datengrundlage für die Teilmaßnahme Cooling Points ist das Ende 2022 veröffentlichte Stadtklimagutachten. Aus diesem Gutachten geht hervor, dass sich Hitzeinseln vor allem in stark versiegelten und stark bebauten Quartieren bilden, die zudem über wenig urbanes Grün verfügen. Hierzu zählen insbesondere die innenstädtischen Ortsteile. Aber auch die Waldstadt sowie der Schlaatz, die zwar im Vergleich zur Innenstadt über mehr Grünvolumen verfügen, heizen sich aufgrund ihrer hohen Bevölkerungsdichte (und damit einhergehend starken Bebauung) im Sommer besonders auf, weshalb es auch hier sinnvoll ist, Cooling Points einzusetzen.

### 4. „Stadtklima erlebbar machen“

Die Teilmaßnahme „Stadtklima erlebbar machen“ wird von Beginn die Gesamtstadt betrachten, da sich der Klimawandel ausnahmslos auf alle Stadtteile auswirkt.

## 2. Bitte erläutern Sie das **Ziel der Maßnahme/den stadtentwicklungspolitischen Bezug**:

- Wie fügt sich die Maßnahme in Ihre Smart-City-Strategie und weitere Stadt-/Raumentwicklungskonzepte ein?

Wie bereits unter Punkt 1 erläutert, sind Umwelt- und Klimaschutz Schwerpunktthemen für die Smart-City-Strategie der LHP, sodass die Maßnahme „Klimaschutz und Klimaanpassung“ essentiell für die Umsetzung der Smart-City-Strategie ist.

Außerdem fügt sich die Maßnahme in das INSEK 2035 der LHP (2022) ein, das auch den Rahmen für die Smart-City-Strategie bildet. Im INSEK 2035 wird das Aktionsfeld Klimaschutz als Querschnittsaktionsfeld definiert. Außerdem zählt die Maßnahme auf folgendes Leitbildziel des Leitbildkapitels Stadt für alle (SVV-Beschluss 2016) ein: Potsdam ist eine ökologische Stadt, die sich für Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz engagiert.



- Welche konkreten stadtentwicklungspolitischen Ziele sollen mit dieser Maßnahme erreicht werden?

Bezogen auf das INSEK zählt die Maßnahme „Klimaschutz und Klimaanpassung“ auf folgende Entwicklungsziele ein:

- Potsdam ist im Jahr 2035 eine Stadt für alle – es geht gemeinschaftlich, innovativ und gerecht zu.
- Lebensräume in Potsdam sollen im Jahr 2035 identitätsstiftend, aktiv und vielseitig sein.
- Bildung, Kultur und Arbeit sollen in Potsdam im Jahr 2035 zugänglich, wissensbasiert und kreativ sein.

Die Maßnahme „Klimaschutz und Klimaanpassung“ lässt sich in 5 von insgesamt 26 Kapiteln des Leitbildes der LHP verorten:

- Potsdam profitiert von einer lebhaften und engagierten Bürgerschaft (aus dem Leitbildkapitel „Eine Stadt für ALLE“)
- Potsdam ist eine ökologische Stadt, die sich für Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz engagiert (aus dem Leitbildkapitel „Die lebendige Stadt“)
- Potsdam ist eine grüne Stadt am Wasser (aus dem Leitbildkapitel „Die lebendige Stadt“)
- Potsdam setzt den digitalen Wandel aktiv für Innovationen ein (aus dem Leitbildkapitel „Die innovative Stadt“)
- Potsdam ist eine Stadt der Bildung und des Wissens (aus dem Leitbildkapitel „Die Wissensstadt“)

Darüber hinaus trägt die Maßnahme zur Erreichung folgender Gesamtstädtischer Ziele (2019-2024) der Landeshauptstadt Potsdam (insgesamt 9 Ziele) bei:

- Wachstum mit Klimaschutz und hoher Lebensqualität
- Bürgerschaftliches Engagement
- Investitionsorientierter Haushalt

- Wie trägt die Maßnahme konkret zu dieser Zielerreichung bei?

#### **Förderung von zivilgesellschaftlichen Engagement**

Die Einwohner\*innen erhalten durch die Teilmaßnahmen „Bürgernahes Baumkataster“ und „Stadtklima erlebbar machen“ konkrete Angebote bzw. Informationen, wie sie sich im Alltag umweltfreundlicher verhalten und wie sie sich in diesem Bereich engagieren können.

#### **Wissensvermittlung**

Die Maßnahme schafft mit ihren digitalen und physischen Elementen, u.a. über die Teilmaßnahme „Stadtklima erlebbar machen“, sowie auch das Klimadashboard und das digitale Baumkataster,



Transparenz hinsichtlich der vielfältigen Arbeit im Bereich Klimaschutz und Klimaanpassung der verschiedenen Fachbereiche der LHP und verknüpft sie zudem mit wissenschaftlichen Erkenntnissen.

### **Klima- und Umweltschutz, Erhalt der hohen Lebensqualität**

Das „Klimadashboard“ dient zum einem dem Monitoring der bereits vorhandenen Maßnahmen des Masterplans 100% Klimaschutz, wodurch die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüft werden kann. Zum anderen können die Daten genutzt werden, um evidenzbasierte und transparente Entscheidungen zu treffen, vor allem, wenn neue Maßnahmen im Bereich Klimaschutz und Klimaanpassung entwickelt werden. Bspw. kann mittels des Szenarienrechners abgeschätzt werden, in welche Maßnahmen am sinnvollsten investiert werden sollte, um effektiv die Klimaziele zu erreichen.

- Welche Beiträge zur Zielerreichung in anderen Sektoren bringt die Maßnahme und wie wird sichergestellt, dass sie an anderer Stelle keine negativen Auswirkungen hat?

Klimaschutz wird in der LHP als übergeordnetes Querschnittsthema behandelt, sodass negative Auswirkungen der vorliegenden Maßnahme auf andere Sektoren ausgeschlossen werden kann.

Vielmehr unterstützt die Maßnahme, infolge ihres starken Informationscharakters, die Maßnahmen in anderen Sektoren. Es ist bspw. davon auszugehen, dass Einwohner\*innen, die stärker über das Thema Klimawandel aufgeklärt und für das Thema Klimaschutz sensibilisiert wurden, sich insgesamt umweltfreundlicher verhalten, indem sie z.B. Energie und Wasser sparen und häufiger umweltfreundliche Mobilitätsformen wählen. Außerdem können Daten aus dem Klimadashboard und dem digitalen Baumkataster in die Urbane Datenbank eingepflegt werden und andersherum. Dadurch lassen sich Synergien zwischen den unterschiedlichen Akteuren herstellen, z.B. indem anhand von verschiedenen Umweltdaten präzisere Szenarien modelliert werden.

- Wie genau soll dieser Zielbeitrag gemessen werden? Welche Schlüsselindikatoren gibt es?

Die Schlüsselindikatoren unterscheiden sich in den einzelnen Teilmaßnahmen des Maßnahmenbündels voneinander:

#### **1. „Klimadashboard“**

- Wirksamkeit der Maßnahmen wird durch Soll-Ist-Vergleich dargestellt
- Zugriffszahlen durch LHP-externe Nutzer\*innen

#### **2. „Bürgernahes Baumkataster“**

- Anzahl von Baumpatenschaften pro Jahr
- Anzahl der Schadensmeldungen an Bäumen
- Anzahl der gegossenen Bäume





- Vitalitätsdaten („Ist der Baum gesund?“)

### 3. „Cooling Points“

- Anzahl der errichteten Cooling Points
- Deutlich messbarer Temperaturunterschied im Umfeld der Cooling Points im Vergleich zur Umgebungstemperatur

### 4. „Stadtklima erlebbar machen“

- Anzahl der Besucher\*innen
- Anzahl der ausgefüllten Feedbackbögen

- Woran machen Sie den Erfolg der Maßnahme konkret fest?  
(Ab wann wäre die Maßnahme für Sie ein messbarer Erfolg?)

Die Maßnahme wäre ein messbarer Erfolg, wenn...

- ... evidenz- und faktenbasierte Entscheidungen für die Stadtentwicklung nachweislich auf Grundlage der Daten des Klimadashboards getroffen werden.
- ... Entscheidungsprozesse anhand der Visualisierung für die Stadtgesellschaft leichter nachvollziehbar werden.
- ... Einwohner\*innen rückmelden, dass sie sich hinsichtlich der Klimaschutzmaßnahmen der LHP besser informiert fühlen (dies könnte bspw. im Zuge einer Bürgerumfrage eruiert werden)
- ... Einwohner\*innen die Daten aus dem Klimadashboard für ihr eigenes Engagement nutzen, z.B. Initiativen/ Vereine oder aber Schulen im Rahmen des Unterrichts/Projekten
- ... die bisherigen, negativen 10-Jahres-Prognosen für die Stadtbäume korrigiert werden würden.
- ... aus den Schlüsselindikatoren der Teilmaßnahmen „Bürgernahes Baumkataster“ und „Stadtklima-Erlebnis-Raum“ hervorgeht, dass sich die Mehrheit der Einwohner\*innen für das Thema Klimaschutz interessiert und engagiert und wenn sich bei sich hierbei um eine heterogene Gruppe handelt, die die Diversität der Stadtbevölkerung repräsentiert, z.B. bezogen auf Alter, Geschlecht, Stadtteil.
- ... die Maßnahme auch außerhalb Potsdams auf Interesse stößt, d.h. dass z.B. der Stadtklima-Erlebnis-Raum auch von Tourist:innen besucht wird und dass die Maßnahme bzw. einzelne Bestandteile von anderen Kommunen adaptiert werden.

- Welche konkreten Raumwirkungen erwarten Sie von dieser Maßnahme?



Von der Maßnahme wird eine positive Auswirkung erwartet, d.h.

- Eine messbare Verbesserung des Stadtklimas
  - Achtsamerer Umgang der Einwohner\*innen mit der Stadtnatur, woraus ein insgesamt umweltfreundlicheres Verhalten resultiert
  - Belebung von Plätzen in den verschiedenen Quartieren auch an warmen Tagen, bspw. des Alten Markts in der Innenstadt der gegenwärtig keine hohe Aufenthaltsqualität vorweist und zu den größten Hitzeinseln gehört
- Wie geht die Maßnahme mit Auswirkungen der Digitalisierung/technischer Lösungen auf stadtentwicklungspolitische Ziele um?

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass mit Hilfe der technischen Lösungen, die durch diese Maßnahme bereitgestellt werden, die stadtentwicklungspolitischen Ziele, bezogen auf Klimaschutz und Klimaanpassung, zügiger erreicht werden können.

#### **Effizienz**

Durch die technischen Lösungen, insbesondere das digitale Baumkataster, inkl. der dazugehörigen Webanwendung für die Einwohner\*innen und das Klimadashboard, wird notwendige, bisher noch nicht vorhandene technische Infrastruktur bereitgestellt, um effizienter Maßnahmen zu ergreifen und mit den Einwohner\*innen zu interagieren. Bisher nutzen die Fachkolleg\*innen Exceltabellen für ihre Arbeit, die nicht nur fehleranfällig, sondern auch ressourcenintensiv in der Pflege sind. Auch für die Interaktion mit Einwohner\*innen sind die bisherigen Arbeitsmittel ungeeignet, da sie ausschließlich internen Zwecken dienen und die Informationen nicht zeitnah geteilt werden können. Darüber hinaus gibt es gegenwärtig keine Möglichkeit für die Einwohner\*innen, zügig, wirksam und zweifelsfrei Baumschäden zu melden. Stattdessen werden die Meldungen per E-Mail oder Telefon eingereicht, die ggf. zur zuständigen Organisationseinheit weitergeleitet werden müssen, d.h. einen einheitlichen Prozess gibt es bisher nicht.

#### **Transparenz und Aufklärung**

Mit allen Teilmaßnahmen werden Daten erhoben und/ oder visualisiert, vor allem durch die Schnittstelle zur UDP: Das digitale Baumkataster gibt Aufschluss über den Vitalitätszustand der Stadtbäume, das Klimadashboard zeigt den Umsetzungsstand der Maßnahmen des Masterplans 100% Klimaschutz, die digitalen Temperaturmessungen an den Cooling Points zeigen die Auswirkungen extremer Hitzetage und die interaktiven und digitalen (Ausstellungs-)Elemente, die Stadtklima erlebbar machen sollen, bereiten die Informationen der verschiedenen Projekte in einer verstärkt haptischen und leicht zugänglichen Form auf. Somit tragen alle Teilmaßnahmen dazu bei, dass Informationen zum Thema Klimawandel, aber auch Strategien zum Klimaschutz und Klimaanpassung für alle Einwohner\*innen sowie Stadtakteure frei zugänglich werden.

#### **Evidenzbasierte Entscheidungen**



Infolge der Datengrundlage – die sich zum einen aus den real existierenden Daten ergibt und zum anderen mit Hilfe des Szenarienrechners des Klimadashboards modelliert werden können – lassen sich objektive und wertfreie Entscheidungen in den Bereichen Klimaschutz und Klimaanpassungen treffen. Mit anderen Worten lassen sich datenbasiert Maßnahmen entwickeln bzw. bereits vorhandene Maßnahmen intensivieren, die am effektivsten auf die Klimaschutzziele der LH Potsdam einzahlen.

3. Bitte schildern Sie **technische und lizenzrechtliche Aspekte** der Maßnahme:

- Bitte nennen Sie die Technologien und Methoden, die Sie vorsehen, und beschreiben Sie, wie diese eingesetzt und betrieben werden sollen.

Im Rahmen dieser Maßnahme werden je nach Teilmaßnahme unterschiedliche Technologien eingesetzt:

**1. „Klimadashboard“**

- webbasiertes, öffentliches Informationsportal, das folgende Funktionen beinhaltet:
  - Offene Schnittstellen zur Urbanen Datenplattform
  - Graphische Darstellung von THG-Emissionen für verschiedene Sektoren (die Berechnung der einzelnen Emissionen erfolgt nach dem BSKO-Standard mit dem Klimaschutz-Planer vom Klimabündnis)
  - Gleichzeitige Darstellung der jährlichen THG-Emissionen (IST) und des jeweiligen Zielpfands (SOLL)
  - Darstellung von Umsetzungssachständen der Maßnahmen aus dem „Masterplan 100% Klimaschutz 2050“ nach Handlungsfeldern (Priorität, Hebelwirkung, Verantwortlichkeiten und aktueller Stand (in Planung, laufend oder abgeschlossen)
  - Möglichkeit zur Definition individueller Indikatoren (z.B. Anteil erneuerbarer Energien, installierte PV-Leistung, Anzahl Wärmepumpen etc.) und entsprechender Visualisierung
  - Möglichkeit zur laufenden Hinzufügung von Maßnahmen oder Indikatoren
  - Szenarienrechner zur Modellierung der Auswirkungen verschiedener Maßnahmen auf die Treibhausgasemissionen
  - Abhängigkeiten von Maßnahmen definierbar
- Hosting des Tools auf klimaneutralen Server



## 2. „Bürgerndahes Baumkataster“:

- Digitales Baumkataster mit folgenden Funktionen
- Webanwendung für Einwohner\*innen folgenden Funktionen:
  - Ausgewählte Merkmale zu jedem Baum aus dem digitalen Baumkataster
  - Informationen zu den letzten Baumpflegemaßnahmen
  - Link zur Funktion Beschwerden der Partizipationssoftware der LHP, um schnell und unkompliziert Baumschäden an die zuständige Organisationseinheit senden zu können
  - „Gieß-Community“: Einwohner\*innen finden Gießempfehlungen (niedriger, mittlerer und hoher Wasserbedarf) zu den jeweiligen Bäumen und können sich aktiv bei der Bewässerung in Trockenperioden einbringen und sich dazu mit anderen Engagierten austauschen
- Schnittstelle zur UDP zur Visualisierung des digitalen Baumkatasters

## 3 „Cooling Points“:

- Sensoren zur Temperaturmessung
- Übertragungstechnik LoRaWAN, um die gemessenen Werte in die UDP zu übertragen
- Schnittstelle zur UDP, um die Temperaturunterschiede innerhalb und außerhalb des jeweiligen Cooling Points zu visualisieren

## 4 „Stadtklima erlebbar machen“:

- Interaktive Infopanels, Installationen und Modelle, die z.B. Daten aus dem Stadtklimagutachten, der Urbanen Datenplattform und dem Klimadashboard visualisieren und verschiedene Szenarien modulieren können

Bei der Umsetzung der Maßnahme wird darauf geachtet, dass sowohl partizipative, als auch agile und kreative Methoden zum Einsatz kommen. Das Potsdam Lab, das im Rahmen der Entwicklungsphase als Arbeitsraum dienen soll, arbeitet bspw. mit der Design-Thinking-Methode.

- Soweit Software zum Einsatz kommt oder beauftragt werden soll: Wie garantieren Sie die Umsetzung der Open-Source-Auflage? Unter welcher Lizenz läuft welche Software?

Umsetzung des Open-Source-Gebots der Förderrichtlinie der MPSC-Kommunen wird sichergestellt, indem dies zum Teil der Ausschreibung gemacht wird, d.h. es werden nur Anbieter in Betracht gezogen, die eine Open-Source-Lösung anbieten können. Zu diesem Zweck wird die vom Fördermittelgeber bereitgestellte Open-Source-Lizenzliste der Ausschreibung beigefügt.



- Wie übertragen Sie technische Neuerungen in den stadtentwicklungspolitischen Kontext? Welche Rolle spielen dabei die Integration alter und neuer Systeme, neuer Systeme untereinander und Formen der Sektor-Kopplung?

Da es sich bei den Themen Klimaschutz und Klimaanpassung ihrer Definition nach um Querschnittsthemen handelt, wird die Sektor-Kopplung sichergestellt. Außerdem trägt die Maßnahme dazu bei, dass notwendige technische Systeme angeschafft werden, die bisher noch nicht vorhanden sind, wie bspw. die Monitoringtools Klimadashboard und das digitale Baumkataster. Schnittstellen zu anderen Systemen, wie bspw. zur Urbanen Datenplattform werden stets mitgedacht.

4. Bitte erklären Sie die **Modellhaftigkeit, Übertragbarkeit und Skalierbarkeit** der Maßnahme:

- Bitte beschreiben Sie, warum diese Maßnahme modellhaft ist. Wie geht dieser Ansatz über bestehende Lösungen hinaus? Wie profitiert die Gesamtheit deutscher Kommunen von der Umsetzung dieser Maßnahme?

Die Maßnahme ist insofern modellhaft, als dass es sich um vollständig neuentwickelte Lösungen für die LHP handelt. Im Rahmen dessen orientiert sich die Maßnahme jedoch an bereits bestehenden Modellprojekten und nutzt vorhandenes Wissen für die Weiterentwicklung. Die Teilmaßnahme „Bürgernahes Baumkataster“ bspw. baut auf dem Berliner Vorbild „Gieß den Kiez“ auf. Ein Austausch mit den Verantwortlichen des CityLABs Berlin hat bereits stattgefunden und ein Austausch mit dieser und anderen Kommunen, die ähnliche Projekte umsetzen (z.B. „Leipzig gießt“, „Gießheld\*innen“ aus Gelsenkirchen) ist geplant. Die Webanwendung, die für die Potsdamer Einwohner\*innen programmiert werden soll, wird mehr Funktionen als das Vorbildprojekt „Gieß den Kiez“ aus Berlin enthalten, da deutlich mehr Informationen zu den Bäumen bereitgestellt werden und auch Schäden an den Bäumen unkompliziert an die Verwaltung gemeldet werden können, insofern wird die Potsdamer Lösung über das vorhandene Modellprojekt hinausgehen.

Obwohl die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung die Kommunen vor große Herausforderungen setzen, handelt es sich hierbei um freiwillige Leistungen der Verwaltung, d.h. insbesondere kostenintensive Lösungen sind angesichts angespannter Haushaltslagen oft nur mit Hilfe von Fördergeldern denkbar. Aus diesem Grund wird im Rahmen dieser Maßnahme auf eine umfassende und transparente Dokumentation – im Sinne des Open-Knowledge-Ansatzes – geachtet, sodass die Maßnahme von Kommunen mit ähnlichen Bedarfen leicht adaptiert werden kann.

- Wie stellen Sie sicher, dass die Maßnahme von anderen Kommunen in der Umsetzung einfach adaptiert und selbst angewendet werden kann?

Der Einsatz von Open-Source-Software ermöglicht die Adaption durch andere Kommunen. Für Interessierte – innerhalb und außerhalb der MPSC-Community – stehen die AG Smart City sowie die jeweiligen Teilprojektleitungen, die ebenfalls in verschiedenen Netzwerken wie dem bundesweiten Klimabündnis aktiv sind, beratend zur Verfügung.



- Mit welchen anderen Modellprojekten Smart Cities-Kommunen arbeiten Sie gemeinsam an der Entwicklung und ggf. auch Weiterentwicklung dieses Maßnahmentyps?

Die AG Smart City der LH Potsdam ist Teil der Arbeits- und Entwicklungsgemeinschaft Klimaschutz, Klimaanpassung und Resilienz und im Rahmen dessen in der Themengruppe „Zivilgesellschaft“ engagiert. Ziel ist es, sich mit anderen Kommunen – u.a. Jena, Wolfsburg, Gelsenkirchen, die smarte Kiel-Region, Hameln-Pyrmont etc. – über Fachwissen und Best-Practice-Beispiele auszutauschen und gemeinsam an Herausforderungen zu arbeiten, die alle Kommunen betreffen, wie z.B. die richtige Ansprache für die Einwohner\*innen, Motivationsanreize für mehr Engagement im Bereich Klimaschutz seitens der Einwohner\*innen oder auch Strategien, wie das (für viele Menschen) abstrakte Thema Klimawandel greifbar gemacht, d.h. lebensnah vermittelt, werden kann.

Hinsichtlich der Weiterentwicklung der Maßnahme bietet sich, über die AEG hinaus, zum einen die Zusammenarbeit mit den Berlin-Brandenburger MPSC-Kommunen an, da der Kontakt zu diesen Kommunen im Zuge der Maßnahme „Smart Region“ in der Umsetzungsphase intensiviert wird. Zum anderen bietet sich der gezielte Austausch mit MPSC-Kommunen an, die an ähnlichen Maßnahmen arbeiten. Im Rahmen der Teilmaßnahme „Bürgernahes Baumkataster“ finden sich z.B. Überschneidungen zu den beiden Maßnahmen „Talking Trees“ und „Smartes Grün“ der Stadt Ulm, letztere bietet zudem Anknüpfungspunkte zur Teilmaßnahme „Cooling Points, sowie zu der Maßnahme „Baummonitoring“ aus Kirchheim b. München. Außerdem wird, wie bereits beschrieben, der Kontakt zu den Kommunen Berlin, Leipzig und Gelsenkirchen gesucht, um die Webanwendung für die Einwohner\*innen zu entwickeln. Außerdem lassen sich bzgl. des Klimadashboards bspw. Synergien zu der Bochumer Maßnahme „Stadtklima-Monitoring für die Klimafolgenanpassung“ herstellen. In Bezug auf den Schwerpunkt Wissensvermittlung der Teilmaßnahme „Stadtklima erlebbar machen“ bietet sich der Austausch zur Maßnahme „Natur verstehen & erleben“ der Kooperation Südwestfalen an.

- Bitte skizzieren Sie Ihre Überlegungen zur Übertragung der Maßnahme. Gehen Sie hierbei auch auf den Aspekt der Skalierbarkeit ein.

Die Maßnahme ist zwar als gesamtstädtische Lösung ausgelegt, jedoch werden auch die Quartiere einzelnen adressiert, wie insbesondere den Ausführungen zu den Teilmaßnahmen „Bürgernahes Baumkataster“ und „Stadtklima erlebbar machen“ zu entnehmen ist.

Die Maßnahme lässt sich auf umliegende Kommunen skalieren, da es sich anbietet die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung regional zu denken, sofern die Kommunen über die notwendigen Ressourcen verfügen.



5. Bitte stellen Sie **Finanzierung und Kosten** der Maßnahme dar:

- Bitte legen Sie dar, warum die Maßnahme weder eine regelmäßige, freiwillige Aufgabe noch eine Pflichtaufgabe Ihrer kommunalen Gebietskörperschaft darstellt.

Die Maßnahme ist keine regelmäßige, freiwillige Aufgabe, weil ...

Bei der Maßnahme „Klimaschutz und Klimaanpassung“ handelt es sich zwar um eine freiwillige, jedoch um keine regelmäßige Maßnahme, da alle Bestandteile dieses Maßnahmenbündels modellhaften Charakter besitzen und dementsprechend neu entwickelt werden.

Die Maßnahme ist keine Pflichtaufgabe, weil ...

... es gegenwärtig keine Gesetzgebung gibt – weder aus Sicht der Kommunalverfassung, auf Landes- oder Bundesebene, noch aus anderen Rechtskreisen, die Kommunen dazu verpflichtet, Maßnahmen zum Klimaschutz- und Klimaanpassung zu ergreifen. Gleiches gilt für den medizinischen Bevölkerungsschutz, der für die Teilmaßnahme Cooling Points relevant ist.

- Welche konkreten Kostenarten fallen für diese Maßnahme an?

Für die Umsetzung der Maßnahme „Klimaschutz und Klimaanpassung“ werden investive Mittel in Höhe von 1.870.000,00 € sowie konsumtive Mittel in Höhe von 40.000,00 € vorgesehen.

- Stellen Sie den investiven Charakter Ihrer Maßnahme dar, das heißt wie erzeugt die Maßnahme einen bleibenden Wert?

Durch die Maßnahme „Klimaschutz und Klimaanpassung“ werden Daten erzeugt, die zum Verbleib und zur langfristigen Nutzung der LHP bestimmt sind. Die Daten können u.a. dazu genutzt werden, (politische) Diskussionen faktenbasiert zu führen, vorhandene Klimaschutz- sowie Anpassungsmaßnahmen besser zu steuern oder aber neue Maßnahmen zu entwickeln. Die Daten dienen jedoch auch dazu, die Stadtbevölkerung zum Thema Klimawandel zu informieren und für die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung zu sensibilisieren. Darüber hinaus trägt das Maßnahmenbündel zum Erhalt der hohen Lebensqualität in der LHP bei, indem der Erhalt des städtischen Grünvolumens unterstützt und urbane Hitzeinseln reduziert werden.

- Wenn es sich um eine Änderung einer Ihrer Maßnahmen handelt oder um eine neue Maßnahme: Bitte legen Sie dar, wie sich die Mittelverwendung in anderen Maßnahmen auswirkt. (Fallen hierfür zum Beispiel andere Maßnahmen weg oder werden reduziert? Wenn ja, welche und in welchem inhaltlichen Umfang?)

Bei der Maßnahme „Klimaschutz und Klimaanpassung“ handelt es sich, im Vergleich zum Smart-City-Antrag, um eine geänderte Maßnahme. Für den Bereich Klimaschutz wurde ursprünglich die Maßnahme „Planungsdashboard mit Klimafolgenabschätzung“ eingereicht. Diese Maßnahme wird



unter dem neuen Titel „Erstellung eines Klimadashboards zur Visualisierung und Monitoring von Klimaschutzmaßnahmen“ weitergeführt und als Teilmaßnahme in das vorliegende Maßnahmenbündel integriert. Zudem wird das Maßnahmenbündel um drei weitere Teilmaßnahmen – „Bürgernahe Baumkataster“, „Cooling Points“ und „Stadtklima erlebbar machen“ – ergänzt. Diese drei Teilmaßnahmen wurden, auf Grundlage des umfassenden Beteiligungsprozesses, neu konzipiert und waren demnach nicht Teil der Antragsstellung.

- Welche Kosten erwarten Sie – nach Auslaufen der Förderung – für Betrieb, Wartung, Pflege und Weiterentwicklung der Maßnahme?

Für die Maßnahme „Klimaschutz und Klimaanpassung“ fallen sowohl Betriebskosten, u.a. für das Klimadashboard und die Software des digitalen Baumkatasters, die dazugehörige Webanwendung für Einwohner\*innen sowie die Cooling Points (Nebelduschen sowie für die Bewirtschaftung des Stadtklima-Erlebnis-Raums (Strom, Wasser, Heizung etc.) an. Wartungs- bzw. Pflegekosten werden insbesondere in Bezug auf die Teilmaßnahmen „Bürgernahe Baumkataster“ sowie „Cooling Points“ erwartet. Die genauen Kosten für Betrieb, Wartung und Pflege können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden. Ebenso verhält es sich auch bei den Weiterentwicklungskosten.

- Wie planen Sie diese Kosten – nach Auslaufen der Förderung – weiter zu finanzieren? Beziehungsweise welche Ansätze verfolgen Sie zur langfristigen Sicherung und Weiterentwicklung/des Betriebs der Maßnahme jenseits des Förderzeitraums? (Bitte gehen Sie auf operative Kosten, Finanzierung, Betreibermodell, soziale Akzeptanz etc. näher ein.)

In Hinblick auf den Klimanotstand und die Laufzeit der im Masterplan 100 % Klimaschutz verankerten Projekte, wird die weitere Finanzierung der Maßnahme ab dem Jahr 2027 durch Haushaltsmittel der LHP angestrebt. Da es sich um eine freiwillige Leistung handelt, ist sowohl die langfristige Sicherung als auch die Weiterentwicklung der Maßnahme von der zukünftigen Haushaltslage abhängig, weshalb zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine gesicherte Aussage getroffen werden kann.

- **Übermitteln Sie uns bitte einen aktuellen Kosten- und Finanzierungsplan**, der die neue/geänderte Maßnahme sowie Änderungen, die sich in anderen Maßnahmen durch die Umsetzung der Maßnahme aus diesem Antrag ergeben, darstellt (bspw. reduzierte Mittel, Wegfall von Maßnahmen). Sollten Sie parallel mehrere Anträge (bspw. für all Ihre Maßnahmen zur Strategieprüfung) einreichen, stellen Sie Änderungen bitte gesammelt dar. Ihr Kostenplan muss einen Vergleich mit bereits eingereichten Plänen ermöglichen.





# Modellprojekte Smart Cities: Maßnahmen-Steckbrief

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB), die Koordinierungs- und Transferstelle Modellprojekte Smart Cities (KTS) und die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) empfehlen dringend Maßnahmen, die im Rahmen der Förderung Modellprojekte Smart Cities (MPSC) gefördert werden sollen, entsprechend dieser Struktur zu konzipieren und darzustellen. Damit ermöglichen Sie uns, eine einheitlich strukturierte Informationsgrundlage für die Prüfung der Förderfähigkeit von Maßnahmen zu erhalten und die Prüfung effizienter zu gestalten. Dies sollte auch dazu beitragen, dass Sie eine schnellere Rückmeldung über die Förderfähigkeit neuer oder geänderter Maßnahmen erhalten.

Bitte nutzen Sie diese Struktur für die Darstellung Ihrer Vorhaben bei jeglichen Anfragen zur Förderfähigkeit von Maßnahmen (vgl. Kosten- und Finanzierungsplan Nr. 1.2 „Erste Investitionen (Strategiephase)“ und Nr. 2.2 „Investitionen und Maßnahmen (Umsetzungsphase)“). Die entsprechenden Informationen können Sie dann später ggf. aktualisiert für das Monitoring nutzen.

Bitte nutzen Sie diese Struktur auch für die Darstellung der Maßnahmen im Rahmen der Strategieprüfung. Maßnahmen, die zwar in Ihren Strategien enthalten sind, jedoch nicht aus Mitteln der MPSC gefördert werden sollen, brauchen nicht so dargestellt werden.

Wir bitten Sie auch darum, allgemeine Generalisierungen zu vermeiden. Bitte machen Sie Ihre Angaben so konkret, detailliert und aussagekräftig wie möglich. Dann sind Ihre Ausführungen auch ohne Kenntnis des spezifischen Kontexts Ihres Modellprojekts nachvollziehbar und Sie reduzieren Nachfragen. So können Sie eventuelle Verzögerungen und Nachforderungen vermeiden und auch einer möglichen Ablehnung der Maßnahme vorbeugen. Vielen Dank!

*Bitte beachten Sie, dass eine Verlinkung bzw. Verweise zu externen Quellen nicht gestattet sind.*



### Angaben zum Modellprojekt Smart City

**Name des Modellprojekts Smart City:** Smart City Potsdam – Innovativ. Grün. Gerecht.

**Maßnahmentitel:** Smart Region (Kooperativer Regio.hub)

**Gesamtkosten der Maßnahme:** 1.110.000 Euro

### In welcher Projektphase wird die Maßnahme durchgeführt?

- in der Strategiephase.
- in der Umsetzungsphase.
- in der Strategiephase begonnen und in der Umsetzungsphase fortgeführt.

### Handelt es sich bei dieser Maßnahme um eine neu konzipierte Maßnahme?

- Ja, die Maßnahme wurde gegenüber der Antragsstellung verändert.
- Nein, die Maßnahme wird seit der Antragsstellung unverändert verfolgt.

Wenn ja:

Wurde bereits früher ein Änderungsantrag bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau für diese Maßnahme eingereicht

- Ja.
- Nein.

### Welchen Bearbeitungsstand hat diese Maßnahme?

- Ideenskizze, Planungen noch nicht gestartet.
- in Planung.
- in Pilotierung.
- in Umsetzung.
- abgeschlossen.
- wird nicht länger verfolgt.



## 1. Bitte präzisieren Sie die **Maßnahme im Detail**.

- Bitte beschreiben Sie die Maßnahme möglichst aussagekräftig.  
(„Was genau soll getan werden?“)

Die Maßnahme „Smart Region“ dient der interkommunalen Zusammenarbeit im Innovationskorridor von der Metropole Berlin über Potsdam in den ländlichen Raum. Die Maßnahme „Smart Region“ beinhaltet den „Kooperativen Regio.hub“, welcher das Herzstück der Smart-Region-Strategie Potsdams ist.

Beim Regio.hub handelt es sich um einen kooperativ gestalteten Hub in Form eines Think & Do-Tanks, in dem Partner aus Verwaltung, Wirtschaft & Wissenschaft mithilfe von digitalen und analogen Tools und Techniken gemeinsam an smarten Lösungen für die Zukunft arbeiten sowie kooperative Projekte in ausgewählten Themenfeldern der Digitalisierung entwickeln und gemeinsam umsetzen. Zudem sollen die Ergebnisse und Inhalte von Smart City und Smart Region mit Hilfe eines gemeinsam entwickelten, kooperativen Innovationsmobils sowohl in Potsdam als auch in den am Regio.hub-beteiligten Kommunen und Landkreisen erlebbar gemacht werden (Details s.u.).

Konkret dient der kooperative Regio.hub der interkommunalen Zusammenarbeit im Innovationskorridor von Berlin über das urbane Potsdam ins ländliche Brandenburg. Potsdam nutzt die Nähe zu Berlin und nimmt eine Schlüsselfunktion als (Wissens-)Mittler zwischen der Metropole und dem ländlichen Raum ein. Somit agiert Potsdam aus der Rolle einer MPSC-geförderten Kommune und setzt sich für eine Smarte Region ein, bei der sowohl weitere MPSC-Kommunen als auch nicht geförderte Landkreise und Kommunen mit ins Boot geholt werden. Damit ist der kooperative Regio.hub in dieser Form bundesweit ein Vorreiter für konstruktive Stadt-Land-Beziehungen.

Der Regio.hub bildet das Dach für eine effiziente, koordinierte, ressourcenschonende, gleichberechtigte regionale Zusammenarbeit für Mitarbeitende der Verwaltungen auf Arbeitsebene, unter Einbezug von Fachexperten aus Wissenschaft und Wirtschaft. Damit bietet der Regio.hub einen Mehrwert für die Zukunftsfähigkeit der beteiligten Kommunen und Landkreise sowie eine nachhaltige, digitale Transformation der gesamten Region. (Details zum Nutzen siehe nächste Frage).

### **Mögliche Handlungsfelder**

Die folgenden Handlungsfelder sind Ergebnis einer ersten Bedarfsanalyse mit den geplanten Partnern, sind jedoch dynamisch zu sehen und sollen situationsbezogen und bedarfsorientiert angepasst werden:

- 1.) Digitale Transformation (u.a. Kompetenzaufbau, Open Source, Open Knowledge)
- 2.) Gemeinsame Smart Mobility Solutions (u.a. regionale Pendlerströme)
- 3.) Digitale Lösungen im Bereich Umwelt- und Klimaschutz (u.a. Wassermanagement, Trockenheit, Brände)
- 4.) Digital Health Solutions (u.a. Pflege und Wohnen im Alter)



## 5.) Aufbau einer regionalen Datenplattform (u.a. Verkehrsströme).

### **Kooperatives Innovationsmobil**

Ein Kernprojekt des Regio.hubs ist ein gemeinschaftlich entwickeltes und kooperativ genutztes Innovationsmobil. Dabei handelt es sich nicht um ein herkömmliches Infomobil, sondern eine neue Form der agilen, aufsuchenden und ko-kreierenden Zusammenarbeit, um Themen aus dem Smart City-/Smart-Region-Feld zu transportieren und zu einer neuen Form von Sichtbarkeit und Einwohner\*innennähe zu führen. Im kooperativen Innovationsmobil werden Informationen zu Smart City- und Smart-Region-Themen, Modelle und Fragestellungen bereitgestellt und gleichzeitig Raum für Beteiligung und Mitmachen an Smart-City/Smart Region-Prototypen geschaffen.

Ziel ist es, das Mobil mit den Regio.hub-Partnern gemeinsam so zu entwickeln, sodass es den Anforderungen der gemeinsamen Projektvorhaben sowie den Bedürfnissen der einzelnen Partner entspricht. Basis soll deswegen ein Fahrzeug (Bus, Truck bzw. mobiles Haus / Anhänger) sein, welches für verschiedene Zwecke einsetzbar ist und entsprechend modular aus- und umgebaut werden kann. Das Innovationsmobil soll anlassbezogen zum Einsatz kommen, bspw. bei Veranstaltungen, Festen und Versammlungen in den Kommunen/Quartieren. oder für thematische Roadshows in der Region zum Einsatz kommen (z.B. Showroom für die Teilmaßnahme „Smartes Wohnen und Pflege im Alter“). Dabei wird das Innovationsmobil selbst zum „Anziehungspunkt“.

Kommunikativ begleitet wird das Vorhaben von einer Webseite, die einerseits den Buchungs- und Planungsprozess steuert (interner Bereich) und andererseits den „Auftritt“ des Mobils ankündigt und bewirbt (externer Bereich).

### **Projektphasen & Methodik**

In der **ersten, vorbereitenden Phase der Maßnahme (2024)** stehen zunächst die sehr anspruchsvolle Partnergewinnung und -bindung auf politischer Ebene sowie der schrittweise Abgleich des gemeinsamen Bedarfs über ein Feinkonzept im Mittelpunkt. Dafür ist neben der Vernetzung, regelmäßigen Arbeitstreffen und kollaborativem Arbeiten im digitalen Raum auch eine analoge Veranstaltungsreihe in den unterschiedlichen Makerspaces der Partner-Kommunen und Landkreisen geplant (dezentraler Ansatz). Dabei sollen die unterschiedlichen Bedarfe der Partner abgeglichen und die o.g. Handlungsfelder konkretisiert und unterfüttert werden. Zudem wird die Schaffung der zukünftigen Organisationsstruktur und Finanzierung ein wichtiges Thema sein (z.B. Gründung einer öffentlich-rechtlichen AG). Für die Entwicklung des kooperativen Innovationsmobils soll ein gemeinsames Nutzungs- und Betreiberkonzept entwickelt sowie eine Pilotphase vorbereitet/eingeleitet werden.

Für die **zweite, umsetzende Phase (2025/2026)** ist die konkrete Durchführung von kooperativen Projekten geplant, um für gemeinsame Probleme smarte Lösungen zu finden oder smarte Lösungen überregional zu skalieren. Das gemeinsame Innovationsmobil geht zunächst testweise in Potsdam und bei den beteiligten Partnern auf Tour und wird anschließend unter Berücksichtigung der gesammelten



Erkenntnisse ausgearbeitet. Bestenfalls erfolgt in diesem Zeitraum die Gründung einer rechtlich verbindlichen Organisations- und Finanzierungsstruktur, welche auch über den Fördermittelzeitraum ab 2027 greift.

Von besonderer Bedeutung in beiden Phasen ist der agile Denkansatz. So soll der Regio.hub durch den gezielten Einsatz von agiler Methodik den Partnern ermöglichen, in Lösungsräumen abseits von Verwaltungsgrenzen und -strukturen zu arbeiten. Dabei durchläuft der Regio.hub selbst einen agilen, ergebnisoffenen Prozess, was die konkrete Anbahnung und Umsetzung von gemeinsamen Projektideen betrifft. Das kooperative Innovationsmobil ermöglicht zudem eine aktive Einbindung und Rückkoppelung der Projektideen mit den Einwohner\*innen.

### **Verknüpfung mit anderen Maßnahmen der Smart-City-Strategie**

Potsdam ist im Rahmen der Smart City-Förderung nicht nur modellhafte MPSC-Kommunen, sondern verfolgt aus der Rolle einer MPSC-Kommune heraus zudem den Ansatz einer Smarten Region, die sich von Berlin über Potsdam ins ländliche Brandenburg erstrecken soll. Das wird im Zielbild „Regionale Kooperationen“ deutlich und zieht sich wie ein roter Faden durch die gesamte Potsdamer Strategie.

Diese Potsdamer Smart-Region-Strategie ist querschnittshaft zu verstehen. So werden sämtliche Teilmaßnahmen der Smart-City-Strategie immer auch mit der „regionalen Brille“ betrachtet und insoweit technisch möglich und konzeptionell umsetzbar, durch regionale Komponenten erweitert oder als Skalierungsoption mitgedacht. Hier setzt der Regio.hub an und bietet die notwendige Plattform und Organisationsstruktur, um die regionalen Verflechtungen aufzubauen und gemeinsame Digitalisierungsprojekte auch in die Tat umzusetzen.

Besonders hervorzuheben ist die Schnittstelle zur Maßnahme „Digitale und analoge Beteiligung“, in dem das kooperativ entwickelte Innovationsmobil als Format der aufsuchenden Beteiligung auch im Potsdamer Stadtgebiet zum Einsatz kommt.

- Welchen konkreten Nutzen versprechen Sie sich von dieser Maßnahme?  
(„Was genau soll erreicht werden? Welches Problem soll gelöst werden?“)

Aufgrund des Fachkräftemangels ebenso wie der angespannten Haushaltslage stehen viele Kommunen vor der Herausforderung, den Rahmen für eine koordinierte regionale Zusammenarbeit zu schaffen und Kooperationen mit anderen Kommunen oder Landkreisen strukturiert und nachhaltig zu allgemeinen sowie zu smarten Themenstellungen zu organisieren. Die Folge sind unnötige Parallelstrukturen und Redundanzen. Denn die existierenden Gremien bzw. Strukturen sind entweder zu spezialisiert (d.h. auf einen Inhalt oder (Stadt-)Raum fokussiert) oder nicht offen und gleichberechtigt genug (d.h. nicht für alle Akteure auf Arbeitsebene nutz- und gestaltbar). Zudem gibt es insbesondere mit Blick auf die digitale Transformation ein großes Ungleichgewicht zwischen den Kommunen hinsichtlich des Entwicklungsstands.

Der Regio.hub schließt diese Lücke und stellt eine geeignete Kommunikations- und



Organisationsstruktur für eine effiziente, koordinierte, ressourcenschonende, gleichberechtigte regionale Zusammenarbeit für Mitarbeitende der Verwaltungen auf Arbeitsebene, unter Einbezug von Fachexperten aus Wissenschaft und Wirtschaft, bereit. Der besondere Nutzen des Regio.hubs besteht darin, dass im Rahmen von regionalen Kooperationsprojekten an Querschnittsthemen und Herausforderungen gearbeitet wird, die sich nicht oder nur schwer durch eine einzelne Kommune bewältigen lassen. Damit bietet der Regio.hub einen Mehrwert für die Zukunftsfähigkeit der beteiligten Kommunen und Landkreise sowie eine nachhaltige, digitale Transformation der gesamten Region.

Die Errungenschaften der digitalen Transformation in Potsdam und im gesamten Innovationskorridor für alle Anspruchsgruppen konkret erlebbar und damit sichtbar zu machen, ist die Aufgabe des geplanten, kooperativen Innovationsmobil. Indem der Bus ländliche Regionen aber auch Quartiere in Potsdam bewusst aufsucht, bewegt er sich näher an die Lebensrealitäten der breiten Gesellschaft hinein und befördert eine Teilhabe am digitalen Wandel in Stadt und Land. Damit sollen auch Veränderungen im Innovationsmanagement ermöglicht werden: weg von linearen bzw. top-down Aufgaben hin zur Team- und Netzwerkarbeit, flachen Hierarchien und breit angelegten Beteiligungsprozessen.

Dabei bezieht der Regio.hub sowohl Partner ein, die bereits Teil des MPSC-Förderprogramms sind, als auch benachbarte Kommune und Landkreise, die nicht gefördert werden und teilweise noch am Anfang einer smarten Stad- oder Regionalentwicklung stehen. Damit sorgt der Regio.hub nicht nur für Synergieeffekte zwischen geförderten Kommunen, sondern geht bereits einen Schritt weiter und trägt zu einem Wissenstransfer in die Fläche Deutschlands bei.

Weitere wichtige Partner und Impulsgeber des Regio.hubs auf Landesebene sind auf Brandenburger Seite die Digitalagentur Brandenburg (DABB) und die Wirtschaftsförderung Brandenburg (WFBB) sowie auf Berliner Seite die Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH.

- Warum haben Sie sich für diese Maßnahme entschieden? Warum ist diese Maßnahme für Ihr Modellprojekt prioritär?

Der Regio.hub ist das Herzstück der Smart-Region-Strategie der Landeshauptstadt Potsdam und erweckt die smarte Region überhaupt erst zum Leben, indem er die Organisation- und Kommunikations-Struktur für eine kooperative Zusammenarbeit rund um Potsdam bildet, Impulse in Richtung Digitalisierung und Nachhaltigkeit setzt und regionale Projekte anschiebt, darunter ein kooperatives Innovationsmobil. Aufgrund der starken regionalen Verflechtungen sowohl mit Berlin als auch mit den benachbarten Landkreisen/Kommunen und damit einhergehenden Problemen und Herausforderungen, profitieren sowohl Potsdam als auch die umliegenden Landkreise und Kommunen von dem gemeinsamen Regio.hub.



- Bitte beschreiben Sie den räumlichen Bezug der Maßnahme und wo diese verortet ist (Raum/Teilraum/Quartier/Ort Ihres Modellprojekts).

Die Maßnahme zielt auf den Innovationskorridor von Berlin über das urbane Potsdam in den ländlichen Raum, d.h. konkret: die beiden benachbarten Kommunen Berlin und Potsdam sowie die an Potsdam grenzenden Landkreise Potsdam-Mittelmark, Teltow-Fläming und Havelland (mit ihren Kommunen als Anschlusspartner). Für die landesweite Wirkung der Maßnahme sind die Digitalagentur Brandenburg (DABB) sowie die Wirtschaftsförderung Brandenburg (WFBB) wichtige Partner des Projektes. Diese Partner gehören damit zur *Regio.hub-Kerngruppe*. Über einen gemeinsamen Letter of Intent (LOI) bekennen sie sich explizit zum Regio.hub, stehen aktiv hinter dem gemeinsamen Vorhaben und treiben die Idee des kooperativen Regio.hubs federführend mit voran. Sie nehmen regelmäßig an Arbeitstreffen und Workshops/Veranstaltungen teil und gestalten diese proaktiv mit. Im Sinne einer gleichberechtigten Zusammenarbeit setzen alle Regio.hub-Kernpartner Impulse und setzen sich für die Entwicklung und Umsetzung von smarten Projekten ein.

Eine weitere Ebene der Zusammenarbeit bildet das *Regio.hub-Netzwerk*. Hierzu gehören alle weiteren Partner im Innovationskorridor mit Interesse an der Thematik. Diese Partner haben eine weniger aktive und weniger verpflichtende Rolle und können bei ausgewählten Formaten, thematisch eingebunden werden. Die Einbindung erfolgt über die gemeinsame thematische Arbeit in den Handlungsfeldern sowohl im digitalen Raum (Videokonferenzen, Whiteboards, ggfs. Chat) als auch über physische Formate wie Veranstaltungen und Workshops in den Makerspaces.

Die geförderten MPSC-Kommunen, die nicht im Innovationskorridor liegen (Cottbus und Guben) nehmen als wertvolle Allianzpartner eine gesonderte Rolle im Projekt ein und werden inhaltlich-konzeptionell, wo möglich und sinnvoll, eingebunden Sie gehören damit zum erweiterten Regio.hub-Netzwerk.

- Warum haben Sie diesen Raum für Ihre Maßnahme ausgewählt?

Für die Smart-Region-Strategie der Landeshauptstadt Potsdam stehen die regionalen Kooperationen mit den direkten Nachbarn im Vordergrund, sodass die angrenzenden Gebiete (Berlin plus 3 Landkreise) in das Wirkungsgebiet des Regio.hubs aufgenommen wurden. Zudem entspricht dies der Planungsregion „Havelland-Fläming“, welche im Rahmen der „Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg“ (Details siehe Punkt 2) festgelegt wurde und somit wichtige Grundlage für weitere regionale Entwicklungen darstellt.

Langfristig ist eine Ausweitung des Regio.hubs auf ganz Brandenburg denkbar. Das entspricht einer Weiterentwicklung des Regio.hubs-Gedanken nach der Fördermittelperiode, der vom Interesse und Engagement der unterschiedlichen Partner auf Landesebene abhängt.





## 2. Bitte erläutern Sie das **Ziel der Maßnahme/den stadtentwicklungspolitischen Bezug**:

- Wie fügt sich die Maßnahme in Ihre Smart-City-Strategie und weitere Stadt-/Raumentwicklungs-konzepte ein?

Der Ansatz der „Regionalen Kooperationen“ ist eines der Zielbilder der Smart-City-Strategie der Landeshauptstadt Potsdam und wird zudem als Querschnittsthema betrachtet, das inhaltlich-konzeptionelle Schnittmengen zu allen anderen Zielbilder der Strategie hat.

Der Regio.hub baut auf einem städtischen und zwei regionalen Entwicklungskonzepten auf:

- Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK) ist der ressortübergreifende Handlungsfaden für die Potsdamer Stadtentwicklung bis 2035 und dient damit der Verständigung aller städtischen Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung. Hier werden u.a. auch die Stadt-Umland-Kooperationen beleuchtet und regionale Handlungsansätze formuliert. Zudem ist das „Regionale Wachstum“ eines der zehn Potsdamer Grundsätze für behutsames Wachstum.
  - Die „Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg“ (Kabinettsbeschluss vom 31.08.2021) verfolgt die Bildung von Entwicklungskorridoren, um bestehende Entwicklungskonzepte und Fördermittelmöglichkeiten regional besser zu integrieren. Wie unter Punkt 1 beschrieben, orientiert sich der Regio.hub mit seiner räumlichen Wirkung an den hier festgelegten Korridoren und führt somit den Kerngedanken der Strategie sinnvoll weiter.
  - Insbesondere für die Ausarbeitung und Konkretisierung der Handlungsfelder des Regio.hubs mit Berlin wird der sogenannte „Strategischen Gesamtrahmen Hauptstadtregion (SGHR)“ eine zentrale Rolle spielen. Im April 2021 wurde das Konzept zwischen Brandenburg und Berlin beschlossen, um die gemeinsamen Herausforderungen in der Hauptstadtregion noch besser zu bewältigen. Dafür wurden sektorenübergreifend 8 Handlungsfelder definiert und mit Maßnahmen untersetzt, darunter das Handlungsfeld „Digitale Transformation“, in das der Regio.hub zur verortet ist.
- Welche konkreten stadtentwicklungspolitischen Ziele sollen mit dieser Maßnahme erreicht werden?

Im „Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK)“ wird herausgestellt, dass viele der Herausforderungen, vor denen die Landeshauptstadt Potsdam steht, die gesamte Region betreffen und daher in größeren Zusammenhängen betrachtet und gemeinsam mit den Nachbarregionen angegangen werden müssen.

Der Regio.hub stellt sich dieser Aufgabe, geht in den Dialog und Bedarfsabgleich mit den Nachbarn und trägt somit zur Erreichung u.a. folgender Zielstellungen bei:

- Koordinierung und Strukturierung der regionalen Zusammenarbeit
- Digitale Transformation der Region durch Kompetenz-Aufbau



- Identifizierung von Win-Win-Bereichen auf Ebene der regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming oder des Kommunalen Nachbarschaftsforum KFN
- Zusammenarbeit zum Thema „Ländlicher Raum“ im Rahmen der Regionalen Entwicklungsstrategie (RES)
- Gemeinsame Stärkung des Umweltverbundes im Bereich Mobilität
- Wasserversorgung über kommunale Grenzen hinweg sichern
- Pendelbeziehungen, regionale Arbeitsteilung, Vernetzung von Bildungs- und Wirtschaftsstandorten innerhalb der Region

(Auszug aus Kapitel 5.3. des INSEK)

- Wie trägt die Maßnahme konkret zu dieser Zielerreichung bei?

Wie unter Punkt 1 ausführlich beschrieben, bildet der Regio.hub die Organisations-, Kommunikations- und Projektstruktur für eine effiziente, koordinierte, ressourcenschonende, gleichberechtigte regionale Zusammenarbeit im Innovationskorridor Berlin-Potsdam-ländliches Brandenburg. Entsprechend übernimmt der Regio.hub die Aufgabe des Enablers für die Erreichung der beschriebenen stadtentwicklungspolitischen Ziele.

Entsprechend spiegeln sich die Ziele in den formulierten Handlungsfeldern des Regio.hubs wider und werden dort mithilfe von smarten Lösungsansätzen überregional angegangen: 1.) Digitale Transformation 2.) Gemeinsame Smart Mobility Solutions 3.) Digitale Lösungen im Bereich Umwelt- und Klimaschutz 4.) Digital Health Solutions, 5.) Aufbau einer regionalen Datenplattform.

- Welche Beiträge zur Zielerreichung in anderen Sektoren bringt die Maßnahme und wie wird sichergestellt, dass sie an anderer Stelle keine negativen Auswirkungen hat?

Der Regio.hub trägt nicht nur den Ansatz der überregionalen Zusammenarbeit im Kern, sondern ist konzeptionell-inhaltlich von Hause aus sektorenübergreifend angelegt. Das zeigt sich in den Handlungsfeldern (s.o.), die in fast alle Sektoren der Stadtentwicklung hineinreichen und darüber hinaus die regionale Skalierbarkeit fast aller Smart-City-Themen ermöglichen.

Im Feinkonzept (geplant für 2024) sollen die Handlungsfelder sowie die Planungen zum kooperativen Innovationsmobil weiter verfeinert und in Rückkoppelung mit den Partnern durch konkrete Themen- und Arbeitsschwerpunkte unteretzt werden. In dem Zuge werden auch die Wechselwirkungen zwischen den Sektoren betrachtet und entsprechende Handlungsleitlinien für die folgende Arbeit formuliert. Damit wird sichergestellt, dass keine negativen Auswirkungen auf andere Sektoren entstehen.

- Wie genau soll dieser Zielbeitrag gemessen werden? Welche Schlüsselindikatoren gibt es?



Die Arbeit des Regio.hubs verfolgt in erster Linie qualitative Ziele. Folgende Schlüsselindikatoren können herangezogen werden:

- Partnergewinnung und -bindung sowohl im Rahmen der Regio.hub-Kerngruppe als auch im erweiterten Regio.hub-Netzwerk
  - Engagement der beteiligten Partner
  - Inhaltliche Feinplanung der smarten Handlungsfelder
  - Entwicklung eines gemeinsamen kooperativen Innovationsmobils
  - Innovative, dezentrale Formate (digital und analog)
  - Entwicklung von gemeinsamen digitalen Lösungen
  - Vorreiter in der interkommunalen Vernetzung von smarten Handlungsfeldern
- Woran machen Sie den Erfolg der Maßnahme konkret fest?  
(Ab wann wäre die Maßnahme für Sie ein messbarer Erfolg?)

Die Maßnahme wäre ein Erfolg, wenn ...

- sich möglichst viele Partner aus dem Innovationskorridor dem Projektvorhaben anschließen.
  - die beteiligten Partner aktiv in den Arbeitstreffen mitwirken.
  - ein mit den Partnern abgestimmtes Feinkonzeptes zu Handlungsfeldern, Formaten, Programm vorliegt.
  - ein Innovationsmobil gemeinsam entwickelt, pilotiert und kooperativ in den Einsatz gebracht wird.
  - nutzerzentrierte Prozesse und agile Methoden zum Einsatz kommen.
  - innovative digitale sowie analoge Formate sinnvoll eingesetzt werden und damit die interkommunale Zusammenarbeit qualifizieren.
  - gemeinsame digitale, smarte Lösungen entwickelt werden.
  - die Labs, Coworkings und Makerspaces in den Partnerregionen im Sinne eines dezentralen Konzepts bespielt werden.
  - Impulse über den Innovationskorridor hinaus in andere Teile Brandenburgs gesetzt werden.
- Welche konkreten Raumwirkungen erwarten Sie von dieser Maßnahme?

Im Mittelpunkt der Maßnahme steht die Wirkungsebene der einzelnen Handlungsfelder, die mithilfe des Regio.hubs von den beteiligten Partnern bearbeitet werden. Diese kann sehr unterschiedlich sein und je nach Thema in einem Teil der Region Wirkung zeigen (wie z.B. Waldbrände) oder den ganzen Innovationskorridor betreffen (wie z.B. die regionale Datenplattform). Im Vordergrund stehen dabei



die stadtentwicklungspolitischen Ziele Potsdams sowie der Partner, welche beim Bedarfsabgleich berücksichtigt werden und im Rahmen des Feinkonzeptes gemeinsam mit den Partnern erarbeitet werden.

Hinzu kommt die Wirkungsebene des Regio.hubs selber. Dieser verfolgt ein dezentrales Konzept: Bestehende Labs und Co-Creation-Spaces in dem beschriebenen Innovationskorridor werden genutzt, um die analogen Formate umzusetzen (u.a. Science Park in Golm, Potsdam Lab, Coconat in Bad Belzig, City Lab Berlin, Joint Digital Lab Brandenburg).

Das kooperative Innovationsmobil bildet ein wichtiges verbindendes Element, welches insbesondere in der flächendeckenden Wirkung des beschriebenen Innovationskorridors eine entscheidende Rolle spielt. Als „rollender Regio.hub“ kann das Mobil mit den Themen der digitalen Transformation bis in den letzten Winkel der beteiligten Kommunen und Landkreise vordringen und damit auch nicht mobile Menschen (u.a. ältere Menschen) sowie Einwohner\*innen an abgelegenen Orten erreichen.

- Wie geht die Maßnahme mit Auswirkungen der Digitalisierung/technischer Lösungen auf stadtentwicklungspolitische Ziele um?

Eines der zentralen Themen des Regio.hubs ist die digitale Transformation in der Region. Hinzu kommen weitere thematische Handlungsfelder, in denen mit Hilfe digitaler und technischer Lösungen Probleme in Angriff genommen werden sollen, die nur kooperativ gelöst werden können (z.B. Pendlerströme, Waldbrände, Wassermanagement).

Der Regio.hub ermittelt Bedarfe, synchronisiert die einzelnen kommunalen und regionalen Prozesse, sorgt für Vernetzung und Wissenstransfer und unterstützt bei der Entwicklung überregionaler Lösungen, von denen sowohl die Landeshauptstadt Potsdam als auch die Partner im Innovationskorridor profitieren. Hierfür werden entweder die digitalen Lösungen der einzelnen Partner genutzt, weiterentwickelt und/oder verbunden (z.B. Regionale Datenplattform). Oder es werden, insofern nötig und sinnvoll, komplett neue technische Lösungen entwickelt.

Ein besonderer Schwerpunkt könnte z.B. im ersten Jahr das Thema „Smart Water“ sein, welches Berlin und Brandenburg sowohl naturräumlich als auch versorgungstechnisch stark verbindet. Zudem liegt der Fokus der Urbanen Datenplattform in Potsdam im Jahr 2024 auf diesem Thema, sodass direkte Anknüpfungspunkte für die überregionale Zusammenarbeit gegeben wären. So könnte beispielsweise für das Thema „Wasser“ Hydrosensorik an unterschiedlichen Orten im Innovationskorridor zum Einsatz kommen, um die Wasserbeschaffenheit in den Gewässern zu messen und darauf basierend im Verbund richtungsweisende Planungen voranzutreiben.

Das kooperative Innovationsmobil ermöglicht zudem mehr digitale Teilhabe für Zielgruppen, die sonst nicht erreichbar wären, wie z.B. ältere Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Kinder und Jugendliche. Eine Aufgabe des Mobils wird sein, die Smart City-Themen leicht verständlich zu vermitteln und dabei neue digitale Lösungen (wie z.B. smarte Sensorenanwendungen, neue Apps, Elektro-Mobilität, etc.) zu zeigen und zum Ausprobieren anzubieten.



3. Bitte schildern Sie **technische und lizenzrechtliche Aspekte** der Maßnahme:

- Bitte nennen Sie die Technologien und Methoden, die Sie vorsehen, und beschreiben Sie, wie diese eingesetzt und betrieben werden sollen.

Beim Einsatz von Technologien und Methoden gilt es, zwei Ebenen zu unterscheiden:

#### **1) Kommunikation & Methodik des Regio.hubs**

Für eine effiziente Zusammenarbeit zwischen den Partnern ist folgender Ansatz vorgesehen:

- Nutzerzentrierte Prozesse (u.a. durch Nutzung der Labs und Makerspaces)
- Agile Methoden abseits von bestehenden linearen Verwaltungsprozessen
- Einsatz des kooperativen Innovationsmobils als „rollender Regio.hub“
- Einsatz von gemeinsamen, digitalen Tools für die Zusammenarbeit (u.a. für Videokonferenzen, Wissens-/Austauschplattform, Whiteboard, Dokumentenverwaltung)

>> Um den Einsatz und den Betrieb der digitalen Kommunikationstools kümmert sich die Landeshauptstadt Potsdam und ist bereits mit der Digitalagentur Brandenburg (DABB) im Gespräch. Bei der Auswahl der geeigneten Tools sind datenschutzrechtlichen Vorgaben der einzelnen Partner entscheidend.

#### **2) Umsetzung von kooperativen Projekten**

Hinzu kommt die Umsetzungsebene gemeinsamer, überregionaler Projekte in den beschriebenen Handlungsfeldern. Hier hängen Einsatz und Betrieb von Technologien von der konkreten Projektstruktur ab. Grob lassen sich aus aktueller Sicht drei Szenarien abbilden, die angegangen werden sollen:

- Entwicklung einer gemeinsamen Lösung für bestehende Systeme: Orientierung an den technischen Möglichkeiten der einzelnen Partner, gemeinsame technische wie lizenzrechtliche Lösung (z.B. regionale Datenplattform)
- Skalierung von Maßnahmen einer der MPSC-Partner: Nutzung der technischen Lösung eines Partners und Weiterentwicklung für die gemeinschaftliche Nutzung, Berücksichtigung von Schnittstellen
- Entwicklung neuer Maßnahmen: Kompatibilität für alle Partner entscheidend

Konkret soll das kooperative Innovationsmobil so entwickelt, dass möglichst viele digitale und/oder innovative Techniken gezeigt werden können. Damit digitale Lösungen auch ausprobiert werden können, bedarf es unterschiedlichen digitalen Endgeräten wie Smartphones, Tablets und einem großen Bildschirm für großangelegte Ausprobier-Aktionen. Zudem soll das Fahrzeug mittels einem



ausgefeilten Innen- und Außendesign so ausgestattet und modular umbaubar sein, dass es unterschiedliche Funktionen erfüllt, z.B. die einer Werkstatt, die eines Raums für Austausch oder die einer interaktiven Präsentation. Auch soll das Mobil klimafreundlich angetrieben und möglichst energieautark funktionieren. Für das Mobil ist nach der Testphase die Entwicklung eines detaillierten Betriebskonzeptes angedacht, welches die technischen und lizenzrechtlichen Aspekte genauer definiert.

- Soweit Software zum Einsatz kommt oder beauftragt werden soll: Wie garantieren Sie die Umsetzung der Open-Source-Auflage? Unter welcher Lizenz läuft welche Software?

Die Umsetzung des Open-Source-Gebots der Förderrichtlinie der MPSC-Kommunen wird sichergestellt, indem dies zum Teil der Ausschreibung gemacht wird, d.h. es werden nur Anbieter in Betracht gezogen, die eine Open-Source-Lösung anbieten können. Zu diesem Zweck wird die vom Fördermittelgeber bereitgestellte Open-Source-Lizenzliste der Ausschreibung beigefügt.

- Wie übertragen Sie technische Neuerungen in den stadtentwicklungspolitischen Kontext? Welche Rolle spielen dabei die Integration alter und neuer Systeme, neuer Systeme untereinander und Formen der Sektor-Kopplung?

Der Regio.hub trägt dazu bei, Lösungen für überregionale Probleme zu entwickeln, welche sich je nach Handlungsfeld ganz unterschiedlich im stadtentwicklungspolitischen Kontext widerspiegeln. Durch den Einbezug der jeweiligen Fachbereiche wird sichergestellt, dass neue technische Lösungen in bestehende Systeme bestmöglich integriert werden und der stadtentwicklungspolitische Bezug fortlaufend hergestellt wird. Aufgrund des sektorübergreifenden, vernetzenden Charakters des Regio.hubs wird die Sektoren-Kopplung sichergestellt. Hier übernimmt das Regio.hub-Management die Funktion als konzipierender, interdisziplinär agierender Prozessbegleiter.

#### 4. Bitte erklären Sie die **Modellhaftigkeit, Übertragbarkeit und Skalierbarkeit** der Maßnahme:

- Bitte beschreiben Sie, warum diese Maßnahme modellhaft ist. Wie geht dieser Ansatz über bestehende Lösungen hinaus? Wie profitiert die Gesamtheit deutscher Kommunen von der Umsetzung dieser Maßnahme?

Der kooperative Regio.hub ist Vorreiter in Deutschland und Ausdruck einer zukunftsgerichteten, konstruktiven Stadt-Land-Beziehung. Mit dem Regio.hub bekennt sich Potsdam zu seiner Rolle als Bindeglied und Vermittler zwischen der Metropole Berlin und dem ländlichen Brandenburg. Hierfür nutzt Potsdam die räumliche Nähe zu Potsdam sowie die besondere Stellung als Landeshauptstadt.

Modellhaft ist, dass der Regio.hub eine so in Deutschland noch nicht existierende Governance-Struktur schafft, um interkommunale Verflechtungen einer Metropolregion in sinnvolle, smarte Lösungen und Projekte zu überführen. Dabei verknüpft das Konzept agile Formate (digital und online,



Nutzung der bestehenden Labs) mit smarten, thematischen Handlungsfeldern und berücksichtigt die ausgesprochen heterogenen Bedarfe und Ausgangslagen der Partner (Metropole vs. ländlicher Raum).

Mit dem kooperativen Innovationsmobil kommt eine weitere Ebene der Interaktion hinzu, die es ermöglicht, den gesamten Innovationskorridor auch abseits von Ballungsräumen zu bespielen. Damit ist flächendeckend Transparenz und Sichtbarkeit hinsichtlich gemeinsamer und individueller Vorhaben und Errungenschaften der digitalen Transformation möglich. Smart City wird in der gesamten Region anfassbar und nachvollziehbar, sowohl in den geförderten als auch in den nicht geförderten Kommunen des Innovationskorridors.

Anders als zum Beispiel in der Smarten KielRegion agiert Potsdam aus der Rolle einer einzeln geförderten Smart-City-Kommune und setzt sich aus dieser Perspektive für eine Smart-Region-Strategie ein. Modellhaft ist hier in besonderem Maße der Aspekt, dass sowohl MPSC-geförderte Kommunen als auch anderweitig geförderte Partner (Smarte.Land.Regionen) als auch nicht geförderte Kommunen / Landkreise einbezogen werden. Der Regio.hub übernimmt damit eine Vorreiterrolle für den Transfer in die Fläche und über Fördermittelprogramme hinweg. Im Fokus der Zusammenarbeit stehen trotzdem digitale Lösungen und Projektideen, die den Fördermittelansprüchen des MPSC-Programms entsprechen. Durch die Teilnahme von insgesamt fünf MPSC-geförderten Kommunen kann dieser Anspruch gewährleistet werden.

Die Gesamtheit der deutschen Kommunen profitiert insofern, als dass die Übertragbarkeit sowohl für andere Metropolregionen Deutschland denkbar ist als auch für andere Regionen Deutschlands, in denen Handlungsbedarf für interkommunale Zusammenarbeit besteht oder regionale Verflechtungen im Sinne einer gemeinsamen digitalen Transformation qualifiziert werden sollen.

- Wie stellen Sie sicher, dass die Maßnahme von anderen Kommunen in der Umsetzung einfach adaptiert und selbst angewendet werden kann?

Es wird Aufgabe des Regio.hub-Managements sein, zentrale Entwicklungsschritte zu dokumentieren und richtungsweisende Erkenntnisse in Form von Leitfäden anderen Kommunen zugänglich zu machen.

Bei der Umsetzung von technischen Lösungen wird Open-Source-Software genutzt, was die Adaption durch andere Kommunen ermöglicht. Für Interessierte – innerhalb und außerhalb der MPSC-Community – steht das Regio.hub-Management sowie die AG Smart City beratend zur Seite.

Die konkret entwickelten digitalen Lösungen, wie z.B. Waldbrand-App oder überregionale Hydrosensorik, könnten anderen Regionen für ihren eigenen Einsatz adaptieren. Für das kooperative Innovationsmobil können Nutzungs- und Betreiberkonzepte sowie Baupläne zu Verfügung gestellt werden.

- Mit welchen anderen Modellprojekten Smart Cities-Kommunen arbeiten Sie gemeinsam an der Entwicklung und ggf. auch Weiterentwicklung dieses Maßnahmentyps?



Für die Entwicklung des Regio.hub steht die Landeshauptstadt Potsdam mit folgenden MPSC-Kommunen in Kontakt:

- MPSC Berlin & MPSC Wiesenburg / Bad Belzig >> liegen räumlich im Innovationskorridor (geplante Partner im *Regio.hub Kern*)
- MPSC Cottbus & MPSC Guben >> beides Brandenburger Kommune, die zwar nicht im Innovationskorridor liegen aber wichtige Impulsgeber sind (perspektivisch Partner im erweiterten *Regio.hub Netzwerk*)
- MPSC Smarte KielRegion >> wertvoller Austauschpartner, da ähnlich gelagertes Projekt

Zudem findet ein Austausch im Rahmen der Arbeitsentwicklungsgemeinschaften „Smarte Regionen“ sowie „Ankerorte des digitalen Wandels“ statt, in der Potsdam zusammen mit anderen Kommunen im Wissensaustausch zu Themen wie Mobilität, Datenplattform, regionale Hubs etc. steht.

- Bitte skizzieren Sie Ihre Überlegungen zur Übertragung der Maßnahme. Gehen Sie hierbei auch auf den Aspekt der Skalierbarkeit ein.

Skalierbar ist die Maßnahme insofern, als dass es in der Metropolregion weitere Innovationskorridore gibt (z.B. Innovationskorridor Berlin-Lausitz), welche sich dem Potsdamer Regio.hub-Vorhaben anschließen oder einen eigenen Regio.hub entwickeln könnten. Eine weitere, mögliche Skalierungsebene ist, den Regio.hub auf ganz Brandenburg im Sinne eines Smart Country-Vorhabens auszuweiten.

5. Bitte stellen Sie **Finanzierung und Kosten** der Maßnahme dar:

- Bitte legen Sie dar, warum die Maßnahme weder eine regelmäßige, freiwillige Aufgabe noch eine Pflichtaufgabe Ihrer kommunalen Gebietskörperschaft darstellt.

Die Maßnahme ist keine regelmäßige, freiwillige Aufgabe, weil ...

... der kooperative Regio.hub eine komplett neue Maßnahme ist, die bisher bei der Landeshauptstadt Potsdam noch nicht existiert hat.

Die Maßnahme ist keine Pflichtaufgabe, weil ...

... für die Umsetzung eines Regio.hubs keinerlei rechtlichen Verpflichtungen seitens der Landeshauptstadt Potsdam bestehen - weder aus Sicht der Kommunalverfassung / Landesrecht noch aus Bundes- oder anderen Rechtskreisen.





- Welche konkreten Kostenarten fallen für diese Maßnahme an?

Für die Umsetzung des Regio.hubs fallen Sachkosten in Höhe von 610.000 Euro an. Diese sind veranschlagt für: Entwicklung des Nutzer- und Betreiberkonzepts fürs Innovationsmobil, das Feinkonzept für die Handlungsfelder, die Umsetzung von Veranstaltungen, die Entwicklung von internen und/oder externen Kommunikationsmitteln sowie den fortlaufenden Betrieb des Regio.hubs.

Investive Mittel werden in Höhe von ca. 500.000 Euro für die Umsetzung von ersten Projekten und aufsuchenden Beteiligungsformaten benötigt. Darunter fällt der Kauf / Ausbau des kooperativen Innovationsmobils und die überregionale Skalierung und Weiterentwicklung von digitalen Lösungen / Programmierung, wie z.B. der gemeinsamen Entwicklung einer Waldbrand-App. Im Fokus der Zusammenarbeit stehen digitale Lösungen und Projektideen, die den Fördermittelansprüchen des MPSC-Programms entsprechen.

- Stellen Sie den investiven Charakter Ihrer Maßnahme dar, das heißt wie erzeugt die Maßnahme einen bleibenden Wert?

Investiv sind die Umsetzungsprojekte die durch den Regio.hub angeschoben werden, darunter die Entwicklung des kooperativen Innovationsmobil aber auch digitale Lösungen wie z.B. die Entwicklung einer regionalen Datenplattform oder die Entwicklung eines gemeinsamen Use Case zur Bekämpfung von Waldbränden. Dadurch werden technische Lösungen entwickelt bzw. Daten erzeugt, die zum Verbleib und zur langfristigen Nutzung bestimmt sind. Die Daten können genutzt werden, um vorhandene Problemstellungen zusammen mit den Partnern besser zu meistern oder neue Lösungsansätze zu finden.

- Wenn es sich um eine Änderung einer Ihrer Maßnahmen handelt oder um eine neue Maßnahme: Bitte legen Sie dar, wie sich die Mittelverwendung in anderen Maßnahmen auswirkt. (Fallen hierfür zum Beispiel andere Maßnahmen weg oder werden reduziert? Wenn ja, welche und in welchem inhaltlichen Umfang?)

Keine Änderung.

- Welche Kosten erwarten Sie – nach Auslaufen der Förderung – für Betrieb, Wartung, Pflege und Weiterentwicklung der Maßnahme?

Für den Weiterbetrieb des kooperativen Regio.hubs erwarten wir Kosten in Höhe von 300.000 Euro pro Jahr für Personal, Kommunikation und Veranstaltungsmanagement zzgl. projektbezogene Mittel für die Umsetzung von gemeinsamen Maßnahmen in Höhe von ca. 100.000 Euro pro Jahr (u.a. Betrieb des Innovationsmobils, Entwicklung von Schnittstellen, Einkauf von Sensorik, Programmierleistung von digitale Weiterentwicklung von Lösungen etc.).



- Wie planen Sie diese Kosten – nach Auslaufen der Förderung – weiter zu finanzieren? Beziehungsweise welche Ansätze verfolgen Sie zur langfristigen Sicherung und Weiterentwicklung/des Betriebs der Maßnahme jenseits des Förderzeitraums? (Bitte gehen Sie auf operative Kosten, Finanzierung, Betreibermodell, soziale Akzeptanz etc. näher ein.)

Ziel ist es, dass die Regio.hub-Kernpartner ab 2027 anteilig die Kosten für den Betrieb des Regio.hubs inkl. Innovationsmobil sowie die Weiterentwicklung der Projekte übernehmen. Dafür können u.a. auch gemeinsame Fördermittel eingeworben, welche die regionale Entwicklung und den interkommunalen Austausch im Bereich Digitalisierung fördern (wie z.B. Digitale Orte im Land der Ideen).

- **Übermitteln Sie uns bitte einen aktuellen Kosten- und Finanzierungsplan**, der die neue/geänderte Maßnahme sowie Änderungen, die sich in anderen Maßnahmen durch die Umsetzung der Maßnahme aus diesem Antrag ergeben, darstellt (bspw. reduzierte Mittel, Wegfall von Maßnahmen). Sollten Sie parallel mehrere Anträge (bspw. für all Ihre Maßnahmen zur Strategieprüfung) einreichen, stellen Sie Änderungen bitte gesammelt dar. Ihr Kostenplan muss einen Vergleich mit bereits eingereichten Plänen ermöglichen.

# Modellprojekte Smart Cities: Maßnahmen-Steckbrief

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB), die Koordinierungs- und Transferstelle Modellprojekte Smart Cities (KTS) und die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) empfehlen dringend Maßnahmen, die im Rahmen der Förderung Modellprojekte Smart Cities (MPSC) gefördert werden sollen, entsprechend dieser Struktur zu konzipieren und darzustellen. Damit ermöglichen Sie uns, eine einheitlich strukturierte Informationsgrundlage für die Prüfung der Förderfähigkeit von Maßnahmen zu erhalten und die Prüfung effizienter zu gestalten. Dies sollte auch dazu beitragen, dass Sie eine schnellere Rückmeldung über die Förderfähigkeit neuer oder geänderter Maßnahmen erhalten.

Bitte nutzen Sie diese Struktur für die Darstellung Ihrer Vorhaben bei jeglichen Anfragen zur Förderfähigkeit von Maßnahmen (vgl. Kosten- und Finanzierungsplan Nr. 1.2 „Erste Investitionen (Strategiephase)“ und Nr. 2.2 „Investitionen und Maßnahmen (Umsetzungsphase)“). Die entsprechenden Informationen können Sie dann später ggf. aktualisiert für das Monitoring nutzen.

Bitte nutzen Sie diese Struktur auch für die Darstellung der Maßnahmen im Rahmen der Strategieprüfung. Maßnahmen, die zwar in Ihren Strategien enthalten sind, jedoch nicht aus Mitteln der MPSC gefördert werden sollen, brauchen nicht so dargestellt werden.

Wir bitten Sie auch darum, allgemeine Generalisierungen zu vermeiden. Bitte machen Sie Ihre Angaben so konkret, detailliert und aussagekräftig wie möglich. Dann sind Ihre Ausführungen auch ohne Kenntnis des spezifischen Kontexts Ihres Modellprojekts nachvollziehbar und Sie reduzieren Nachfragen. So können Sie eventuelle Verzögerungen und Nachforderungen vermeiden und auch einer möglichen Ablehnung der Maßnahme vorbeugen. Vielen Dank!

*Bitte beachten Sie, dass eine Verlinkung bzw. Verweise zu externen Quellen nicht gestattet sind.*



### Angaben zum Modellprojekt Smart City

**Name des Modellprojekts Smart City:** Smart City Potsdam

**Maßnahmentitel:** Integrierte Verkehrswende

**Gesamtkosten der Maßnahme:** 1.890.400 Euro

### In welcher Projektphase wird die Maßnahme durchgeführt?

- in der Strategiephase.
- in der Umsetzungsphase.
- in der Strategiephase begonnen und in der Umsetzungsphase fortgeführt.

### Handelt es sich bei dieser Maßnahme um eine neu konzipierte Maßnahme?

- Ja, die Maßnahme wurde gegenüber der Antragsstellung verändert.
- Nein, die Maßnahme wird seit der Antragsstellung unverändert verfolgt.

Wenn ja:

Wurde bereits früher ein Änderungsantrag bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau für diese Maßnahme eingereicht

- Ja.
- Nein.

### Welchen Bearbeitungsstand hat diese Maßnahme?

- Ideenskizze, Planungen noch nicht gestartet.
- in Planung.
- in Pilotierung.
- in Umsetzung.
- abgeschlossen.
- wird nicht länger verfolgt.



- Bitte präzisieren Sie die **Maßnahme im Detail**.
- Bitte beschreiben Sie die Maßnahme möglichst aussagekräftig.  
(„Was genau soll getan werden?“)

Die Maßnahme (Im Folgenden werden die Begriffe „Maßnahme“ und „Maßnahmenbündel“ synonym verwendet) „Integrierte Verkehrswende“ vereint die thematisch zusammenhängenden und konzeptionell ineinandergreifenden Teilmaßnahmen „**Smarte Mobilitätsdrehscheiben für Potsdams Pendlerverkehr**“ (I) und „**Aktionsraum Bahnhof**“ (II).

Beide Teilmaßnahmen widmen sich der **übergeordneten Verkehrswende Potsdams** im Sinne einer nachhaltigen, integrierten Stadtentwicklung und spezifisch dem Ziel einer autoarmen Innenstadt. Ziel des Maßnahmenbündels ist die Reduktion von ein- und abgehendem motorisierten Individualverkehr hin zu einer intensiveren Nutzung des ÖPNV durch pendelnde Nutzergruppen. Entsprechend stehen im Mittelpunkt des Maßnahmenbündels die **täglichen Pendlerströme** und die mit dem Fremdverkehrsaufkommen verbundenen Herausforderungen, denen sich Potsdam tagtäglich ausgesetzt sieht. Damit nimmt Potsdam aufgrund seiner Nähe zu Berlin und gleichzeitig Landeshauptstadt und Oberzentrum Brandenburgs auf verkehrlicher Ebene eine herausragende Stellung in der Hauptstadtregion ein. Vor diesem Hintergrund sollen sowohl konzeptionell als auch technisch Lösungen entwickelt werden, die **sowohl die Bedarfe des ländlichen Raums** (Brandenburg) als auch die **Bedarfe der Metropole** (Berlin) berücksichtigen und sinnvoll zusammenführen.

Gegenstand der Maßnahmen sind ausgewählte, für den Pendlerverkehr relevante Potsdamer Bahnhöfe, welche mithilfe von **bedarfsorientierten, innovativen Mobilitätslösungen** zu **smarten Mobilitätsdrehscheiben (I)** qualifiziert werden und gleichzeitig als zentrale **öffentliche Räume im Quartier** neu definiert und **klimafreundlich** weiterentwickelt werden (II). Ein wichtiger Baustein dabei ist die innovative Weiterentwicklung von **Radverkehrsangeboten** als klimafreundliche Alternative und Teil einer kombinierten Mobilitätskette (Rad + ÖPNV).

Dafür werden neue **digital gesteuerte Lösungen** entwickelt und bestehende, teils überregionale Lösungen sinnvoll integriert. Auch der Einsatz von **Sensorik** ist geplant. Ein besonderer Fokus liegt zudem auf der **Erfassung und Auswertung von Daten** sowie die dadurch ermöglichte Ableitung von weiteren Planungsschritten. Dabei wird ein möglichst hohes Maß an **iterativem Vorgehen** angestrebt, sodass Erkenntnisgewinne bereits im Laufe des Projektes genutzt werden können, um die einzelnen Teilmaßnahmen fortlaufend nach zu schärfen. Im Folgenden werden beide Teilmaßnahmen vorgestellt und dabei auf die hier beschriebenen Ansätze eingegangen.

### I. **Smarte Mobilitätsdrehscheiben für Potsdams Pendlerverkehr**

Bei der Teilmaßnahme „Smarte Mobilitätsdrehscheiben für Potsdams Pendlerverkehr“ werden ausgewählte Pendlerbahnhöfe an den Stadtgrenzen Potsdams mit jeweils unterschiedlichen Standortprofilen zu **smarten Mobilitätsdrehscheiben** (im Sinne von intelligenten Mobilitätsstationen) entwickelt. Dafür sind je nach Standort unterschiedliche Sharing-Angebote geplant, wie z.B. (E-)Fahrräder, (E-)Lastenräder, E-Autos, E-Scooter, auf die Pendler\*innen vom ÖPNV umsteigen können



und somit klimafreundlich von und zur Arbeit, Universität, etc. kommen. Ziel ist die Überbrückung der ersten und letzten Meile vom und zum Bahnhof, was für die täglichen Wege der Pendler\*innen von besonderer Bedeutung ist. Als Gegenstück werden zudem in der Innenstadt sowie einzelnen Quartieren kleinere Mobilitätspunkte errichtet, die es den Nutzer\*innen ermöglichen, die geliehenen Fahrzeuge wieder abzugeben.

Nutzbar gemacht werden die einzelnen Elemente durch eine multimodale **Informations- und Buchungs-App**, worüber sich Nutzer\*innen vor / während der Reise über die aktuell verfügbaren Angebote in Echtzeit informieren können und die gesamte Reisekette (auch über die Stadtgrenzen hinaus) inkl. ÖPNV-Ticket und P+R-Ticket buchen können. Zusätzlich können durch das Curbside Management der App anonymisierte **Daten zum Buchungs- und Reiseverhalten** ermittelt werden: Welche Fahrzeuge werden wann, wie lange und mit welchem Ziel genutzt? Wovon wird wo ein größeres/kleineres Angebot gebraucht? Die Ergebnisse werden einem iterativen Ansatz folgend nach einer ersten Testphase ausgewertet, um danach die Ausstattung der einzelnen Standorte nachzusteuern (z.B. Anzahl der Sharing-Fahrrädern, E-Scooter, E-Autos ja/nein, Lastenrädern ja/nein).

Rückgekoppelt ist dieser Prozess mit einer nutzer\*innenzentrierte **Beteiligung der Akteure und Anspruchsgruppen** vor Ort, um eine möglichst passgenaue Lösung zu entwickeln. Für den Beteiligungsprozess ist die Nutzung des Potsdam Labs geplant, welches als innovatives Stadtlabor sehr gut hierfür geeignet ist.

Eng verknüpft ist die Maßnahme zudem mit dem Aufbau der Mobilitätsplattform **bbnavi**, einem Pilotprojekt der DigitalAgentur Brandenburg, an dem sich auch Potsdam beteiligt. Dabei handelt es sich um eine multi- und intermodale Plattform für Kommunen in Brandenburg, welche in zwei Richtungen funktioniert: Daten können aus der Mobilitätsplattform z.B. für die Informations- und Buchungsdienste der Mobilitätsstationen genutzt werden. Und andersherum werden aus den geplanten Maßnahmen Daten in die Plattform eingespeist. bbnavi dient sowohl der Nutzung und Erfassung der innerstädtischen Mobilitätsketten in Potsdam als auch der Verknüpfung von überregionalen Verkehrsangeboten und dem Datenaustausch überregionaler Verkehrsströme.

## II. Aktionsraum Bahnhof

Bei der Teilmaßnahme „Aktionsraum Bahnhof“ stehen die Bahnhöfe und das direkte Bahnhofsumfeld im Mittelpunkt, welche als **öffentliche Räume im Quartier** neu definiert und **klimafreundlich** weiterentwickelt werden sollen:

- Je nach Standort sollen unterschiedliche **begrünte Stadtmöbel** und **innovative Elemente zum „Spielen & Warten“** errichtet werden. Diese dienen sowohl der Aufenthaltsqualität für Pendler\*innen am Bahnhof als auch der Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes als zentralen Ort im Quartier. Für die Entwicklung und Pflege ist eine Kooperation mit örtlichen Akteuren (z.B. Uni) geplant. Damit soll modellhaft getestet werden, wie Vandalismus bestmöglich vorgebeugt werden kann.



- Für ausgewählte Flächen ist zudem eine **klimaresiliente Bodenerneuerung in Bahnhofsnähe** geplant. Dafür werden an geeigneter Stelle im direkten Bahnhofsumfeld Böden entsiegelt bzw. Brachflächen umgenutzt und durch Neugestaltung / -bepflanzung erneuert. Diese Maßnahme fördert die Artenvielfalt, wirkt sich positiv auf das Potsdamer Stadtklima aus und wertet das bahnhofsnahe Quartiersumfeld auf. Damit kommt auch diese Maßnahme Pendler\*innen und Anwohner\*innen gleichermaßen zu Gute. Sowohl die begrünten Möbel als auch die neu gestalteten Böden werden mit **smarter Hydro-Sensorik (Fokus auf Bodenfeuchte)** ausgestattet werden, um eine ressourcenschonende Wasserversorgung an Bahnhöfen zu testen. Hier ist eine Verknüpfung mit der Teilmaßnahme „Bürgernahes Baumkataster“ geplant. Hinzu kommen weitere **Umweltsensoren** u.a. zur Messung von Luftqualität, um die Wirkung der Begrünung an den jeweiligen Standorten zu messen. Hier ist eine Verknüpfung mit der Teilmaßnahme „Cooling Points“ geplant (Details siehe unten).
- Ein weiterer Baustein zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes ist die Entwicklung von **smarter Straßenbeleuchtung und Wegeleitung ins Quartier**. Ziel ist, die Bahnhöfe bestmöglich in das Quartier zu integrieren und dafür ressourcenschonende, nutzerinnen\*orientierte Lösungen zu finden. Für die Straßenbeleuchtung soll Sensorik zum Einsatz kommen. Für die Wegeleitung soll eine sinnvolle Kombination aus digitalen und analogen Elementen entwickelt werden und (wo sinnvoll und möglich) in bestehende Systeme / Designs integriert werden.
- Mit in das Bahnhofsumfeld integriert werden sollen zudem **anbieterübergreifende Paketstationen**, welche die Wege für Nutzende und Logistikanbieter verkürzt (CO<sup>2</sup>-sparend), die sehr begrenzten Flächen effektiver nutzbar macht und einmal mehr den Bahnhof in das Quartiersleben integriert.

Ein besonderer Fokus gilt zudem auch der innovativen Weiterentwicklung von **Radverkehrsangeboten am Bahnhof:**

- Für die Kombination von Fahrrad und ÖPNV ist ein wichtiger Aspekt das Parken der Fahrräder am Bahnhof, wobei aufgrund zunehmender E-Bikes oder anderer hochpreisiger Fahrräder das gesicherte Parken immer wichtiger wird. Entsprechend sollen im Rahmen dieser Maßnahme **innovative Fahrradparklösungen** entwickelt und getestet werden, die über eine digitale Schnittstelle für die Buchung verfügen, stromautark funktionieren (z.B. Photovoltaik) und teilbegrünt sind. Die Nutzung der Parkabstellanlagen soll über eine App ermöglicht werden. Gleichzeitig können die daraus gewonnenen Daten Erkenntnisse liefern, was die Nutzungsdauer und den Nutzungszeitraum betrifft. Entsprechend kann das Parkangebot zukünftig nachgeschärft werden.
- Modellhaft ausprobiert werden soll zudem ein **smarter Reparaturservice** am Bahnhof. Ebenfalls gesteuert über eine App können Nutzer\*innen einen Reparatur-Slot auswählen, das Rad in dafür vorgesehene Stellanlagen am Bahnhof abstellen und anschließend das reparierte Rad wieder mitnehmen. Die Kooperation ist mit einem lokalen Radhändler



geplant und kommt somit Pendler\*innen und Anwohner\*innen zu Gute und stärkt die lokale Wirtschaft.

- Ein weiterer Baustein ist die **Auswertung und Weiterentwicklung der Rad+-App** der DB, welche das Radfahren im gesamten städtischen Gebiet und über die Stadtgrenze incentiviert und der Stadt gleichzeitig radverkehrliche Mobilitätsdaten liefert. Potsdam strebt bereits in 2023 die Teilnahme an der App an (Anschaffung wird nicht über Smart-City-Förderung finanziert), sodass in 2024 erste radverkehrliche Daten vorliegen werden. Diese sollen dann im Rahmen dieser Maßnahme ausgewertet werden, um die Rad+-App für Potsdam spezifisch weiter zu entwickeln und mit innovative Potsdamer Formaten (z.B. Veranstaltungen, Marketingmaßnahmen) zu unterfüttern. Ziel ist es, mit Hilfe der App und einem kreativen Begleitprogramm das Radfahren in Potsdam positiv zu besetzen und damit klimafreundliche Mobilitätslösungen zu fördern. Ein Teilaspekt wird hier auch die kombinierte Mobilitätskette (Rad + ÖPNV) sein.
- In dem Zusammenhang ist auch ein größer angelegter **Hackathon** geplant, der im Potsdam Lab stattfinden soll. Ziel ist es, öffentlichkeitswirksam innovative Vorschläge für die Weiterentwicklung des Radverkehrs zu entwickeln. Insofern möglich und sinnvoll, werden hier auch die Daten aus dem Baustein Fahrradparken und dem smarten Reparaturservice integriert sowie Erkenntnisse aus der Teilmaßnahme „Smarte Mobilitätsdreh scheiben für Potsdams Pendlerverkehr“ mit einbezogen.
- Sämtliche erfasste Daten, sei es (rad-)verkehrlich, Sensoren gestützt oder über eine andere digitale Schnittstelle, werden in die **Urbane Datenplattform** eingespeist, um dort bestmöglich mit anderen Daten verschnitten zu werden.

### Verknüpfung mit anderen Maßnahmen der Smart-City-Strategie

Die Maßnahme „Integrierte Verkehrswende“ ist unmittelbar mit folgenden Teilmaßnahmen der Smart City-Strategie verknüpft:

- Smart Region: Im Fokus stehen die regionalen Pendlerströme mit den angrenzenden Kommunen und Landkreise, welche auch Teil des geplanten Innovationskorridors im Sinne einer Smart Region ist. Damit sind die beiden Maßnahmen eng miteinander verwoben.
- Urbane Datenplattform: Sämtliche gewonnen Daten werden in die UDP eingespeist, wofür entsprechend Schnittstellen entwickelt werden.
- Klimadashboard: Im Klimadashboard können (vorbehaltlich der technischen Umsetzbarkeit) CO<sub>2</sub>-Einsparungen aus dem Maßnahmenbündel visualisiert werden, die im Stadtgebiet zu verorten sind.





- Potsdam Lab: Das Potsdam Lab wird genutzt, um mit Vertretern der Anspruchsgruppen nach dem Design-Thinking-Ansatz nutzer\*innenzentriert an den Lösungen zu arbeiten. Zudem soll das Lab als Austragungsort des Hackathons dienen.
  - Innovationsmobil: Im Innovationsmobil werden die neuen digitalen Anwendung, wie z.B. bbnavi, Rad+-App, intermodale Informations- und Buchungssapp gezeigt und können ausprobiert werden
  - Cooling Points: In dieser Maßnahme werden Bahnhofsvorplätze begrünt, damit kann das Netz an Cooling Points ggf. erweitert wird.
  - Bürgernahes Baumkataster: Auch hier kann es Verschneidungen geben, indem die Bahnhofsvorplätze (Flächen DB) ebenfalls als Standorte zur Baumpflege aufgenommen werden.
- Welchen konkreten Nutzen versprechen Sie sich von dieser Maßnahme?  
(„Was genau soll erreicht werden? Welches Problem soll gelöst werden?“)

Der urbane Verkehr sieht sich aktuell einer Reihe von einschneidenden Veränderungen und Herausforderungen gegenüber: Der lokal spürbare Klimawandel, aber auch Schadstoff-Grenzwertüberschreitungen, gehen mit gesellschaftlichen und politischen Forderungen nach Emissionsminderungen und automobiler Verkehrsreduktionen einher. So auch in Potsdam. Tatsächlich sieht sich die Stadt schon seit Jahren einer erhöhten Verkehrsbelastung ausgesetzt, die nicht nur die Umweltbelastung, sondern auch Reisezeiten spürbar erhöht. Hinzu kommen Feinstaubbelastungen und Verkehrslärm, welche die Lebensqualität vieler Potsdamer Bewohner\*innen stark beeinträchtigt. Ein besonderes Problem stellen die täglichen Pendlerströme aus dem Umland da. Vor diesem Hintergrund hat Potsdam sich das Ziel einer autoarmen Innenstadt gesetzt.

Hier setzt das Maßnahmenbündel „Integrierte Verkehrswende“ an, indem es unterschiedliche Mobilitätsmaßnahmen mit Hilfe von digitalen Lösungen im Sinne einer zukunftsweisenden Stadtentwicklung sinnvoll zusammenführt. Es werden nachhaltige, intermodale Reiseketten und innovative Nutzungskonzepte im Bereich Anschlussmobilität gefördert und gleichzeitig das Potential von Bahnhöfen weiterentwickelt, welche sich mit Hilfe der Maßnahmen nicht nur als Mobilitätsdrehscheibe, sondern auch als zentrale öffentlichen Räume im Quartier qualifizieren. Damit unterstützen die Maßnahmen in besonderem Maße die Mobilitätswende Potsdams und tragen zu einer Stadt der kurzen Wege bei.

Digitale Lösungen stellen dabei ein wichtiges Bindeglied zwischen den Maßnahmen da – sowohl kommunal als auch regional. Denn bei der Auswahl und Gewichtung der Maßnahmen gilt ein



besonderes Augenmerk den regionalen Verflechtungen Potsdams mit seinem Umland (Details s.u.), wodurch der Smart-Region-Ansatz Potsdams deutlich wird.

- Warum haben Sie sich für diese Maßnahme entschieden? Warum ist diese Maßnahme für Ihr Modellprojekt prioritär?

Die Landeshauptstadt Potsdam (LHP) ist bereits seit vielen Jahren in den Bereichen Klima- und Umweltschutz aktiv. Um den Folgen des Klimawandels mehr Gewicht zu verleihen - und dementsprechend leichter Maßnahmen ergreifen zu können - wurde im Jahr 2019 von den Standverordneten der Klimanotstand ausgerufen. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, warum auch im Modellprojekt Smart City ein besonderer Schwerpunkt auf die Themen Klima- und Umweltschutz gelegt wird, welcher sogar im Motto „Smart City Potsdam - Innovativ. Grün. Gerecht. Zusammen schaffen wir eine nachhaltige Stadt für morgen!“ fest verankert ist.

Die Verkehrswende kann einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz leisten, insbesondere wenn die erarbeiteten Lösungen und Angebote (wie im Falle dieser Maßnahmen) innovativ sind und zudem über die Grenzen der Landeshauptstadt Potsdam hinweg einen positiven Effekt haben. Dabei sind nicht nur die städtischen Anforderungen (Binnenverkehr der Stadt Potsdam) zu betrachten, sondern auch das notwendige Zusammenwirken mit den benachbarten Landkreisen und Städten, besonders hinsichtlich der täglich auftretenden Pendlerverkehrsströme von und zur Landeshauptstadt (Quell-Ziel-Verkehre). Vor diesem Hintergrund ist das hier entwickelte Maßnahmenbündel „Integrierte Verkehrswende“ prioritär für das Modellprojekt.

Konkret leistet die Maßnahme **„Smarte Mobilitätsdrehscheiben für Potsdams Pendlerverkehr“ (I)** an regional bedeutsamen Standorten einen wichtigen Beitrag zur klimafreundlichen Steuerung der täglichen Pendlerverkehre und fördern maßgeblich das Ziel Potsdams hin zu einer autoarmen Innenstadt. Die gewählten Maßnahmen im **„Aktionsraum Bahnhof (II.)“** wiederum fördern mittels klimafreundlicher, smarterer Lösungen die Aufenthaltsqualität am Bahnhof, stärken die Kombination aus Radfahren und ÖPNV-Nutzung und betten die Mobilitätsmaßnahmen zudem sinnvoll in das Quartierumfeld ein.

- Bitte beschreiben Sie den räumlichen Bezug der Maßnahme und wo diese verortet ist (Raum/Teilraum/Quartier/Ort Ihres Modellprojekts).

Die Maßnahme **„Smarte Mobilitätsdrehscheiben für Potsdams Pendlerverkehr (I.)“** ist räumlich insbesondere an den Stadträndern Potsdams zu verorten, konkret an drei Bahnhöfen mit ausgewiesenem Pendlerverkehr (Westen, Osten, Süden > Details s.u.) plus kleinere Mobilitätspunkte in den einzelnen Quartieren, an denen Fahrzeuge wieder abgegeben werden können. Ein weiterer Fokus liegt im Zentrum der Stadt, wo der Hauptbahnhof zu finden ist sowie weitere Mobilitätspunkte zur Abgabe der Fahrzeuge.

Große Teile der Maßnahmen des **„Aktionsraum Bahnhof (II.)“** sind für die oben genannten Pendlerbahnhöfe geplant, darunter begrünte Stadtmöbel und Spielelemente, anbieterübergreifende



Paketstationen, klimaresiliente Bodenerneuerung, smartes Fahrradparken und Reparaturservice, integratives Wegeleitsystem und smarte Straßenbeleuchtung. Die Auswertung und Weiterentwicklung der Rad+-App bezieht sich hingegen auf das gesamte Potsdamer Stadtgebiet plus einem noch zu definierenden Radius in die angrenzenden Landkreisen/Kommunen, um die radverkehrlichen Pendlerströme zu erfassen.

- Warum haben Sie diesen Raum für Ihre Maßnahme ausgewählt?

Ein besonderer Fokus des Maßnahmenbündels „Integrierte Verkehrswende“ liegt auf den regionalen Verflechtungen Potsdams, die sich im Bereich Verkehr durch die täglichen Pendlerströme zeigen. Vor diesem Hintergrund wurden vier Bahnhöfe ausgewählt, die allesamt eine besondere Bedeutung für die Pendlerströme haben aber sehr unterschiedliche Profile – die wiederum stellvertretend für die Herausforderungen der Stadt stehen und für die im Rahmen der Förderung modellhaft Lösungen gefunden werden sollen:

Bahnhof Griebnitzsee

- Lage im Osten, wichtiger Universitätsstandort, Grenze zu Berlin, großes Bahnhofsareal mit Quartiersbezug
- Pendler aus Berlin, Studenten, Touristen

Bahnhof Golm

- Lage im Westen, wachsender Innovations- und Wissensstandort
- Pendler aus und nach Golm & Landkreis Havelland, Studenten, Wissenschaftler, angesiedelte Unternehmen

Bahnhof Pirschheide

- Lage im Süden, großer P+Ride-Parkplatz, Entwicklung eines neuen Quartiers
- Pendler aus westlichen Randbezirken Potsdam & Landkreis Potsdam-Mittelmark, ab Dezember 2023 Verbindung zum Flughafen BER Campus Jungfernssee

Potsdam Hauptbahnhof

- Lage im Zentrum, zentrale Drehscheibe für Potsdam
- Pendler aus allen Richtungen, Touristen

2. Bitte erläutern Sie das **Ziel der Maßnahme/den stadtentwicklungspolitischen Bezug**:



- Wie fügt sich die Maßnahme in Ihre Smart-City-Strategie und weitere Stadt-/Raumentwicklungskonzepte ein?

Die „Integrierte Verkehrswende“ ist nicht nur Titel dieser Maßnahme, sondern auch eines der Zielbilder der Smart-City-Strategie Potsdams. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei der wachsenden Stadt sowie den Verflechtungen mit dem Potsdamer Umland, was wiederum eine thematische Schnittmenge mit dem Zielbild „Regionale Kooperationen“ bildet. Auf beide Zielbilder sowie auf das Zielbild „Klima- & Umweltschutz“ zählt die hier beschriebene Maßnahme „Integrierte Verkehrswende“ in besonderem Maße ein. Zudem spielen vereinzelt Aspekte des Zielbildes „Smarten & Sozialen Stadtentwicklungsplanung“ eine Rolle, u.a. hinsichtlich der Aufwertung von Bahnhöfen (Aktionsraum Bahnhof).

Zudem fügen sich die Maßnahmen in folgende Stadt-/Raumentwicklungskonzepte konzeptionell-inhaltlich ein:

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK): insbesondere „Aktionsfeld 3 Mobilität – nutzerorientiert, intelligent und umweltverträglich“
- Stadtentwicklungskonzept Verkehr (StEK-Verkehr): Maßnahmen Szenarien zum Verkehr 2025 > Szenario „Nachhaltige Mobilität“, u.a. Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens einwirken
- Nachhaltigen Regionalen Verkehrsmanagement (NRVM): u.a. autofreie Innenstadt, Umnutzung von innerstädtischen Straßenräumen und Bahnhofsumfeldern, Stärkung des Umweltverbundes, Reduzierung des Kfz-Verkehrs in Potsdam und der Region

- Welche konkreten stadtentwicklungspolitischen Ziele sollen mit dieser Maßnahme erreicht werden?

Das Maßnahmenbündel trägt konkret zur Erreichung folgender gesamtstädtischer Ziele der Landeshauptstadt Potsdam bei:

- Digitales Potsdam
- Wachstum mit Klimaschutz und hoher Lebensqualität
- Nutzergerechte, innovative, umweltgerechte Mobilität
- Mobilitätswende zur Verringerung des Pkw-Anteils
- Autoarme Innenstadt
- Umnutzung von innerstädtischen Straßenräumen und Bahnhofsumfeldern
- Stärkung des regionalen Umweltverbundes

- Wie trägt die Maßnahme konkret zu dieser Zielerreichung bei?

- Digitales Potsdam:



Durch die Hinterlegung der Mobilitätsstationen mit einem digitalen Informationsmanagement wird Nutzer\*innen eine solide und auch flexible Entscheidungsgrundlage geboten. Eine Bündelung, Systematisierung und nutzer\*innenfreundliche Darstellung von Angeboten kann durch die Bereitstellung einer App und vor Ort durch die Platzierung von Mobilitätsmonitoren gewährleistet werden.

Die Einbindung und Weiterentwicklung der Brandenburger Mobilitätsplattform bbnavi liefert Echtzeitdaten und verbindet perspektivisch unterschiedliche App-Anwendungen.

Der Einsatz von Hydro- und Umweltsensorik sowie über Sensoren gesteuerte Straßenlaternen machen Potsdam smart und digital - genauso auch die digitalen Schnittstellen für Fahrradparklösung und Reparaturservice.

- Wachstum mit Klimaschutz und hoher Lebensqualität

CO<sub>2</sub>-reduzierende Maßnahmen stehen im Vordergrund und sorgen für eine bessere gesamtstädtische Klimabilanz.

Bahnhofsumfelder werden klimaresilient saniert.

Neu gestaltete Bahnhofsareale und innovative Service-Dienstleistungen sorgen für mehr Lebensqualität für Reisende und Anwohner (Stadtmöbel, Spielflächen, Reparaturleistungen am Bahnhof).

- Nutzergerechte, innovative, umweltgerechte Mobilität & Mobilitätswende zur Verringerung des Pkw-Anteils

Durch die Bereitstellung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote im Rahmen der Mobilitätsstationen können Kfz-Fahrten reduziert und dadurch Luftschadstoff- und Lärmbelastung verringert werden.

Inter- bzw. Multimodalität wird mittels vernetzter Mobilitätsdienstleistungen gefördert, wodurch die Anteile des Umweltverbundes erhöht werden. (Stichwort „Modal Split“)

Die konkrete Entwicklung der Mobilitätslösungen wird (wo möglich) partizipativ gestaltet und damit nutzergerecht entwickelt.

Innovation durch flexible, umweltfreundliche Mobilitätslösungen (z.B. Bike-/E-Auto-/Scooter-Sharing) sowie buchbare / einfach nutzbare Mobilitätsketten (ÖPNV + Sharing-Angebote + private Fahrrad/Auto)

- Autoarme Innenstadt

Alternative Mobilitätsangebote sorgen für mehr ÖPNV und weniger motorisierten Individualverkehr in der Innenstadt. Zudem wird der Einsatz des Fahrrads attraktiver gemacht (Fahrradparkhaus, Incentivierung durch Rad+-App, Reparaturservice am Bahnhof).



Offene Paketstationen ermöglichen Logistik der kurzen Wege (ohne Auto) - sowohl für Nutzer als auch für das Gewerbe und entschlacken damit die Innenstadt.

- Umnutzung von innerstädtischen Straßenräumen und Bahnhofsumfeldern

Intersektoraler Charakter des Maßnahmenbündels stellt sicher, dass nicht nur die Bedürfnisse der Mobilitätsnutzer berücksichtigt werden, sondern auch die der Anwohner\*innen an die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes als zentrale Orte des Quartiers.

Mobilitätspunkte in der Potsdamer Innenstadt und den Quartieren bringen Ordnung ins Straßenbild und sorgen für Verkehrssicherheit.

Weniger PKW-Aufkommen schafft perspektivisch neue Freiflächen zur anderweitigen Nutzung im Stadtraum.

- Stärkung des regionalen Umweltverbundes

Die regionale Verflechtung steht bei allen beschriebenen Maßnahmen im Vordergrund, stärkt damit den Umweltverbund auf unterschiedlichsten Ebenen und zahlt auf die Ziele des Nachhaltigen Regionalen Verkehrsmanagementkonzepts (NRVM) ein, u.a. durch gemeinsame Entwicklung von Mobilitätsangeboten für Pendler aus und in die Region, Datenerfassung für überregionale Fahrradnutzung oder die gemeinsame Weiterentwicklung von bbnavi als gemeinsame, regionale Datenplattform.

- Welche Beiträge zur Zielerreichung in anderen Sektoren bringt die Maßnahme und wie wird sichergestellt, dass sie an anderer Stelle keine negativen Auswirkungen hat?

Klimaschutz: Die Stärkung des ÖPNV sowie alle anderen Maßnahmen zur Reduktion von motorbetriebenem Verkehr (mittels Alternativen wie z.B. Fahrrad, Lastenrad) zahlen auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Stadt ein und leisten damit einen bedeutenden Beitrag zum Klimaschutz. Perspektivisch sollen die Auswirkungen auch über das „Klimadashboard“ abgebildet werden, indem die erwirkten CO<sub>2</sub>-Einsparungen visualisiert werden. Auch die klimaresiliente Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes und die smarte, energiesparende Straßenbeleuchtung rund um den Bahnhof zahlen modellhaft auf die Klimaschutzziele der Stadt ein. Der Einsatz von Sensorik ermöglicht zudem die Wirkungsmessung mit Blick auf ressourcenschonende Wasserversorgung sowie weiterer Umweltparameter, z.B. Feinstaub, Luftqualität.

Quartiersentwicklung: Die Weiterentwicklung des Bahnhofsumfeldes dient zudem der Quartiersentwicklung und trägt zur Lebensqualität der Anwohner bei, insbesondere dann, wenn ein Bahnhofsvorplatz eine zentrale Funktion im Quartier übernimmt (z.B. Griebnitzsee).

Standortentwicklung: Am Bhf. Golm spielen die geplanten Maßnahmen eine entscheidende Rolle für die Standortentwicklung des ansässigen SciencePark. Attraktive Mobilitätslösungen für „die letzte



Meile“ zum Arbeitsplatz sind für die Ansiedlung von Unternehmen sowie das Recruiting von Arbeitsplätzen von besonderer Bedeutung. Ähnlich ist es auch in Griebnitzsee mit dem Universitätscampus sowie der angrenzenden Medienstadt Babelsberg.

Die Maßnahmen stehen mit keiner anderen in Konkurrenz. Im Gegenteil: So werden die Daten, die im Rahmen der Mobilitätsstationen auf sogenannten Mobilitätsmonitoren für die Nutzer\*innen erscheinen, vorab auf einer Datenplattform, voraussichtlich BB Navi, gesammelt und aufbereitet. Zudem sollen die BB Navi Verkehrsdaten in die Urbane Datenplattform der Landeshauptstadt Potsdam eingepflegt werden, wodurch es zu einer regionalen Erweiterung der Urbanen Datenplattform Potsdams kommt. Auch die durch Rad+ gesammelten Daten werden genutzt, um zukünftige verkehrsplanerische Maßnahmen noch gezielter zu entwickeln und sind somit eine sinnvolle Ergänzung.

Zudem werden bei der Feinplanung sämtlicher Maßnahmen die zuständigen Fachbereiche der LHP sowie verantwortliche Partner vor Ort einbezogen (u.a. Wirtschaftsförderung, Standortmanagement, Bahnhofsmanagement). So wird sichergestellt, dass sämtliche Maßnahmen mit den dortigen Planungen rückgekoppelt werden.

- Wie genau soll dieser Zielbeitrag gemessen werden? Welche Schlüsselindikatoren gibt es?

Schlüsselindikatoren können wie folgt definiert werden:

- Überregionale und intermodale Vernetzung der Mobilitätsangebote mit Hilfe von überregional funktionierenden technischen Lösungen
- Akzeptanz und Nutzung der neuen Mobilitätsangebote
- Veränderte Nutzung des Bahnhofsumfeldes durch Mobilitätsnutzer\*innen und Anwohner\*innen
- Wirkung auf das Stadtklima
- Laufende Nachschärfung und Optimierung durch Datenerfassung
- Datenauswertung von Verkehrsdaten (Fokus: Radverkehrsdaten)
- Nutzung der smarten Infrastruktur für Fahrradfahrer an den Bahnhöfen
- Weiterentwicklung der Rad+-App

- Woran machen Sie den Erfolg der Maßnahme konkret fest?  
(Ab wann wäre die Maßnahme für Sie ein messbarer Erfolg?)

Die Maßnahme wäre ein Erfolg, wenn...

... die neuen Mobilitätsangebote mit Hilfe von digitalen Lösungen so vernetzt werden, dass sie einfach und effizient genutzt werden können sowohl von Potsdamer\*innen als auch von Pendler\*innen.



... technische Lösungen gefunden werden, die in der gesamten Hauptstadtregion funktionieren, also sowohl in der Metropole Berlin als auch im ländlich geprägten Brandenburg mit Potsdam als Landeshauptstadt.

... die Bahnhöfe eine noch stärker integrierende Funktion übernehmen, also auch als Orte des Quartiers positiv wahrgenommen und genutzt werden.

... wenn die klimaresiliente Bodenerneuerung / begrünten Stadtmöbeln einen positiven Einfluss auf das Stadtklima haben (siehe Sensorik)

... die Nutzung des Fahrrads in Kombination mit ÖPNV aufgrund von sicherem, smarten Parken sowie weiteren Services wie Reparaturservices attraktiver wird.

... die Rad+-App Potsdam spezifisch für den städtischen Raum und angrenzenden Gebieten weiterentwickelt wird.

... durch die Sammlung von (Rad-)verkehrstechnischen Daten neue Erkenntnisse gewonnen und Maßnahmen in Zukunft noch zielgenauer konzipiert werden können.

- Welche konkreten Raumwirkungen erwarten Sie von dieser Maßnahme?

Mittels innovativer, attraktiver Mobilitätsangebote sowie attraktiverer Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder sollen Pendler vom Motorisierten Individualverkehr hin zur Nutzung des ÖPNV bzw. kombinierte Nutzung Privat + ÖPNV gelenkt werden. Die Wirkung der Maßnahme ist somit anhand der veränderten Pendlerströme im gesamtstädtischen Bereich sichtbar. Damit einher geht die Reduktion von Treibhausgasen und Schadstoffen im gesamtstädtischen Raum sowie angrenzenden Gebieten, was wiederum positive Auswirkungen auf das Stadtklima hat.

Lokal zeigen die Maßnahmen an den einzelnen Bahnhöfen Wirkung, d.h. konkret durch die veränderte Nutzung des Bahnhofsumfeldes, neue Umsteigeszenarien an den Bahnhöfen sowie die Inanspruchnahme von Sharing-Rädern/-Autos/-Scootern. Hinzu kommen die Mobilitätspunkte, die im Zentrum Potsdam sowie den Quartieren nahe den Pendlerbahnhöfen errichtet werden sollen und dort das Abstellen von geliehenen Rädern und Scooter ermöglicht.

Perspektivisch ist zudem im gesamten städtischen Raum die Renaturierung von Flächen zu erwarten, die bisher für den Pkw-Individualverkehr freigehalten wurden und zukünftig weniger gebraucht werden. Damit einhergehend wird eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erwartet.

- Wie geht die Maßnahme mit Auswirkungen der Digitalisierung/technischer Lösungen auf stadtentwicklungspolitische Ziele um?

Mithilfe einer digitalen Mobilitätsplattform werden Nutzer\*innen Daten zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten gebündelt, flexibel und nutzer\*innenfreundlich übermittelt. Die Informationen werden in Echtzeitdaten auf Mobilitätsmonitoren an den Stationen gezeigt und können über einer





App abgefragt werden. Zudem wird eine durchgängige Buchbarkeit der unterschiedlichen Mobilitätsangeboten auch über die Stadtgrenze Potsdams hinaus angestrebt. Hierfür gilt es, im Rahmen dieser Maßnahme Lösungen zu entwickeln, die sowohl im Zusammenspiel mit Berlin als auch mit den umliegenden Brandenburger Landkreisen funktionieren. Die Programmierung notwendiger Schnittstellen sind Teil dieser Maßnahme und ermöglichen den Aufbau der oben beschriebenen Angebotskette.

Für den Betrieb der Mobilitätsstationen und -punkte soll es zudem ein digitales Curbside Management geben, welches die Mobilitätsangebote beobachtet, verwaltet und optimiert. Es ermöglicht eine effiziente Verwaltung auf Basis von Echtzeitdaten und stellt gleichzeitig wertvolle (anonymisierte) Daten zum Nutzerverhalten bereit, woraus wichtige Erkenntnisse für die Nachschärfung des Angebots an den unterschiedlichen Standorten gezogen werden können sowie Entscheidungen in angrenzenden stadtentwicklungspolitischen Kontexten unterstützt werden können, z.B. Themen der Quartiersentwicklung.

Sowohl die begrünten Möbel als auch die neu gestalteten Böden werden mit smarter Hydro-Sensorik (Fokus auf Bodenfeuchte) ausgestattet werden, um eine ressourcenschonende Wasserversorgung an Bahnhöfen zu testen. Hinzu kommen weitere Umweltsensoren u.a. zur Messung von Luftqualität, um die Wirkung der Begrünung an den jeweiligen Standorten zu erfassen. Auch für die Straßenbeleuchtung soll Sensorik zum Einsatz kommen, was einen energiesparsamen Betrieb der Leuchten ermöglicht. Für die Wegeleitung wird eine sinnvolle Kombination aus digitalen und analogen Elementen angestrebt werden und (insofern möglich) ebenfalls über Sensorik gesteuert.

Die smarten Fahrradparklösungen sowie der Reparaturservice sollen beide mit digitalen Schnittstellen inkl. App ausgestattet werden, um eine einfache nutzerfreundliche Lösung anbieten zu können. Auch hier können die gewonnenen Nutzerdaten für die Weiterentwicklung des Angebots sowie die Skalierung an anderen Standorten gewinnbringend genutzt werden. Genauso spielt die Auswertung der Daten aus der Rad+-App eine zentrale Rolle für künftige verkehrstechnische und stadtentwicklungspolitische Entscheidungen.

Als zentralen, öffentlichkeitswirksamen Moment der Datenauswertung ist zudem ein Hackathon geplant, bei dem insbesondere die radverkehrlichen Daten ausgewertet werden sollen und in neue Maßnahmenidee sowohl für die Verkehrsplanung wie auch für Quartiersentwicklungsfragen übertragen werden.

Sämtliche gewonnen Daten werden in die UDP eingespeist, wofür entsprechend Schnittstellen entwickelt werden.

Die verkehrlichen Daten werden zudem mit der interkommunalen Mobilitätsplattform bnavi rückgekoppelt, was die Entwicklung einer Smart Region rund um Potsdam zusätzlich unterstützt und im geplanten Regio.hub aufgenommen / zu neuen Projekten weiterentwickelt werden soll.



3. Bitte schildern Sie **technische und lizenzrechtliche Aspekte** der Maßnahme:

- Bitte nennen Sie die Technologien und Methoden, die Sie vorsehen, und beschreiben Sie, wie diese eingesetzt und betrieben werden sollen.

Für das Maßnahmenbündel werden unterschiedliche digitale Lösungen gebraucht:

- Für die Nutzung der Anschlussangebote an den Mobilitätsstationen wird eine **Mobilitäts-App** benötigt, die die Nutzung von Bus, Bahn und den geplanten Sharing-Angeboten aus einer Hand ermöglicht. Zudem soll sie die Potsdamer Mobilitätsangebote sowohl an das Berliner Angebot andocken als auch mit dem Angebot der Brandenburger Landkreise verknüpft werden. Ziel ist die Information in Echtzeit sowie die einfache Buchbarkeit über die Stadtgrenzen hinaus, damit das Angebot für Pendler\*innen einfach und ohne größere Hürden genutzt werden kann. Diese Verknüpfung des Berliner mit dem Potsdamer Stadtgebiet und den umliegenden Brandenburger Landkreisen stellt eine Herausforderung dar, welche im Rahmen der Smart-City-Maßnahme modellhaft erprobt werden sollen.
- Für die überregionale Verknüpfung in Richtung Brandenburg wird **bbnavi** ein zentrales digitales Bindeglied darstellen. Hierbei handelt es sich um ein Pilotprojekt der Digitalagentur Brandenburg, an dem Potsdam teilnimmt. Bbnavi ist eine multi- und intermodale Mobilitätsplattform mit Fokus auf Brandenburger Kommunen (u.a. kombinierte Fahrplanauskunft, Darstellung von Echtzeitdaten und Daten auf Karten, Einbindung von klimafreundlichen Mobilitätsangeboten im ganzen Land Brandenburg). Perspektivisch ist eine Überführung der Daten aus bbnavi in die App des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) geplant.

Entsprechend kommt bbnavi im beschriebenen Maßnahmenbündel an unterschiedlicher Stelle zum Einsatz, u.a. bei der Vernetzung der Mobilitätsstationen in die Region, dem Informationssystem sowie beim Austausch von Verkehrsdaten zwischen mit dem städtischen Verkehrsmanagement. Um den Datenfluss zwischen dem städtischen Verkehrsmanagement und bbnavi zu gewährleisten, sollen entsprechende Schnittstellen geschaffen werden. So können Daten aus bbnavi, die überregional abrufbar sind, zusammengeführt werden und auch auf kommunaler Ebene für Potsdam nutzbar gemacht werden. Andersherum kann Potsdam auf diesem Weg eigene lokalen Daten auf bbnavi spielen und sie so überregional als offene Daten verfügbar machen.

- Perspektivisch ist auch eine **regionale Verkehrsdatenplattform** mit den benachbarten Kommunen und Landkreisen geplant, sodass Daten über bbnavi hinaus interkommunal ausgetauscht und für kooperative Mobilitäts-Projekte genutzt werden können. Bemühungen



dazu werden im Rahmen der Smart-Region-Strategie und konkret dem kooperativen Regio.hub gebündelt (siehe Maßnahme „Smart Region“).

- Für die Messung von Bodenfeuchtigkeit und anderen Umweltfaktoren werden entsprechende **Sensoren** benötigt, welche zur Datenübermittlung an das LoRaWAN-Netzwerk angeschlossen werden und ihre Daten an die urbane Datenplattform übermitteln.
- An den smarten Fahrradabstellanlagen sowie den Abstellbügel für den Reparaturservice werden **digitale Schnittstellen** eingeplant, die eine Öffnung, Schließung und weitere Funktionen möglich machen. Für die Bedienung ist eine App geplant, die über das Smartphone genutzt werden kann.
- Die **Urbane Datenplattform** wird zentral in das Projekt eingebettet. Dafür werden Schnittstellen zu den einzelnen Teilmaßnahmen und -anwendungen so geschaffen werden, dass diese kompatibel mit der UDP sind und damit ein Austausch der Daten über die UDP möglich wird. Ziel ist, dass Daten auf der UDP spezifisch aus dem Mobilitätssektor abgebildet sowie mit Daten anderer Sektoren verschnitten werden können. In einem Hackathon können hieraus die benötigten Daten aus den Maßnahmen ausgelesen werden.
- Die Rad+-App der Deutschen Bahn soll Potsdam-spezifisch weiterentwickelt und mit Begleitmaßnahmen unterfüttert werden. Die Weiterentwicklung soll Thema/Teil eines Hackathons sein. Die App selber wird über Haushaltsmittel finanziert.

#### Methodik

Für die Feinplanung und Entwicklung der konkreten Angebote an den vier, unterschiedlichen ÖPNV-Standorten soll, wo möglich und sinnvoll, partizipativ gearbeitet und das Potsdam Lab mit der dort verfügbaren agilen Methodik des Design Thinking genutzt werden. Eingebunden werden zentrale Akteure, wie z.B. das Standortmanagement, sowie ausgewählte Vertreter:innen der Nutzergruppen.

- Soweit Software zum Einsatz kommt oder beauftragt werden soll: Wie garantieren Sie die Umsetzung der Open-Source-Auflage? Unter welcher Lizenz läuft welche Software?

Alle in diesem Maßnahmenbündel zu entwickelnden Software-Lösungen werden gemäß der Open-Source-Richtlinie des Fördermittelprogramms erstellt. Dafür werden nur Anbieter in Betracht gezogen, die eine Open-Source-Lösung anbieten können und eine vom Fördermittelgeber bereitgestellte Open-Source-Lizenzliste der Ausschreibung beigefügt.

Der Anbieter bbnavi nutzt gängige offene Datenstandards und generiert offene Daten zur Weiternutzung. Alle Software-Module sind quelloffen und lizenzkostenfrei.



Die Rad+-App ist nicht Open-Source, soll aber auch nicht eingekauft sondern lediglich für das Potsdamer Stadtgebiet plus angrenzende Gebiete weiter entwickelt werden. Zudem kann die LHP aus der App gewonnen Datensätze, für nicht kommerzielle Zwecke, der Öffentlichkeit zugänglich machen.

- Wie übertragen Sie technische Neuerungen in den stadtentwicklungspolitischen Kontext? Welche Rolle spielen dabei die Integration alter und neuer Systeme, neuer Systeme untereinander und Formen der Sektor-Kopplung?

Wie oben beschrieben, werden Schnittstellen entwickelt, die sowohl mit dem aktuellen städtischen Verkehrsmanagement kompatibel sind als auch mit der im Ausbau befindlichen UDP. So kann der Datenfluss zwischen den Systemen sichergestellt werden und alle Informationen bestmöglich gebündelt und aufbereitet werden. Auf dieser Basis können stadtentwicklungspolitische Ziele in den angrenzenden Sektoren fokussiert verfolgt werden.

Perspektivisch ist auch eine regionale Verkehrsdatenplattform geplant, was eine weitere Ebene der Integration von Daten auf überregionaler Ebene bedeuten würde. Hierfür werden zu gegebenem Zeitpunkt ebenfalls entsprechende Schnittstellen bei der Potsdamer UDP entwickelt.

Genauso soll auch der Einsatz der Sensoren über das städtische LoRaWAN mit der UDP verbunden werden und kann so mit anderen Projekten sinnvoll verschnitten werden (s.o.).

4. Bitte erklären Sie die **Modellhaftigkeit, Übertragbarkeit und Skalierbarkeit** der Maßnahme:

- Bitte beschreiben Sie, warum diese Maßnahme modellhaft ist. Wie geht dieser Ansatz über bestehende Lösungen hinaus? Wie profitiert die Gesamtheit deutscher Kommunen von der Umsetzung dieser Maßnahme?

Das Maßnahmenbündel „Integrierte Verkehrswende“ stellt eine innovative Verknüpfung zwischen kommunalen und regionalen Zielen im Bereich der digital unterstützten, umweltgerechten Mobilität dar. Sämtliche dargestellten Maßnahmen haben deswegen den besonderen Fokus auf die regionale Verflechtung Potsdams als Kommune mit der benachbarten Metropole Berlin sowie den umliegenden Landkreisen. Ein besonderes Augenmerk gilt hier den täglichen Pendlerströmen, die mit Hilfe von digitalen Lösungen und neuen Mobilitätsalternativen klimafreundlich gestaltet werden sollen.

Die Teilmaßnahmen sind ein Beispiel dafür, wie die beiden Skalierungsebenen Stadt und Region zweckdienlich zusammengedacht und organisiert werden können. Potsdam fungiert dabei innerhalb der Metropolregion Berlin-Brandenburg als Bindeglied und bemüht sich um Mobilitätslösungen, die sowohl in Richtung Berlin als auch in Richtung ländliches Brandenburg funktionieren.

Im Rahmen dieser Maßnahme soll modellhaft erprobt werden, wie kommunale Partner in einer Metropolregion gemeinsam zu verkehrlichen Lösungen finden, die informations- und buchungsseitig mit einander verbunden sind und dadurch erst wirklich nutzer\*innenfreundlich sind. Der Begriff der Metropolregion macht hier explizit nicht am Grüngürtel Berlins halt, sondern bezieht die stark ländlichen Regionen Brandenburgs mit ein – welche auf Grund der Fläche und der dünnen Besiedlung



vor ganz anderen Herausforderungen stehen als die stark verdichtete Metropole Berlin. Beide Bedarfe sollen in dieser Maßnahme zu gemeinsamen Lösungen im Bereich Smart Mobility zusammengebracht werden.

Modellhaft ist zudem der partizipative Ansatz und die agile Methodik, die bei der Feinplanung der Standorte Anwendung finden sollen. Die Erfassung von Daten soll konsequent genutzt werden, um (einem iterativen Ansatz folgend) passgenaue und dadurch vor allem auch ressourcenschonende Lösungen für die Mobilität in und um Potsdam zu entwickeln. Dieses Vorgehen ist in Potsdam ein absolutes Novum und wird bisher in verkehrsplanerischen Prozessen noch nicht angewendet. Die beschriebene Maßnahme bietet die Möglichkeit, diesen methodischen Ansatz im Zusammenhang mit regionalen Pendlerströmen zu erproben und Erkenntnisse daraus mit anderen Kommunen / Regionen zu teilen.

Die Gesamtheit der deutschen Kommunen profitiert insofern, als dass die Übertragbarkeit sowohl für andere Metropolregionen Deutschland denkbar ist wie auch für Regionen Deutschlands, in denen ähnliche verkehrliche Verflechtungen in Form von regelmäßigen Pendlerströmen zwischen sehr unterschiedlich gelagerten Kommunen und/oder Landkreisen bestehen.

- Wie stellen Sie sicher, dass die Maßnahme von anderen Kommunen in der Umsetzung einfach adaptiert und selbst angewendet werden kann?

Bei der Entwicklung neuer Softwarelösungen wird das Open-Source-Gebot befolgt, wodurch die Adaption durch andere Kommunen unproblematisch möglich ist.

Zudem werden im Rahmen der Maßnahme die Anforderungskriterien je nach Standort ausdifferenziert dargestellt und auch der Prozess des agilen Arbeitens dokumentiert, wovon andere Smart Cities und Smart Regions profitieren können. Hierfür werden Dokumentation und Zwischenberichte erstellt. Ergebnisse werden visualisiert.

Für die deutschlandweite Adaption der Maßnahme Rad+-App ist zudem der Partner „Deutsche Bahn Smart City“ von großem Vorteil. Er ist in diesem Zusammenhang als Multiplikator zu sehen, da er in Potsdam entwickelte / erweiterte Produktlösungen zukünftig in anderen Städten und Regionen mit ähnlichen Bedarfen anbieten kann.

Für Interessierte — innerhalb und außerhalb der MPSC-Community — steht die AG Smart City beratend zur Seite.

- Mit welchen anderen Modellprojekten Smart Cities-Kommunen arbeiten Sie gemeinsam an der Entwicklung und ggf. auch Weiterentwicklung dieses Maßnahmentyps?

Die Maßnahme baut auf umfangreichen Erfahrungen in den MPSC-Städten Hamburg und Berlin auf, wo sich Maßnahmen zur Neudefinition von Bahnhofsvorplätzen und zur Anschlussmobilität bereits in der Umsetzung befinden.



Zudem findet ein Austausch im Rahmen der Arbeitsentwicklungsgemeinschaft Smarte Regionen statt, in der Potsdam zusammen mit anderen Kommunen im Wissensaustausch zu Themen wie Mobilität, Datenplattform, Regio-Hub etc. steht.

- Bitte skizzieren Sie Ihre Überlegungen zur Übertragung der Maßnahme. Gehen Sie hierbei auch auf den Aspekt der Skalierbarkeit ein.

Die modellhaft, an ausgewählten Bahnhöfen erprobten Maßnahmen können auf weitere zentrale Umsteigepunkte des Pendlerverkehrs in Potsdam oder auf Standorte mit vergleichbaren Bedarfen übertragen werden.

Die Erkenntnisse aus dem Einsatz partizipativer und agiler Methodik sind insofern von großem Nutzen, als dass die Methodik zukünftig bei der Entwicklung zukünftiger, verkehrsplanerischer Projekten mit ähnlichem Gefüge in der LHP angewendet werden können.

5. Bitte stellen Sie **Finanzierung und Kosten** der Maßnahme dar:

- Bitte legen Sie dar, warum die Maßnahme weder eine regelmäßige, freiwillige Aufgabe noch eine Pflichtaufgabe Ihrer kommunalen Gebietskörperschaft darstellt.

Die Maßnahme ist keine regelmäßige, freiwillige Aufgabe, weil ...

... die Maßnahmen auf aktuelle Bedarfe einer nachhaltigen Verkehrswende reagieren, welche mithilfe von smarten Lösungen so bisher noch nicht beantwortet wurden.

Die Maßnahme ist keine Pflichtaufgabe, weil ...

... für die Umsetzung des beschriebenen Maßnahmenbündels keinerlei rechtlichen Verpflichtungen seitens der Landeshauptstadt Potsdam bestehen - weder aus Sicht der Kommunalverfassung / Landesrecht noch aus Bundes- oder anderen Rechtskreisen

- Welche konkreten Kostenarten fallen für diese Maßnahme an?

Für die Teilmaßnahme „**Smarte Mobilitätsdrehscheiben für Potsdams Pendlerverkehr**“ (I) fallen investive Mittel in Höhe von 920.000 Euro an, die für die Errichtung der Mobilitätsstationen- und punkte inkl. smarten Informationsstelen und die digitale Hinterlegung veranschlagt werden. Die Betriebskosten der Mobilitätsstationen und -punkte sowie der Bbnavi-Mitgliedsbeitrag ab 2024 werden von den Fachbereichen Verkehr übernommen, sodass sie nicht Gegenstand der Förderung sind.



Für die Teilmaßnahme „**Aktionsraum Bahnhof (II.)**“ fallen investive Mittel in Höhe von 830.000 Euro an, darunter der Bau von smarten Fahrradparklösungen, dem Radreparaturservice an 3 Standorten, die Anschaffung von Stadtmöbeln und Spielelemente inkl. Bepflanzung, klimaresiliente Bodenerneuerung für ca. 700 qm inkl. Sensorik, smarte Straßenbeleuchtung inkl. Bewegungssensorik und Schnittstellen, Wegeleitung sowie die Weiterentwicklung der Rad + App und den Hackathon. Die Kosten für die offenen Paketstationen übernimmt die DB.

Die Errichtung eines smarten Fahrradparkhauses kann zu 75% co-finanziert werden durch die Förderung „Stadt und Land“ bzw. „Fahrradparken am Bahnhof“.

Sachkosten entstehen in Höhen von 140.000 Euro für die IT-Betriebskosten und Meilensteine Rad+-App, die Pflege der Freiraum Kits und Spielelemente (jeweils 3 Jahre) und in Teilen für den Hackathon (Öffentlichkeitsarbeit, Marketing).

- Stellen Sie den investiven Charakter Ihrer Maßnahme dar, das heißt wie erzeugt die Maßnahme einen bleibenden Wert?

Es werden Mobilitätsstationen an ausgewählten Standorte aufgebaut, die an den Standorten verbleiben und durch Einwohner\*innen und Pendler\*innen dauerhaft nutzbar sein werden.

Auch die Maßnahmen smarte Fahrradparklösungen, Radreparaturservice, smarte Straßenbeleuchtung & Wegeleitung und offene Paketstationen werden so errichtet bzw. angebracht, dass sie dort dauerhaft genutzt werden können.

Die geplante, klimaresiliente Bodenerneuerung wird so angelegt, dass die Fläche langfristig in der Nutzung bleiben kann.

Die im Rahmen von Rad+-App sowie bbnavi gewonnen Daten verbleiben bei der LHP und werden auf der UDB gespeichert. Genauso auch die Ergebnisse des Hackathons.

- Wenn es sich um eine Änderung einer Ihrer Maßnahmen handelt oder um eine neue Maßnahme: Bitte legen Sie dar, wie sich die Mittelverwendung in anderen Maßnahmen auswirkt. (Fallen hierfür zum Beispiel andere Maßnahmen weg oder werden reduziert? Wenn ja, welche und in welchem inhaltlichen Umfang?)

Es handelt sich um keine neue Maßnahme. Einzig ist zu erwähnen, dass die im Fördermittelantrag beschriebene Maßnahme „Aktionsraum Bahnhof“ nun dem Maßnahmenbündel „Integrierte Verkehrswende“ zugeordnet wurde und dort zusammen mit der Maßnahme „Smarte Mobilitätsdrehscheiben für Potsdams Pendlerverkehr“ eine Einheit bildet.

- Welche Kosten erwarten Sie – nach Auslaufen der Förderung – für Betrieb, Wartung, Pflege und Weiterentwicklung der Maßnahme?



Für den Betrieb, die Wartung, die Pflege und die Weiterentwicklung der Maßnahmen rechnen wir mit Kosten i.H. von ca. 160.000 Euro jährlich.

- Wie planen Sie diese Kosten – nach Auslaufen der Förderung – weiter zu finanzieren? Beziehungsweise welche Ansätze verfolgen Sie zur langfristigen Sicherung und Weiterentwicklung/des Betriebs der Maßnahme jenseits des Förderzeitraums? (Bitte gehen Sie auf operative Kosten, Finanzierung, Betreibermodell, soziale Akzeptanz etc. näher ein.)

Die Kosten werden entsprechend der Zuständigkeiten von den unterschiedlichen Fachbereichen Verkehrt erbracht.

- **Übermitteln Sie uns bitte einen aktuellen Kosten- und Finanzierungsplan**, der die neue/geänderte Maßnahme sowie Änderungen, die sich in anderen Maßnahmen durch die Umsetzung der Maßnahme aus diesem Antrag ergeben, darstellt (bspw. reduzierte Mittel, Wegfall von Maßnahmen). Sollten Sie parallel mehrere Anträge (bspw. für all Ihre Maßnahmen zur Strategieprüfung) einreichen, stellen Sie Änderungen bitte gesammelt dar. Ihr Kostenplan muss einen Vergleich mit bereits eingereichten Plänen ermöglichen.



# Modellprojekte Smart Cities: Maßnahmen-Steckbrief

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB), die Koordinierungs- und Transferstelle Modellprojekte Smart Cities (KTS) und die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) empfehlen dringend Maßnahmen, die im Rahmen der Förderung Modellprojekte Smart Cities (MPSC) gefördert werden sollen, entsprechend dieser Struktur zu konzipieren und darzustellen. Damit ermöglichen Sie uns, eine einheitlich strukturierte Informationsgrundlage für die Prüfung der Förderfähigkeit von Maßnahmen zu erhalten und die Prüfung effizienter zu gestalten. Dies sollte auch dazu beitragen, dass Sie eine schnellere Rückmeldung über die Förderfähigkeit neuer oder geänderter Maßnahmen erhalten.

Bitte nutzen Sie diese Struktur für die Darstellung Ihrer Vorhaben bei jeglichen Anfragen zur Förderfähigkeit von Maßnahmen (vgl. Kosten- und Finanzierungsplan Nr. 1.2 „Erste Investitionen (Strategiephase)“ und Nr. 2.2 „Investitionen und Maßnahmen (Umsetzungsphase)“). Die entsprechenden Informationen können Sie dann später ggf. aktualisiert für das Monitoring nutzen.

Bitte nutzen Sie diese Struktur auch für die Darstellung der Maßnahmen im Rahmen der Strategieprüfung. Maßnahmen, die zwar in Ihren Strategien enthalten sind, jedoch nicht aus Mitteln der MPSC gefördert werden sollen, brauchen nicht so dargestellt werden.

Wir bitten Sie auch darum, allgemeine Generalisierungen zu vermeiden. Bitte machen Sie Ihre Angaben so konkret, detailliert und aussagekräftig wie möglich. Dann sind Ihre Ausführungen auch ohne Kenntnis des spezifischen Kontexts Ihres Modellprojekts nachvollziehbar und Sie reduzieren Nachfragen. So können Sie eventuelle Verzögerungen und Nachforderungen vermeiden und auch einer möglichen Ablehnung der Maßnahme vorbeugen. Vielen Dank!

*Bitte beachten Sie, dass eine Verlinkung bzw. Verweise zu externen Quellen nicht gestattet sind.*

### Angaben zum Modellprojekt Smart City

**Name des Modellprojekts Smart City:** „Smart City Potsdam – Innovativ. Grün. Gerecht. Zusammen schaffen wir eine nachhaltige Stadt für morgen!“

**Maßnahmentitel:** Verknüpfung digitaler und analoger Teilhabe: Beteiligungsatlas, Innovationswettbewerb und Potsdam Lab: Gemeinsam realisierte Stadtentwicklung

**Gesamtkosten der Maßnahme:** 1.360.000 €

### In welcher Projektphase wird die Maßnahme durchgeführt?

- in der Strategiephase.
- in der Umsetzungsphase (Teilmaßnahme Innovationswettbewerb und Beteiligungsatlas)
- in der Strategiephase begonnen und in der Umsetzungsphase fortgeführt –(Teilmaßnahme Potsdam Lab)

### Handelt es sich bei dieser Maßnahme um eine neu konzipierte Maßnahme?

- Ja, die Maßnahme wurde gegenüber der Antragsstellung verändert (Teilmaßnahmen Innovationswettbewerb und Beteiligungsatlas sind neu)
- Nein, die Maßnahme wird seit der Antragsstellung unverändert verfolgt (Teilmaßnahme Potsdam Lab)

Wenn ja:

Wurde bereits früher ein Änderungsantrag bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau für diese Maßnahme eingereicht

- Ja.
- Nein.

### Welchen Bearbeitungsstand hat diese Maßnahme?

- Ideenskizze, Planungen noch nicht gestartet (Teilmaßnahme Innovationswettbewerb)
- in Planung (Teilmaßnahme Beteiligungsatlas)
- in Pilotierung (Teilmaßnahme Potsdam Lab aus Phase A → Erweiterung in Phase B)
- in Umsetzung.

- abgeschlossen.
- wird nicht länger verfolgt.

1. Bitte präzisieren Sie die **Maßnahme im Detail**.

- Bitte beschreiben Sie die Maßnahme möglichst aussagekräftig.  
(„Was genau soll getan werden?“)

Das Maßnahmenbündel *Digitale und analoge Teilhabe* soll mithilfe sich komplementierender Methoden die Möglichkeiten der Mitbestimmung und Meinungsbildung aller Menschen in Potsdam insgesamt erweitern. Um den Prozess der digitalen Transformation inklusiv zu gestalten und einen Beitrag zur Verringerung der digitalen Spaltung der Gesellschaft zu leisten müssen digitale und analoge Angebote einander ergänzen. Dadurch können unterschiedliche Bedürfnissen und Fähigkeiten in der Bevölkerung hinsichtlich der voranschreitenden Digitalisierung besser berücksichtigt werden.

Durch vielseitige Beteiligungswege wird die Potsdamer Beteiligungsstruktur gestärkt und perspektivisch breiteren Zielgruppen zugänglich gemacht. Die Teilmaßnahmen Beteiligungsatlas und Potsdam Lab bauen top-down Angebote weiter aus. Das Potsdam Lab bietet außerdem den methodischen Rahmen um an Prototypen für Herausforderungen in der Stadt zu arbeiten. Technologie- und Prozesskompetenzen und Bottom-up-Initiativen sollen durch den Innovationswettbewerb mit der Zielgruppe junge Menschen gefördert und weiterentwickelt werden. In dem Maßnahmenbündel wird dezentral und aufsuchende Beteiligung unter Nutzung des kooperativen Innovationsmobils (siehe Maßnahme Smart Region) stattfinden. Dadurch wird auch eine nachhaltige Kooperationskultur in der Stadt gefördert. In diesem Steckbrief wird sich unter dem Gesichtspunkt der Zusammenarbeit beider Cluster immer wieder auf das Mobil bezogen. In der Teilmaßnahme Regio.hub wird das Mobil entwickelt, es soll jedoch für Potsdamer Belange, insbesondere Smart City und aufsuchende Beteiligungsaktivitäten, als auch für die regionalen Akteure gleichermaßen nutzbar sein.

Die Maßnahmen unterliegen den Richtlinien für Barrierefreiheit, werden niedrigschwellig bereitgestellt, multimedial aufbereitet und durch ein Kommunikationskonzept in der Strategie gestützt.

Das Maßnahmenbündel setzt sich aus diesen drei Teilmaßnahmen zusammen:

**1) Beteiligungsatlas**

Digital gepflegt und aufbereitet wird eine **Kartenübersicht** erstellt, die geplante, laufende und abgeschlossene Verfahren für Bürgerbeteiligung nachvollziehbar präsentiert und erschließbar macht. Die Informationsbestandteile sind: **Status, Verfahrensart, Thema, Ort, Beschreibung, Laufzeit, Akteur\*innen, Kostenrahmen, Dokumente und Verweise**. So dient der Atlas als zentrale Informationsstelle für Beteiligung und zeigt Anknüpfungspunkte zu weiterführenden Angeboten Dritter. Mit dem Atlas wird auch ein **Matching-System** entwickelt, in Anlehnung an den Lüneburger Mitwirk-o-Mat, eine Anlehnung an den „Wahl-O-Mat“. Über einen Fragebogen werden Interessen und zeitliche



Ressourcen der suchenden Nutzer\*innen abgefragt, um eine passende Engagement-Möglichkeit auf dem Atlas zu identifizieren.

In Ergänzung sollen **Tutorials** – schriftliche oder filmische Anleitungen mit Schritt für Schritt Erklärungen - die Teilmaßnahme Beteiligungsatlas begleiten. Diese sollen demonstrieren, wie genau sich Einwohner\*innen der Stadt über unterschiedliche Wege beteiligen können.

Der Beteiligungsatlas und die Tutorials werden **mit der digitalen Teilteilungsplattform verknüpft**, welche mit seinen drei Modulen das Potsdamer Beschwerde-, Ideen- und Diskussionsmanagement koordiniert (ehemals Partizipationssoftware der Phase A). Hier ist eine schrittweise Integration geplant. Zuerst wird die visuelle Darstellung der Teilteilungsverfahren umgesetzt. Dafür findet zwischen den relevanten Akteuren, u.A. durch die regelmäßig von der LHP organisierten Teilteilungsstellen, Vernetzung statt. Über die Smart City Kommunikationsplattform können auch andere Teilteilungsakteure der Stadt mobilisiert und sichtbar gemacht werden. Die skalierbare Lösung ist nach Erstellung der Übersicht der Mitwirk-O-Mat. Hierfür findet ein Austausch mit den Kommunen in Deutschland statt, die bereits Versionen entwickelt haben. In Potsdam wird eine Version pilotiert und dann ein finaler Mitwirk-o-Mat in Form einer Open-Source Lösung entwickelt. Als letzter Schritt entsteht ein digitales Handbuch in Form von Tutorials und Erklär-Videos, die eine gute Navigation auf dem Beteiligungsatlas/ der -Plattform ermöglichen.

## 2) Innovationswettbewerb

Es wird ein **Innovationswettbewerb Smart City und Jugend** für die Landeshauptstadt Potsdam in der Projektlaufzeit 2024 bis 2026 geplant, einmalig durchgeführt, evaluiert und anschließend ein Verstätigungskonzept erarbeitet. Der Wettbewerb hat zum Ziel, Innovationen im Gemeinwohlbereich und hier spezifisch im Bereich Jugendinteressen zu fördern. Innovationen richten sich dabei auf partizipativ erarbeitete **Innovation-Challenges** – gemeint sind damit Probleme und Herausforderungen, spezifisch im Bereich Jugendinteressen, für die im Wettbewerb eine Lösung prototypisch erarbeitet werden soll. Dabei soll übergreifend erprobt werden, wie Innovationen spezifisch im Smart City Kontext so erdacht werden können, dass sie Jugendinteressen fördern und gleichzeitig über ein Geschäftsmodell verstätigt werden. Die Innovation Challenges werden dabei so formuliert, dass sie spezifische Stadtentwicklungsziele Potsdams adressieren. Die Challenges werden erarbeitet, möglichst unter Einbindung des Partizipationstools des Modellprojekts Smart City und unter Nutzung der weiteren Teilteilungs-Maßnahmen. Der Fokus könnte u.a. sein – Fragen der Digitalisierung und smarterer Lösungen im Alltag von Jugendlichen, Nutzung und Gestaltung öffentlicher Räume und Freiräume, Umgang mit Klima-Angst und –Sorgen.

Ideen können außerdem auch in folgenden Bereichen liegen:

- Soziales („Wie kann das Zusammenleben in Potsdam verbessert werden?“)
- Umwelt/Nachhaltigkeit („Wie kann Digitalisierung das Leben in der Stadt nachhaltiger machen?“)



- Technologie/Innovation („Wie kann mit Hilfe von Daten oder innovativen Anwendungsideen das Leben und Arbeiten in Potsdam verbessert werden“)?

Im Rahmen des Innovationswettbewerbs für die Smart City Potsdam werden Einwohner\*innen, Unternehmen und Engagierte aufgerufen, Ihre Ideen und Visionen für die Zukunft der Stadt einzubringen. Sie können damit die Zukunft der Stadt aktiv mitgestalten. Hierdurch wird die Bindung der Stadtgesellschaft an die Stadt erhöht, indem sie eigene Akzente setzen können. Zudem soll eine höhere Akzeptanz der Bevölkerung gegenüber neuen, digitalen Entwicklungen der Stadt entstehen, da diese von den Einwohner\*innen selbst gestaltet werden können. Eine **Jury** bewertet die Ideen (in unterschiedlichen Kategorien). Die besten Ideen werden bei einem öffentlichkeitswirksamen **Pitch-Event** vorgestellt und final durch das Publikum bewertet, mit anschließender Prämierung.

Der Fokus liegt auf der Entwicklung von Projekten, die auf Herausforderungen für Jugendliche gezielt eingehen. Konkrete digitale / technische Lösungen könnten beispielsweise sein:

- Eine digitale Plattform, die Schülerinnen und Schüler bei der Schul-Arbeitsorganisation und im Zeitmanagement unterstützt.
- Eine Anzeigetafel an Bushaltestellen, die sich bei den Informationen dem Alter der suchenden Person anpasst.
- Eine Plattform, die Secondhand-Angebote spezifisch für Kinder- und Jugendliche sammelt
- Eine Plattform oder App, mit der Cybermobbing gemeldet werden kann mit begleitenden Prozessen, wie frühzeitig Verantwortliche einschreiten können.

Dabei profitiert der Innovationswettbewerb von der ausgeprägten Wissenschafts- sowie Innovationslandschaft in Potsdam, ebenso wie von der Expertise im Bereich Design Thinking, wie sie im Potsdam Lab verankert ist. Vorgesehen ist, dass Akteure der Wissenschaftslandschaft in die fachliche Unterstützung der Preisträger miteingebunden werden, um so die Lösung auch aus wissenschaftlicher Sicht valide zu entwickeln. Ebenso ist vorgesehen, den Preisträgern über das Potsdam Lab methodische Hilfestellung im Design-Thinking für die zielgruppengerechte Entwicklung von Prototypen zu geben. Schließlich wird durch die Verwaltung der Zugang zu spezifischem Verwaltungswissen und –Daten für die Entwicklung der Maßnahme sichergestellt.

Folgende **Projektschritte** sind geplant:

- **2024:** Erarbeitung eines Feinkonzepts des Wettbewerbs, inklusive Kommunikationsplanung und Evaluationskonzept; Erarbeitung von vier Innovation Challenges im Bereich Jugendinteressen; Aufbau des Innovationsökosystems unter Einbindung der Wissenschaftslandschaft und Auswahl einer Jury
- **2025:** Call for Participation & Kommunikationskampagne; Sichtung der Beiträge und Bewertung durch die Jury; Pitch im Potsdam Lab, Auswahl durch Jury und Publikum;



Prämierung der Gewinner und Durchführung von projektspezifischen Kick-Offs unter Einbindung der wissenschaftlichen Begleitakteuren, des Potsdam Labs sowie der Verwaltung

- **2026:** Vorstellung der Ergebnisse des Wettbewerbs und Erarbeitung des Verstetigungskonzepts und Business-Plans

### 3) Potsdam Lab: Gemeinsam realisierte Stadtentwicklung

Das Potsdam Lab wird in der Phase B zu einem Ort für gemeinsam realisierte Stadtentwicklung erweitert. Die in Phase A erarbeiteten Grundlagen kommen dabei an der Arbeit an spezifischen Prototypen zum Einsatz.

Für die Phase B liegt der Fokus dabei auf **drei Aspekten**: der methodischen Begleitung der Smart City Prototypen ausgewählter Teilmaßnahmen im Modellprojekt, der Arbeit an eigenen Prototypen des Labs im Zusammenspiel mit der Wissenschaft, mit dem Fokus auf Stadtmöbeln und dem Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI), sowie der Vernetzung und Arbeit des Potsdam Labs in die Orts- und Stadtteile („Design Thinking auf Rädern“).

Die im Potsdam Lab verankerte **Methodenkompetenz** soll u.a. für die Entwicklung der **Teilmaßnahme Cooling Points** genutzt werden. Als Ort des Wissenstransfers soll die in Potsdam vorhandene wissenschaftliche Expertise zur Klimaanpassung genutzt werden; durch das Potsdam Lab sollen Ansätze und Methoden des Design Thinking sowie interaktive Möglichkeiten des Ausprobierens zur Verfügung gestellt werden. Im Fokus liegen die einzelnen Prozess-Schritte des Design Thinking – Empathize, Problem Definition, Ideate, Prototype und Launch.

Im Potsdam Lab wird außerdem an eigenen Prototypen gearbeitet werden. Für die Phase B liegt der Fokus dabei auf **Stadtmöbeln**. Ein Stadtmöbelstück bietet Funktionen, die im öffentlichen Raum benötigt werden (beispielsweise Abtrennungen), oder es dient zur Information oder Werbung, dem Verweilen, Erholen oder Spielen. Eine Smart City braucht auch smarte Stadtmöbel. Dabei kommt es nicht darauf an, dass diese Objekte mit Strom betrieben werden, es ein Display gibt oder eine Software auf ihnen läuft, sondern sie schaffen einen **konkreten Mehrwert** für die Stadt und ihre Einwohner\*innen. Denkbar sind auch Stadtmöbel aus besonders nachhaltigen Materialien mit einem kleinen ökologischen Fußabdruck. Im Potsdam Lab soll ausgehend von potenziellen Nutzer\*innen in einzelnen Stadträumen und –orten Prototypen entwickelt und getestet werden.

Das Potsdam Lab wird auch ein Ort, an dem sich im Rahmen der Entwicklung von Prototypen mit **Künstlicher Intelligenz (KI)** befasst wird. Hin von der Entwicklung und Einsatz von KI-Prototypen bis zu rechtlichen und philosophischen Fragen zum Einsatz von KI soll hier Wissensaustausch, Erforschung von Anwendungsfällen und Vernetzung stattfinden. Diese Auseinandersetzung soll auch unter der Beteiligung der genannten Akteure (HPI, TH Wildau, BTU) geschehen.

Das Potsdam Lab soll außerdem im Sinne von „**Design Thinking auf Rädern**“ vernetzt in den Stadtteilen und Ortsteilen arbeiten - in einem ausklappbaren Mobil werden die im Lab erprobten



Methodenkompetenzen mobil vermittelt. Das Potsdam Lab begibt sich damit aus der Wissenschaftsetage, hinein in die Quartiere.

- Welchen konkreten Nutzen versprechen Sie sich von dieser Maßnahme?  
(„Was genau soll erreicht werden? Welches Problem soll gelöst werden?“)

Verschiedene Probleme sollen mit den Teilmaßnahmen angegangen werden.

Einwohner\*innen haben zwar **erstens** großes Interesse am Stadtgeschehen mitzuwirken - wie die Smart City Umfrage 2022 der Landeshauptstadt ergab<sup>1</sup> - kennen jedoch die verschiedenen (Beteiligungs-)Angebote und -Verfahren der Stadt noch zu wenig. Klassische Formate wie Plenar- und Podiumsdiskussion stoßen außerdem, laut Umfrage, auf wenig Interesse. Stattdessen werden visuell ansprechende und kreative Formate erwünscht. Diese Herausforderung wird durch die Teilmaßnahmen angegangen:

Der **Beteiligungsatlas** ermöglicht eine einfache Übersicht der Beteiligungsangebote der Stadt. Gemeinsam sorgen diese für Transparenz, Vernetzung, Interaktion und laden zum Mitmachen ein. Der Atlas schafft gleichzeitig einen leichteren Zugang zu Teilhabemöglichkeiten, ist visuell ansprechend und baut Hemmschwellen ab. Außerdem werden Potsdamer\*innen in ihren Quartieren aufgesucht und werden Information zu Digitalisierung / Smart City / Regionalentwicklung bereitgestellt (auch unter Nutzung des Innovationsmobils). Aufsuchend wird der Dialog zwischen Stadt und Gesellschaft gefördert (im Sinne einer „Stube“), Kompetenzen vermittelt (im Sinne einer „Werkstatt“), durch kreativere Formate Neugierde geweckt und wichtigen Stadtentwicklungsthemen Sichtbarkeit und eine positive Konnotation verliehen (im Sinne einer „Bühne“).<sup>2</sup>

Jugendliche werden außerdem **zweitens** bereits punktuell an verschiedenen Verfahren der LHP beteiligt (Stadtplanung, Jugendbüro für Bürgerbudgets usw.). Jedoch fehlt es an einem Prozess, der die Interessen junger Menschen hinreichend abbildet. Oft steht nach Beteiligung die Frage im Raum: „Was passiert mit unseren Ideen?“. Mit der Teilmaßnahme **Innovationswettbewerb** soll deshalb erreicht werden, dass spezifisch für Jugendliche Themen und smarte Lösungen erarbeitet und gefördert werden, die in der Stadtentwicklung oft noch zu wenig Gehör finden. Durch die Themensetzung und inhaltliche Ausrichtung soll sichergestellt werden, dass die Interessen entsprechend umfangreich adressiert werden.

Als Folge von Corona hat **drittens** die Digitalisierung Arbeitsstrukturen verändert, weg von linearen bzw. top-down Aufgaben hin zur Team- und Netzwerkarbeit, flachen Hierarchien und breit angelegten

<sup>1</sup> <https://www.potsdam.de/de/124-modellprojekt-smart-city-vorstellung-der-ergebnisse-der-buergerumfrage-2022>

<sup>2</sup> Die Begrifflichkeiten sind von dem Tiny Rathaus in Kiel inspiriert:  
[https://www.kiel.de/de/kultur\\_freizeit/kreative\\_stadt/tiny\\_rathaus.php](https://www.kiel.de/de/kultur_freizeit/kreative_stadt/tiny_rathaus.php)



Beteiligungsprozessen. Diese neuen Arbeitsformen, die analoges und digitales Arbeiten verbinden, setzen auf intrinsische Motivation, Verantwortlichkeit und Kooperationen. Die Verwaltung möchte diesen Wandel mitgestalten. Durch neue Arbeitsformate wie dem **Potsdam Lab** werden deshalb neue Zuschnitte von Zuständigkeiten und Allianzen mit Partnerinstitutionen geschaffen. Die (temporären) Pop-up-Formate, Work Spaces, mobilen Einrichtungen und Kooperationen die entstehen dienen hier als Pilot- und Testprojekte für nachhaltige Strukturen des „New Work“. Darüber hinaus werden Prozesse entwickelt, wie zum Beispiel das Einbinden von Ideen und Know-How aus Wissenschaft, Wirtschaft etc. in das Verwaltungshandeln.

Bestehende Angebote der LHP werden **viertens** aktuell noch nicht ausreichend genutzt, wie die Smart City Umfrage 2022 zeigte. Durch aufsuchende Beteiligung in Quartieren und mit Zielgruppen wird insgesamt eine größere Diversität an Personen erreicht. Menschen und Interessensverbände, die aufgrund mangelnder Zeit oder Mobilitätseinschränkungen usw. sich klassischerweise nicht beteiligen können werden so direkt angesprochen.

- Warum haben Sie sich für diese Maßnahme entschieden? Warum ist diese Maßnahme für Ihr Modellprojekt prioritär?

Die Flankierung von analogen Beteiligungsverfahren mit digitalen Formaten ist zukunftsweisend und erhöht die Teilnahme von Bevölkerungsteilen, die bislang unterrepräsentiert waren. Auf diese Weise werden mehr Einwohner\*innen zur Beteiligung aktiviert, was eine vielfältigere Mitgestaltung an der Stadtentwicklung ermöglicht. Die Maßnahme geht besonders auf den Aspekt der sozialen Gerechtigkeit ein, entsprechend dem Motto der Smart City Potsdam: „Innovativ, Grün, **Gerecht**“.

Als sozial gerechte, gemeinwohlorientierte Stadt nimmt die Landeshauptstadt Potsdam die Lebenswirklichkeiten der Bewohner\*innen in den Blick und macht ihnen attraktive Angebote, die die Vielfalt der Stadtgesellschaft abbilden – dank **digitaler Vernetzung einerseits und analoger Offenheit** andererseits. Diese Angebote sollen aus der Perspektive von unterschiedliche Nutzer\*innengruppen gedacht und **gemeinsam** mit den Nutzenden konzipiert werden. Der Mensch, nicht die Technik, steht hier immer im Zentrum. Der Planungsprozess seitens der Stadt ist ein iterativer, offener und lernender Prozess, der **Feedbackschleifen** zulässt. Entscheidungen sollen für die Mitwirkenden in Beteiligungsformaten nachvollziehbar sein und transparent **kommuniziert** werden.

Ein zentraler Erfolgsfaktor für digitale Smart-City-Lösungen, die sicher und datenschutzkonform sind, liegt in der aktiven Einbindung der Einwohner\*innen. Hierbei soll dem Thema der Generationengerechtigkeit besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Außerdem engagiert sich Potsdam dafür, die Teilhabe jener Personengruppen zu fördern, die bisher zu wenig von vorhandenen Beteiligungsformaten angesprochen wurden. Zu diesen Gruppen gehören u. a. Jugendliche,





Migrant\*innen und Geflüchtete, Menschen mit Behinderungen, von Armut betroffene Menschen sowie Senior\*innen.

Auf die Zielgruppe Jugendliche geht die Teilmaßnahme Innovationswettbewerb besonders ein. Wettbewerbe haben klassischerweise eher einen technischen Charakter. Der Potsdamer Wettbewerb bekommt jedoch einen sozialen Anstrich, verbindet Wissenstransfer, technologischem Know-How in der Stadtgesellschaft als auch Wirtschaftsförderung. So soll ein Incubator für zukünftige Innovationen geschaffen werden.

Darüber hinaus ist es ein erklärtes Ziel der Smart City Potsdam, das Vertrauen der Menschen in die Demokratie zurückzugewinnen, die sich von der Politik nicht repräsentiert fühlen und dementsprechend ihr Wahlrecht nicht ausüben. Um diese wenig gehörten Gruppen zu erreichen, sollen weitere aufsuchende Formate in dem kooperativen Innovationsmobil durchgeführt werden die einen besonderen Fokus auf die gewählte Sprache und Ansprache dieser Gruppen<sup>3</sup> legen. Ausgehend von einer aktivierenden analogen Praxis sollen die Potentiale dieser mit den Vorteilen digitaler Beteiligungsformate kombiniert werden, um Zugangsgerechtigkeit und soziale Nachhaltigkeit in Potsdam zu stärken (Beteiligungsatlas).

Diese Maßnahme ist auch so wichtig, weil sie durch **physische Begegnungen an Orten des Zusammentreffens digitale Vernetzung fördern** kann, **Filterblasen aufbrechen** und am Ende **sozialer Polarisierung entgegenwirkt** (besonders im Potsdam Lab als auch im kooperativen Innovationsmobil). Als Stadt ist es wichtig, nahe an der Bürgerschaft und präsent zu sein, gleichzeitig Respekt und Toleranz im Austausch an den Tag zu zeigen und Aufgeschlossenheit für neue digitale Ansätze zu fördern. Mit diesem Ansatz stärkt Potsdam die quartiersübergreifende Verbundenheit der diversen und bunten Stadtgesellschaft. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, warum auch im Modellprojekt Smart City ein besonderer Schwerpunkt auf die Themen Partizipation und Beteiligung gelegt wird.

- Bitte beschreiben Sie den räumlichen Bezug der Maßnahme und wo diese verortet ist (Raum/Teilraum/Quartier/Ort Ihres Modellprojekts).

Die Maßnahme analoge und digitale Beteiligung bezieht sich auf das **gesamte** Potsdamer Stadtgebiet. Darüber hinaus soll durch aufsuchende Beteiligung eine „Brücke“ zwischen dem Stadtzentrum und dem Quartier, und perspektivisch zwischen Stadt und Region schlagen. In thematischer als auch in physischer, mobiler Form (kooperatives Innovationsmobil) bewegt sich das Smart City Projekt über die Stadt- und Verwaltungsgrenzen hinweg in andere Räume.

Über die Definition von Stadtraum hinaus, entsteht durch die Teilmaßnahme Beteiligungsatlas auch ein **nicht-physischer, digitaler** Raum.

<sup>3</sup> Für eine differenzierte Beschreibung der verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen richtet sich Smart City u.a. nach den vom Fachbereich Kommunikation entwickelten „Personas“ Potsdams, basiert aber auch auf Erfahrung aus Beteiligungsformaten mit Zielgruppen der MPSC und der Studie zur „gesellschaftlichen Teilung“ von *More in Common* <https://www.moreincommon.de/unsere-arbeit/forschung/>



Im Allgemeinen sollen für alle Maßnahmen Wirkungsstandorte und Quartiere für Pilote noch genauer spezifiziert werden. In diesen werden die Teilmaßnahmen dann getestet. Als Beispiel kann der Beteiligungsatlas Beteiligungsmöglichkeiten zuerst im Quartier im Schlaatz erfassen, dann die visuelle Darstellung gemeinsam mit Nutzern dort entwickeln und daraufhin auf weitere Quartiere Potsdams erweitert werden.

- Warum haben Sie diesen Raum für Ihre Maßnahme ausgewählt?

Siehe vorherige Frage.

## 2. Bitte erläutern Sie das **Ziel der Maßnahme/den stadtentwicklungspolitischen Bezug**:

- Wie fügt sich die Maßnahme in Ihre Smart-City-Strategie und weitere Stadt-/Raumentwicklungs-konzepte ein?

Soziale Gerechtigkeit und Partizipation sind Schwerpunktthemen für die Smart-City-Strategie der LHP (siehe Punkt1). Das Maßnahmenbündel stellt eine notwendige Erweiterung der bestehenden Beteiligungsstrukturen in Potsdam dar. Ein übergreifendes Ziel der Teilmaßnahmen ist auch die Mobilisierung von Bürgerwissen, um dieses für die Stadtentwicklung nutzbar zu machen. Dadurch wird sie Stadtgesellschaft und der Dialog zwischen Stadtakteuren insgesamt gestärkt.

Die Maßnahme richtet sich im Kern nach den Aktionsfeldern des **Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (INSEK)**. Dieses ist der ressortübergreifende Handlungsfaden für die Potsdamer Stadtentwicklung bis 2035 und dient damit der Verständigung aller städtischen Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung. Im Spezifischen bezieht sich die Maßnahme *analoge und digitale Beteiligung* auf folgende Aktionsfelder des INSEK:

- Aktionsfeld 3: „Stadt für alle - gemeinschaftlich, innovativ und gerecht“,
- Aktionsfeld 5: „Bildung, Kultur und Arbeit - zugänglich, wissensbasiert und kreativ“
- Aktionsfeld 6: „Lebensräume - identitätsstiftend, aktiv und vielseitig“

die insgesamt die Wichtigkeit partizipativer Verfahren unterstreichen.

Die Teilmaßnahmen integrieren sich zudem in den Leitbildzielen einer **innovativen** und **wissensbasierten** Stadt, als auch einer **Stadt für alle** sowie einer **lebendigen** Stadt des Leitbildkapitels der LHP (SVV-Beschluss 2016).

- Welche konkreten stadtentwicklungspolitischen Ziele sollen mit dieser Maßnahme erreicht werden?

Zu allererst dient die Maßnahme der beschleunigten Erreichung des Ziels *Stadt für alle – gemeinschaftlich, innovativ und gerecht*.



Darüber hinaus trägt die Maßnahme zur Erreichung folgender Gesamtstädtischer Ziele der Landeshauptstadt Potsdam (insgesamt 9 Ziele) bei:

- *Bürgerschaftliches Engagement*
- *Bedarfsorientierte und zukunftsfähige Bildungsinfrastruktur*
- *Digitales Potsdam*

- Wie trägt die Maßnahme konkret zu dieser Zielerreichung bei?

Durch die Maßnahme werden Beteiligungsangebote insgesamt erfasst, visualisiert und methodisch erweitert. Diese werden sowohl für die Verwaltung als auch für die Öffentlichkeit zugänglich und kommen dem Dialog zugute. Durch digitale Komponenten werden breitere Zielgruppen erreicht. Sie bilden die Grundlage für evidenzbasierte und transparente Entscheidungen sowie für die Entwicklung neuer städtischer Maßnahmen. Bedarfsorientierte Angebote werden durch enge Abstimmungen mit der Bürgerschaft verbessert. Dieser Prozess erlaubt gleichzeitig mehr Engagement.

- Welche Beiträge zur Zielerreichung in anderen Sektoren bringt die Maßnahme und wie wird sichergestellt, dass sie an anderer Stelle keine negativen Auswirkungen hat?

Die Maßnahmen ergänzen die weiteren Maßnahmenbündel indem sie Sichtbarkeit für Smart City Themen schaffen, Synergien beleuchten, durch Bedarfsabfragen Nutzerfreundlichkeit der Maßnahmen unterstützen und Beteiligung / Wissenstransfer durch verschiedenste Methoden ermöglichen. Es besteht keine Konkurrenz oder Gefahr negativer Auswirkungen.

Folgende Schnittstellen der (Teil-)Maßnahmen untereinander sind bereits identifiziert:

- Die Maßnahme analoge und digitale Teilhabe mit der Maßnahme *Smart Region* und seinem *kooperativen Innovationsmobil*, *Integrierte Verkehrswende*, *Klimaschutz und Klimaanpassung*, *Quartiersentwicklung* und *Urbane Netzwerke, Infrastruktur und Datenplattform* u.a. dadurch, dass im *kooperativen Innovationsmobil* verschiedene *Teilmaßnahmen reflektiert werden sollen und aufsuchend zu diesen beteiligt wird*
- Teilmaßnahme *Innovationswettbewerb* - Maßnahmen *Urbane Netzwerke, Infrastruktur und Datenplattform* und *Klimaschutz und Klimaanpassung*, in *Abhängigkeit von den im Rahmen des Wettbewerbs geförderten Lösungen*
- Teilmaßnahme *Potsdam Lab* – Maßnahmen *Urbane Netzwerke, Infrastruktur und Datenplattform*, *Klimaschutz und Klimaanpassung* und *Quartiersentwicklung*, u.a. durch *die methodische Begleitung einzelner Teilmaßnahmen*
- Teilmaßnahme *Beteiligungsatlas* – Maßnahme *Urbane Netzwerke, Infrastruktur und Datenplattform*, *Smart Region*, *Integrierte Verkehrswende*, *Klimaschutz und*



*Klimaanpassung und Quartiersentwicklung, u.a. dadurch dass entsprechende Schnittstellen zur Urbanen Datenplattform gestaltet werden sollen*

- Wie genau soll dieser Zielbeitrag gemessen werden? Welche Schlüsselindikatoren gibt es?

Die Potenziale, Chancen und Risiken von aufsuchenden Beteiligungsformaten des kooperativen Innovationsmobils sowie der drei Teilmaßnahmen Innovationswettbewerb, Erweiterung des Potsdam Labs und des Beteiligungsatlas werden durch verschiedene Testphasen 2024 mit Partnern und Zielgruppen erörtert, um die Wirksamkeit und Nutzung der Teilmaßnahmen sicherzustellen. Dabei werden ggf. weitere KPIs definiert.

Erste Schlüsselindikatoren der Maßnahme können bereits festgelegt werden:

- Zugriffszahlen / Nutzerdaten des Beteiligungsatlases
- Teilnehmerzahlen bei Pop-up Workshops der Erweiterung des Potsdam Labs
- Anzahl eingereicherter / umgesetzter Projekte im Innovationswettbewerb und dafür Anzahl umgesetzter Beteiligungsformate sowie Teilnehmerzahlen an Veranstaltungen
- Anzahl der Berichte in lokalen Medien / Evaluation der Teilnehmer\*innen von Workshops
- Bekanntheitsgrad der Beteiligungsprozesse und –Maßnahmen durch Umfragen
- Feedback zu Beteiligungsprozessen

- Woran machen Sie den Erfolg der Maßnahme konkret fest?  
(Ab wann wäre die Maßnahme für Sie ein messbarer Erfolg?)

Die Maßnahme wäre ein Erfolg, wenn:

- Ideen und Konzepte auf Grundlage der Testphasen für aufsuchende Beteiligung mithilfe des kooperativen Innovationsmobils identifiziert werden.
- Beteiligungsprozesse anhand der Visualisierung des Beteiligungsatlases für die Stadtgesellschaft, zugänglicher, leichter nachvollziehbar und attraktiver werden.
- „Stille Gruppen“ für Stadtentwicklungsprozesse mobilisiert werden können.
- Einwohner\*innen rückmelden, dass sie sich hinsichtlich der Beteiligungs- und Kommunikationsmaßnahmen der LHP besser informiert, integriert und gehört fühlen. Dies kann im Zuge einer Bürgerumfrage über das Partizipationstool eruiert werden.
- Zielgruppen, z.B. junge Menschen, ein Projekt mit Hilfe des Innovationswettbewerbes erfolgreich umsetzen konnten und die Ergebnisse für weiteres Engagement nutzen, in Initiativen / Vereinen oder aber Schulen im Rahmen des Unterrichts / Projekten.

- Welche konkreten Raumwirkungen erwarten Sie von dieser Maßnahme?



Der Ausbau des digitalen Raumes wird weiter vorangetrieben, um analoge Präsenzveranstaltungen zu erweitern und Synergieeffekte zu erwirken. Die Verknüpfung der Teilmaßnahmen erhöht die Transparenz und Reichweite von Projekten stadtweiter Entwicklung.

Um die Raumwirkungen der Maßnahme zu erfassen soll in und mit der AEG „Raumwirkungen und Digitalisierung“ bzw. der Themengruppe „Teilhabe in unterschiedlichen (Sozial-) räumen“ der MPSC Gemeinschaft noch weiter an Wirkungskriterien gearbeitet werden, um eine gute Wirkungsanalyse vornehmen zu können.

In Bezug auf das kooperative Innovationsmobil und aufsuchender Beteiligung im Allgemeinen aber auch die anderen Teilmaßnahmen soll auch in der AEG „Ankerorte des digitalen Wandels“ weiterer Wissens- und Konzeptaustausch stattfinden, um auch auf die Thematik der hybriden Räume eingehen zu können, die Beteiligungsstrukturen schaffen können.

- Wie geht die Maßnahme mit Auswirkungen der Digitalisierung/technischer Lösungen auf stadtentwicklungspolitische Ziele um?

Durch mehr digitale Beteiligungswege können weitere Zielgruppen am Stadtgeschehen teilnehmen, z.B. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Gleichzeitig dürfen andere nicht benachteiligt werden, z.B. Menschen mit weniger Digitalkompetenzen. Um dem „digital divide“ (digitale Spaltung) vorzubeugen und einen positiven Nutzen der Maßnahme sicherzustellen müssen pro Teilprojekt Szenarien modelliert werden, die „Worst-“ und „Best“-Case-Entwicklungen beschreiben. Sobald Chancen und Risiken benannt sind, wird eine Meilensteinplanung die Weiterentwicklung der Projekte engmaschig begleiten, hierfür ist ein effektives Monitoring zentral.

Allgemein kann gesagt werden, dass die Maßnahme zu Beteiligung die Verknüpfung digitaler und analoger Methoden in jedem Schritt mitberücksichtigen wird und auf die Diversität der städtischen Zielgruppen eingeht. Technische Lösungen werden je nach Bedarf, jedoch **nicht pauschal** eingesetzt. Die Maßnahme behält die Freiheit, sich den Bedarfen der Zielgruppen und Partner anzupassen.

### 3. Bitte schildern Sie **technische und lizenzrechtliche Aspekte** der Maßnahme:

- Bitte nennen Sie die Technologien und Methoden, die Sie vorsehen, und beschreiben Sie, wie diese eingesetzt und betrieben werden sollen.

In den Teilmaßnahmen werden unterschiedliche Technologien und Methoden verwendet. Einsatz und Betrieb hängen von der Projektstruktur ab. Für die Zusammenarbeit der Projektteams in allen Maßnahmen soll das Potsdam Lab als „Arbeitsatelier“ fungieren. Dies bedeutet auch, dass agile Methoden, insbesondere Design Thinking, für den Entwicklungsprozess der Teilmaßnahmen verwendet werden. Im Potsdam Lab werden, bereits in Phase A, eine Vielzahl von Technologien angeschafft, die auch in Phase B für die



Weiterentwicklung des Labs, idealerweise mobil, benutzbar sind. Diese umfassen aber beschränken sich nicht auf: Konferenztechnik, 3D-Drucker und weitere. Der Einsatz und Betrieb liegt bei dem Betreiber (Pro Wissen e.V.) und wird in einem Betriebskonzept vom Interimsmanagement (Juli 2023 – Juni 2024) noch weiter detailliert.

Der Beteiligungsatlas ist es ein webbasiertes, öffentliches Informationsportal zur Verbesserung der Sichtbarkeit demokratischer Teilhabemöglichkeiten in Potsdam. Dieses beruht auf einer Open-Source-Software und /oder wird als SaaS Lösung entwickelt. Das Tool soll im Internet entsprechend der Corporate Identity der Landeshauptstadt Potsdam veröffentlicht werden und hat offene Schnittstellen zur Partizipationssoftware (Phase A), der Maßnahme Urbane Netze und dem Potsdam Lab. Eine Individualentwicklung basierend auf Standard Software Komponenten kann auch Auftrag gegeben werden. Die Lösung wird über einen IT Dienstleister in einem SaaS-Lizenzmodell in Anspruch genommen und durch Beratung noch genauer präzisiert.

Für den Innovationswettbewerb werden selbst keine eigenen Technologien entwickelt. Die Maßnahme greift aber auf das Partizipationstool des Modellprojekts zurück, ebenso wie auf die Teilmaßnahme Potsdam Lab und die dortige Software und Räumlichkeiten. Im Fokus des Wettbewerbs steht vielmehr die Entwicklung neuer Lösungen, Technologien und Methoden, die aktuell noch nicht benannt werden können.

- Soweit Software zum Einsatz kommt oder beauftragt werden soll: Wie garantieren Sie die Umsetzung der Open-Source-Auflage? Unter welcher Lizenz läuft welche Software?

Umsetzung des Open-Source-Gebots der Förderrichtlinie der MPSC-Kommunen wird sichergestellt, indem dies zum Teil der Ausschreibung gemacht wird, d.h. es werden nur Anbieter in Betracht gezogen, die eine Open-Source-Lösung anbieten können. Zu diesem Zweck wird die vom Fördermittelgeber bereitgestellte Open-Source-Lizenzliste den Ausschreibungen beigelegt.

- Wie übertragen Sie technische Neuerungen in den stadtentwicklungspolitischen Kontext? Welche Rolle spielen dabei die Integration alter und neuer Systeme, neuer Systeme untereinander und Formen der Sektor-Kopplung?

Zwischen den Smart City Maßnahmen der Phase B ist ein engmaschiger Austausch angedacht. Hier geht es um die Identifikation und Abstimmung von Schnittstellen und die Integration von Systemen. Die neuen Maßnahmen sollen immer integriert gedacht werden, auf die Erneuerung der alten Systeme zielen und nicht als Einzelfall-Lösung gelten. Die Smart City Strategie und deren Maßnahmen reihen sich in den Prozess für das „**Smarte Potsdam**“ ein. In diesem werden dem Transformations- und Digitalisierungsprojekte integriert, vernetzt und aufeinander aufbauend umgesetzt und gekoppelt. Generierte Daten in der Maßnahme analoge und digitale Teilhabe, wie z.B. personenbezogene Daten oder Klimadaten, sollen in die **Urbane Datenplattform** einlaufen. Hierzu gehören auch



Beteiligungsdaten. So kann auch der Beteiligungsatlas ein ganzheitliches Bild der Beteiligungsaktivitäten in Potsdam bieten. Der Atlas wird auf der bereits existierenden Seite **Bürgerbeteiligung.potsdam.de** erstellt. Er wird außerdem in den **Relaunch der LHP Website 2026** eingebettet. Teil des Innovationswettbewerbs wird es sein, dass die Bewerber\*innen darlegen, wie sich die Lösung in den stadtentwicklungspolitischen Kontext einfügt.

4. Bitte erklären Sie die **Modellhaftigkeit, Übertragbarkeit und Skalierbarkeit** der Maßnahme:

- Bitte beschreiben Sie, warum diese Maßnahme modellhaft ist. Wie geht dieser Ansatz über bestehende Lösungen hinaus? Wie profitiert die Gesamtheit deutscher Kommunen von der Umsetzung dieser Maßnahme?

Das Potsdamer Beteiligungsmodell ist bekannt für die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Gesellschaft in der Werkstatt für Beteiligung, seine neun Grundprinzipien für Beteiligung und sein beratendes Gremium, den Beteiligungsrat. Diese bilden wichtige Grundlagen, die den kontinuierlichen Dialog in der Stadt beleben. Noch findet dieser Dialog allerdings fast gänzlich analog statt.

Es gibt bisher keine bestehende Lösung für digitale oder aufsuchende Beteiligung. Bestehende Lösungen haben den Charakter einer Vorhabenliste für Beteiligungsvorhaben und –Formate welche die Verwaltung initiiert (top-down). Der Beteiligungsatlas z.B. hat zum Ziel sowohl top-down als auch Bottom-Up-Projekte der Stadtgesellschaft abzubilden, vollumfänglich darüber zu informieren und Beteiligungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Dies stellt eine deutlich differenziertere Vorhabenliste dar und ist insofern ist dies eine Weiterentwicklung bestehender Formate, wie z.B. jenem der Kommune Heidelberg<sup>4</sup>. Durch die Ergänzung des „Mitwirk-O-mats“ werden Potsdamer\*innen nicht nur informiert, sondern finden in der Beteiligungslandschaft für sie passende Teilhabemöglichkeiten. Die Tutorials geben die dringlich erwünschte Orientierung.

Mit der Maßnahme digitale und analoge teilhabe entstehen außerdem **neue Räume**, in denen breitere Beteiligung stattfinden kann. Die Modellhaftigkeit für Potsdam besteht darin, dass sie die bestehenden Strukturen durch **aufsuchende Elemente, digitale Beteiligungsoptionen, Visualisierung von Beteiligungsprozessen und Förderung von innovativen Ideen** (Innovationswettbewerb) erweitert. Die Wirkungen zwischen den verschiedenen Beteiligungswegen werden im Detail analysiert und dokumentiert, Konzepte können mit anderen Kommunen deutschlandweit geteilt werden. Dies gilt auch für die einzelnen Ideen der Maßnahme.

Es ist wünschenswert, dass Potsdam als „Brückenkommune“ selbst den Transfer von Wissen an z.B. die umliegenden Landkreise organisiert. Hierbei muss die eigene Position kritisch reflektiert werden, um Ungleichheiten finanzieller oder infrastruktureller Natur nicht noch weiter zu verstärken. Ein

<sup>4</sup> <https://www.heidelberg.de/hd/HD/Rathaus/Buergerbeteiligung.html>



Dialog auf Augenhöhe soll dafür im Regio.hub und spezifisch auch durch das kooperative Innovationsmobil stattfinden. Zu diesem Zweck gibt es perspektivisch einen engeren Austausch mit den Landkreisen in Brandenburg, nicht alleinig zu dem in der Test- und Pilotphase des Mobils spielt der Landkreis Potsdam-Mittelmark die Rolle eines Vorreiters.

Allgemein soll bei der Maßnahme der Transfer-Charakter, insbesondere für kleinere und wirtschaftlich schwächere Kommunen mitgedacht werden. Smart City muss sich kontinuierlich die Frage stellen, wie die umliegenden Kommunen und auch ländlichen Regionen Potsdams noch stärker von den Smart City Maßnahmen profitieren können.

- Wie stellen Sie sicher, dass die Maßnahme von anderen Kommunen in der Umsetzung einfach adaptiert und selbst angewendet werden kann?

Open-Source-Software ermöglichen generell die Adaption entwickelter Software-Lösungen durch andere Kommunen. Darüber hinaus kann mithilfe von Best Practice Sharing der Leistungsbeschreibung oder Quellcode-Sharing weiterer Wissenstransfer sichergestellt werden. Eine detaillierte Dokumentation des Vorgehens und Verfügbarmachung kann auch auf der Urbanen Datenplattform stattfinden. In dem kooperativen Innovationsmobil ist der kontinuierliche (Wissens-) Austausch der Projektpartner (Kommunen, Stadt- und Landesregierungen, Wissenschaft, Wirtschaft) explizit vorgesehen um eine gemeinsame Nutzung zu ermöglichen. Auch über die Netzwerke der Partner kann ein Wissenstransfer in andere Kommunen begünstigt werden. Zur einfachen Adaptierung der Verfahren ist eine wissenschaftliche Begleitung angedacht, die Prozesse nachvollziehbar macht. Für Interessierte – innerhalb und außerhalb der MPSC-Community - steht die AG Smart City für den Austausch zur Verfügung.

Außerdem soll durch die Vorstellung der erarbeiteten Konzepte und einer transparenten Darstellung der Umsetzungsprozesse im Internet, auf Messen, Regionalkonferenzen und Tagungen die Adaptionfähigkeit sichergestellt werden. Einen Beginn setzt dafür die Teilnahme von Smart City Potsdam an der Smart Country Convention 2023.

- Mit welchen anderen Modellprojekten Smart Cities-Kommunen arbeiten Sie gemeinsam an der Entwicklung und ggf. auch Weiterentwicklung dieses Maßnahmentyps?

Das Smart City Projekt steht in Bezug auf eine Regionale Kooperation bereits im aktiven Austausch mit den Brandenburger Kommunen. Für aufsuchende Formate entsteht durch das kooperative Innovationsmobil eine intensive Zusammenarbeit zwischen den Brandenburger MPSC, dem Landkreis Potsdam-Mittelmark, sowie weiteren Akteuren der Smart City (WFBB, DABB). Schließlich sollen diese Akteure gemeinsam das Mobil nutzen und auch bespielen. Für diese Kooperation ist ein gemeinsames Format im Rahmen der Smart Country Convention 2023 geplant. Da die Idee von verschiedenen deutschen „rollenden Laboren“ inspiriert ist (Ratzeburg, Berlin, Wittgenstein, Sachen, Bund), soll auch hier kommunaler Austausch stattfinden.





Der Innovationswettbewerb konzentriert sich auf die Zielgruppe Jugendliche. Auch die MPSC-Kommune Münster hat hier einen Schwerpunkt gelegt, Austauschformate sind geplant. Der Innovationswettbewerb wurde durch das Münchener Modell inspiriert. Hier findet Wissensaustausch statt, wobei weitere Synergieeffekte wünschenswert sind. Die MPSC Oberhausen führt in Phase B ebenso Wettbewerbe durch. In Oberhausen liegt der Fokus auf Co-Creation<sup>5</sup>, hierbei sollen Zivilgesellschaft, Stadtakteure und die Start-up Szene angesprochen werden und Einwohner\*innenforschungsprojekte die Antworten auf zentrale Herausforderungen geben. Mit Oberhausen besteht bereits intensiver Wissensaustausch, weitere Treffen sind ab September 2023 vorgesehen.

Die MPSC Regensburg hat einen Schwerpunkt auf Kinder- und Jugendbeteiligung gelegt, auch hier gibt es bereits Austausch von Ideen und Konzepten, ein weiteres Treffen ist im September geplant.

Für das Thema Bürgerbeteiligung im Allgemeinen gibt es deutschlandweit eine große Gemeinschaft an Kommunen, die strukturierte Beteiligung durchführen. In diesem Netzwerk bewegt sich auch Smart City, wobei das Projekt zusätzlich zu dem MPSC Netzwerk insbesondere mit Kommunen zum Thema informeller Beteiligung im Austausch steht. Auf diese Weise entstehen in der Zusammenarbeit vielfältige Synergien auf regionaler und bundesweiter Ebene.

- Bitte skizzieren Sie Ihre Überlegungen zur Übertragung der Maßnahme. Gehen Sie hierbei auch auf den Aspekt der Skalierbarkeit ein.

Die Maßnahme soll gesamtstädtisch wirken, ist aber durch die verschiedenen Teilmaßnahmen so konzipiert, um in einzelnen Stadtteilen und Quartieren bekannt und angewandt zu werden. So entsteht ein konkreter räumlicher Bezug, die Teilmaßnahmen können getestet und **Standortprofile entwickelt** werden.

Für aufsuchende Beteiligungsformate sind mehrwöchige Testphasen geplant, in der auch die Skalierbarkeit auf Quartiere / die Region weiter definiert wird. Das Potsdamer Engagement für die Kooperation regionaler Akteure soll auch zeigen, dass der Landeshauptstadt Potsdam die Skalierbarkeit ihrer Aktivitäten wichtig ist, indem sie ihre Projekte in die Region „trägt“, aber ganz besonders **Kooperation auf Augenhöhe** will. Damit nimmt sie ihre „Brückenfunktion“ zwischen Stadt und Land ernst.

In der Erweiterung des Potsdam Labs wird die Design Thinking Methode in dem mobilen Pop-up Stand in die Quartiere gebracht und damit **dezentrales** und kollaboratives Arbeiten **außerhalb des Stadtzentrums** gefördert.

Auch der Beteiligungsatlas ist gesamtstädtisch angelegt, wobei er darauf ausgelegt ist **einzelne Stadtteile genauer abzubilden und untersuchen** zu können. Durch die visuelle Darstellung können

<sup>5</sup> <https://wuv.smart-city-dialog.de/wissensspeicher/smart-city-co-creation-fund-gemeinsam-smart>



„**blinde Flecken**“ in Hinsicht auf mangelnde Beteiligungs-Infrastruktur sichtbar gemacht werden. So kann seitens der Akteure der Stadt an diesen Orten ein verstärkter Fokus gelegt werden.

5. Bitte stellen Sie **Finanzierung und Kosten** der Maßnahme dar:

- Bitte legen Sie dar, warum die Maßnahme weder eine regelmäßige, freiwillige Aufgabe noch eine Pflichtaufgabe Ihrer kommunalen Gebietskörperschaft darstellt.

Die Maßnahme ist keine regelmäßige, freiwillige Aufgabe, weil ...

Die Maßnahme digitale und analoge Teilhabe stellt keine regelmäßige, freiwillige Aufgabe dar, da es sich um eine Zusammenstellung von neuen Teilmaßnahmen handelt.

Die Maßnahme ist keine Pflichtaufgabe, weil ...

Nach der Kommunalverfassung des Landes Brandenburg (BbgKVerf) verpflichtet sich Potsdam ausschließlich zu formeller Beteiligung. Bauplanverfahren und Kinder- und Jugendbeteiligung sind pflichtig. Die Gemeinde sichert Kindern und Jugendlichen „in allen sie berührenden Gemeindeangelegenheiten Beteiligungs- und Mitwirkungsrechte zu“, konkretisiert aber nicht in welcher Form. Sie verpflichtet sich nicht zu informellen Beteiligungsverfahren, zu denen die Beteiligungsprozesse der Teilmaßnahmen sich zuordnen lassen. Für die Erweiterung des Potsdam Labs, die Umsetzung des Beteiligungsatlas oder des Innovationswettbewerbs (auch mit Jugendlichen) bestehen dementsprechend keinerlei rechtlichen Verpflichtungen seitens der Landeshauptstadt Potsdam - weder aus Sicht der Kommunalverfassung / Landesrecht noch aus Bundes- oder anderen Rechtskreisen.

- Welche konkreten Kostenarten fallen für diese Maßnahme an?

Für die Maßnahme entstehen hauptsächlich investive Kosten, zu kleineren Teilen konsumtive Kosten. Die Gesamtkosten der Maßnahme werden in dem Kosten- und Finanzierungsplan aufgeschlüsselt.

- Investivmittel: 1.050.000 €
- Konsumtivmittel: 310.000 €

- Stellen Sie den investiven Charakter Ihrer Maßnahme dar, das heißt wie erzeugt die Maßnahme einen bleibenden Wert?



Mit dem Beteiligungsatlas wird ein bleibender Wert in Hinblick auf die Software geschaffen. Diese ergänzt bestehende Software des Partizipationstools um die Module visuelle Darstellung von Beteiligungsmöglichkeiten, Tutorials und einem „Mitwirk-O-Mat“. Diese Teilmaßnahme stärkt die Verfahren im Fachbereich Partizipation und Demokratietarbeit.

Das Potsdam Lab soll über den Fördermittelraum hinaus weiterbestehen und betrieben werden. Da es sich im Zentrum der Stadt befindet, ist die Erweiterung durch ein mobilen, temporären Pop-up Stand langfristig wichtig, sodass das Lab weiter dezentral in den Quartieren arbeiten kann. Die Kosten hierfür sind fast ausschließlich investiv.

Der Innovationswettbewerb ist investiv, da er darauf abzielt, für einzelne Herausforderungen bleibende Lösungen zu entwickeln – unter anderem wird es Teil der Arbeitsphase nach der Prämierung sein, ein Geschäftsmodell für die entwickelte Lösung zu erarbeiten.

- Wenn es sich um eine Änderung einer Ihrer Maßnahmen handelt oder um eine neue Maßnahme: Bitte legen Sie dar, wie sich die Mittelverwendung in anderen Maßnahmen auswirkt. (Fallen hierfür zum Beispiel andere Maßnahmen weg oder werden reduziert? Wenn ja, welche und in welchem inhaltlichen Umfang?)

Die Maßnahme *analoge und digitale Teilhabe* wurde neu konzipiert. Dabei befindet sich unter den Teilmaßnahmen die Erweiterung einer Phase A-Maßnahme (Potsdam Lab). Die Maßnahme und ihre Teilmaßnahmen haben keinen Einfluss auf die Mittelverwendung anderer Maßnahmen.

- Welche Kosten erwarten Sie – nach Auslaufen der Förderung – für Betrieb, Wartung, Pflege und Weiterentwicklung der Maßnahme?

Nach Auslaufen der Förderung werden für Betrieb, Wartung und Pflege als auch die Weiterentwicklung voraussichtlich Kosten anfallen, die in folgender Höhe eingeschätzt werden:

- Weiterentwicklung der Teilmaßnahme Beteiligungsatlas / -Plattform 20.000 Euro Betriebs- / Lizenzkosten
- Weiterentwicklung der Teilmaßnahme Innovationswettbewerb, z.B. im Rahmen der „Projekte im Kiez“ des Bürgerhaushalts ca. 10.000 Euro
- Weiterentwicklung der Teilmaßnahme Erweiterung Potsdam Lab ca. 20.000 Euro

- Wie planen Sie diese Kosten – nach Auslaufen der Förderung – weiter zu finanzieren? Beziehungsweise welche Ansätze verfolgen Sie zur langfristigen Sicherung und Weiterentwicklung/des Betriebs der Maßnahme jenseits des Förderzeitraums? (Bitte gehen Sie auf operative Kosten, Finanzierung, Betreibermodell, soziale Akzeptanz etc. näher ein.)



Da der Beteiligungsatlas im Besonderen die Arbeit der Bereiche Partizipation und Demokratiearbeit stärkt und dieser Bereich in der LHP auch die Projektleitung innehat, sollen für die Nachnutzung Haushaltsmittel blockiert werden. Für eine SaaS-Lösung müssen die anfallenden Wartungskosten in die Haushaltsplanung aufgenommen werden. Falls es sich um eine Lösung handelt, welche von der LHP-internen IT verwaltet werden würde, bedarf es der Absprache mit diesem Bereich. .

Für die Verstetigung des Innovationswettbewerbes wird ein Konzept erarbeitet. Die Verstetigung könnte im Rahmen des Bürgerbudgets denkbar sein. Hier wird seit zwei Jahren im Rahmen von kleineren Summen (5.000 Euro) bereits mit Kindern- und Jugendlichen gearbeitet. Es soll jedoch auch in den kommenden Jahren auch ein größeres Kinder- und Jugendbudget geben. Die Erfahrungen und Vorgehensweisen des Innovationswettbewerbes sollen in diesem Rahmen verstetigt und weiterentwickelt werden. Geplant ist außerdem, hierfür Drittmittel nach dem Förderzeitraum einzuwerben.

Das Potsdam Lab wird durch den Verein Pro Wissen e.V. auch nach 2026 weiterbetrieben und durch die Mittel der LHP weiter finanziert. Dadurch soll ein Weiterbetrieb langfristig gesichert werden.

- **Übermitteln Sie uns bitte einen aktuellen Kosten- und Finanzierungsplan**, der die neue/geänderte Maßnahme sowie Änderungen, die sich in anderen Maßnahmen durch die Umsetzung der Maßnahme aus diesem Antrag ergeben, darstellt (bspw. reduzierte Mittel, Wegfall von Maßnahmen). Sollten Sie parallel mehrere Anträge (bspw. für all Ihre Maßnahmen zur Strategieprüfung) einreichen, stellen Sie Änderungen bitte gesammelt dar. Ihr Kostenplan muss einen Vergleich mit bereits eingereichten Plänen ermöglichen.

# Modellprojekte Smart Cities: Maßnahmen-Steckbrief

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB), die Koordinierungs- und Transferstelle Modellprojekte Smart Cities (KTS) und die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) empfehlen dringend Maßnahmen, die im Rahmen der Förderung Modellprojekte Smart Cities (MPSC) gefördert werden sollen, entsprechend dieser Struktur zu konzipieren und darzustellen. Damit ermöglichen Sie uns, eine einheitlich strukturierte Informationsgrundlage für die Prüfung der Förderfähigkeit von Maßnahmen zu erhalten und die Prüfung effizienter zu gestalten. Dies sollte auch dazu beitragen, dass Sie eine schnellere Rückmeldung über die Förderfähigkeit neuer oder geänderter Maßnahmen erhalten.

Bitte nutzen Sie diese Struktur für die Darstellung Ihrer Vorhaben bei jeglichen Anfragen zur Förderfähigkeit von Maßnahmen (vgl. Kosten- und Finanzierungsplan Nr. 1.2 „Erste Investitionen (Strategiephase)“ und Nr. 2.2 „Investitionen und Maßnahmen (Umsetzungsphase)“). Die entsprechenden Informationen können Sie dann später ggf. aktualisiert für das Monitoring nutzen.

Bitte nutzen Sie diese Struktur auch für die Darstellung der Maßnahmen im Rahmen der Strategieprüfung. Maßnahmen, die zwar in Ihren Strategien enthalten sind, jedoch nicht aus Mitteln der MPSC gefördert werden sollen, brauchen nicht so dargestellt werden.

Wir bitten Sie auch darum, allgemeine Generalisierungen zu vermeiden. Bitte machen Sie Ihre Angaben so konkret, detailliert und aussagekräftig wie möglich. Dann sind Ihre Ausführungen auch ohne Kenntnis des spezifischen Kontexts Ihres Modellprojekts nachvollziehbar und Sie reduzieren Nachfragen. So können Sie eventuelle Verzögerungen und Nachforderungen vermeiden und auch einer möglichen Ablehnung der Maßnahme vorbeugen. Vielen Dank!

*Bitte beachten Sie, dass eine Verlinkung bzw. Verweise zu externen Quellen nicht gestattet sind.*

### Angaben zum Modellprojekt Smart City

**Name des Modellprojekts Smart City:** Smart City Potsdam – Innovativ. Grün. Gerecht.

**Maßnahmentitel:** Urbane Netzwerke, Infrastruktur und Datenplattform

**Gesamtkosten der Maßnahme:** 2.391.086,7 Euro

### In welcher Projektphase wird die Maßnahme durchgeführt?

- in der Strategiephase.
- in der Umsetzungsphase. (Teilmaßnahmen: freies Stadt WLAN, Notfallnetz)
- in der Strategiephase begonnen und in der Umsetzungsphase fortgeführt. (Teilmaßnahmen: LoRaWAN, Urbane Datenplattform)

### Handelt es sich bei dieser Maßnahme um eine neu konzipierte Maßnahme?

- Ja, die Maßnahme wurde gegenüber der Antragsstellung verändert.
- Nein, die Maßnahme wird seit der Antragsstellung unverändert verfolgt.

Wenn ja:

Wurde bereits früher ein Änderungsantrag bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau für diese Maßnahme eingereicht

- Ja.
- Nein.

### Welchen Bearbeitungsstand hat diese Maßnahme?

- Ideenskizze, Planungen noch nicht gestartet.
- in Planung. (Teilmaßnahmen: freies Stadt WLAN, Notfallnetz)
- in Pilotierung.
- in Umsetzung. (Teilmaßnahmen: LoRaWAN, Urbane Datenplattform)
- abgeschlossen.
- wird nicht länger verfolgt.



1. Bitte präzisieren Sie die **Maßnahme im Detail**.

- Bitte beschreiben Sie die Maßnahme möglichst aussagekräftig.  
(„Was genau soll getan werden?“)

Die Maßnahme umfasst mehrere Teilmaßnahmen, die gemeinsam ein Netzwerk an technischer Infrastruktur, digitaler Anwendungen und urbaner Daten bilden. Es gibt folgende Säulen:

1. freies Stadt-WLAN

Ein freies kostenloses WLAN ist eine der von den Einwohner\*Innen am häufigsten gewünschte „smarte Lösung“ für die Stadt. Der jederzeit freie Zugang zum Internet ist Grundlage einer smarten digitalen Stadt. Über kommunale Gebäude und Infrastruktur und in Kooperation mit bürgerschaftlich engagierten Potsdamer\*Innen soll ein an zentralen Orten verfügbares WLAN geschaffen werden, das Einwohner\*Innen und Gästen niederschweligen Zugang zum Internet und damit zu den digitalen Angeboten der Stadt bietet.

2. Notfallnetz für den Katastrophenfall

Ein aktuelles Thema ist die Resilienz von Kommunikations- und Datennetzen in Krisensituationen. Von Anfang an mitgedacht unterstützt ein entsprechendes Netz die Bürger aber auch die Verwaltung und die Rettungskräfte. Es sichert die Alarmierung, Kommunikation & Koordination der Rettungskräfte und bietet Information und Kommunikation für Bewohner\*Innen in Krisensituationen. Bei dieser Maßnahme werden externe Akteure der Stadtgesellschaft eingebunden wie z.B. DARC e.V., Freifunk Potsdam e.V. und weitere Hilfsorganisationen.

3. LoRaWAN & Sensorik (LoRaWAN)

Als bereits in Umsetzung befindliche Maßnahme aus der Strategieweise werden weitere Gateways errichtet und in die vorhandenen Netzwerke integriert. Damit wird die Abdeckung des Stadtgebietes auch in den ländlichen Gegenden sichergestellt. Damit wird ein vielfältiges Sensoring aber auch ein „Internet of Things“ möglich. Über diese Teilmaßnahme sollen Bedarfe an Sensorik in anderen Teilmaßnahmen (z.B. klima- und verkehrsrelevante Maßnahmen, Urbane Datenplattform) beschafft, installiert und integriert werden.

4. Urbane Datenplattform (UDP)

Die Urbane Datenplattform ist bereits in der Strategieweise in der pilothaften Umsetzung und bildet zukünftig das Kernstück vieler Maßnahmen des Projektes Smart City. In der Umsetzungsphase gilt es



die vielfältigen, noch nicht umfassend nutzbaren Potentiale zu heben. Der Betrieb der Plattform wird gesichert und notwendige Ressourcen bereitgestellt. Vielfältige Schnittstellen zu den diversen Datenkollaborateuren müssen programmiert werden. Für ausgewählte Anwendungsfälle ist eine ansprechende Visualisierung notwendig. Die UDP bildet in Zukunft das Datenkraftwerk der Landeshauptstadt und verbindet, speichert und transferiert alle anfallenden Daten von, aus und über Potsdam. Dabei steht der Open-Data-Gedanken zusammen mit frei verfügbaren Schnittstellen (unter Beachtung entsprechender Rollen & Rechte) im Mittelpunkt.

Als Bündel von Querschnittsmaßnahmen ist diese Maßnahme mit allen anderen Maßnahmen verbunden.

- Welchen konkreten Nutzen versprechen Sie sich von dieser Maßnahme?  
(„Was genau soll erreicht werden? Welches Problem soll gelöst werden?“)

Die Maßnahme hat zum Ziel, die digitale Kluft in der Stadtgesellschaft zu verringern. Sie ermöglicht den niederschweligen Zugang für Alle zu Netzen, Daten und Informationen. Das Notfallnetz sichert auch im Krisenfall die Kommunikation von Einwohner\*Innen, Verwaltung und Hilfskräften. Mit umfassender Sensorik in der Stadt und den in der UDP zusammenlaufenden Daten ist ein faktenbasiertes Monitoring diverser durchgeführter Maßnahmen in der Stadt möglich. Die gesammelten Daten erlauben es, Auswirkungen & Änderungen nachzuvollziehen und bessere Prognosen für die Zukunft zu erstellen. Simulationen können mit viel genaueren und aktuelleren Datenbeständen durchgeführt werden.

- Warum haben Sie sich für diese Maßnahme entschieden? Warum ist diese Maßnahme für Ihr Modellprojekt prioritär?

Einfacher kostenloser Zugang zum Internet und damit den digitalen Angeboten der Stadt ist nicht nur ein vielfach geäußerter Wunsch der Einwohner\*Innen, sondern die technische Grundlage, um die Digitalisierung in der Kommune voranzutreiben und zu nutzen.

Die Flutkatastrophe im Ahrtaal 2021, der bundesweite Ausfall des Behörden-Digitalfunknetz im September oder der Ausfall des Zugfunks in ganz Norddeutschland im Oktober 2022 (aufgrund von Sabotage) zeigt eindringlich wie anfällig moderne Kommunikationsnetze sind. Katastrophenfälle wie ein Blackout lassen gewohnte Kommunikationsstrukturen schnell zusammenbrechen. Die geplanten Maßnahmen sorgen dafür die Resilienz von kommunalen Netzwerken zu stärken.

Neben physischen Kommunikationsnetzen soll mit der Urbanen Datenplattform ein Datennetz geschaffen werden, mit dem sich die Einwohner\*Innen und Gäste schnell und transparent informieren können, die Verwaltung effizient arbeiten kann und der lokalen Wirtschaft neue Geschäftsmodelle ermöglicht werden.

- Bitte beschreiben Sie den räumlichen Bezug der Maßnahme und wo diese verortet ist  
(Raum/Teilraum/Quartier/Ort Ihres Modellprojekts).





Die Teilmaßnahme „freies Stadt-WLAN“ ist in Form von Pilotprojekten vorerst auf einzelne Quartiere bzw. zentrale Orte fokussiert. Angestrebt werden die Innenstadt und evtl. hochverdichtete Wohnquartiere oder Ortsteile in ländlicher Randlage. Die anderen Teilprojekte wirken auf das gesamte Stadtgebiet. Das Notfallnetz verbindet ausgewählte Standorte im gesamten Stadtgebiet, das LoRaWAN arbeitet flächendeckend über das gesamte Stadtgebiet.

- Warum haben Sie diesen Raum für Ihre Maßnahme ausgewählt?

Die Errichtung eines freien WLANs ist an bestimmte Ressourcen (zugängliche kommunale Standorte) gebunden. Die Errichtung des Notfallnetzes korrespondiert mit dem Leuchtturmkonzept der Feuerwehr als zuständige Einheit der Verwaltung.

## 2. Bitte erläutern Sie das **Ziel der Maßnahme**/den **stadtentwicklungspolitischen Bezug**:

- Wie fügt sich die Maßnahme in Ihre Smart-City-Strategie und weitere Stadt-/Raumentwicklungskonzepte ein?

Die geplanten Maßnahmen stellen einen essentiellen grundlegenden Teil der Smart City Maßnahmen dar. Zum einen stellen sie technische Infrastruktur bereit, zum anderen ermöglichen sie mit Urbaner Datenplattform und stadtweiter Sensorik den Weg zu datenbasierter Entscheidungsfindung in der Stadt. Darüber hinaus wird Potsdam gestärkt für den Katastrophenfall.

- Welche konkreten stadtentwicklungspolitischen Ziele sollen mit dieser Maßnahme erreicht werden?

Die geplanten Maßnahmen wirken insbesondere auf das INSEK-Aktionsfeld 1 „Stadt für alle – gemeinschaftlich, innovativ und gerecht“, indem sie für alle einen niederschweligen Zugang zu kommunalen Netzen und Daten ermöglichen und auf das Aktionsfeld 4 „Bildung, Kultur & Arbeit – zugänglich, wissensbasiert, kreativ“, indem Daten und Informationen nutzbar gemacht werden für kreative Ideen die auf Daten und Wissen basieren.

Damit unterstützen sie die gesamtstädtischen Ziele für 2019 bis 2024:

- Digitales Potsdam  
Mit der Gestaltung des digitalen Wandels
- Wachstum mit Klimaschutz und hoher Lebensqualität  
Mit der Schaffung technischer Werkzeuge zum Monitoring
- Vielseitiges Unternehmertum  
Mit dem Zugang zu kommunalen Daten



- Bürgerschaftliches Engagement

Mit dem Zugang zu Netzen und Daten für alle Einwohner\*Innen

- Wie trägt die Maßnahme konkret zu dieser Zielerreichung bei?

Die Maßnahme ermöglicht den Zugang zu den digitalen Angeboten, die im Rahmen des Smart City Projektes geschaffen werden sollen oder bereits bestehen. Die gesammelten Daten werden offen und transparent allen zur Verfügung gestellt. Das LoRaWAN kann von allen Einwohner\*Innen frei genutzt werden. Dazu werden die per LoRa empfangenen Daten in das The Things Network(TTN) weitergeleitet. TTN ist eine offene communitybasierte Initiative für ein energiesparendes Weitbereichs-Netzwerk für das Internet der Dinge, das allen Beteiligten offensteht. Im Katastrophenfall steht mit dem Notfallnetz ein robuster Kommunikationskanal für Information, Kommunikation und Alarmierung der Rettungskräfte und der Bevölkerung zur Verfügung.

- Welche Beiträge zur Zielerreichung in anderen Sektoren bringt die Maßnahme und wie wird sichergestellt, dass sie an anderer Stelle keine negativen Auswirkungen hat?

Die Maßnahme konkurriert nicht mit anderen Maßnahmen, sondern bildet als Querschnittsthema eine verbindende Klammer. In anderen Maßnahmen können mit der stadtweiten Sensorik Daten erfassen und diese in die UDP eintragen werden. Hier werden sie mit anderen erhobenen oder bereits vorhandenen Daten kombiniert und ermöglichen umfassende Visualisierungen, Simulationen und faktenbasierte Entscheidungen, die den anderen Maßnahmen zu Gute kommen.

- Wie genau soll dieser Zielbeitrag gemessen werden? Welche Schlüsselindikatoren gibt es?

Denkbare Indikatoren zur Erfolgsmessung sind für die technischen Teilmaßnahmen die Zahl der eingesetzten Geräte, deren Nutzerzahlen und der darüber abgewickelte Datentransfer sowie die Abdeckung. Ebenso das Engagement der Bürger zur Sicherung der Netze und der Beteiligung als Datenkollaborateure. Für den Einsatz des Notfallnetzes gilt die Robustheit - Zeit bis zur Verfügbarkeit, Ausfallsicherheit, Zahl der Notfallstationen und die Zeit wie lange das Netz autark funktioniert.

Für die Urbane Datenplattform ist die Menge der Datenkollaborateuren und Datennutzern ein Indikator für den Erfolg der Maßnahme

- Woran machen Sie den Erfolg der Maßnahme konkret fest?  
(Ab wann wäre die Maßnahme für Sie ein messbarer Erfolg?)



In der Projektlaufzeit sollte erreicht sein:

- Beim freien Stadt-WLAN mind. 20 zusätzliche Zugangspunkte im Stadtgebiet
- Beim Notfallnetz soll das Grundnetz zwischen den Befehlsstellen im Katastrophenfall aufgebaut sein. Mindestens 72 Stunden Laufzeit soll gewährleistet sein.
- LoraWAN – 80% stadtweite Abdeckung der Gateways mit mind. 50 eingebundenen Bürgersensoren
- Urbane Datenplattform mind. 20 Datenkollaborateure, mehr Datensätze als bei der derzeitigen Open Data Plattform.

- Welche konkreten Raumwirkungen erwarten Sie von dieser Maßnahme?

Diese Maßnahme schafft den Zugang zu Kommunikations- und Datennetzen im gesamtstädtischen Raum und ermöglicht die Nutzung von Daten aus dem gesamtstädtischen Raum insbesondere mit einer höheren räumlichen und zeitlichen Auflösung als bisher.

Vor allem die Teilmaßnahmen, die technische Infrastruktur bereitstellen (WLAN, Notfallnetz und LoRAWAN) verbessern Lebens- und Aufenthaltsqualität an konkreten Orten.

Mit der Urbanen Datenbank und dem Zugang zu vielfältigen Daten sind Maßnahmen an konkreten Orten besser zu planen, umzusetzen und zu evaluieren.

- Wie geht die Maßnahme mit Auswirkungen der Digitalisierung/technischer Lösungen auf stadtentwicklungspolitische Ziele um?

Die Maßnahme ermöglicht den Zugang zu digitalen und technischen Lösungen durch die Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur. Sie soll die digitale Kluft in der Stadtgesellschaft schließen.

Die Bereitstellung kommunaler Daten darf jedoch nicht zu einer Überwachung der Einwohner\*Innen führen. In der Umsetzung der Maßnahme muss der Datenschutz regelmäßig evaluiert werden. Es bietet sich jedoch die Chance Verwaltungsprozesse effizienter und schneller zu gestalten, die näher an der Lebenswirklichkeit der Menschen sind. Die Maßnahme bietet das Potential über ein vielfältiges Monitoring mit Sensoren Stadtentwicklungsprozesse genauer zu überwachen und evaluieren.

Neue digitale Netzwerke bieten auch neue Angriffsflächen für Cyber-Attacken. Um dem zu begegnen muss vor allem beim Stadt-WLAN auf Sicherheitsaspekte geachtet werden. Ein freies WLAN muss nicht nur offen sein, sondern auch sicher. Hierzu werden die Sicherheitsrichtlinien des BSI zum Betrieb von privaten und öffentlichen WLAN herangezogen.

LoRaWAN ist aufgrund seiner technischen Eigenschaften weniger anfällig für Angriffe. Ebenso kommt das Notfallnetz zum Einsatz, wenn auch potentielle Angreifer nur eingeschränkt tätig werden können. Trotzdem sind sicherheitsrelevante Aspekte der Härtung dieser Netzwerke nicht zu vernachlässigen.



3. Bitte schildern Sie **technische und lizenzrechtliche Aspekte** der Maßnahme:

- Bitte nennen Sie die Technologien und Methoden, die Sie vorsehen, und beschreiben Sie, wie diese eingesetzt und betrieben werden sollen.

1. freies Stadt-WLAN

Der Aufbau eines WLAN Netzes soll nach aktuellem Stand der Technik durch Nutzung Open Source Software mit verteiltem Internetzugang über kommunale Gebäude und Bürgeranschlüssen erfolgen. Es sollen handelsübliche Router und Zugangspunkte mit Open Source Firmware eingesetzt werden. Bereits bestehende externe Digitalpartner (z.B. DIKOM) können für den Netzaufbau eingebunden werden.

2. Notfallnetz für Katastrophenschutz

Am Anfang steht der Aufbau von Richtfunkstrecken auf Basis von HamNET/TCP-IP zwischen der Integrierten Leitstelle und den Einsatzstellen. Perspektivisch sollen Notfallkioske an die Katastrophenschutz-Leuchttürme an ausgewählten Standorten angebunden werden. Diese bieten auf Basis von Open Source, Software zur Information, zum Nachrichtenversand und Alarmierung. Es wird eine weitgehend autarke Stromversorgung eingesetzt oder deren Einsatz im Katastrophenfall ermöglicht.

Neben der technischen Komponente ist der Aufbau eines Netzwerks von lokalen Akteuren (Feuerwehr, Polizei, OA, technische Vereine), Rettungs- und Hilfsdiensten (THW, DRK, Johanniter, Malteser, ...) und ggfls. von übergeordneten Landes- und Bundesbehörden (Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe, Bundeswehr) von entscheidender Bedeutung.

3. LoRaWAN

In dieser Teilmaßnahme werden handelsübliche Gateways von aktuellem Stand der Technik eingesetzt. Diese verwenden Open Source Protokolle die z.B. kompatibel sind zu The ThingsNetwork und Chirpstack. So können LoRa fähiger Sensoren für den energiesparenden Einsatz an Orten ohne Strom und WLAN Verfügbarkeit genutzt werden.

4. UDP

Basierend auf dem FIWARE-Framework werden vielfältige Schnittstellen zu unterschiedlichen Datenkollaborateuren unter Open Source Lizenzen entwickelt und eingesetzt. Diese basieren auf vorher verabredeten Datenmodellen. Daten auf der UDP und deren Verknüpfung werden visualisiert. Dazu werden Open Source Quellen (z.B. Grafana, .js Frameworks) genutzt und ggfls. erweitert.



Zum einen können bereits für das FIWARE-Framework entwickelte Schnittstellen genutzt werden (z.B. LoRa Anbindung, Kartendarstellungen, u.a.) Die in der Umsetzung in der Landeshauptstadt Potsdam neu programmierten Erweiterungen (Applikationen mit Fokus auf das Thema Wasser) werden als Open Source mit den anderen MPSC Kommunen geteilt.

- Soweit Software zum Einsatz kommt oder beauftragt werden soll: Wie garantieren Sie die Umsetzung der Open-Source-Auflage? Unter welcher Lizenz läuft welche Software?

Die Umsetzung des Open-Source-Gebots der Förderrichtlinie der MPSC-Kommunen wird sichergestellt, indem dies zum Teil der Ausschreibung gemacht wird, d.h. es werden nur Anbieter in Betracht gezogen, die eine Open-Source-Lösung anbieten können. Zu diesem Zweck wird die vom Fördermittelgeber bereitgestellte Open-Source-Lizenzliste der Ausschreibung beigelegt. Ebenso wird auf die Notwendigkeit der Veröffentlichung auf Open CoDE hingewiesen.

Für Hardware werden offene Firmware und Betriebssysteme bevorzugt (z.B. OpenWRT, Gluon, Linux). Es werden gängige Protokolle wie IP oder LoRa genutzt und für den Datentransfer auf freie und auf Open Source basierende Carrier wie z.B. Meshtastic, LoRaWAN und TheThingsnetwork gesetzt.

Extra für die Maßnahme entwickelte Software ist unter entsprechender Lizenz zu veröffentlichen. Dies gilt auch für begleitende Webentwicklungen und Apps (z.B. Routerfinder, Kartenanwendungen, Nachrichtentools).

- Wie übertragen Sie technische Neuerungen in den stadtentwicklungspolitischen Kontext? Welche Rolle spielen dabei die Integration alter und neuer Systeme, neuer Systeme untereinander und Formen der Sektor-Kopplung?

Die in der Maßnahme zu schaffenden Netzwerke und Datenplattform bieten die Möglichkeit zu vielfältiger Verknüpfung von Daten, Sensoren und Informationen. Bei der Umsetzung wird einerseits auf aktuelle Techniken gesetzt, andererseits auf „Abwärtskompatibilität“ geachtet. Damit soll gesichert werden, dass nicht Teile der Einwohnerschaft abgehängt werden. Dies ist insbesondere im Blick auf das Aktionsfeld „Stadt für alle – gemeinschaftlich, innovativ und gerecht“ wichtig.

Das Notfallnetz ergänzt bestehende Systeme (Warn-App, Sirenen) um eine Kommunikationsebene, die durch den Einsatz, robuster und bewährter Technik mit geringem Wartungs- und Einarbeitungsaufwand. Vermeintlich alte Technik bildet eine resiliente Netzstruktur mit modernen Anforderungen der Kommunikation.

Die Urbane Datenplattform soll perspektivisch Daten aus den Fachverfahren der Verwaltung integrieren und somit deren verschiedenen Sektoren verknüpfen. Es wird außerdem angestrebt damit das bestehende Open Data Portal der Landeshauptstadt Potsdam abzulösen.

4. Bitte erklären Sie die **Modellhaftigkeit, Übertragbarkeit und Skalierbarkeit** der Maßnahme:

- Bitte beschreiben Sie, warum diese Maßnahme modellhaft ist. Wie geht dieser Ansatz über bestehende



Lösungen hinaus? Wie profitiert die Gesamtheit deutscher Kommunen von der Umsetzung dieser Maßnahme?

#### 1. freies Stadt-WLAN

Freies WLAN ist zumeist entweder ein Angebot der Kommune (über kommunale Unternehmen) oder ausgelagert an bürgerschaftliches Engagement. Hier werden beide Seiten miteinander verknüpft. Die Lösung ist sowohl innerhalb der Stadt skalierbar als auch auf andere Kommunen übertragbar.

#### 2. Notfallnetz für Katastrophenschutz

Es gibt unseres Wissens nach bisher keine MPSC Kommune mit einem solchem Thema. Viele Kommunen verweisen auf das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe ohne die lokalen Gegebenheiten (Partner, Zuständigkeiten, Ressourcen) zu berücksichtigen. Mit dieser Maßnahme kann umfassend die Resilienz der Stadt für den Notfall verbessert werden. Die hierbei geschaffenen Lösungen können grundsätzlich (ggfls. mit anderen lokalen Partnern und Hilfsorganisationen) auf andere Kommunen übertragen werden.

#### 3. LoRaWAN und UDP

Die Besonderheiten der konkreten Umsetzung liegen in Potsdam bei thematischen Fokussen über die Laufzeit (Wasser, Energie, Verkehr). Sowohl bei Auswahl und Einsatz von Sensorik als auch bei der Datenerhebung und –nutzung. Außerdem bietet Potsdam eine große Bandbreite an Räumen (hochverdichtete Viertel und ländliche Randgebiete), die gleichermaßen erschlossen werden sollen. Die für Potsdam hohe Dichte an wissenschaftlichen Einrichtungen und eine aktive Makerszene sollen aktiviert werden. Vor allem von ersteren ist ein starker inhaltlicher Input zu erwarten, der zu neuen modellhaften und prototypischen Lösungen führt.

- Wie stellen Sie sicher, dass die Maßnahme von anderen Kommunen in der Umsetzung einfach adaptiert und selbst angewendet werden kann?

Zu den Maßnahmen gibt es ausführliche begleitende Dokumentationen. Die entstehenden Netzwerkstrukturen werden offengelegt. Durch den Einsatz von Open Source Software, standardisierter Hardware und etablierter Protokolle wird das Übertragen der Maßnahmen und Lösungen niederschwellig gesichert.

- Mit welchen anderen Modellprojekten Smart Cities-Kommunen arbeiten Sie gemeinsam an der Entwicklung und ggf. auch Weiterentwicklung dieses Maßnahmentyps?

Für die Teilmaßnahme freies Stadt-WLAN ist die Zahl der thematisch ähnlichen Maßnahmen anderer MPSCs überschaubar. Bei drei Kommunen geht es um tatsächlich freies WLAN in der Stadt. Dazu haben wir Kontakt mit Solingen aufgenommen und einen ersten Erfahrungsaustausch durchgeführt. Zwei



Kommunen bündeln freies WLAN mit Stadtmöbeln und vier mit einzelnen konkreten Orten wie Labs, Bibliotheken oder smarten urbanen Gärten.

Für das Thema Notfallnetz & -kommunikation konnten wir bisher keine andere Kommune mit einer ähnlichen Maßnahme identifizieren. Hier möchten wir gern als Vorreiter unser Wissen teilen. Solingen hat hier bereits Interesse angemeldet.

Potsdam ist in das Netzwerk der anderen MPSC-Kommunen zum Austausch eingebunden, dies kann inhaltlich aber noch stärker intensiviert werden. Bei der Urbane Datenplattform arbeiten wir mit Lösungen die auch in Paderborn eingesetzt werden und partizipieren da von anderen MPSCs. Im Bereich LoRaWAN arbeitet unser ausführender Dienstleister mit dem Anbieter der MSPC Lübeck eng zusammen, so das auch hier Synergieeffekte entstehen.

- Bitte skizzieren Sie Ihre Überlegungen zur Übertragung der Maßnahme. Gehen Sie hierbei auch auf den Aspekt der Skalierbarkeit ein.

Alle Teilmaßnahmen sind auf andere Kommunen übertragbar. Die in Potsdam gefundenen Lösungen und gewonnen Erkenntnisse müssen auf die konkreten Gegebenheiten vor Ort angepasst werden. Dabei sind die konkreten technischen Voraussetzungen zu berücksichtigen (verwendete Software, Netzabdeckungen, Internetzugänge, Verfügbarkeit von Glasfaserleitungen). Im Bereich Notfallkommunikation sind die jeweiligen lokalen Akteure zu identifizieren und einzubinden.

Im Rahmen der Urbanen Datenplattform zur Visualisierung und Analyse von erhobenen Daten werden über entsprechende Lizenzmodelle für andere Kommunen bereitgestellt. Alle mit dem FIWARE Framework arbeitenden Kommunen können so an den Ergebnissen partizipieren. Die Landeshauptstadt Potsdam ist in den entsprechenden AEGs involviert.

Als klassische technische Infrastrukturmaßnahmen sind fast alle Teilmaßnahmen problemlos durch einen Mehreinsatz von Technik (Gateways, Sensoren, Accesspoints, Richtfunkstrecken, ...) in der Größe skalierbar. Die entsprechenden Ressourcen bei der Datenverarbeitung (Urbane Datenplattform, Notkommunikation) müssen mitwachsen.

5. Bitte stellen Sie **Finanzierung und Kosten** der Maßnahme dar:

- Bitte legen Sie dar, warum die Maßnahme weder eine regelmäßige, freiwillige Aufgabe noch eine Pflichtaufgabe Ihrer kommunalen Gebietskörperschaft darstellt.

Die Maßnahme ist keine regelmäßige, freiwillige Aufgabe, weil ...

Die Maßnahme „Urbane Netzwerke, Infrastruktur und Datenplattform“ stellt keine regelmäßige,



freiwillige Aufgabe dar, da es sich um eine Zusammenstellung von neuen Teilmaßnahmen handelt.

Die Maßnahme ist keine Pflichtaufgabe, weil ...

Die Maßnahme ist keine Pflichtaufgabe, weil für die Umsetzung des beschriebenen Maßnahmenbündels keinerlei rechtlichen Verpflichtungen seitens der Landeshauptstadt Potsdam bestehen.

Für das Anbieten eines freien, kostenloses WLAN für die Einwohner\*Innen ist keine gesetzliche Verpflichtung zur Umsetzung seitens der LHP bekannt.

Im Brandenburgisches Brand- und Katastrophenschutzgesetz – BbgBKG – wird aufgeführt, dass integrierte Regionalleitstellen die Einführung neuer Funktechnik vorbereiten; dort wird aber nicht der Aufbau von Rückfallebenen mit Hilfe von Funkamateuren und nicht in Hilfsdienste-übergreifender Form auf kommunaler Ebene gefordert. Ebenso gibt es keine rechtliche Verpflichtung zur Vernetzung mit lokalen Akteuren der Helferlandschaft.

Für ein für alle frei nutzbares LoRaWAN ist keine gesetzliche Verpflichtung zur Umsetzung seitens der LHP bekannt.

Für eine Urbane Datenplattform mit der Sammlung und Bereitstellung kommunaler Daten unter dem Open Data Aspekt ist über eine selbstgegebene Transparenzsatzung der LHP keine weitere gesetzliche Verpflichtung zur Umsetzung seitens der LHP bekannt.

- Welche konkreten Kostenarten fallen für diese Maßnahme an?

Bei allen vier Teilmaßnahmen fallen überwiegend investive Kosten an für die Technische Ausstattung und deren Inbetriebnahme. Für investive Mittel sind 1.920.906 Euro eingeplant u.a. für weitere LoRa Gateways, zusätzliche Sensoren, Richtfunkstrecken, Notfallboxen, WLAN Technik, Entwicklung von Software (Schnittstellen, Anwendungen, Apps).

Für konsumtive Mittel planen wir mit 470.180,70 Euro u.a. für Gutachten und Studien, begleitende Maßnahmen zu Einbindung und Information der Öffentlichkeit (Kickoff, Webseiten, Broschüre zur Notfallkommunikation), Veranstaltungen für Vernetzungen und Aktivierung externer Partner.

- Stellen Sie den investiven Charakter Ihrer Maßnahme dar, das heißt wie erzeugt die Maßnahme einen bleibenden Wert?

Alle Teilmaßnahmen schaffen bleibende Infrastruktur.

1. freies Stadt-WLAN – ein niederschwellig frei nutzbares WLAN für den Zugang zum Internet und den digitalen Angeboten der Stadt

2. Notfallnetz für den Katastrophenfall – ein Netzwerk, das im Katastrophenfall für Information, Alarmierung und Kommunikation von Einwohner\*Innen und Hilfskräften bereitsteht





3.LoRaWAN - ein Netzwerk aus Gateways, Sensoren und der Schnittstelle zur UDP zur Nutzung von LoRa-fähigen Sensoren

4.UDP - als zentrales Datenkraftwerk das langfristig weitere Datenquellen integriert und alte ersetzt

- a. Wenn es sich um eine Änderung einer Ihrer Maßnahmen handelt oder um eine neue Maßnahme: Bitte legen Sie dar, wie sich die Mittelverwendung in anderen Maßnahmen auswirkt. (Fallen hierfür zum Beispiel andere Maßnahmen weg oder werden reduziert? Wenn ja, welche und in welchem inhaltlichen Umfang?)

Für die Teilmaßnahmen Urbane Datenplattform und LoRaWAN sind aus der Phase A bereits Vorarbeiten zur Einrichtung in der Umsetzung. Sie werden jetzt mit den neuen Teilmaßnahmen freies Stadt-WLAN und Notfallnetz für den Katastrophenfall zusammengefasst. Zudem erfahren sie eine Konkretisierung für die im Antrag genannten Maßnahmen in der Umsetzungsphase gegenüber der Strategiephase.

Die Maßnahme und ihre Teilmaßnahmen haben keinen Einfluss auf die Mittelverwendung anderer Maßnahmen.

- b. Welche Kosten erwarten Sie – nach Auslaufen der Förderung – für Betrieb, Wartung, Pflege und Weiterentwicklung der Maßnahme?

Nach Auslaufen der Förderung werden für Betrieb, Ersatzbeschaffungen, Wartung und Pflege als auch die Weiterentwicklung voraussichtlich Kosten anfallen.

- c. Wie planen Sie diese Kosten – nach Auslaufen der Förderung – weiter zu finanzieren? Beziehungsweise welche Ansätze verfolgen Sie zur langfristigen Sicherung und Weiterentwicklung/des Betriebs der Maßnahme jenseits des Förderzeitraums? (Bitte gehen Sie auf operative Kosten, Finanzierung, Betreibermodell, soziale Akzeptanz etc. näher ein.)

Wir setzen bei der Maßnahme auch auf das Engagement der externen Partner, die mit der Umsetzung betraut werden. Diese haben ein hohes Eigeninteresse die Investitionen weiter zu betreiben und pflegen (LoRa, freies WLAN, Notfunknetz).

Für die Urbanen Datenplattform gibt es die Option des Weiterbetriebs durch das derzeit in der Entwicklung und Umsetzung beteiligte kommunale Unternehmen oder die Integration in die kommunale IT Landschaft. Etwaige beihilferechtliche Bestimmungen bei der Einbindung kommunaler Unternehmen (Struktur der Anteilseigner) müssen dabei beachtet werden.

Insbesondere beim freien WLAN und dem Notfallnetz ist eine enge Kooperation mit bürgerschaftlichen Akteuren angestrebt, die an einem Weiterbetrieb ein hohes Eigeninteresse haben. Zuschüsse zu Betriebskosten wären denkbar.



Die Urbane Datenplattform bietet die Möglichkeit auf Basis der erhobenen und verknüpften Daten neue Geschäftsmodelle zu etablieren.

- d. **Übermitteln Sie uns bitte einen aktuellen Kosten- und Finanzierungsplan**, der die neue/geänderte Maßnahme sowie Änderungen, die sich in anderen Maßnahmen durch die Umsetzung der Maßnahme aus diesem Antrag ergeben, darstellt (bspw. reduzierte Mittel, Wegfall von Maßnahmen). Sollten Sie parallel mehrere Anträge (bspw. für all Ihre Maßnahmen zur Strategieprüfung) einreichen, stellen Sie Änderungen bitte gesammelt dar. Ihr Kostenplan muss einen Vergleich mit bereits eingereichten Plänen ermöglichen.