

Einwohnerfragestunde

**in der 46. öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung
am 22. August 2012**

1. Frage

betr.: Parkgebühren an den städtischen Kliniken/Krankenhäusern – hier dem Klinikum Ernst-von-Bergmann in Potsdam - in besonderen Situationen

Bei der regelmäßigen, dauerhaften und langfristigen, das heißt wochentäglichen Inanspruchnahme von Verordnungen einer Krankenförderung am Klinikum Ernst von Bergmann in Potsdam, kommt es aufgrund der zeitlich nicht vermeidbaren und zeitlich nicht reduzierbaren Dauer der Therapie fast täglich (oftmals) zu einer minimalen zeitlichen Überschreitung der kostenlosen Parkzeit, sodass für die Inanspruchnahme der Verordnungen einer Krankenförderung am Klinikum Ernst von Bergmann in Potsdam eine Gebühr für die Inanspruchnahme des Parkplatzes entsteht.

Einer der Hauptgründe für diesen Missstand/dieses Problem ist die zeitlich nicht vermeidbare und zeitlich nicht reduzierbare Dauer der Therapie sowie die Dauer der täglichen Therapie an sich.

Die Teilnahme an der regelmäßigen, dauerhaften und langfristigen, das heißt wochentäglichen Inanspruchnahme von Verordnungen einer Krankenförderung zum Klinikum Ernst von Bergmann in Potsdam ist medizinisch dringend indiziert und ersatzlos notwendig.

Der Grund des Missstandes/Problems ist der oben beschriebene Sachverhalt und die oben genannte Ursache. Die Folge des Missstandes/Problems ist die beschriebene negative Wirkung/Auswirkung.

Ich frage den Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam bzw. die zuständigen Beigeordneten der Landeshauptstadt Potsdam:

Ist es möglich, der regelmäßigen, dauerhaften und langfristigen das heißt wochentäglichen Inanspruchnahme von Verordnungen einer Krankenförderung - hier dem Klinikum Ernst von Bergmann in Potsdam- von jeglicher Erhebung von Parkgebühren zum Zwecke der ordnungsgemäßen Teilnahme an der regelmäßigen, dauerhaften und langfristigen, das heißt wochentäglichen uns medizinisch dringend indizierte und ersatzlos (am Klinikum Ernst-von-Bergmann in Potsdam) notwendigen Therapie- teilzunehmen?

Kann eine („Park“-)Gebühr für die Inanspruchnahme des Parkplatzes - hier in der unmittelbaren und mittelbaren Umgebung des Klinikum Ernst-von-Bergmann in Potsdam - infolge einer minimalen zeitlichen Überschreitung der kostenlosen Parkzeit im Rahmen der Inanspruchnahme der Verordnungen einer Krankenförderung am Klinikum Ernst von Bergmann unter anderem wegen dem Grund bzw. der Begründung der Geringfügigkeit – entfallen bzw. gestrichen oder nachträglich seitens der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam finanziell ersetzt werden?

Wie (mit welchen Maßnahmen, Schritten etc..) lässt sich der Missstand/das Problem nach Ansicht der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam zeitnah, dauerhaft und vollständig positiv erledigen bzw. positiv verändern und was unternimmt die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam zeitnah, dauerhaft, um den Missstand/das Problem positiv erledigen bzw. positiv verändern?

Antwort der Verwaltung:

Das Klinikum Ernst von Bergmann ist als eigenständige juristische Person für das Parkraummanagement auf seinem Gelände zuständig. Dem Klinikum obliegt daher auch die Entscheidung über die Befreiung von der Parkgebühr.

Für die gebührenpflichtigen Stellplatzflächen im öffentlichen Straßenraum ist eine Erstattung der Parkgebühren nicht möglich. Schwerbehinderten nach §46 StVO (ausführlicher in Verwaltungsvorschrift zur StVO ab Nr. 118) stehen im Umfeld des Klinikums Behindertenparkplätze zur Verfügung, die von der Parkgebührenpflicht ausgenommen sind.

Matthias Klipp
Beigeordneter

2. Frage

betr.: Planking, Lying, Down Game im Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam

Planking (von engl. *planking* = „Beplankung“, „Planken“ und *to plank* = „beplanken“) bzw. **Lying Down Game** (engl.: „Das Hinlegen-Spiel“) ist ein Internet-Phänomen. Dabei legt sich eine Person mit dem Gesicht nach unten und seitlich angelegten Armen, als ob man in Habt-Acht-Stellung stehen würde, meist an öffentlichen Plätzen steif hin und lässt sich fotografieren.

Fragen:

Sind der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam Standortorte im Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam bekannt, an denen von einzelnen Personen oder Personengruppen zeitweise, regelmäßige, kurzfristig oder dauerhaft das so genannte „Planking“ durchgeführt wird? Wenn ja, welche Standorte sind dies?

Sieht die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam Gefahren durch das Durchführen des so genannte „Planking“ im Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam von einzelnen Personen oder Personengruppen? Wenn ja, welche?

Gab es negative Vorfälle, Missstände, Beschwerden, Unfälle etc. im Zusammenhang mit dem Durchführen des so genannte „Planking“ im Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam von einzelnen Personen, oder Personengruppen? Wenn ja, welche?

Antwort der Verwaltung:

Der Verwaltung sind keine Standorte im Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam bekannt, an denen von einzelnen Personen oder Personengruppen zeitweise, regelmäßige, kurzfristig oder dauerhaft das so genannte „Planking“ durchgeführt wird.

Es werden bisher keine Gefahren durch das Durchführen des so genannte „Planking“ im Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam gesehen.

Es gab bisher keine negative Vorfälle, Missstände, Beschwerden, Unfälle etc. im Zusammenhang mit dem Durchführen des so genannte „Planking“ im Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam.

Elona Müller-Preinesberger
Beigeordnete für Soziales, Jugend, Gesundheit,
Ordnung und Umweltschutz

3. Frage

betr.: Thematik ÖPNV - im Einzelnen: Straßenbahn-Beschaffungsprogramm der ViP

Die ViP in Potsdam hat zunächst 17 Combinos der Firma Siemens beschafft; zur Zeit läuft das Auslieferungsprogramm von 18 Vario-Bahnen der Firma Stadler Rail. Bemerkenswert: für eine relativ kleine Stückzahl zwei verschiedene Fahrzeugtypen!

Der Trend im nationalen und internationalen Verkehr besteht jedoch in einer Verringerung der Fahrzeugtypen. Ziel ist eine nachhaltige Kosteneinsparung, u. a. weniger Ersatzteile unterschiedlicher Art müssen vorgehalten werden; geringere Aufwendungen für Ausbildung des Personals im Fahrdienst und für Wartung/Instandhaltung.

Zwei Beispiele seien genannt:

Magdeburger Verkehrsbetriebe: Ende 2012 besteht mit 83 Straßenbahntriebwagen der Bauart NGT 8D ein typenreiner Fahrzeugpark (Lieferkonsortium Alstom/ Bombardier) Quelle: www.mvbnet.de : News Beiträge

Schweizerische Bundesbahnen (SBB)

Der Fahrzeugpark des Fernverkehrs der SBB soll von heute 10 Typen auf zukünftig 3 Typen verringert werden. Quelle: SBB-Zeitung Nr. 13 vom 11. Juli 2012, S.4-5

Frage:

Welche signifikanten Vorteile im Beschaffungspreis, in den Betriebskosten und in den Vorteilen für die Fahrgäste haben die jetzt beschafften Stadler-Bahnen gegenüber den Siemens-Fahrzeugen? Ist der zu erwartende finanzielle Nutzen eindeutig und gesichert?

Antwort der Verwaltung:

Es trifft zu, dass der Trend bei den Verkehrsunternehmen aus guten Gründen dahin geht, möglichst wenig Fahrzeugtypen im eigenen Fahrzeugbestand zu haben. Dies ist insbesondere für die Kosten von Wartung und Instandhaltung von besonderer Bedeutung, da auf diese Art und Weise nicht für eine Unzahl von Fahrzeugtypen Ersatzteile vorgehalten werden müssen bzw. die Abläufe und das gesamte Knowhow für Wartung und Instandhaltung auf wenige Fahrzeugtypen konzentriert werden kann. Allerdings ist es in der Fachwelt durchaus eine Diskussion wert, ob sich ein Verkehrsunternehmen ausschließlich auf einen typenreinen Fahrzeugpark (mit nur einem Fahrzeugtyp) ausrichtet oder aber doch z.B. zwei verschiedene Bahntypen vorhält. Der singuläre, typenreine Fahrzeugpark birgt auch das Risiko, dass im Falle eines sicherheitsrelevanten Serienschadens die gesamte Flotte stillgelegt werden muss.

Auch bei der Landeshauptstadt Potsdam bzw. der städtischen Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP) ist es ursprünglich das Ziel gewesen, von den vorhandenen Hochbodenfahrzeugen (KT4D) auf einen typenreinen Fahrzeugpark mit Niederflurtechnik umzustellen. Daher wurde nach erfolgter Ausschreibung im Dezember 1996 ein Rahmenvertrag mit der Fa. Siemens abgeschlossen, der den Kauf von 48 Niederflurbahnen des Typs „Combino“ beinhaltete. Mit Ablösung der vorhandenen Hochbodenfahrzeuge durch Fahrzeuge mit Niederflurtechnik sollte eine Modernisierung der gesamten Fahrzeugflotte sowie eine deutliche Angebotsverbesserung, insbesondere für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen, verbunden sein.

Im Jahr 2004 waren auf diesem Weg die ersten 16 Fahrzeuge ausgeliefert und beim ViP im Einsatz. Im gleichen Jahr zeigten sich aber hier wie bei anderen Verkehrsunternehmen, die den Typ „Combino“ der Fa. Siemens gekauft und im Einsatz hatten, gravierende Mängel. Die Fa. Siemens selbst musste eine sogenannte Sicherheitswarnung an alle diese Verkehrsunternehmen herausgeben. Die Fahrzeuge waren von einem Tag auf den anderen

aus Sicherheitsgründen stillzulegen. In der Folgezeit gab es umfangreiche Verhandlungen und Überprüfungen mit der Herstellerin zu der Frage, ob und in welcher Weise ein Sanierungsprogramm mit Aussicht auf Erfolg durchgeführt werden kann. Zu dieser Zeit stand auch die Frage an, ob bei diesem Hintergrund die Fortsetzung des Beschaffungsprogramms mit dem Typ „Combino“ überhaupt erfolgen sollte. Die Unternehmensorgane der ViP entschieden sich dafür, den bestehenden Vertrag mit der Fa. Siemens in beiderseitigem Einvernehmen aufzuheben, da zu diesem Zeitpunkt noch kein abschließendes Sanierungskonzept der Fa. Siemens für die Bestandsfahrzeuge vorlag.

Es verblieb aber ebenso das Ziel, die Hochbodenfahrzeuge durch Niederflurbahnen abzulösen. Daher wurde ein erneutes Ausschreibungsverfahren vorbereitet und durchgeführt. Das Ausschreibungsverfahren endete damit, dass dem „annehmbaren Bieter“ (dem wirtschaftlichsten Angebot) der Zuschlag erteilt wurde. Das Vergaberecht sieht hier eine umfassende Würdigung des Preis-Leistungs-Verhältnisses vor. Nach den Ergebnissen der Ausschreibung konnte sich die Fa. STADLER mit ihrem Typ „Variobahn“ als günstigster Bieter durchsetzen; dabei war nicht nur der Anschaffungspreis zu betrachten, sondern auch etwa die voraussichtlichen Kosten der laufenden Instandhaltung.

Am Ende dieser Entwicklung wird man also, wenn dieses Beschaffungsprogramm abgeschlossen ist und alle Hochbodenfahrzeuge außer Betrieb gesetzt werden konnten, zwei Fahrzeugtypen in der Flotte haben (Typ „Combino“ und Typ „Variobahn“). Selbst wenn man anfangs (1996) ebenfalls auf einen typenreinen Fahrzeugpark (mit nur einem Fahrzeugtyp) setzte und sich dies durch die geschilderte Entwicklung ändern musste, so ist festzustellen, dass die heutige Ausrichtung auf eine geringe Typenzahl von zwei Fahrzeugen nicht nur Nachteile hat, sondern auch seine betrieblichen Vorteile haben kann.

Burkhard Exner
Bürgermeister