

Joint Paper

Klimaneutralität der Universität Potsdam bis 2038

Positionspapier zu ambitionierteren Klimazielen im
direkten Einflussbereich der Universität Potsdam



Micha Dirks

AStA-Referent für Mobilität, Umwelt und Klimaschutz

1. Ausgangslage und Notwendigkeit einer ambitionierteren Klimazielsetzung

Die Universität Potsdam hat sich im Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2020 (KSK) das nicht verbindliche Ziel gesetzt: „bis 2050 (...) mit all ihren Standorten und Liegenschaften klimaneutral zu werden.“¹ Bereits zum Zeitpunkt der Verabschiedung stellte dieses Ziel eine vergleichsweise geringe Ambition dar. Inzwischen entspricht es jedoch nicht mehr den aktuellen, klimapolitischen Zielsetzungen des Landes Brandenburg, das sich offiziell zur Erreichung der Klimaneutralität spätestens bis zum Jahr 2045 ausgesprochen hat.² Damit liegt das derzeitige Klimaziel der Universität Potsdam um fünf Jahre hinter den landespolitischen Zielvorgaben zurück.

Andere Universitäten verfolgen deutlich ambitioniertere Klimazielsetzungen. So hat die Humboldt-Universität zu Berlin auf Beschluss des Akademischen Senats die Klimaneutralität einschließlich entsprechender Kompensationen bereits bis zum Jahr 2030 festgelegt.³ Auch die Universität Oldenburg formuliert das Ziel, die Klimaneutralität bis 2030 zu erreichen.⁴ Darüber hinaus zeigt ein Blick auf nationale und internationale Initiativen, dass zahlreiche Universitäten und Hochschulen in Europa und weltweit vergleichbar ambitionierte oder sogar weitergehende Zielsetzungen verfolgen.⁵ Vor diesem Hintergrund sind die derzeitigen Klimaziele der Universität Potsdam nicht mehr zeitgemäß.

Aus diesen Gründen formulieren wir als AStA-Referat für Mobilität, Umwelt und Klimaschutz gemeinsam mit dem Allgemeinen Studierendenausschuss (AStA) der Universität Potsdam sowie den beteiligten Kooperationspartnern die Forderung, dass sich die Universität Potsdam durch einen Beschluss des Senats zur Klimaneutralität im direkten Einflussbereich bis spätestens 2038 verpflichtet. Dieses Ziel soll durch verbindliche qualitativ hochwertige Kompensations-Zertifikate z.B. MoorFutures für verbleibende Emissionen ergänzt werden.

2. Liegenschaften und Wärmeversorgung

Im Bereich der Liegenschaften und der Wärmeversorgung entstehen an der Universität Potsdam mit 7.370 Tonnen CO₂-Äquivalenten (2021) die mit Abstand größten Emissionen innerhalb des direkten Einflussbereichs der Universität.⁶ Vor diesem Hintergrund sehen wir in diesem Sektor den dringendsten und wirkungsvollsten Handlungsbedarf zur Reduktion der universitären Treibhausgasemissionen.

Für den Bau, die Sanierung, den Betrieb der Heizungsanlagen auf den Campi sowie für größere bauliche Eingriffe ist formal der Brandenburgische Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen

¹ Universität Potsdam: *Klimaschutzkonzept der Universität Potsdam*. Potsdam 2020, S. 77.

² Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg: *Klimaplan Brandenburg*. Potsdam 2024, S. 5.

³ Humboldt-Universität zu Berlin: *Klimaschutzkonzept der Humboldt-Universität zu Berlin*. Berlin 2023, S. 16.

⁴ Universität Oldenburg: *Klimaschutzkonzept der Universität Oldenburg - Auf dem Weg zur Klimaneutralität 2030*. Oldenburg 2022, S. 29.

⁵ United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC): *Race to Zero for Universities and Colleges*. Online verfügbar unter: https://climateaction.unfccc.int/Initiatives?id=Race_to_Zero_for_Universities_and_Colleges (zuletzt abgerufen am 10.01.2026).

⁶ Universität Potsdam: *Bericht zur Umsetzung des Klimaschutzkonzepts an der Universität Potsdam*. Potsdam 2022, S. 1.

(BLB) zuständig.⁷ In der praktischen Umsetzung haben sich die Zuständigkeiten für bauliche Maßnahmen in den vergangenen Jahren zunehmend verschoben. Dies steht im Zusammenhang mit strukturellen und finanziellen Rahmenbedingungen auf Landesebene, infolge derer der Brandenburgische Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen nicht alle Aufgaben in vollem Umfang wahrnehmen kann.

In der Konsequenz hat die Universität Potsdam faktisch zusätzliche Aufgaben in den Bereichen Planung, Koordination und teilweise auch Umsetzung baulicher Maßnahmen übernommen. Diese Entwicklung führt dazu, dass die formalen Zuständigkeiten zwischen dem BLB und der Universität in der praktischen Umsetzung nicht immer eindeutig trennscharf sind. Für die erfolgreiche Umsetzung ambitionierter Klimaschutzmaßnahmen ist diese Unklarheit eine zentrale strukturelle Herausforderung, die bei der weiteren Planung und Steuerung ausdrücklich berücksichtigt werden muss.

Wir unterstützen die im Maßnahmenkatalog zum Klimaschutzkonzept (KSK) aufgeführten Vorhaben im Bereich der Liegenschaften und der Wärmeversorgung grundsätzlich und ausdrücklich (Maßnahmen 20–39).⁸

Eine Ausnahme stellt Maßnahme 24 dar, die den Einsatz von Blockheizkraftwerken vorsieht. Blockheizkraftwerke weisen zwar eine vergleichsweise hohe energetische Effizienz auf, werden jedoch weiterhin mit fossilen Energieträgern betrieben und stehen damit langfristig ambitionierten Klimaschutzzielen entgegen.

Nach vorliegenden Informationen befindet sich derzeit ein Blockheizkraftwerk auf Campus I durch den Brandenburgischen Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen (BLB) im Bau. Der konkrete Projektstand sowie die strategische Einordnung des Projekts im Kontext der langfristigen Wärme und Klimaschutzstrategie der Universität Potsdam sind öffentlich bislang nicht detailliert ausgewiesen. Vor diesem Hintergrund fordern wir eine erneute fachliche und strategische Bewertung dieses Projekts, insbesondere im Hinblick auf seine Vereinbarkeit mit den aktuellen und zukünftigen Klimaschutzzielen der Universität Potsdam.

Ergänzend schlagen wir eine zusätzliche Maßnahme vor, die kurzfristig geprüft und bewertet werden sollte. Konkret geht es um die Frage, ob der Einsatz moderner Niedertemperaturheizkörper bereits im bestehenden Gebäudebestand dazu beitragen kann, die Vorlauftemperaturen der derzeitigen Heizkessel zu senken. Eine solche Absenkung könnte nicht nur unmittelbar zu einer Reduktion des Energieverbrauchs und der damit verbundenen Emissionen führen, sondern zugleich eine wichtige vorbereitende Maßnahme für den späteren Umstieg auf nachhaltige Wärmeerzeugungstechnologien wie Wärmepumpen oder Erdwärmesonden darstellen.

Aktuelle Forschungsergebnisse, unter anderem aus Untersuchungen im Auftrag des Hessischen Wirtschaftsministeriums, zeigen, dass dieses Vorgehen auch in Bestandsgebäuden häufig

⁷ Universität Potsdam: *Klimaschutzkonzept der Universität Potsdam*. Potsdam 2020, S. 22.

⁸ Universität Potsdam: *Maßnahmenkatalog*. Potsdam 2020, S. 3–4.

technisch realistisch und wirtschaftlich sinnvoll umsetzbar ist.^{9 10} Vor diesem Hintergrund halten wir eine systematische Prüfung dieser Option für geboten.

Ergänzend sollte im Rahmen einer solchen Prüfung auch die potenzielle Nutzung von Abwärmequellen berücksichtigt werden.

Insbesondere die Abwärme aus dem Betrieb von Rechenzentren, die in Neubauvorhaben bereits teilweise eingeplant wird, könnte in Kombination mit Wärmepumpentechnologien einen relevanten Beitrag zur Erreichung niedrigerer Vorlauftemperaturen leisten. Eine integrierte Betrachtung von Niedertemperaturheizsystemen und Abwärmenutzung könnte dazu beitragen, den Umfang baulicher Anpassungen im Gebäudebestand weiter zu reduzieren oder alternative, wirtschaftlich und ökologisch sinnvolle Lösungswege aufzuzeigen.

Darüber hinaus ist zu klären, welche institutionelle Zuständigkeit für eine mögliche Umsetzung besteht. Insbesondere sollte geprüft werden, ob die Universität Potsdam solche Maßnahmen eigenständig planen und realisieren kann oder ob Beschaffung und Einbau moderner Heizkörper in den Verantwortungsbereich des Brandenburgischen Landesbetriebs für Liegenschaften und Bauen (BLB) fallen.

2.1 Wärmeversorgung - Campus Brauhausberg

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Campus Brauhausberg ist ergänzend zu berücksichtigen, dass sich der direkte Einflussbereich der Universität Potsdam im Bereich der Wärmeversorgung verändern kann, sofern dieser Standort künftig an das öffentliche Fernwärmenetz angeschlossen wird. In einem solchen Fall läge die Verantwortung für Zeitpunkt und Geschwindigkeit der vollständigen Umstellung auf treibhausgasneutrale Wärmebereitstellung nicht mehr ausschließlich bei der Universität, sondern primär beim jeweiligen Fernwärmenetzbetreiber.

Nach aktueller Rechtslage sind Betreiber von Fernwärmenetzen gemäß § 29 Wärmeplanungsgesetz (WPG) verpflichtet ihre Netze spätestens bis zum Jahr 2045 vollständig treibhausgasneutral umzustellen. Für die Zwischenjahre gelten gestufte Zielvorgaben. Im ungünstigsten Fall könnte dies bedeuten, dass im Jahr 2038 lediglich ein Anteil von rund 30 % erneuerbarer Energien in der Fernwärmeversorgung erreicht wird. Vor diesem Hintergrund kann für den Neubau Campus Brauhausberg im Falle eines Fernwärmeanschlusses nicht in vollem Umfang von einer direkten Beeinflussbarkeit der Wärmebereitstellung durch die Universität Potsdam ausgegangen werden.

Sollte der Neubau Campus Brauhausberg im Falle eines Anschlusses an das öffentliche Fernwärmenetz im Jahr 2038 noch nicht vollständig treibhausgasneutral versorgt werden können und die Umstellung maßgeblich außerhalb des direkten Einflussbereichs der Universität Potsdam liegen, sollte der daraus resultierende CO₂-Ausstoß für diesen Standort im Rahmen des zusätzlichen Klimaneutralitätsziels bis 2038 aus der Bilanzierung des direkten Einflussbereichs ausgeklammert werden. Dies würde eine sachgerechte Abgrenzung der Verantwortlichkeiten ermöglichen und zugleich verhindern, dass externe infrastrukturelle Rahmenbedingungen die Bewertung der universitätseigenen Klimaschutzleistungen verzerren.

⁹ Institut Wohnen und Umwelt (IWU): *Recherchen und Analysen zur Wärmeversorgung von Bestandsgebäuden mit Wärmepumpen*. Darmstadt 2023. S. 1.

¹⁰ Wikipedia: *Niedertemperaturheizkörper*. Online verfügbar unter: <https://de.wikipedia.org/wiki/Niedertemperaturheizkörper> (ergänzende Hintergrundinformation, keine wissenschaftliche Primärquelle)

3. Stromversorgung und Photovoltaik

Wir begrüßen ausdrücklich, dass die Universität Potsdam bereits heute 100 % ihres Stroms aus erneuerbaren Quellen über das Stromnetz bezieht.¹¹ Gleichzeitig sehen wir ein erhebliches zusätzliches Potenzial in der Eigenstromerzeugung durch Photovoltaikanlagen auf den Dachflächen der Universität. Das Klimaschutzkonzept der Universität Potsdam weist hierfür ein theoretisches Potenzial von 13.601 MWh pro Jahr über die drei Campi hinweg aus, was rechnerisch rund 70 % des aktuellen Strombedarfs der Universität decken könnte.¹²

Es ist darauf hinzuweisen, dass die bislang vorliegenden Einschätzungen zum hochschulinternen Photovoltaik-Potenzial lediglich eine erste Annäherung darstellen und mit entsprechenden Unsicherheiten verbunden sind. Eine systematische, gebäudescharfe Prüfung der Dachflächen im Hinblick auf ihre technische, statische und wirtschaftliche Eignung ist bislang nicht für alle Standorte vollständig erfolgt.

In den vergangenen Monaten wurde jedoch durch das Green Office eine standortbezogene Potenzialanalyse für die Campusstandorte Neues Palais und Golm durchgeführt. Das hierbei ermittelte theoretische Potenzial liegt bei rund 1.300 MWh. Nicht berücksichtigt wurden dabei denkmalgeschützte Gebäude, Gebäude mit absehbarem Rückbau sowie der Standort Griebnitzsee.

Vor diesem Hintergrund erscheint eine weiterführende, differenzierte Prüfung der verbleibenden Flächen sowie eine schrittweise Erweiterung der Analyse auf weitere Standorte sachlich geboten.

Vor dem Hintergrund der zentralen Bedeutung der Photovoltaik für die Erreichung der Klimaziele der Universität Potsdam halten wir es für erforderlich, diesem Themenfeld eine deutlich höhere Priorität einzuräumen. Wir schlagen daher vor, die personellen Kapazitäten für die technische und wirtschaftliche Prüfung von Photovoltaikpotenzialen gezielt zu stärken.

Dies kann entweder durch eine zusätzliche, explizit auf diesen Aufgabenbereich ausgerichtete personelle Verstärkung oder alternativ durch die ergänzende Beauftragung eines externen, spezialisierten Dienstleisters erfolgen. Dabei sollte an bereits laufende Aktivitäten angeknüpft werden, insbesondere an die Arbeit des Green Office, in dem die Photovoltaik aktuell eines der zentralen Fokusthemen darstellt.

Ziel sollte es sein, zeitnah belastbare Entscheidungsgrundlagen zu schaffen und die Umsetzung geeigneter Photovoltaikprojekte zügig voranzubringen, um einen messbaren und realen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

4. Mobilität und Dienstreisen

Durch dienstliche Flugreisen sind an der Universität Potsdam im Jahr 2018 erhebliche Treibhausgasemissionen entstanden. Je nach Quelle werden diese Emissionen durch die UP mit

¹¹ Universität Potsdam: *Nachhaltigkeitsbericht 2018–2024*. Potsdam 2024, S. 30.

¹² Universität Potsdam: *Klimaschutzkonzept der Universität Potsdam*. Potsdam 2020, S. 60.

4.997 Tonnen CO₂-Äquivalenten,¹³ beziehungsweise 3.560 Tonnen CO₂-Äquivalenten angegeben.¹⁴ Diese deutlich voneinander abweichenden Zahlen verdeutlichen eine inkonsistente Datenlage innerhalb der universitären Berichterstattung. Eine verlässliche Datengrundlage ist jedoch Voraussetzung für eine wirksame Steuerung und Bewertung klimapolitischer Maßnahmen.

Im Nachhaltigkeitsbericht der Universität Potsdam für den Zeitraum 2018–2024 setzt sich die Universität das Ziel, die durch Flugreisen verursachten Emissionen bis 2030 zu halbieren und bis 2040 auf ein Viertel zu reduzieren, verbleibende Emissionen sollen kompensiert werden.¹⁵ Dieses Ziel bewerten wir als ambitioniert und ausdrücklich begrüßenswert. Um dessen Verbindlichkeit und Umsetzungskraft zu stärken, fordern wir jedoch, diese Zielsetzungen durch einen formellen Beschluss des Senats verbindlich festzuschreiben.

Um die von der Universität selbst gesetzten Klimaziele realistisch und ohne eine Verlagerung der Verantwortung auf Kompensationen erreichen zu können, sprechen wir uns für ein vollständiges Verbot von dienstlichen Flugreisen unterhalb einer Distanz von 500 Kilometern sowie für ein vollständiges Verbot von Inlandsflügen aus. Die derzeit geltende Ausnahmeregelung mit Begründungsvorbehalt hat sich in der Praxis als nicht ausreichend wirksam erwiesen, um die Zahl der Kurzstreckenflüge substanziell zu reduzieren. Ein entsprechender verbindlicher Beschluss sollte daher durch den Senat gefasst werden.

Im Jahr 2018 entfielen 871 dienstliche Flüge auf die Kurzstrecke, was rund 37 % aller dienstlichen Flugreisen der Universität Potsdam ausmacht.¹⁶ Vor dem Hintergrund der bestehenden Alternativen im Bahnverkehr sowie der klimapolitischen Zielsetzungen der Universität ist ein derart hoher Anteil an Kurzstreckenflügen aus unserer Sicht nicht mit einer verantwortungsvollen und konsistenten Klimaschutzstrategie vereinbar.

In diesem Entfernungsbereich sind Reisen in der Regel durch Bahnverbindungen oder andere Verkehrsmittel ausreichend substituierbar. Ein entsprechendes Verbot würde die Freiheit von Forschung und Lehre am Standort Universität Potsdam daher nicht einschränken, zugleich jedoch einen unmittelbaren und wirksamen Beitrag zur Reduktion der flugbedingten Treibhausgasemissionen leisten.

Die wissenschaftliche und institutionelle Grundlage für solche Regelungen wird unter anderem im Rahmen des FlyingLess-Projekts deutlich. Dort wird herausgearbeitet, dass institutionelle Vorgaben und Regelwerke zur Reduktion dienstlicher Flugreisen ein anerkannter und wirksamer Ansatz zur Verringerung flugbedingter Emissionen sind.¹⁷ Maßnahmen wie die gezielte Beschränkung von Kurzstreckenflügen zugunsten klimafreundlicher Alternativen, insbesondere des Bahnverkehrs, halten wir daher für sachlich geboten, praktikabel und notwendig.

Ein Vergleich des ADAC zu Flug und Bahnreisen auf europäischen Kurz und Mittelstrecken zeigt, dass der tatsächliche Zeitvorteil von Flugreisen stark von der Distanz abhängt und bei kürzeren Strecken deutlich geringer ausfällt, als häufig angenommen. Während Flugreisen im Gesamtdurchschnitt der untersuchten Routen zwar schneller waren, kommt der ADAC zugleich zu

¹³ Universität Potsdam: *Zusammenfassung des Klimaschutzkonzepts der Universität Potsdam*. Potsdam 2020, S. 2.

¹⁴ Universität Potsdam: *Klimaschutzkonzept der Universität Potsdam*. Potsdam 2020, S. 37.

¹⁵ Universität Potsdam: *Nachhaltigkeitsbericht 2018–2024*. Potsdam 2024, S. 37.

¹⁶ Universität Potsdam: *Klimaschutzkonzept der Universität Potsdam*. Potsdam 2020, S. 37.

¹⁷ FlyingLess: *Report GHG emissions reporting of air travel in academic institutions*. Berlin 2021. S. 1.

dem Ergebnis, dass Bahnreisen bis zu einer Distanz von etwa 400 Kilometern Luftlinie tendenziell zeitlich attraktiver sind als Flugreisen, wenn die gesamte Reisezeit von Tür zu Tür berücksichtigt wird.¹⁸

Vor diesem Hintergrund erscheint das Argument, ein Verzicht auf Kurzstrecken und Inlandsflüge würde die Freiheit von Forschung und Lehre einschränken, nicht überzeugend und vorgeschoben. Die vorhandenen Bahnverbindungen stellen in der Mehrzahl der Fälle eine praktikable, planbare und klimapolitisch deutlich vorzugswürdige Alternative dar.

4.1 Mittel und Langstreckenflüge

Dienstliche Mittel und Langstreckenflüge stellen auch langfristig eine relevante Quelle von Treibhausgasemissionen dar. Nach aktuellem Stand ist nicht davon auszugehen, dass bis 2038 auf allen relevanten Flugrouten emissionsarme oder treibhausgasneutrale Flugzeuge verfügbar sein werden.

Vor diesem Hintergrund schlagen wir vor, unvermeidbare Mittel und Langstreckenflüge gesondert zu behandeln und für diese eine verpflichtende Kompensation der entstehenden Treibhausgasemissionen einzuführen. Die Kompensation sollte ausschließlich über qualitativ hochwertige und dauerhaft wirksame Zertifikate erfolgen. Eine solche Verpflichtung würde das bislang freiwillige Vorgehen konsequent weiterentwickeln und das Ambitionsniveau der Universität Potsdam im Bereich dienstlicher Flugreisen deutlich erhöhen.

4.2 Repräsentation, Vorbildfunktion und das dienstliche Fahrzeug des Präsidenten

Nach Angaben der Universität Potsdam gehört, zu den zentralen Aufgaben des Präsidenten, ausdrücklich die Vertretung der Universität nach außen.¹⁹ Zusätzlich bezeichnet die Universität den Klimawandel als „eine der größten und dringlichsten Herausforderungen unserer Zeit.“²⁰ Auch der Präsident selbst betont: „Wir wollen uns (...) für eine nachhaltige und umweltgerechte Entwicklung der Universität einsetzen und hierzu durch klimafreundliches Verhalten einen Beitrag leisten.“²¹ Diese Zielsetzungen und diese Kommunikation unterstützen wir ausdrücklich.

Ein Blick auf andere Hochschulen zeigt, wie dies Gelingen kann. So hat beispielsweise die Universität Passau ein vollelektrisches Dienstfahrzeug für die Hochschulleitung eingeführt und diesen Schritt ausdrücklich mit der Vorbildrolle der Universität im Kontext der Verkehrs- und Energiewende begründet. Der Umstieg wird dort als bewusstes, sichtbares Signal für nachhaltiges Handeln auf Leitungsebene verstanden und zeigt, dass auch bei repräsentativen Aufgaben und regelmäßigen Dienstfahrten emissionsfreie Mobilität realistisch umsetzbar ist.²²

¹⁸ ADAC: *Städte-Kurztrips in Europa mit Flug und Bahn: Reisen mit dem Zug bis 400 Kilometer attraktiver* Online verfügbar unter: https://presse.adac.de/meldungen/adac-ev/tests/staedte-kurztrips-in-europa-mit-flug-und-bahn.html?utm_source=chatgpt.com (zuletzt abgerufen am 06.02.2026)

¹⁹ Universität Potsdam: Aufgaben des Präsidenten. Online verfügbar unter: <https://www.uni-potsdam.de/de/praesidialbereich/praesident-vizepraesidenten/praesident-prof-oliver-guenther-phd> (zuletzt abgerufen am 22.01.2026).

²⁰ Universität Potsdam: *Klimaschutzkonzept der Universität Potsdam*. Potsdam 2020, S. 7.

²¹ Universität Potsdam: *Nachhaltigkeitsbericht 2018–2024*. Potsdam 2024, S. 4.

²² Universität Passau: *Als erste bayerische Universität vollelektrisch unterwegs*. Online verfügbar unter: <https://www.uni-passau.de/bereiche/beschaeftigte/aktuelles/meldung/als-erste-bayerische-universitaet-vollelektrisch-unterwegs>

Vor diesem Hintergrund kommt der Vorbildfunktion und Signalwirkung repräsentativer Entscheidungen des Präsidenten eine besondere Bedeutung zu. Das derzeit genutzte Dienstfahrzeug des Universitätspräsidenten ist eine Mercedes-Benz V-Klasse mit Verbrennungsmotor²³, dieses weist nach Angaben des ADAC einen Verbrauch von rund 8 Litern pro 100 Kilometer auf²⁴ und steht damit nicht im Einklang mit den kommunizierten Klimaambitionen der Universität und des Präsidenten. Zum Zeitpunkt der Anschaffung war mit dem Mercedes-Benz EQV bereits eine nahezu baugleiche vollelektrische Alternative verfügbar.

Daher empfehlen wir nachdrücklich, bei Auslaufen des bestehenden Leasingvertrags oder bei zukünftigen Neuanschaffungen konsequent auf ein elektrisch betriebenes Fahrzeug zu setzen. Als Repräsentant der Universität entfaltet der Präsident eine besondere Wirkung. Eine sichtbare Übereinstimmung zwischen institutionellen Klimazielen und repräsentativem Handeln würde die Glaubwürdigkeit und Vorbildfunktion der Universität Potsdam weiter stärken.

5. Abgrenzung des direkten Einflussbereichs der Universität Potsdam

Eine der größten Emissionsquellen der Universität Potsdam stellt der Pendelverkehr der Studierenden und Mitarbeitenden sowie der Verkehr zwischen den Campi dar. Für das Jahr 2018 werden diese Emissionen mit insgesamt 19.363 Tonnen CO₂-Äquivalenten ausgewiesen.²⁵ Dabei entfallen rund 70 % dieser Emissionen auf den öffentlichen Personennahverkehr.²⁶ Die Bestrebungen der Universität, auch in diesem Bereich Emissionen zu erfassen und Reduktionspotenziale zu identifizieren, bewerten wir grundsätzlich positiv.

Für ein zusätzliches Klimaneutralitätsziel bis 2038 sehen wir die primäre Zuständigkeit für diese Emissionen jedoch nicht bei der Universität Potsdam, sondern bei externen Akteuren wie DB Regio und dem Verkehrsbetrieb Potsdam. Die Universität kann Mobilitätsentscheidungen zwar indirekt beeinflussen, verfügt jedoch über keine unmittelbare Steuerungs- oder Entscheidungsgewalt über Energiequellen, Taktungen oder Fahrzeugflotten des öffentlichen Verkehrs. Vor diesem Hintergrund halten wir es für sachgerecht, den Pendelverkehr im Rahmen eines vorgezogenen, kurzfristigeren Klimaziels gesondert zu betrachten.

Wir schlagen daher vor, die Pendleremissionen nicht in das neue Klimaneutralitätsziel bis 2038 einzubeziehen und dieses Ziel ausdrücklich auf den direkten Einflussbereich der Universität Potsdam zu begrenzen. Unter diesem direkten Einflussbereich verstehen wir insbesondere:

- die Liegenschaften der Universität Potsdam (Campus Brauhausberg)
- den Strom und Wärmeverbrauch
- dienstliche Reisen
- den universitären Fuhrpark
- Abfall-Aufkommen

²³ Siehe Anhang

²⁴ ADAC: Mercedes-Benz V-Klasse – Technische Daten und Verbrauch. Online verfügbar unter: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/mercedes-benz/mercedes-v-klasse/> (zuletzt abgerufen am 22.01.2026)

²⁵ Universität Potsdam: *Zusammenfassung des Klimaschutzkonzepts der Universität Potsdam*. Potsdam 2020, S. 1.

²⁶ Universität Potsdam: *Klimaschutzkonzept der Universität Potsdam*. Potsdam 2020, S. 39.

- Beschaffungsprozesse der Universität.

Mit dieser Abgrenzung soll das bestehende Klimaziel der Universität Potsdam für das Jahr 2050 nicht ersetzt oder abgeschwächt, sondern durch ein zusätzliches, realistisch erreichbares Etappenziel ergänzt werden. Das Klimaneutralitätsziel bis 2038 im direkten Einflussbereich würde es ermöglichen, kurzfristig wirksame Maßnahmen umzusetzen, klare Verantwortlichkeiten zu definieren und zugleich den langfristigen Anspruch der Universität auf eine umfassende Klimaneutralität aufrechtzuerhalten.

6. Transparenz, Kommunikation und Umsetzungsmonitoring

Im Rahmen der Analyse wurde deutlich, dass die Darstellung einzelner Maßnahmen und Umsetzungsstände im bestehenden Klimaschutzkonzept nicht in allen Fällen den aktuell vorliegenden Informationsstand widerspiegelt. Dies betrifft insbesondere die systematische Aufbereitung und fortlaufende Dokumentation von Maßnahmen für die externe Nachvollziehbarkeit, die angesichts begrenzter personeller Ressourcen bislang nicht in allen Bereichen durchgängig erfolgen konnte. Einige Stellen waren in der Vergangenheit teils über längere Zeit unbesetzt, was die Umsetzung entsprechender Maßnahmen zusätzlich verzögerte. Das Green Office strebt jedoch grundsätzlich an, den Umsetzungsstand regelmäßig für alle Projekte zu veröffentlichen.

Gerade bei ambitionierten Klimazielen ist eine transparente, kontinuierliche und gut zugängliche Kommunikation von großer Bedeutung, um Fortschritte für alle Beteiligten sichtbar zu machen, Vertrauen zu stärken und Beteiligung zu ermöglichen. Vor diesem Hintergrund schlagen wir vor, perspektivisch einen zentralen, regelmäßig aktualisierten Maßnahmenkatalog auf der Website der Universität Potsdam einzurichten, der Maßnahmen, Zuständigkeiten, Zeitpläne sowie den jeweiligen Umsetzungsstand übersichtlich darstellt.

Dabei möchten wir ausdrücklich hervorheben, dass das Green Office bereits engagierte und qualitativ hochwertige Arbeit leistet und eine zentrale Rolle in der Koordination und Umsetzung von Nachhaltigkeitsthemen einnimmt. Der bisherige Schwerpunkt liegt dabei bewusst auf der inhaltlichen und operativen Umsetzung von Maßnahmen. Gleichzeitig zeigt sich, dass für eine kontinuierliche Pflege von Monitoring, Dokumentation und Öffentlichkeitsarbeit zusätzliche personelle Ressourcen erforderlich sind. Um sowohl Umsetzung als auch externe Transparenz langfristig sicherzustellen, empfehlen wir daher eine personelle Stärkung des Green Office.

7. Stakeholder, Außenwirkung und strategische Verhandlungsbasis

Die Universität Potsdam agiert im Spannungsfeld unterschiedlicher Zuständigkeiten und Akteur*innen, darunter das Land Brandenburg, der Brandenburgische Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen (BLB), die Stadt Potsdam, die universitäre Verwaltung sowie die Studierendenschaft. Diese komplexen Rahmenbedingungen erschweren eine schnelle Umsetzung ambitionierter Klimaziele, dürfen jedoch nicht dazu führen, dass Verantwortung fragmentiert oder Klimaschutz ausgebremst wird.

Gerade deshalb braucht es eine gemeinsame, klar formulierte Verhandlungsbasis sowie eine konsistente Außenkommunikation. Ein durch den Senat getragenes Klimaneutralitätsziel stärkt die Position der Universität gegenüber externen Stakeholdern und schafft Verbindlichkeit nach innen.

Es signalisiert, dass Klimaschutz als Querschnittsaufgabe verstanden wird und nicht allein von einzelnen Akteur*innen oder Abteilungen abhängt.

Die institutionelle Verankerung von Klimazielen, durch Beschlüsse des Senats, erhöht die Glaubwürdigkeit der Universität Potsdam, verbessert ihre Verhandlungsposition gegenüber Land, Stadt und Verwaltung und stärkt zugleich die Identifikation und den Zusammenhalt innerhalb der Universität. Damit wird Klimaneutralität nicht nur ein Ziel, sondern ein gemeinsamer Anspruch, der nach außen wie nach innen Wirkung entfaltet.

8. Charakter des Dokuments als Joint Paper

Die vorliegenden Forderungen und Empfehlungen sollen als Joint Paper verstanden werden. Ziel ist es, eine gemeinsame, breit getragene Position zur Weiterentwicklung der Klimaambitionen der Universität Potsdam zu formulieren, die von unterschiedlichen Gremien, Ausschüssen und Funktionsträger*innen unterstützt werden kann.

Um Offenheit, Transparenz und kontinuierliche Beteiligung zu ermöglichen, ist dieses Joint Paper ausschließlich digital veröffentlicht. Die Unterstützung erfolgt über eine öffentlich einsehbare, fortlaufend aktualisierte Unterstützer*innen-liste, die dem Dokument angefügt ist. Auf diese Weise können sich weitere Akteur*innen der Universität, aus Verwaltung, Wissenschaft, Studierendenschaft und Gremien, jederzeit anschließen.

9. Federführung, Kooperationen und Presse

Dieses Joint Paper wurde federführend durch den Referenten für Mobilität, Umwelt und Klimaschutz des Allgemeinen Studierendenausschusses (AStA) der Universität Potsdam, Micha Dirks, erarbeitet. Die inhaltliche Verantwortung sowie die Koordination des weiteren Vorgehens liegen im Referat. Die Entscheidung über Kooperationen mit universitären Gremien, Initiativen, Organisationen oder externen Akteur*innen erfolgt im Rahmen der Zuständigkeiten des Referenten für Mobilität, Umwelt und Klimaschutz. Sofern formale Beschlüsse des AStA oder anderer Gremien erforderlich sind, werden diese entsprechend eingeholt.

Anfragen zu Kooperationen, inhaltlichen Rückfragen oder Presseangelegenheiten im Zusammenhang mit diesem Joint Paper richten Sie bitte an:

V. i. S. d. P.

Micha Dirks

Referent für Mobilität, Umwelt und Klimaschutz

E-Mail: dirks@astaup.de

AStA Universität Potsdam

Haus 6

Am Neuen Palais 10

14469 Potsdam

Anhang:

Primärquelle: *Foto des Dienstfahrzeuges des Universitätspräsidenten.* (04.11.2025 Campus neues Palais)