

Einwohnerfragestunde

**in der 55. öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung
am 04. September 2013**

Frage 1

Wann und wo soll die in früheren und aktuellen Planungsunterlagen ausgewiesene Stadtteilbibliothek im Bornstedter Feld errichtet werden?

Antwort:

Die ursprüngliche Planung für eine Stadtteilbibliothek im Bornstedter Feld wurde im Jahr 2010 aufgegeben und ist entsprechend nicht mehr in Kosten und Finanzierungsübersicht der Entwicklungsmaßnahme enthalten.

Der Grund für die Aufgabe der Planung ist die Tatsache, dass die finanziellen Mittel im Haushalt der Landeshauptstadt weder im investiven noch im konsumtiven Bereich ausreichend für den Betrieb einer weiteren Stadtteilbibliothek sind.

Mit den derzeit geplanten Budget und den personellen Ressourcen der Stadt- und Landesbibliothek ist es nicht möglich, einen weiteren Standort zu eröffnen.

Was unternimmt die Landeshauptstadt kurzfristig, um eine Überbelegung der Karl-Foerster-Schule und/oder der Grundschule im Bornstedter Feld für das kommende Schuljahr zu vermeiden?

Antwort:

Zum Schuljahr 2012/2013 wurde die Grundschule (3) im Bornstedter Feld eröffnet. Diese hat die Situation an der Karl-Foerster-Schule (25/26) entlastet.

Eine abschließende Aussage zum langfristigen Bedarf an neuen Schulen bzw. Schulerweiterungen wird mit der Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung erfolgen. Erst mit der Fortschreibung können geeignete Maßnahmen in den Wirtschaftsplan des Kommunalen Immobilien Service eingeordnet werden. (Anm.: Container als Übergangslösung können nicht ausgeschlossen werden.)

gez. Dr. Iris Magdowski
Beigeordnete für Bildung, Kultur und Sport

Frage 2

Polizeipräsenz im öffentlichen Straßenraum

Jedes Recht, auch das Verkehrsrecht, wirkt nur dann ordnungsbildend, wenn seine Einhaltung regelmäßig kontrolliert und die Maßnahmen zu seiner Durchsetzung gegenüber Rechtsverletzern konsequent angewendet werden.

In dem Maße, wie seit geraumer Zeit die Polizeipräsenz im öffentlichen Straßenraum unserer Stadt personalbedingt zurückgenommen werden musste, haben sich bei einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern, den Radfahrerinnen und Radfahrern, Verhaltensweisen herausgebildet und verfestigt, die von den Bürgerinnen und Bürgern unserer Stadt im Interesse ihrer Sicherheit im Straßenverkehr nicht länger hingenommen werden können.

Radfahrerinnen und Radfahrer fordern bei jeder sich bietenden Gelegenheit mehr Rücksichtnahme durch alle anderen Verkehrsteilnehmer für sich. Sie bilden jedoch die Gruppe von Verkehrsteilnehmern, die sich in unserer Stadt täglich tausendfach rücksichtslos über alle geltenden Verkehrsvorschriften hinwegsetzen und dabei die Schädigung, Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Verkehrsteilnehmer billigend in Kauf nimmt.

Als mehrfach unmittelbar betroffener Bürger dieser Stadt bitte ich im Rahmen der Einwohnerfragestunde um die Beantwortung der folgenden Fragen:

Welche Maßnahmen gedenken die Stadtverordnetenversammlung, hier vor allem der für Verkehrsfragen zuständige Ausschuss und die Stadtverwaltung, hier insbesondere die Straßenverkehrsbehörde, in dem noch verbleibenden Zeitraum bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode zu ergreifen, um den durch Radfahrerinnen und Radfahrer auf den Straßen unserer Stadt herbeigeführten unhaltbaren Zuständen hinsichtlich der Nichtbeachtung der Straßenverkehrsordnung wirksam zu begegnen?

Antwort:

Grundsätzlich obliegt die Kontrolle des fließenden Verkehrs den Bediensteten der zuständigen Polizeidienststelle. Dies umfasst auch die Ahndung von durch Radfahrer begangenen Ordnungswidrigkeiten. Zur Übernahme derartiger Kontrollaufgaben ist die Landeshauptstadt Potsdam rechtlich nicht befugt.

Die Straßenverkehrsbehörde hat lediglich die Möglichkeit, die vorgesehenen Radverkehrsführungen rechtlich eindeutig mittels Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen anzuzeigen. Eine weitergehende Einflussnahme ist durch die Straßenverkehrsbehörde selbst nicht möglich.

Die verkehrsrechtlichen Festlegungen, auch jene die den Radverkehr betreffen, sind allen Verkehrsteilnehmern mittels Verkehrszeichen bekannt gegeben. Etwaige, zum Teil auch mutwillige Missachtungen der gesetzlichen Vorschriften oder der durch Verkehrszeichen angezeigten besonderen Verhaltensregeln, können rein rechtlich nicht zur Aufstellung andersartiger bzw. zusätzlicher Verkehrszeichen führen, da dies die Straßenverkehrsordnung (StVO) als maßgebende Rechtsvorschrift nicht zulässt.

Die Polizeiinspektion Potsdam hat auch nach der Umsetzung der Polizeireform im Land Brandenburg, welche bekanntermaßen auch einen Personalabbau beinhaltet, erneut eine Fahrradstaffel eingerichtet und kann somit künftig leichter und schneller Verstöße auch von Radfahrern ahnden.

Eigene Aktivitäten erfolgen auch von Seiten der Landeshauptstadt Potsdam zur Radverkehrssicherheit und Einhaltung der Straßenverkehrsordnung. So wurde z.B. vor kurzem die Aktion "Geisterradler" durchgeführt, in welcher Radfahrer, die sich in der falschen Richtung auf dem Radweg bewegen, angesprochen wurden.

gez.: Matthias Klipp
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

Frage 3

Welche ablehnenden Stellungnahmen gab es im Baugenehmigungsverfahren für das Autohaus an der Pappelallee / Erich-Mendelsohn-Allee im Einzelnen?

Antwort:

Zur positiven Stellungnahme der unteren Denkmalschutzbehörde wurde das Benehmen durch das Landesamt für Denkmalpflege nicht erteilt. Somit gibt es keine vollständig negative Stellungnahme.

Warum wurde die Baugenehmigung gleichwohl erteilt?

Antwort:

Die Baugenehmigung wurde erteilt weil dem Vorhaben keine öffentlich-rechtlichen Belange gegenüberstanden. Das fehlende Benehmen des Landesamtes für Denkmalpflege war aus Verwaltungssicht nicht ausschlaggebend für eine Ablehnung des Vorhabens. In der Begründung zur Ablehnung der Benehmensherstellung wurde lediglich die Meinung aus dem Bebauungsplanverfahren wiederholt, wonach das Grundstück "von jeglicher Bebauung freizuhalten" sei. Diese waren jedoch schon Bestandteil des damaligen Abwägungsprozesses und standen der Festsetzung des rechtsgültigen Bebauungsplanes Nr. 40 „Kaserne Kirschallee“ nicht entgegen.

Warum wurde der Bebauungsplan (B-Plan Nr. 40 „Kaserne Kirschallee) nicht entsprechend geändert, nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass in unmittelbarer Nähe ein von den Anwohnern dringend benötigtes Nahversorgungszentrum entstehen soll, zu dem ein Autohaus wohl nicht gehören dürfte?

Antwort:

Eine negative Stellungnahme zu einem genehmigungsfähigen Vorhaben im Geltungsbereich eines rechtskräftigen Bebauungsplanes führt nicht automatisch zu einem Änderungsverfahren desselben, da dem Satzungsbeschluss eine durch die Stadtverordnetenversammlung bestätigte Abwägung zu fixierten Planungszielen zu Grunde liegt. Eine Änderung des Bebauungsplanes wurde und wird auch nicht angestrebt, da die gewerbliche Nutzung des Grundstücks im Einklang mit dem Gewerbeflächensicherungskonzept (GSK), das durch die Stadtverordnetenversammlung am 04.04.2012 beschlossen wurde, steht.

Darüber hinaus ist das Gewerbegrundstück, auf dem das Autohaus errichtet werden soll, nicht Bestandteil des westlich angrenzenden Nahversorgungszentrums. Insofern steht das Autohaus neben der planungsrechtlichen Zulässigkeit auch im Einklang mit den beschlossenen Planungen für die Versorgung des Entwicklungsbereichs Bornstedter Feld.

Ist die Landeshauptstadt Potsdam der Auffassung, dass Autohäuser in unmittelbarer Innenstadtnähe zu errichten sind oder sollten diese nicht vielmehr nicht wie bisher an Ausfallstraßen errichtet werden?

Antwort:

Bei der Einordnung von Gewerbebetrieben verfolgt die Landeshauptstadt keine branchenbezogene Standortzuweisung. Die Genehmigung des Vorhabens zur Errichtung eines Autohauses erfolgte auf der Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 40 „Kaserne Kirschallee“. Für das Grundstück des Autohauses wird durch den Bebauungsplan eine gewerbliche Nutzung festgesetzt. Das Vorhaben entspricht somit nach der Art der Nutzung einem Gewerbebetrieb, der innerhalb des Gewerbegebietes allgemein zulässig ist.

gez.: Matthias Klipp
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

Frage 4

Tempo 30 auf der Sacrower Allee in Groß Glienicke

Was spricht dagegen, in einer Zeit wachsender Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr und wachsender Belastung der Anwohner durch immer mehr Autos den gesamten Busing in Groß Glienicke oder zumindest die gesamte Sacrower Allee zur Tempo-30-Zone zu erklären, wie es in anderen Städten und Gemeinden Brandenburgs auf Hauptstraßen mit Busverkehr problemlos möglich ist? (Beispiel: die B 96 auf dem Stadtgebiet von Fürstenberg; Forststraße in Potsdam)

Antwort:

Grundsätzlich ist die Entscheidung über die Einrichtung oder Ausdehnung von Tempo 30-Zonen im Rahmen einer flächenhaften kommunalen Verkehrsplanung nach der Charakteristik eines Gebietes mit Fußgänger- und Radverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf zu treffen.

Da sich Tempo 30-Zonen nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und auf Vorfahrtstraßen erstrecken dürfen, müssen die Kommunen ein leistungsfähiges übergeordnetes Verkehrsnetz vorhalten, auf dem der Verkehr gebündelt werden kann. Das Verbot, Hauptverkehrsstraßen in Tempo 30-Zonen einzubeziehen, bedeutet nicht, dass dort keine Geschwindigkeitsbegrenzungen bestehen dürfen. Einzelbeschränkungen sind weiterhin aus Gründen der Verkehrssicherheit (z.B. vor Schulen, Kindergärten, Spielplätzen), des Lärmschutzes oder der Luftreinhaltung möglich.

Die verkehrsplanerische Entscheidung, den grundhaft erneuerten und vom Linienbus genutzten Abschnitt der Sacrower Allee nicht in eine Tempo 30-Zone zu integrieren, wurde im Jahr 2008 im Zusammenhang mit Anforderungen des Fördermittelgebers getroffen.

Der erste Abschnitt der Sacrower Allee ist somit eine Hauptsammelstraße im Potsdamer Ortsteil Groß Glienicke, bei der die sichere und leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs Priorität hat. Die Aufgabe von Hauptsammelstraßen ist es, dichten Verkehr zügig abzuwickeln und das übrige Straßennetz zu entlasten. Diese Anforderung kann nur erfüllt werden, wenn möglichst wenige Beschränkungen auf dieser existieren, wie es eine

Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Allgemeinen, oder auch nur für bestimmte Zeiträume, darstellt.

Eine über die ortsübliche Geschwindigkeit hinausgehende Reduzierung ist entsprechend den geltenden Vorschriften ausschließlich bei Vorlage einer konkreten Gefahrensituation und/oder baulichen Schäden am Straßenkörper selbst möglich. Die derzeitige Verkehrsabwicklung ist nicht von einer erheblichen Gefahrenlage geprägt, welche eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit für die gesamte Sacrower Allee aus Gründen der Ordnung und Sicherheit zuließe.

Aus den vorgenannten Gründen kann eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h somit nicht erfolgen.

Die in der Potsdamer Forststraße geltende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wurde wegen gravierender Schäden am Straßenkörper selbst veranlasst.

Der Grund für die Herabsetzung der Geschwindigkeit waren die teilweise starken Unebenheiten der Fahrbahn und die beginnende Rissbildung im Straßenkörper selbst. Nach Feststellung dieser Mängel wurden an zwei als signifikant einzuschätzenden Örtlichkeiten planographische Untersuchungen der Fahrbahnoberfläche sowie die Erstellung eines Erschütterungsgutachtens veranlasst. Im Ergebnis wurde vom Straßenbaulastträger bei der gegebenen Verkehrsbelastung dieser Straße die vorübergehende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Zeitraum bis zu einem grundhaften Ausbau als zwingend erforderlich dargestellt.

Auf Grundlage dieses Gutachtens hat die Straßenverkehrsbehörde in Folge die verkehrsrechtliche Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung erlassen.

Mittelfristig wird ein Ausbau der gesamten Forststraße und somit die Beseitigung der die Geschwindigkeitsreduzierung begründenden Fahrbahnschäden erfolgen.

gez.: Matthias Klipp

Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

5. Frage

Straßenentwässerung in Groß Glienicke

Wann erfolgt der Anschluss Groß Glienicke an das elektronische Warnsystem für Straßenentwässerungspumpen? Sehr wichtig, da die Pumpen leider nicht immer vor den betroffenen Grundstücken stehen.

Antwort:

Der Ortsteil Groß Glienicke verfügt über ein Trennsystem. Hier wird Schmutz- und Regenwasser getrennt abgeleitet. Die Ursache für die Überlastung des Schmutzwassersystems in der Vergangenheit resultiert daraus, dass auch Regenwasser in das Schmutzwassersystem gelangte. Das Kanalnetz ist aber dafür nicht ausgelegt, es kam zu Überstauungen. Deshalb haben die EWP und die Stadt Maßnahmen ergriffen, um diesen Zustand zu unterbinden.

Die erste Maßnahme wurde bereits in 2012 umgesetzt. Hier wurden 55 Schächte in der Höhe verändert, um die Regenwassereinleitung zu minimieren.

Eine weitere Maßnahme ist die Optimierung der Pumpensysteme und deren Einbindung in das Leitsystem der EWP. Dies betrifft die Schmutzwasserpumpwerke Hechtsprung, Ernst-Thälmann-Straße, Dorfplatz und Grenzstraße. Über die zu installierenden Steuerungen in den o.g. Pumpwerken werden alle vorhandenen Pumpwerke miteinander vernetzt, um ein optimales Ableitungsregime zu erreichen. Aufgrund der notwendigen Leistungserhöhungen aus der hydraulischen Bemessung sind auch die Schaltschränke zu erneuern. Die Fertigstellung ist für Mai 2014 vorgesehen. Die finanziellen Mittel sind in den Investitionsplänen der EWP für 2013/2014 eingestellt.

Die Stadt wird bis Ende 2013 zusätzliche Rigolen errichten, um Niederschlagswasser von den Verkehrsflächen dort wo dies möglich ist, zu versickern.

gez.: Matthias Klipp

Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

Frage 6

Situation im Ortsteil Fahrland

Als Einwohnerin von Fahrland bitte ich Sie inständig, sich persönlich mal ein Bild von dem neuen Ortsteil im ländlichen Raum zu machen. Sie müssen dann einsehen, dass hier sehr viel im Argen liegt: gleich hinter dem Ortseingang im Ort (!!!) hören gute Straße und Radweg abrupt auf, es gibt nicht einmal befestigte Bürgersteige, die unmittelbar folgende Kreuzung ist in katastrophalem Zustand. Der Durchgangsverkehr ist enorm, aber Radfahrer und Autos teilen sich die schlechte Straße - ein Wunder, dass noch nichts passiert ist.

Wir haben zwei voneinander und vom alten Ortskern getrennte Neubaugebiete - Am Upstall und Eisbergstücke. Dies ist eine fürchterliche Sünde der unmittelbaren Nachwendezeit, die nicht nur hohe Schulden, sondern auch eben ein unharmonisches Dorfleben gebracht hat. Von den Neubaugebieten gibt es keinen guten Schulweg. Die Kinder aus dem Neubaugebiet Am Upstall laufen auf einem Trampelpfad über ein Feld!

Aber bitte, die neuen Einwohner von Fahrland können doch dafür nicht weiterhin bestraft werden! In unserer Ortslage liegt der Mittelpunkt Brandenburgs, es gibt 2 Eingänge in das herrliche Gebiet der Döberitzer Heide, der Fahrländer See könnte wunderbar umrundet werden. Bisher wird dies alles nicht genutzt, es fehlen gepflegte Zuwege, Hinweise etc.

Wir haben weder Arzt noch Apotheke, keinen zentralen Spielplatz.

Was gedenken Sie für uns in Fahrland zu tun?

Antwort:

Zur Ketziner Straße:

Die Ketziner Straße in der Ortslage Fahrland nebst Gehwegen ist in keinem guten Zustand und bedarf einer grundhaften Erneuerung. Leider fehlen der Stadt derzeit die finanziellen Mittel hierfür. Unabhängig davon ist darauf hinzuweisen, dass bei einer grundhaften Erneuerung der Straße die beitragspflichtigen Grundstücksanlieger nach dem Kommunalen Abgabengesetz (KAG) einen wesentlichen Teil der Kosten tragen müssen.

Nach der Erneuerung der Straße kann ein Radschutzstreifen auf der Fahrbahn markiert werden. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wäre innerorts bei der derzeitigen Verkehrsbelastung ohne weiteres möglich.
2012 wurde am Ortseingang Fahrland eine Überleitung des Radwegs auf die Fahrbahn errichtet.

Zur Schulwegesicherung:

Die Wegeverbindung zwischen der Regenbogengrundschule und Eisbergstücke soll im Rahmen des in der Bearbeitung befindlichen Bebauungsplans "Am Friedhof" berücksichtigt werden.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens Nr. 132 „Am Friedhof“ (OT Fahrland) ist die Errichtung bzw. Unterbringung eines Geh- und Radweges vorgesehen. Der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan wurde am 05.12.2012 gefasst.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist im städtebaulichen Konzept zu diesem Bebauungsplan eine fußläufige und sichere Verbindung zur Regenbogenschule Fahrland vorgesehen. Weitere Festsetzungen und detaillierte Aussagen werden im Zuge des anstehenden Bebauungsplanverfahrens erarbeitet. Die Stadtverordnetenversammlung wird in diesen Planungsprozess eingebunden bleiben (11/SVV/0833).

Die Finanzierung des Weges ist noch nicht geklärt.

Durch den Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen wurde ein Ingenieurbüro für Straßenplanung beauftragt, für die Einmündung Döberitzer Straße auf die Ketziner Straße im OT Fahrland eine Machbarkeitsstudie anzufertigen. Die Ergebnisse werden für September 2013 erwartet und dann dem Ortsbeirat vorgestellt.

Zu den Zuwegungen Döberitzer Heide - Zugänge vom Stadtgebiet Potsdam:

Der von der Gemeinde Wustermark im Jahr 2005 gestellte Fördermittelantrag zum Ausbau der Wanderwege als Zugang zur Döberitzer Heide wurde auch nach wiederholter Antragstellung nicht positiv beschieden.

Die zwischen der Landeshauptstadt Potsdam und der Gemeinde Wustermark geschlossene Vereinbarung zur Finanzierung des städtischen Eigenanteils ist Ende Dezember 2007 ausgelaufen und wurde nicht erneuert.

Der Wegeverlauf fast aller Zugänge zum Wanderwegenetz der Döberitzer Heide liegt nicht auf den eigentlichen Wegeflurstücken.

Die Gründe, die in der Vergangenheit zu einer Verlagerung der Wegeverläufe geführt haben, sind nicht bekannt. Unabhängig davon ist festzustellen, dass die Erschließung der Döberitzer Heide über die bestehenden Wege gesichert ist.

Bevor investive Mittel zum Ausbau des Wegenetzes eingesetzt werden, ist die rechtliche Klärung im Vorfeld notwendig.

Es stehen keine finanziellen Mittel zum Ausbau der Wege zur Verfügung.

gez.: Matthias Klipp
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

Frage 7

Gebühren Winterdienst

In der Stadt Potsdam zahlen die betroffenen Haushalte für die Dienstleistung Winterdienst mehr als die doppelte Gebühr als in anderen Städten des Landes Brandenburg, obwohl alle Städte fast den gleichen Winter haben.

Z. B. Gebühr für den Frontmeter

in Potsdam	= 4,72 €/m nur Winterdienst
in Brandenburg	= 1,48 €/m nur Winterdienst
in Templin	= 1,63 €/m nur Winterdienst
in Frankfurt	= 2,46 €/m nur Winterdienst
in Eberswalde	= 1,45 €/m nur Winterdienst
in Cottbus	= 2,69 €/m mit Straßenreinigung.

Winterdienstleistungen sind ja keine Kommunalabgaben, weil nicht alle Haushalte diese Kosten bezahlen, sondern nur ca. 30 % in Potsdam.

Liegt es vielleicht an der Monopolstellung der STEP, die dadurch die Preise bestimmen kann, wie sie es möchte (Monopolmissbrauch)?

Deshalb wäre es besser, wenn diese Dienstleistungen, die ja auch fast jeder Tiefbaubetrieb ausführen kann, in Teilabschnitten ausgeschrieben werden würde, dann könnte die Stadt Potsdam wesentlich günstigere Preise erzielen.

Oder liegt es an den hohen Verwaltungskosten, die die Stadt hat?

Es muss jedenfalls bessere Lösungen geben als in Potsdam, denn das zeigen die Gebühren-Vergleiche der anderen größeren Städte im Land Brandenburg.

Warum sind die Preise für die Winterdienstleistungen in Potsdam so hoch?

Antwort:

Die Leistungen für die Erbringung des Winterdienstes in Potsdam sind im Ergebnis einer öffentlichen Ausschreibung an die STEP vergeben worden. Nicht jeder Tiefbaubetrieb kann diese Leistung ausführen. Hier mussten in der Ausschreibung die Bieter die erforderlichen Anforderungen an die Qualität und Leistungsfähigkeit nachweisen. Durch die Ausschreibung ist somit der günstigste Preis erzielt worden.

Der gebührenfähige Verwaltungskostenanteil beträgt etwa 8% und ist somit nicht überhöht.

Die Kostenerhöhung in 2013 hängt im Wesentlichen mit dem Ausgleich von Unterdeckungen aus dem Jahre 2011 zusammen. Bei diesem Extremwinter fielen erhöhte Aufwendungen an, die nach Kommunalabgabengesetz in der übernächsten Kalkulationsperiode, also 2013 ausgeglichen werden.

gez.: Matthias Klipp
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

Frage 8

Rad fahren in Potsdam

Wann gibt es die grüne Zone auch endlich in Potsdam?

Antwort:

Bei der Beantwortung dieser Frage wird unterstellt, dass mit "grüner Zone" eine "Umweltzone" der Stufe 3 (grüne Plakette) gemeint ist.

Im Zusammenhang mit dem Luftreinhalteplan der Stadt Potsdam wurde seitens des Landes Brandenburg (Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz) als zuständige Institution für die Luftreinhalteplanung eine Untersuchung zur Wirkung einer Umweltzone in Potsdam geführt. Diese kann unter folgendem Link eingesehen werden:

<http://www.lugv.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.298881.de>.

Im Fazit wurde festgestellt, dass der Aufwand einer separaten Umweltzone (die in Potsdam quasi das gesamte Gebiet der Kernstadt, einschließlich Babelsberg umfassen müsste) nicht im Verhältnis zum eher geringen Nutzen steht. Eine mitentscheidende Besonderheit der Potsdamer Situation ist dabei, dass die Stadt von der Berliner Umweltzone profitiert, d.h. der Flottenwechsel bei den Kfz findet weitgehend auch in Potsdam statt.

Im aktuellen Luftreinhalte- und Qualitätsplan wurde daher die Umweltzone nicht als Maßnahme festgelegt. Welche Maßnahmen die Situation in Potsdam verbessern werden, kann im Luftreinhalteplan (<http://www.lugv.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.285551.de>) nachgelesen werden.

Wann dürfen Fahrräder endlich umsonst in Straßenbahn, allen Bussen, S- und Regionalbahnen mitgenommen werden? Der Umwelt zuliebe, denn welcher Autofahrer kauft sich ein Vierliterauto, um dann teuer und umständlich mit dem Zug zu fahren?

Antwort:

In den Straßenbahnen kann jederzeit kostenpflichtig ein Fahrrad mitgenommen werden, wenn dies die Auslastung des Fahrzeugs zulässt. Dafür stehen die großen Mobilitätsbereiche zur Verfügung. Damit kann auch der Großteil des Stadtgebietes erreicht werden, da das Tramnetz die Kernstadt flächendeckend erschließt.

Aufgrund der kleinen Aufstellflächen in Bussen kann eine Mitnahme von Fahrrädern leider nicht zugelassen werden - hier haben Rollstühle und Kinderwagen höhere Priorität.

Auch Fahrräder beanspruchen in den Fahrzeugen grundsätzlich einen Platz. Diesem Platzanspruch wird zunächst mit der Forderung nach einem Ticket entsprochen. Als Anreiz ist für die Beförderung von Fahrrädern ein ermäßigter Fahrausweis zu lösen; diese werden auch als rabattierte Zeitkarten wie Monatsabos angeboten.

„Tempo 30“, wäre für ganz Potsdam-Stadt gut für die Radfahrer. Können alle Radwege auf der Fahrbahn weiß abgegrenzt werden für ganz Potsdam?

Antwort:

Geschwindigkeitsbegrenzungen dürfen nach der Straßenverkehrsordnung und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift in Deutschland nur unter der Vorlage besonderer Gründe angeordnet werden. Eine generelle Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h lässt der Gesetzgeber nicht zu. Auch für Radfahrstreifen und Schutzstreifen bestehen Vorgaben nach der Verwaltungsvorschrift der StVO (z.B. Verkehrsbelastung, Fahrbahnbreite, zulässige Höchstgeschwindigkeit, etc.), sodass diese nicht generell auf allen Fahrbahnen aufgebracht werden können

gez.: Matthias Klipp

Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

9. Frage

Steine auf dem Gehweg hinter der Französischen Kirche

Auf dem Gehweg hinter der Französischen Kirche lagert schon vor meiner persönlichen Feststellung am 23. Januar 2012 ein Haufen scharfkantiger Schottersteine.

Obwohl der Herr Oberbürgermeister und die Ordnungsverwaltung der Stadt Potsdam von mir durch mehrere Schreiben einschließlich Bilddokumentation auf diesen rechtswidrigen Zustand hingewiesen wurden, liegen diese Steine auch heute noch dort.

Warum reagiert die Ordnungsverwaltung nicht und lässt die Steine entfernen?

Antwort..

Der vom Fragesteller benannte Bereich verfügt über 2 Zufahrten, welche mit Pollern abgesperrt sind. Lediglich die Poller auf der Seite der Charlottenstraße sind klappbar, um die Zufahrt zu den Parkflächen der Französischen Kirche zu gewährleisten (Foto beigefügt).

Im benannten Zeitraum wurden alle dort parkenden Fahrzeuge gemäß des § 12 Straßenverkehrsordnung mit Gehwegparken verwarnt.

Der kritisierte Steinhaufen ist bekannt. Der Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen hat eine zeitnahe Veranlassung der Mängelbeseitigung zugesagt.

Zum heutigen Zeitpunkt finden erneut Bauarbeiten für den Neubau eines Wohnhauses in diesem Bereich statt.

gez.: Elona Müller-Preinesberger
Beigeordnete für Soziales, Jugend,
Gesundheit und Ordnung

10. Frage

Auskünfte gemäß Meldegesetz

Wie viele Vollauskünfte gemäß § 8 des Meldegesetz des Landes Brandenburg wurden jeweils in den letzten Jahren bei der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam (namentlich beim Bürgerserviceteam) gestellt bzw. beantragt?

Antwort:

Im Jahr 2010 wurden 6 Auskünfte nach § 8 BbgMeldeG beantragt und erteilt. Im Jahr 2011 waren es 4 Auskünfte, im Jahr 2012 wurden 8 Auskünfte erteilt und bis zum 29.08.2013 wurden im Jahr 2013 insgesamt 8 Auskünfte beantragt und entsprechend erteilt.

gez.: Elona Müller-Preinesberger
Beigeordnete für Soziales, Jugend,
Gesundheit und Ordnung

Frage 11

Entrichtung von Parkgebühren per Handy

Hat die Stadtverwaltung schon einmal darüber nachgedacht, die Entrichtung der PKW-Parkgebühren per Handy zu ermöglichen?

Bereits viele Städte, darunter auch Berlin, bieten dies an. Einer der Anbieter ist z. B. die Fa. Mobile City in Saarbrücken. Und weiter: Falls darüber nachgedacht wurde und dies abgelehnt wird, was sind die Gründe hierfür?

Antwort:

Das Thema HandyParken wurde und wird durch die Verwaltung der Landeshauptstadt Potsdam bereits seit 2005 untersucht und geprüft.

Mit der Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) 2008 wurde die Möglichkeit, die Parkgebühren z.B. auch per Handy zu entrichten, deutschlandweit fixiert.

Die Potsdamer Parkgebührenordnung wurde u.a. darauf hin zum 07.04.2010 geändert, dass andere Systeme (HandyParken, Taschenparkuhr etc.), neben den klassischen Parkscheinautomaten, grundsätzlich möglich wären.

Der erhöhte Kontrollaufwand des ruhenden Verkehrs (beim Außendienst), die zusätzlichen Kosten (beim Nutzer und bei der Kommune) sowie das mangelnde Interesse bei den Nutzern aber auch die fehlende Harmonisierung auf dem HandyParken-Markt haben bislang dazu geführt, dass z.B. das HandyParken in der Landeshauptstadt Potsdam noch nicht eingeführt werden konnte.

Die Verwaltung beobachtet allerdings auch weiterhin diesen Markt genau und hält Kontakt zu potentiellen Betreibern solcher HandyPark-Systeme.

gez.: Matthias Klipp

Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

Frage 12.

Welche Lösungen sind für die zur Zeit völlig fehlende Nahversorgung für die Bewohner der Templiner Vorstadt westlich des Leipziger Dreiecks im Rahmen der weiteren Bebauung in diesem Bereich vorgesehen?

Antwort:

Das Einzelhandelskonzept der Landeshauptstadt wird derzeit fortgeschrieben, ein wichtiges Thema dabei ist die Sicherung der gut erreichbaren Nahversorgung. Dabei werden auch die zentralen Versorgungsbereiche und ihre Einzugsbereiche – auch für die Templiner Vorstadt - überprüft.

Aktuell leben in der Templiner Vorstadt (Stadtteil 61) etwa 1.200 Einwohner. Ein wirtschaftlich tragfähiger Supermarkt oder Discounter benötigt aber etwa 5.000 Einwohner im Einzugsbereich. Davon ist die Templiner Vorstadt – auch nach Fertigstellung der Speicherstadt und anderer Projekte im Stadtteil - weit entfernt. Kleinere Geschäfte könnten aber durchaus tragfähig sein, sie sind auch planungsrechtlich in der Regel zulässig. Diese werden aber nicht durch die Stadt entwickelt, sondern durch interessierte Grundstücks- bzw. Immobilieneigentümer und entsprechende Betreiber.

Darüber hinaus ist die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes mit zahlreichen Geschäften der Nahversorgung aus der Templiner Vorstadt auch mit dem ÖPNV gewährleistet.

gez.: Matthias Klipp
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

13. Frage

betr.: Beitritt bzw. Unterstützung der Initiativen „Bündnis soziale Stadt“, „Bio-Städte-Netzwerk“ und „Falea darf nicht sterben“

Inwieweit kann die Stadt Potsdam die Initiativen "Bündnis soziale Stadt" (www.buendnis-soziale-stadt.de), "Bio-Städte-Netzwerk (u.a. Nürnberg, Bremen und München sind schon dabei) und "Falea darf nicht sterben" (falea21.de) unterstützen, möglichst sogar beitreten?

Hintergrund:

Oft wird in Potsdam der Einsatz für die Umwelt, z.B. im Klimaschutz, betont. Zu einer intakten Umwelt gehören auch die Einhaltung und Verbesserung sozialökologischer Standards und ein gesunder und umweltschonender Konsum. In diesem Zusammenhang sprach ich schon im Juni Frau Dr. Sommer von Bereich Marketing und Kommunikation an und informierte sie zu "Bündnis soziale Stadt" und "Bio-Städte-Netzwerk". Einige Wochen bat ich umsonst um Rückmeldung, erreichte Frau Dr. Sommer im Juli dann doch, wo sie mir sagte, dass mein Anliegen mit anderen Personen noch besprochen werden müsste. Alles hat natürlich seine Regeln und braucht seine Zeit, doch möchte ich die positive Entwicklung in dieser Angelegenheit durch meine Anfrage unterstützen. Inzwischen habe ich auch von der Initiative "Falea darf nicht sterben" erfahren. Bei dieser Initiative geht es um die Verhinderung der Zerstörung großer Gebiete einer Kommune in Mali durch geplanten Uran-Abbau. In Deutschland ist war der Ausstieg aus der Nutzung der Atomkraft beschlossen, aber noch viele Atomkraftwerke und andere Anlagen in Betrieb. Deutsche Firmen machen auch Geschäfte im Zusammenhang mit der Atomkraftnutzung im Ausland. Die Folgen - vom Uranstaub beim Abbau bis zu den undichten Atommüllbehältern - sind allen Anwesenden wohl mehr oder weniger bekannt. Die Mehrheit der in der SSV vertretenen Parteien hat sich schon vor "Fukushima" deutlich für einen Ausstieg aus der Atomkraftnutzung ausgesprochen, so dass ich guter Hoffnung bin, dass auch die Stadt Potsdam dem Bündnis "Falea darf nicht sterben" beitreten kann.

Antwort:

In Bezug auf das Bündnis „Soziale Stadt“ kann ich Ihnen mitteilen, dass Potsdam als Mitglied des Bündnisses „Gesunde Stadt“ dort bereits zu den Unterstützern gehört. Ob Potsdam darüber hinaus seine Unterstützung des Bündnisses „Soziale Stadt“ noch einmal ausdrücklich bekunden sollte, werden die Stadtverordneten – Ihrer Anregung folgend – prüfen.

Hinsichtlich der beiden anderen Vorschläge muss ich Sie um Verständnis dafür bitten, dass ich Ihre Frage nicht abschließend beantworten kann. Sie fragten danach, ob die Stadt den von Ihnen vorgeschlagenen Bündnissen und Initiativen beitritt bzw. diese unterstützen wird; darüber haben die Stadtverordneten noch nicht entschieden.

Sie dürfen aber davon ausgehen, dass wir Ihre Anregungen aufgreifen und nach einer sicher wohlwollenden Prüfung auch darüber entscheiden werden.

gez. Peter Schüler
Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

14. Frage

Straßenreinigungsbescheide

Die Anlieger der Seepromenade im Ortsteil Groß Glienicke erhielten Bescheide über angeblich durchgeführte Straßenreinigungen sowie Winterdienste in 2012/13. Es ist der Stadt Potsdam und den von ihr beauftragten Firmen bekannt, dass die Seepromenade seit nun mehr einem Jahr eine Baustelle ist.

Es wurde in dieser Zeit keine Straßenreinigung und meiner Erinnerung nach nur ein eingeschränkter Winterdienst durchgeführt. Auf telefonische Nachfrage bei der STEP und EWP/EWD wurde gesagt, dass in Baustellen keine Reinigung von ihnen sondern dann durch die Baufirmen durchgeführt werden müsse. In der Baubesprechung vom 15.8.2013 wurde erklärt, dass die Stadt bereit ist, die Straßenreinigung durch die Baufirma sogar zweimal zu bezahlen, damit die Schwarzdecke eine normgerechte Haftung hat.

- 1. Entspricht es kaufmännischer Sorgfalt, wenn von der Stadt Potsdam beauftragte Unternehmen Bescheide an Bürger versenden, denen keine oder teilweise keine Leistung entgegensteht?**
- 2. Wem obliegt die Aufsichtspflicht bei städtischen Dienstleistungen, auch wenn diese in Auftrag gegeben werden?**
- 3. Wie kann die Stadt Potsdam den durch die Folgeleistung der Bescheide finanziell geschädigten Anliegern eine Wiedergutmachung angedeihen lassen?**
- 4. Wie kann zukünftig vermieden werden, dass den Bürgern durch derartige oder ähnlich ungeprüft ablaufende Zahlungsbescheide ein finanzieller Schaden durch die Stadt Potsdam entsteht?**

Antwort:

zu 1.:

Die Bescheide für die Straßenreinigungs- und Winterdienstgebühren werden direkt von der Stadt versandt. Finden in einer Straße über einen längeren Zeitraum Straßenbauarbeiten statt, erfolgt die Reinigung durch das beauftragte Tiefbauunternehmen. Eine Gebührenpflicht für diesen Zeitraum ist dann nicht gegeben. In der Vergangenheit wurden Grundstückseigentümer darüber nicht hinreichend informiert.

zu 2.:

Bis zum 30.06.2013 lag die Aufsichtspflicht für die Straßenreinigung beim Fachbereich Ordnung und Sicherheit und für den Winterdienst beim Fachbereich Grün- und

Verkehrsflächen. Ab 01.07.2013 obliegt dem Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen die Verantwortung für beide Dienstleistungen.

zu 3.:

Der Grundstückseigentümer kann einen Anspruch gemäß § 4 Abs. 5 der Straßenreinigungsgebührensatzung bis zum Ablauf der Widerspruchsfrist auf Gebührenminderung schriftlich geltend machen. Diese erfolgt gegen die folgende Jahresveranlagung. Für das Jahr 2012 erfolgte die Gebührenminderung für die entsprechenden Monate.

Die Baumaßnahmen in der Seepromenade dauern bis in das Jahr 2013 an. Da das Ende der Baumaßnahmen zum Zeitpunkt der Bearbeitung der Anträge auf Gebührenminderung im Jahr 2013 noch nicht genau bestimmt werden konnte (geplantes Ende 31.07.2013 mit der Option der Verlängerung), erfolgte zum Zeitpunkt der Bearbeitung bereits vor Ablauf des Jahres 2013 (zu Gunsten der Widerspruchsführer/Antragsteller) eine Minderung der Gebühr für das Jahr 2013 für das erste Halbjahr 2013.

Für das zweite Halbjahr 2013 erfolgt die Bearbeitung einer Gebührenminderung mit Ablauf des Veranlagungsjahres 2013. So fließen auch ggf. weitere gebührenmindernde Tatbestände in die Änderung/ Minderung mit ein.

zu 4.:

Mit der Neuorganisation der Straßenreinigung und des Winterdienstes ab 01.07.2013 werden zukünftig vor Baubeginn die Grundstückseigentümer über die von der Verwaltung vorzunehmende Gebührenminderung informiert.

gez.: Matthias Klipp
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt