

**Einwohnerfragestunde in der
13. öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung
am 09. September 2015**

1. Frage

betr.: Aufstellung von Werbetafeln im Villenpark Potsdam

Seit gut 3 1/2 Jahren verhandelt Herr ... (Villenpark-Potsdam, ...) mit übergroßen Werbetafeln die Brandenburger Landschaft. Sechs Werbetafeln hat er aufstellen lassen, 4 davon im Stadtgebiet Potsdam, 2 im Havelland.

Die beiden Werbetafeln im Havelland wurden schon zweimal vom Bauordnungsamt Nauen kostenpflichtig entfernt, jeweils mit 5.000,- € Strafgeld. Gestern hat Herr ... wieder 2 neue Schilder auf Havelländischem Grund aufbauen lassen, das Bauordnungsamt Nauen ist über den Bürgermeister informiert und wird zum 3. Mal aktiv.

In Potsdam mahlen die Mühlen sehr viel langsamer, obwohl alle Schilder in ihrer Erstausrüstung zur selben Zeit errichtet wurden, hat in Potsdam noch kein Zwangsabbau stattgefunden. Einem Mitarbeiter aus dem Rathaus Potsdam (er schrieb mich nach meinem Hinweis im „Maerker Potsdam“ an) wurde von Herrn ... versprochen, die ungenehmigten Werbetafeln bis Ende März 2015 zu entfernen (Nach mehr als 3 Jahren illegaler Standzeit). Zwei der 4 Werbetafeln wurden erst Ende Mai demontiert, die Holzgerüste blieben in der Landschaft stehen und wurden nach einmonatigem „Leerstand“ mit neuen Werbetafeln bestückt (Standort: Abzweig B 2 in die Seeburger Chaussee). Die beiden anderen Werbetafeln (öffentlicher Grund vor der Seeburger Chaussee 2) werden regelmäßig durch eine Firma geputzt und durch neue Schilder über den Verkaufserfolg ergänzt.

Für mich und viele andere Brandenburger Bürger ist es unverständlich, dass die "Bearbeitung" zur Entfernung von illegal aufgestellten, also ungenehmigten großflächigen landschaftsverschandelnden Werbetafeln im öffentlichen Grün in Potsdam derart lange Bearbeitungszeiten benötigt und die Verwaltung ein derart dreistes Auftreten nicht konsequent beendet. Der Verursacher dieser privaten Werbemaßnahmen verstößt wissentlich gegen die Vorschriften. Der „Investor“ führt die Verwaltung nur an der Nase herum, da, wo er agiert, da gilt kein öffentliches Recht, da zählt nur „Lex ...“.

Bis zur nächsten Sitzung vergehen leider mehrere Wochen, wir hoffen, dass die Verhandlung der Brandenburger Landschaft und die kostenfreie, illegale Werbung dann zügig beendet werden. Auch die Firma, die ungenehmigt auf Potsdamer Stadtgebiet Werbetafeln installiert, müsste von der Verwaltung belangt werden können, sie wird dann Aufträge dieser Art nicht mehr annehmen.

Antwort

Der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam geht bereits seit dem Jahr 2008 gegen illegal errichtete Werbeanlagen im Villenpark Potsdam vor (u.a. am Standort B2/Einmündung Seeburger Chaussee) und konnte bereits die erfolgreiche Beseitigung von kleineren Werbeanlagen, jeweils nach Einleitung eines ordnungsbehördlichen Verfahrens, verzeichnen. Das Verfahren zur Beseitigung der großflächigen Werbeanlagen am Standort

B2/Einmündung Seeburger Chaussee ist aufgrund der durch den Störer eingelegten Rechtsmittel (Widerspruch und Klage) langwierig. Das Verfahren ist beim VG Potsdam anhängig.

Der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam kontrolliert die Situation vor Ort regelmäßig. Aufgrund der letzten Feststellungen am 28.08.2015 wird die Sach- und Rechtslage sorgfältig geprüft und ggf. weitere Verfahren zur Beseitigung illegaler Werbeanlagen eingeleitet. Ist der Erlass weiterer Beseitigungsanordnungen erforderlich, so werden diese im Falle ihrer Bestandskraft oder bei Anordnung der sofortigen Vollziehung, sofern diese in Ausnahmefällen möglich ist, auch vollstreckt.

2. Frage

betr.: Befreiung der SPSG von den Genehmigungspflichten für Baumfällungen

Die SPSG hatte bisher in einem Vertrag mit der LH P Regelungen getroffen, die es ihr erlaubten Baumfällungen nach ihrem Parkpflegekonzept ohne Anträge gemäß Baumschutzverordnung durchzuführen.

- 1. Wo ist der Vertrag nachzulesen?**
- 2. Wann läuft der Vertrag aus?**

Antwort:

Die Exemplare der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung befinden sich im Bereich Umwelt und Natur der Landeshauptstadt Potsdam sowie bei der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten (SPSG).

Die Vereinbarung wurde geschlossen am 20.04.2006 und läuft bis zum 31.12.2016.

Die öffentlich-rechtliche Vereinbarung enthält Regelungen zur Minimierung und Vereinfachung des für die Durchführung von gartendenkmalpflegerischen Arbeiten und Maßnahmen erforderlichen Aufwandes zur Durchführung von notwendigen naturschutzrechtlichen Verwaltungsverfahren. Zum Beispiel ist die SPSG durch die Vereinbarung befreit von der Einzelantragstellung zur Baumfällung – muss sich aber selbstverständlich an das materiell geltende öffentliche Recht halten. Die Fällungen erfolgen nach den – mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmten – Parkpflegekonzepten der SPSG. Das ist Gegenstand der Vereinbarung und entspricht § 1 Abs. 5 der aktuellen Potsdamer Baumschutzverordnung (PBaumSchVO).

- 3. Wie viele Bäume wurden auf dieser Vertragsgrundlage durch die SPSG gefällt und welchem vernichteten Grünvolumen entspräche dies?**
- 4. Wie viele Bäume wurden dafür von der SPSG nachgepflanzt - mit welchem Grünvolumen?**

Antwort:

Hierzu liegen in der Landeshauptstadt Potsdam bisher keine Daten vor. Daher wurden die Fragen an die SPSG weitergegeben; können aber auch durch die SPSG nicht beantwortet werden, da hierzu keine Statistiken geführt werden. In der Regel erfolgen Baumfällungen bei der SPSG aufgrund von Verkehrssicherungsmaßnahmen und zur Umsetzung des denkmalpflegerischen Auftrages, so dass nach der Beseitigung von Grün in der Regel auch anschließend neues Grün angepflanzt wird. So ist im Bereich der Parks nicht von einer wesentlichen Veränderung des Grünvolumens auszugehen.

5. Beabsichtigt das Rathaus erneut einen ähnlichen Vertrag mit der SPSG zu schließen?

Antwort:

Die Landeshauptstadt Potsdam und die SPSG beabsichtigen derzeit, für die Zukunft eine ähnliche Vereinbarung zu treffen. Es ist beabsichtigt, die Vereinbarung unter Berücksichtigung der neuen Rechtsgrundlagen (insbes. Bundesnaturschutzgesetz, Brandenburgisches Naturschutzausführungsgesetz) ab 01.01.2017 zu novellieren.

6. Liegen dazu Anträge und Fortschreibungen der Parkpflegekonzepte dem Rathaus vor?

Antwort:

Derzeit liegen dem Bereich Umwelt und Natur keine Anträge oder Fortschreibungen der Parkpflegekonzepte vor.

3. Frage

betr.: Zensur von Einwohnerfragen

- 1. Wie viele Einwohnerfragen wurden in den letzten 24 Monaten zensiert?**
- 2. Wurde den Fragenden die Gründe immer mitgeteilt?**
- 3. Welche Rechtsmittel hat die zensierte Potsdamerin gegen diese Ermessensentscheidungen des Oberbürgermeisters?**

Antwort:

Grundlage für die Beantwortung der eingereichten Einwohnerfragen ist der § 13 der Geschäftsordnung i.V. mit § 4 Pkt. 2 der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Potsdam sowie die Richtlinie zur Regelung der Einwohnerfragestunde in der Stadtverordnetenversammlung.

Im nachgefragten Zeitraum – Juni 2013 bis September 2015 - wurden insgesamt 122 Einwohnerfragen eingereicht; davon wurden 7 Fragen nicht beantwortet, da diese entweder nicht öffentlich waren, trotz vorheriger Beantwortung zum wiederholten Male gestellt wurden bzw. die Voraussetzungen gemäß der Richtlinie zur Regelung der Einwohnerfragestunde nicht erfüllt waren.

Die Fragesteller haben eine entsprechende Information erhalten.

4. Frage

betr.: Aufnahme unbegleiteter minderjähriger Flüchtlinge

- 1. War die Aussage der Dezernentin für Soziales, Jugend, Gesundheit und Ordnung, die Landeshauptstadt Potsdam wolle sich als Schwerpunktkommune für die Aufnahme unbegleiteter minderjähriger Flüchtlinge bewerben (*Potsdamer Neueste Nachrichten* vom 16. Juli 2015) mit dem Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam sowie der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam abgestimmt?**

2. Sind der Landeshauptstadt Potsdam Untersuchungen bekannt, wonach in Hamburg etwa rund ein Viertel der 115 bekannten schwerkriminellen jugendlichen Intensivtäter unbegleitete minderjährige Flüchtlinge sind (*Die Welt* vom 30. November 2014, <http://www.welt.de/regionales/hamburg/article134823100/Polizei-kapituliert-vor-kriminellen-Fluechtlingskindern.html>) und sind diese Erkenntnisse in die Entscheidung für eine Bewerbung als Schwerpunktkommune eingeflossen?
3. Was qualifiziert die Landeshauptstadt Potsdam, von dem moralisch sicherlich verständlichen Wunsch, helfen zu wollen, für eine solche Bewerbung?
4. Nach Aussage des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend werden die Kommunen bei der Betreuung unbegleiteter minderjähriger Flüchtlinge zukünftig hohe Standards erfüllen müssen, insbesondere im Hinblick auf die Sprachförderung, die Bereitstellung von Dolmetschern, Kita- und Schulplätzen. Wie gedenkt die Landeshauptstadt Potsdam diese Standards zu erfüllen?
5. Woher sollen, angesichts der Aussage des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, dass es hierfür keine zusätzlichen Bundesmittel geben wird, auf der anderen Seite aber, die Betreuung und Unterbringung einer Person bereits nach den heutigen, niedrigeren Standards rund 60.000 Euro pro Jahr (Focus vom 13. Juli 2015, http://www.focus.de/regional/bayern/fluechtlinge-landkreistagspraesident-erwartet-hohe-kosten-fuer-unbegleitete-minderjaehrige-fluechtlinge_id_4811719.html) kostet, die finanziellen Mitteln hierfür kommen?

Antwort:

Die Landeshauptstadt Potsdam hat ihr Interesse bekundet, unter dem Vorbehalt der Refinanzierung der Personal-, Sach- und Maßnahmekosten durch das Land Brandenburg, als Schwerpunkjugendamt für unbegleitete minderjährige Flüchtlinge im Land Brandenburg zu fungieren. Hintergrund ist die zu erwartende bundesweite Umverteilung minderjähriger unbegleiteter Flüchtlinge im Rahmen des Gesetzes zur Verbesserung der Unterbringung, Versorgung und Betreuung ausländischer Kinder und Jugendlicher ab dem Jahr 2016.

Hierzu gab es erste Sondierungsgespräche mit dem zuständigen Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg. Ausschlaggebend für diese Interessenbekundung waren neben der besonderen sozialen Verantwortung, welche die Landeshauptstadt hat, auch die am besten ausgebaute Infrastruktur im Land Brandenburg und die hohe Fachlichkeit der Mitarbeiter des Fachbereichs Kinder, Jugend und Familie. Zudem wurden bereits in der Vergangenheit minderjährige unbegleitete Flüchtlinge in Verantwortung der Landeshauptstadt Potsdam betreut und versorgt.

Die durch das Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg für die Unterbringung von minderjährigen unbegleiteten Flüchtlingen erstellten Standards können durch die Landeshauptstadt Potsdam umgesetzt werden.

5. Frage

betr.: Übernahme des Groß Glienicker Sees durch die Stadt Potsdam

1. **Wie ist der Stand: Übernahme des Groß Glienicker Sees durch die Stadt Potsdam, wozu vom Ortsteil ehemals 50000 € bereitgestellt wurden?**

Antwort:

Die Verwaltung arbeitet intensiv daran, die Voraussetzungen für die Übernahme der Potsdamer Hälfte des Groß Glienicker Sees in das Eigentum der Landeshauptstadt Potsdam zu schaffen. Die ersten Zwischenergebnisse auf diesem Weg sind erfolgversprechend (u.a. ist die Prüfung der künftigen finanziellen Belastungen und umweltrechtlicher Fragen erfolgt). Im weiteren Verfahren ist dann die Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung einzuholen.

Sollte wider Erwarten die Übernahme ins Eigentum der Landeshauptstadt Potsdam doch nicht erfolgen können, so wird die Landeshauptstadt Potsdam dafür Sorge tragen, dass die Seehälfte auf Potsdamer Seite unverändert zugänglich und nutzbar bleibt, wobei sich die Landeshauptstadt hierbei auf umfangreiche einschlägige Rechtsvorschriften des Landes Brandenburg stützen kann. Die Gefahr, dass die Potsdamer Seehälfte in rein private Hände kommt, besteht im Übrigen nicht, denn das Land Brandenburg würde die Seehälfte nur an die Landeshauptstadt Potsdam oder aber an eine Naturschutzstiftung bzw. –verband oder an den Landesanglerverband oder an die Fischereipächter übertragen.

Wie gesagt, unabhängig vom Eigentum sind im Land Brandenburg aufgrund der Landesgesetzgebung solche Gewässer für Gemeingebrauchsnutzungen wie z.B. Baden und Tauchen zugänglich, soweit dem nicht naturschutzrechtliche Belange entgegenstehen.

- 2. Für das Frühjahr 2015 wurde angekündigt, erste Entscheidungen von der Enteignungsbehörde zu erwarten.
Wie ist dort der Bearbeitungsstand?**

Antwort:

Vorweg der Hinweis, dass die Landeshauptstadt Potsdam (LHP) hier nicht die Verfahrensherrschaft innehat, sondern diese liegt bei der Enteignungsbehörde des Innenministeriums. Die LHP ist dort Antragstellerin. Die Enteignungsbehörde ist durch die rechtlichen Vorgaben gehalten, in jedem Stadium des Verfahrens auf gütliche Einigungen hinzuwirken.

Enteignungsverfahren beziehungsweise die Bemühungen, Enteignungen zu vermeiden und besser gütliche bestandskräftige Einigungen zu erzielen, sind natürlich sehr arbeitsintensiv, sowohl für die LHP als Antragstellerin als auch für die Enteignungsbehörde. Es gibt jedoch begründeten Anlass zur Hoffnung, dass sich in den Verfahren die eine oder andere gütliche Einigung erzielen lässt. Dies hätte den unschätzbaren Vorteil, dass sofort greifbare Ergebnisse erzielt werden, ohne dass langwierige und ergebnisoffene Klageverfahren drohen, denn gegenüber den Entscheidungen der Enteignungsbehörde sind Rechtsmittel zulässig.

Der Sondierungsprozess, in welchen Enteignungsverfahren eine gütliche Einigung erreichbar oder aber ausgeschlossen erscheint, dauert noch an und soll bald abgeschlossen werden. Je nach Ergebnis sind die Enteignungsverfahren weiterzuführen oder werden durch gütliche Einigungen überflüssig.

Die Fortsetzung dieses Sondierungsprozesses ist sehr wichtig, denn in einigen Fällen laufen derzeit durchaus erfolgversprechende Einigungsverhandlungen, nach deren Gelingen sich möglicherweise auch Lösungen in weiteren Fällen abzeichnen könnten. Dieser Ansatz soll deswegen unbedingt weiter verfolgt werden. Enteignungen sollten nur das letzte Mittel sein.

- 3. Bisläng werden immer noch Gespräche mit den Anrainern geführt, jedoch offensichtlich kein einziger Fall zur endgültigen Entscheidung der Behörde übergeben.**

Wie sieht der Zeitplan aus, wenn die Uferbeauftragte sich nur 20 Stunden im Monat damit beschäftigen kann?

Antwort:

Wie unter 2. ausgeführt, werden die Einigungsgespräche konsequent und zielgerichtet weitergeführt, um zu gütlichen Lösungen zu kommen und langwierige Enteignungsverfahren möglichst überflüssig zu machen. Hierfür wendet die Uferwegebeauftragte nicht nur 20 Stunden im Monat sondern mindestens 20 Stunden in der Woche auf und wird hierbei von der Projektgruppe Uferwege intensiv unterstützt.

- 4. Laut Aussage der Uferbeauftragten, gehen Abstimmungen/Zuarbeiten innerhalb der Verwaltung nur schleppend voran, sodass für die Durchwegung in Höhe der Dorfstraße 9 (Kirche) als Anschluss zum Uferweg noch keine endgültige Entscheidung, vertragliche Absicherung erzielt wurde. Welche Schritte werden vom OB eingeleitet, um eine zügige Bearbeitung abzusichern?**

Antwort:

Die Verwaltung arbeitet bereits intensiv und behördenübergreifend daran, den im Bebauungsplan Nr. 8b vorgesehenen Stichweg von der Kirche zum Uferweg so schnell als möglich zu errichten und zugänglich zu machen. Damit würde ein weiterer Meilenstein hin zur durchgängigen Erreichbarkeit des Seeufers Wirklichkeit werden.

6. Frage

betr.: Lärmschutz in der Wildeberstraße

im Januar 2015 sind wir in einen Neubau in der Wildeberstraße am Stern gezogen. In diesem Gebiet wird noch weiter intensiv gebaut und es entstehen noch viele Wohnungen. Alle Wohnungen werden nahe der Bundesautobahn gebaut. In diesem Zusammenhang wurden auch viele Bäume vom Bauträger ... in der Steinstraße Ecke Großbeerenstraße abgeholzt bzw. werden scheinbar noch immer abgeholzt zu teilweisen recht ungewöhnlich frühen Morgenstunden.

Schaut man auf die Lärmkarten vom 28. Juli 2011 und vom 31. März 2008, dann befindet sich das derzeit intensiv bebaute Gebiet in der stärksten Lärmzone der Autobahn.

Durch die Stadt sind all diese neuen Bauvorhaben in diesem lärmbelasteten Gebiet genehmigt worden.

Potsdam arbeitet seit langem an einem Lärmaktionsplan und dessen Umsetzung. Mit Sicherheit gibt es deswegen von der Stadt auch einen Plan, wie Potsdam seine Bewohner in den neu erbauten Häusern unmittelbar an der Autobahn schützen möchte.

Bitte stellen Sie uns Ihren Plan zum Lärmschutz in der Wildeberstraße, der Steinstraße und in Teilen der Großbeerenstraße vor.

- 1. Gibt es Pläne der Stadt, dass die Geschwindigkeit auf der Bundesautobahn auf 80 km/h reduziert werden soll adäquat zu den Abschnitten der Autobahn an den Dreiecken Zehlendorf und Funkturm, wo es auch eine Wohnbebauung in vergleichbarer Nähe gibt?**

Antwort:

Die Bundesautobahn ist Bundessache. Von daher gibt es keine Pläne der Stadt, Verkehrsregelungen auf der Autobahn 115 einzuleiten oder durchzuführen. Hierfür fehlen die Zuständigkeit und die Verantwortung der Stadt. Ansprechpartner wäre hier die Bundesautobahnverwaltung.

2. Gibt es Pläne der Stadt, den Bund zu bewegen, den Belag der Autobahn mittelfristig gegen Flüsterasphalt auszutauschen?

Antwort:

Ein solcher Belagswechsel wäre durchaus, wie auch an anderen Orten, zu begrüßen, allein: es gibt keine Möglichkeit, die Autobahnverwaltung hierzu zu zwingen. Und wir wissen aus Erfahrung, dass die Bundesautobahnverwaltung in der Regel nur solche Maßnahmen ergreift, zu denen sie rechtlich verpflichtet ist. Die Erfahrungen mit der aktuellen Erneuerung der Nutheschnellstraße zeigen jedoch auch die wachsende Bereitschaft der Straßenverwaltungen zumindest des Landes Brandenburg, den Einsatz dieser tendenziell teureren Oberfläche in Erwägung zu ziehen. Allerdings muss sicher auch bedacht werden, dass die Belastungen für das Umfeld der Nutheschnellstraße durch die kleineren Abstände deutlich größer sind als im Verhältnis der Bundesautobahn zur Wildeberstraße.

3. Gibt es Pläne der Stadt, den Bund zu bewegen, die Lärmschutzwand an der Autobahn zu verlängern?

Antwort:

Eine Verlängerung von Lärmschutzwänden an der BAB 115 ist schon in der Vergangenheit im Zusammenhang mit Umbaumaßnahmen an der Autobahn diskutiert worden; der Bund ergreift hier jedoch nur dann die Initiative, wenn durch eine Erweiterung der Autobahn eine rechtliche Verpflichtung zu einem neuen Lärmschutz entsteht. Das ist aber aktuell und in absehbarer Zukunft nicht der Fall.

4. In welche Kategorie des Lärmschutzes ist das Wohngebiet Wildeberstraße und Umgebung eingeteilt wurden?

Antwort:

Die Belastungen von Straßen der höchsten Verkehrsdichte (zu denen auch die BAB 115 gehört) sind bereits in der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung 2008 untersucht worden. Der fragliche Bereich um die Wildeberstraße gehört dabei, wie auch in den aktuelleren Bewertungen in den Unterlagen zur 2. Stufe 2011 – trotz erkennbarer Lärmausbreitung – nicht zu den kritisch belasteten Bereichen, sowohl hinsichtlich der ganztägigen Betrachtung, wie auch hinsichtlich der Nachtwerte.

Hinsichtlich der Fragen zu Maßnahmen in der Großbeerenstraße und in der Steinstraße, kann mitgeteilt werden, dass die beiden Phasen des Lärmaktionsplans zu diesen Lärmquellen keine Aussage treffen, da die Verkehrsbelastung hier unterhalb der maßgeblichen Schwellen liegt. Demnach sind in der Lärmaktionsplanung zu diesen Straßen auch keine Maßnahmen vorgeschlagen.

Seitens der Verwaltung wird den Fragestellern empfohlen, sich mit ihrem Anliegen direkt an die Bundesautobahnverwaltung zu wenden. Das Anliegen würde durch die Landeshauptstadt unterstützt werden.

Es findet derzeit auch eine Unterschriftensammlung zu dem Thema statt. Diese Unterschriften lassen wir Ihnen vor dem Termin im September noch zukommen.

7. Frage

betr.: Veröffentlichung einer Falschmeldung

Sehr geehrter Herr Klipp,

zur SVV am 3.6.2015 hatte ich in Frage 30 um die Auskunft gebeten, wie viele Widersprüche zur geplanten Privatisierung des bisher öffentlichen Parkraumes bis zum 30.05.2015 in der LHP eingegangen waren. Herr Klipp, Sie haben dazu geantwortet, dass 45 Widersprüche vorliegen würden. Es hatten der Maßnahme aber mehr als 160 Menschen widersprochen. Davon hatte ich am 28.05.2015 selbst mehr als 140 Widersprüche im Büro des OBM abgegeben.

- 1. Wie kommt Ihre Falschmeldung zustande?**
- 2. Ihre geplante unsoziale Maßnahme in Potsdam-Drewitz entspricht einer Enteignung. Aus welchen Gründen veröffentlichen Sie falsche Zahlen, die nur ein Viertel des Widerstandes vortäuschen?**

Antwort:

Bei der Angabe der 45 Widersprüche handelt es um eine stichtagsbezogene Sachstandsmitteilung, die den Kenntnisstand des zuständigen Fachbereichs Grün- und Verkehrsflächen zu dem Zeitpunkt wiedergibt, an dem die Beantwortung vorbereitet wurde. Dass dabei aktuell im Büro des Oberbürgermeisters abgegebene Widersprüche nicht bekannt sein konnten und deshalb nicht eingerechnet waren, liegt auf der Hand.

- 3. Genau wie viele Widersprüche sind nun tatsächlich bis zum 30.05.2015 in der LHP eingegangen?**

Antwort:

Mit Posteingang des Fachbereiches Grün- und Verkehrsflächen am 08.06.2015 sind insgesamt 205 Widersprüche gegen die Einziehungsverfügung vom 14.04.2015 eingegangen. Davon waren 2 Widersprüche unwirksam. Mit Stand vom 28.08.2015 wurden insgesamt 124 Widersprüche zurückgenommen. Die verbliebenen 79 Widersprüche waren unbegründet und wurden am 28.08.2015 gebührenpflichtig zurückgewiesen.

8. Frage

betr.: Stadtbild

- 1. Wann werden endlich die schlimmen Schandflecke in unserem Stadtbild beseitigt/repariert, wie das besetzte Haus in der Zeppelinstraße Ecke Sellowstraße und die verwehrten Häuser in der Behlert- und Gutenbergstraße Ecke Berliner Straße?**
- 2. Wie kann und will die Stadtverwaltung gemeinsam mit uns Bürgern gegen die illegalen Sprayer vorgehen?**

Antwort:

Für die Sanierung von Gebäuden ist grundsätzlich der jeweilige Eigentümer zuständig.

Für das Behlert-Gutenberg-Karree haben die Mieterinitiative und die ProPotsdam GmbH ein Pilotprojekt zur kostensparenden Sanierung von Wohnungen vorbereitet, da Fördermittel nicht zur Verfügung stehen.

Die Reinigung eines durch illegale Graffiti beschädigten Objektes liegt in der Verantwortung des/der Eigentümers/in. Eine Verpflichtung zur Beseitigung besteht nicht.

Bei Sachbeschädigungen durch illegale Graffiti handelt es sich um eine Straftat, die bei der Polizeiinspektion Potsdam, Henning-von-Tresckow-Str. 9-13, 14467 Potsdam oder der Internetwache unter <https://www.internetwache.brandenburg.de> oder unter der Rufnummer 0331/550 812 24 zur Anzeige gebracht werden kann. Grundsätzlich ist es jeder Person möglich, eine Strafanzeige zu stellen. Strafanträge wiederum können nur die/der jeweilige(n) Eigentümer(in) stellen.

Die Landeshauptstadt Potsdam ist bemüht, illegale Graffiti an ihren Objekten im Rahmen der haushälterischen Möglichkeiten zu beseitigen.

Bei illegalen Graffiti an touristischen Anziehungspunkten ist die Landeshauptstadt Potsdam um eine möglichst schnelle Entfernung bemüht. Bei rechtsextremen, sexistischen und gewaltverherrlichenden Graffiti an kommunalen Objekten wird nach Bekanntwerden unverzüglich die Entfernung veranlasst. Werden derartige Graffiti an nicht städtischen Objekten bekannt, informiert die Landeshauptstadt Potsdam unverzüglich die Eigentümer und bittet diese um Entfernung.

Graffiti an Objekten im Besitz der Landeshauptstadt werden, wenn bekannt, erfasst und Strafanzeige und Strafantrag durch die Landeshauptstadt Potsdam gestellt.

Wenn ein Täter und/oder eine Täterin bekannt ist/sind, kann ein Täter-Opfer-Ausgleich über die Art der Begleichung der Schadenssumme erfolgen. Wird ein Täter-Opfer-Ausgleich vereinbart, entscheidet die zuständige Staatsanwaltschaft, ob der Fall weiter strafrechtlich verfolgt wird oder die zivilrechtlichen Ansprüche der Landeshauptstadt Potsdam damit abgegolten sind.

Eine weitere bewährte Maßnahme zur Prävention gegen illegale Graffiti stellen Graffiti-Projekte dar. Positive Beispiele sind künstlerisch beklebte Buse und Bahnen der ViP, „mit legalen Graffiti gestaltete Wartehäuschen an Haltestellen des ÖPNV, gestaltete Altkleidercontainer, Postverteilerkästen, Schaltschränke und Trafo-Stationen der EWP, an Immobilien der Wohnungsunternehmen Potsdams und Jugendfreizeiteinrichtungen. Gekennzeichnete legale Graffiti-Flächen tragen ebenfalls zur Prävention bei und sind seit mehreren Jahren etabliert. Eine Auflistung der entsprechenden Flächen ist auf der Internetseite der Landeshauptstadt Potsdam www.potsdam.de unter dem Stichwort „Legale Graffiti-Flächen in Potsdam“ im Bereich Jugend-/Soziokultur abrufbar.

9. Frage

betr.: Verkehr und Baustellenstand am Brauhausberg

Sehr geehrte Stadtverordnete,

1. meine Frage zur Einwohner_innenfragestunde betrifft den Verkehr und Baustellenstand am Brauhausberg und könnte auch provokativ heißen: **schneller Ausverkauf Potsdams oder Miteinander gestalten, ein wohn- und lebensfreundliches Umfeld zu erhalten?**

Antwort:

Auch bei der Vielzahl von Baumaßnahmen ist es Ziel der Landeshauptstadt Potsdam ein wohn- und lebensfreundliches Umfeld zu erhalten. Dabei sind Einschränkungen für Verkehr, Umwelt und Lärm nicht immer vermeidbar.

2. Wurde darüber nachgedacht, dass die Sanierung am Brauhausberg (Brauerei und Bad) die dort lebenden Anwohner_innen stark belästigt und musste dies gleichzeitig mit der Sperrung der Leipziger Str. und dem dadurch noch erhöhten Verkehrsaufkommen diesen Sommer passieren?

Antwort:

Die gleichzeitige Durchführung der Maßnahmen am Brauhausberg und der Leipziger Straße wurde verkehrlich betrachtet und wurde als gemeinsam durchführbar angesehen.

3. Auch, wenn die Ferienzeit dafür genutzt wurde, ist die "Umzingelung" von allen Seiten mit Bautätigkeiten nicht einzusehen, denn der Baulärm von 7.00 Uhr morgens bis in den späteren Abend hinein ist für viele dort unerträglich geworden. **Gibt es dort vor Ort Kontrollen, was den Lärmpegel und die Schadstoffbelastung durch erhöhten LKW Verkehr betrifft?**
4. Das Argument, die Bautätigkeiten in der Ferienzeit zu beschleunigen, ggfls. auch bis in die Abendstunden zu verlängern, Straßen zu sperren etc. bedenkt die Situation der Anwohner_innen nicht mit. Schließlich kann man nur begrenzt "flüchten" und auf Reisen gehen.

Antwort:

Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum sind für die langfristige Erhaltung der Verkehrswege und Versorgungsleitungen einer Stadt für alle Beteiligten und Betroffenen ein manchmal schwieriger, aber notwendiger Prozess. Die Fülle von Baumaßnahmen ist dabei nicht vermeidbar, da es neben den verkehrlichen Faktoren auch andere Sachzwänge gibt, die zu beachten sind. Straßen und Leitungen müssen instandgehalten und saniert werden, die Anschluss- und Versorgungssicherheit von Anwohnern muss ebenfalls gewährleistet bleiben. Die Stadt Potsdam bemüht sich durch eine Baustellenverkehrssteuerung, die Auswirkungen von allen Baumaßnahmen auf den Verkehrsfluss so gering wie möglich zu halten. Es liegt aber in der Natur der Sache, dass sich leider nicht alle Baustellen im Straßennetz ohne jegliche verkehrliche Einschränkungen realisieren lassen.

Die immissionsschutzrechtliche Überwachung von Baustellen obliegt dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV).

Zudem werden Baustellen aber auch durch das Landesamt für Arbeitsschutz und Sicherheit kontrolliert. Werden dabei immissionsschutzrechtliche Belange festgestellt, werden diese dem LUGV mitgeteilt, das dann über das weitere Vorgehen entscheidet.

5. Im Hinblick auf die Bautätigkeit der nächsten Jahre dort vor Ort (Abriss altes Bad, Landtagsausbau oder dergleichen, Neubau anderer Gebäude, Sanierung alter...) muss dringend um eine sensiblere Bauplanung gerungen werden, auch mit den Privatinvestoren! Es gilt Stück für Stück und nicht alles auf einmal zu sanieren. Man muss immer noch wohnen können!

Wie stehen die Ihre Überlegungen dazu?

Antwort:

Für geplante Bautätigkeiten im Bereich des Brauhausberges liegen derzeit noch keine Anträge auf verkehrsrechtliche Anordnung und die damit verbundenen Einschränkungen des Straßenraumes vor. Eingehende Anträge werden umgehend auf gleichzeitige Durchführbarkeit mit anderen Baumaßnahmen im Bereich Verkehr und Technik geprüft. Konkurrierende oder sich gegenseitig ausschließende Maßnahmen werden terminlich koordiniert, so dass Behinderungen dadurch weitestgehend vermieden werden. Ziel ist, die Einschränkungen so gering wie möglich zu halten und auf ein unvermeidliches Maß zu reduzieren.

10. Frage

betr.: Einrichtung einer Umweltzone

Die Verkehrsplanung der Stadt Potsdam beinhaltet u.a. einen "Rückbau" der Zeppelinstraße auf eine Spur.

Als einer der Gründe wird die erhöhte Schadstoffbelastung insbesondere durch Feinstaubbelastung genannt.

Mal abgesehen davon, dass die zu erwartenden Staus und die damit verbundene weitere Erhöhung der Feinstaubbelastung eintreten wird, stellt sich die Frage:

Warum Potsdam nicht wie viele andere Städte auch eine Umweltzone einrichtet, um Fahrzeuge mit erhöhtem Schadstoffausstoß nicht von vornherein am Befahren der Stadt zu hindern?

Antwort

Die Ausgangsbedingungen im Hinblick auf die Luftschadstoffbelastung sind in den Städten verschieden, so dass sich die Maßnahmen und deren Wirkungen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung nicht unmittelbar vergleichen lassen. So kann die Einführung einer Umweltzone in der einen Stadt vor dem Hintergrund der dortigen Belastungen sinnvoll sein, muss dies aber in einer anderen nicht sein. Zudem ist von Bedeutung, dass eine Umweltzone auf die Reduzierung der Feinstaubbelastung zielt, während in Potsdam eine Überschreitung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid zu verzeichnen ist. Im Zuge der Luftreinhalteplanung wurde gleichwohl auch für Potsdam die Einführung einer Umweltzone untersucht, jedoch unter anderem wegen mangelnder Wirksamkeit nicht zur Umsetzung empfohlen.

11. Frage

betr.: Umgestaltung der Zeppelinstraße

als Anwohner der Brandenburger Vorstadt bitte ich nach Möglichkeit (je nach Planungsstand) um Auskunft, **ob mit der geplanten testweisen Umgestaltung der Zeppelinstraße im kommenden Jahr auch die lange überfällige Verbesserung für Fahrradfahrer erfolgen wird (bisher vier Autospuren aber kein durchgehend nutzbarer Radweg)?**

Antwort

Die Überlegungen für die Neuaufteilung des Straßenraums der Zeppelinstraße zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Kastanienallee beinhalten auch die Herstellung einer eigenen Fahrspur für den Radverkehr (Radfahrstreifen) in diesem Bereich. Die

Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr ist Teil der Prüfung von geeigneten Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung.

Perspektiven und Schritte der Umsetzung dieser Planung sind gegenwärtig Gegenstand der Beratung in den Gremien der Stadtverordnetenversammlung, denen nicht vorgegriffen werden soll.

12. Frage

betr.: Biogasanlage und Verkehrskonzept für Krampnitz

ich habe zwei Fragenkomplexe zum geplanten Wohngebiet Krampnitz:

Teil 1

1. Wenn mit Krampnitz ein CO2-neutrales Wohngebiet entstehen soll und ein wesentlicher Pfeiler dieser CO2-Neutralität die Verwendung von aus Abfall hergestelltem Biogas darstellt, warum soll die dafür erforderliche Biogasanlage mit der derzeit geplanten Kapazität dann nicht auch in Krampnitz errichtet werden?

Antwort

Von der Verwaltung wurden mehrere mögliche Standorte geprüft, darunter auch Flächen in Krampnitz. Der geplante Einzugsbereich der Anlage umfasst Potsdam und Teile der angrenzenden Landkreise. Die Anlieferung des Bioabfalls wird mit LKW erfolgen, ein guter Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz (u.a. die BAB 10) ist daher sehr wichtig. Ein Standort in Krampnitz würde eine erhebliche zusätzliche Verkehrsbelastung vor allem der Ortslage Fahrland und auch der zukünftigen Wohnbebauung in Krampnitz selber bedeuten und ist daher nicht geeignet.

2. Wäre es evtl. auch denkbar, eine Biogasanlage im Sinne kurzer Wege und Stoffströme am Ort des Aufkommens und der maßgeblichen Nutzung zu errichten? Das hieße eine kleinere als die derzeit geplante Biogasanlage nur für Krampnitzer Abfälle?

Antwort :

Diese Frage kann nur von der Stadtentsorgung Potsdam GmbH beantwortet werden. Die Anfrage an die STEP ist gestellt.

Teil 2

Im Wohngebiet Krampnitz werden mehrere Tausend Menschen wohnen. Es wird viel darüber gesprochen, wie diese Menschen nach und von Potsdam kommen um dort zu arbeiten, ihre Freizeit zu gestalten usw. Ich unterstelle hier aber, dass eine nicht geringe Zahl dieser zukünftigen Einwohner in Berlin arbeiten wird, ihre Kinder in Berliner Schulen gehen werden und sie Kontakte nach Berlin haben.

Der Verkehr auf der B2 in Richtung Berlin über Groß Glienicke und der damit verbundene, vor allem morgendliche Stau ist jetzt schon vergleichbar mit dem auf der B273 in Richtung Potsdam. Sprich: es herrscht das blanke Verkehrschaos!

1. **Wie sollen die Einwohner von Krampnitz (und der ebenfalls wachsenden Orte Fahrland und Neu Fahrland) zukünftig zu ihrer Arbeit/Schule/Freizeit in Berlin gelangen? Über die B2 wohl kaum. Die Döberitzer Heide wird auch nicht durch eine zusätzliche Straße durchörtert werden.**
2. **Welches Verkehrskonzept von Krampnitz in Richtung Berlin wurde entwickelt und welche Rolle spielt dabei die Bahnanbindung?**
3. **Welche Bahnhöfe werden favorisiert?**
4. **Wie werden diese dafür aus- bzw. umgebaut?**
5. **Wie sollen die Menschen zu den Bahnhöfen gelangen?**
6. **Welche Taktzeiten sind geplant und wann ist ggf. "Betriebsende"?**

Antwort:

Da die Entwicklung des Gebietes noch am Anfang steht und viele Detailfragen erst in den weiteren Planungen geklärt werden, werden die Einzelfragen im Block beantwortet.

Beim Verkehrserschließungskonzept zu Krampnitz spielen die Pendlerbeziehungen nach Berlin eine wichtige Rolle. Entsprechend den Zielen der Verkehrsentwicklung in Potsdam, die mit dem Stadtentwicklungskonzept Verkehr 2014 beschlossen wurden, liegt der Schwerpunkt dabei bei der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. D.h., dass in den weiteren Planungen die Bedingungen zur Nutzung von Bus, Bahn und Fahrrad eine zentrale Rolle spielen. Durch gezielte Förderung dieser Verkehrsmittel in Verbindung mit restriktiven Maßnahmen beim privaten Autoverkehr kann der Kfz-Verkehr insgesamt auf einem stadtverträglichen Niveau gehalten werden.

Für Krampnitz heißt das konkret, das neben einer stabilen Busverbindung nach Spandau über Groß Glienicke auch eine komfortable Bahnanbindung nach Potsdam und Berlin am Bahnhof Marquardt geschaffen wird. Am Bhf. Marquardt sollen hierzu P+R- und B+R-Stellplätze hergestellt und diese auf kurzem Weg von der B 273 erschlossen werden. Ebenso ist geplant, zu diesem Bahnhof eine Buslinie von Krampnitz über Fahrland – Satzkorn einzurichten. Die Takte von Bus und Bahn werden dabei abgestimmt, konkrete Aussagen zu einem künftigen Fahrplan sind aber zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Der Radverkehr wird in der Beziehung nach Berlin voraussichtlich eine eher untergeordnete Rolle spielen, aber die Entfernung zum Spandauer Zentrum ist mit 14 km durchaus für einige Fahrrad- oder Pedelec-NutzerInnen noch attraktiv. Als Zubringer zu Bus und Bahn kommt dem Fahrrad jedoch eine zentrale Rolle zu.

13. Frage

Betr.: Fragen zur beschlusstreuen Umsetzung des SVV-Beschlusses 13. März 2013 und den Kontrollmechanismen durch die SVV (Fasadengestaltung der Alten Post nach dem Redlich-Entwurf von 2013)

Fragen an die einzelnen Fraktionen der SVV:

Da die Stadt Potsdam sich für den Fall von Verstößen gegen den SVV-Beschluss von 2013 (also die Umsetzung des Redlich-Entwurfs in Anlehnung an das Original von Christian

Unger) oder die Missachtung des Beschlusses durch den Käufer der Alten Post ein Rückkaufrecht im Vertrag hat sichern lassen, lautet meine Frage an die einzelnen Fraktionen:

- 1. Wird ihre Fraktion die Ignoranz und die skandalöse Missachtung Ihrer Beschlüsse durch den OB und Herrn Klipp weiterhin tatenlos dulden?**
- 2. Wird Ihre Fraktion Ihr Recht auf Beschlusstreue und Umsetzung des verabschiedeten Beschlusses konsequent durchsetzen?**
- 3. Wird Ihre Fraktion vom vertraglich vereinbarten Rücktrittsrecht Gebrauch machen?**

(Es liegen keine Antworten vor)

14. Frage

betr.: Straßenmarkierung in Drewitz-Süd

Von Drewitzer Anwohnern ausgehend gibt es ein Eilverfahren gegen die Privatisierung von Parkplatzflächen zum Zwecke der privatwirtschaftlichen Bereicherung an den Anliegerstraßen in Drewitz-Süd. Ein öffentliches Interesse an dieser Maßnahme liegt nicht vor, was der breite Protest gegen diese Planung und gegen die Arbeiten beweist. Trotzdem werden bereits jetzt Vermessungsarbeiten und weiße Markierungen und Nummern im öffentlichen Straßenraum aufgetragen.

Nach Art 20 Satz 2 GG fordere ich von Ihnen eine persönliche schriftliche Auskunft mit der dazugehörigen Rechtsgrundlage, wonach Sie berechtigt sind, trotz des schwebenden Verfahrens die Flurstücke bereits jetzt zu teilen oder dazu Vorbereitungen zu treffen und die Straßen bereits jetzt mit weißen Strichen und Nummern zu bemalen.

Wer zeichnet dafür in Ihrem Hause verantwortlich?

Weil bekannt ist, dass eine rechtliche Klärung noch nicht erfolgt ist, liegt offenkundig eine Steuerverschwendung vor.

Ich fordere von Ihnen die Offenlegung, wie viel Geld diese Maßnahme – Vermessung, Flurstücksteilung und Markierung, incl. aller weiteren Gebühren - den Steuerzahler kostet. Dabei sind die Kosten für den jeweiligen Zweck aufzuteilen.

Vergessen Sie nicht, Ihre rechtssichere Unterschrift unter die Erklärung zu setzen und nicht von Dritten oder irgendwelchen Maschinen.

Antwort:

Mit Bekanntmachung der sofortigen Vollziehung der Einziehungsverfügung vom 14.04.2015 im Amtsblatt Nr. 8/ 2015 am 30.07.2015 ist die Rechtsgrundlage für die Durchführung der nachhaltigen Stellplatzbewirtschaftung auch in Drewitz Süd geschaffen worden.

Das Verwaltungsgericht Potsdam hat Anträge gegen die sofortige Vollziehung zurückgewiesen; hiergegen wurde Beschwerde beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg eingelegt.

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung ist ein Ziel aus dem Masterplan Gartenstadt Drewitz, der durch die Stadtverordnetenversammlung (Drucksache 12/SVV/0012) beschlossen wurde.

Die Parkraumbewirtschaftung erfolgt durch die Pro Potsdam GmbH. Städtische Haushaltsmittel stehen dafür nicht zur Verfügung.

15. Frage

betr.: geplanten Änderungen in der Zeppelinstraße

hinsichtlich der geplanten Änderungen in der Zeppelinstraße im Konzept zur Feinstaub- und Lärmentlastung möchte ich folgende Fragen beantwortet haben:

- 1. Wann soll die bereits lange geplante Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h endlich umgesetzt werden, da es hierfür keiner zusätzlichen Maßnahmen bzw. Tests bedarf?**

Antwort:

Eine Umsetzung der aus Lärmschutzgründen erforderlichen Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (je nach Streckenabschnitt ganztags bzw. nachts) wird im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen zur Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte erwogen. Ein genauer Zeitraum dafür kann derzeit noch nicht genannt werden, da entsprechende Abstimmungen noch laufen.

- 2. Warum ist laut den veröffentlichten Aussagen zu o. g. Konzept die Reduzierung des LKW-Verkehrs auf den Anlieferverkehr oder wenigstens auf die Zeit von 6:00 bis 22:00 Uhr, also dass nachts das Einfahren von LKWs verboten ist, keine Option?**

Antwort:

In den vorliegenden Untersuchungen wurden auch verschiedene Varianten eines Lkw-Fahrverbots untersucht, bei denen davon ausgegangen wurde, dass der Anlieferverkehr weiterhin zugelassen ist. Die Ergebnisse zeigen, dass die gesetzlichen Grenzwerte damit nicht (bei einem Lkw-Fahrverbot für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 7,5t) oder nur knapp (bei einem Fahrverbot für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 3,5t) eingehalten werden können. Eine zeitliche Einschränkung des Fahrverbots würde damit erst recht nicht eine ausreichende Reduzierung der Luftschadstoffe bewirken und kommt daher auch nicht in Betracht.

- 3. Ist bedacht worden, dass für eine Lärmverringerung in der Zeppelinstraße maßgeblich ist, dass der Straßenbelag, also hier das Kopfsteinpflaster, verändert werden muss?**

Antwort:

Die Wirkung von Kopfsteinpflaster auf die Lärmemissionen wird bei den laufenden Erwägungen berücksichtigt. Bei einer notwendigen Erneuerung der Fahrbahnoberfläche aufgrund von Schäden wird daher (wie zuletzt in der Zeppelinstraße zwischen Kastanienallee und Geschwister-Scholl-Straße geschehen) unter anderem auch aus diesem Grund nunmehr Asphalt verwendet.

- 4. Womit wird die Idee begründet, dass eine Veränderung des öffentlichen Nahverkehrs die genannte Verringerung an Fahrzeugen (von 27000 auf 22000) auf der Zeppelinstraße mit sich bringt?**

Antwort:

Die Aussagen hinsichtlich einer Verringerung der Zahl der Kraftfahrzeugfahrten in der Zeppelinstraße beruhen nicht nur auf der Annahme, dass die entsprechenden Fahrten durch solche mit öffentlichen Verkehrsmitteln ersetzt werden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass auch andere Verkehrsmittel genutzt werden. Zudem wird sicher bisheriger Durchgangsverkehr vermieden und eine Umfahrung über die Autobahn gewählt.

16 . Frage

betr.: Bau einer weiterführenden Gesamtschule / Oberschule im Potsdamer Norden

Ich möchte dazu sagen, dass der Schulneubau und geplante Umzug der Leonardo-da-Vinci-Gesamtschule zum Schuljahr [2016/17](#) in das Bornstedter Feld keine Alternative darstellt. Hierbei geht es lediglich darum, räumlichen Platz für den Aufbau der gymnasialen Oberstufe zu schaffen. Die Kinder im Potsdamer Norden (Marquardt, Fahrland, Satzkorn, Groß Glienicke etc.) gehören auch dann, laut Aussage der Schulleiterin, weiterhin nicht zum Einzugsgebiet dieser Schule. Kinder/Jugendliche aus an Potsdam angrenzenden Gemeinden, die von der Entfernung näher am Standort einer Potsdamer Schule wohnen, haben nach wie vor größere Chancen einen Schulplatz an einer Potsdamer Schule zu bekommen. Wir sind Potsdamer, was ist mit unseren Kindern?

Im Schulentwicklungsplan ist bis 2020 kein Schulneubau im Potsdamer Norden geplant, obwohl das Problem längst erkannt ist. Die Einwohnerzahlen steigen in den Ortsteilen rasant.

Der Schulentwicklungsplan muss dringend überarbeitet werden. Potsdams Norden benötigt dringend eine weiterführende Schule!

Wann können Eltern und Kinder im Potsdamer Norden mit dem Bau einer weiterführenden Gesamtschule / Oberschule rechnen?

Antwort:

Entsprechend der aktuellen Bevölkerungsprognose und dem darauf aufbauenden, aktuellen Schulentwicklungsplan 2014 bis 2020 werden in den kommenden Jahren weitere Schulen benötigt und die Potsdamer Bildungslandschaft punktuell erweitert. Im Ergebnis wird die Bildungslandschaft noch vielseitiger und regional ausgewogener verteilt sein.

Aktuell sind die weiterführenden Schulen, bedingt durch die Stadterweiterungen und insbesondere durch die Eingemeindungen im Jahr 2003 sehr unterschiedlich auf das Stadtgebiet verteilt. Die Innenstadt und die bestehenden Altbestands-Wohngebiete verfügen über ein gutes Angebot weiterführender Schulen. Der in den letzten Jahren entwickelte Potsdamer Norden dagegen, hat bisher keine weiterführende Schule.

Mit der Umsetzung der Schulentwicklungsplanung wird sich die Lage für Eltern im Potsdamer Norden deutlich verbessern. Aktuell wird am Standort Rote Kaserne West, nördlich der Esplanade, eine Gesamtschule gebaut, in die zum Schuljahr 2016/2017 die Gesamtschule Leonardo da Vinci umziehen wird.

Ferner ist eine weitere weiterführende Schule für den Potsdamer Norden entsprechend dem aktuellen Schulentwicklungsplan spätestens zum Schuljahr 2021/2022 geplant. Nach der aktuellen Beschlusslage soll diese am Standort Nedlitzer Holz errichtet werden.

Die vorgenannten Standorte wurden im Rahmen der Erstellung der Schulentwicklungsplanung zusammen mit dem Bereich Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklung identifiziert. Anders als im Grundschulbereich spielt dabei die Wohnortnähe bei den weiterführenden allgemeinbildenden Schulen nur eine untergeordnete Rolle. Der Schwerpunkt der Planungsüberlegungen bezog sich einerseits auf die Erreichbarkeit der Standorte innerhalb der Stadt und andererseits auf die nachfragegerechte Bereitstellung von Plätzen an den verschiedenen Schularten (Oberschule, Gesamtschule, Gymnasium). Anzusetzende Kriterien waren deshalb, neben der Flächengröße und Eigentümerstruktur, besonders die Entfernung zum ÖPNV (Bus, Tram, SPNV).

Insbesondere diese Anbindung ist in den nördlichen Ortsteilen nicht optimal gegeben, was gegen eine Errichtung einer weiterführenden Schule in Marquardt, Fahrland, Satzkorn oder Groß Glienicke spricht.

Es bleibt jedoch anzumerken, dass es grundsätzlich für die weiterführenden Schulen keine Einzugsbereiche gibt. Das heißt, jeder kann mit dem Erst- und Zweitwunsch seine Wunschschulen wählen. Sollte der Erst- und Zweitwunsch nicht realisiert werden, werden den betroffenen Eltern durch das Landesschulamt freie Schulplätze angeboten. Sofern dann immer noch keine Einigung stattgefunden hat, können Zuweisungen erfolgen.

Zudem liegen die beiden oben genannten Gesamtschulen dann gut erreichbar für alle Potsdamer Schüler im Potsdamer Stadtgebiet. Kinder und Jugendliche aus den angrenzenden Gemeinden werden nicht näher am Standort wohnen und somit durch die Entfernung keine größere Chance auf einen Schulplatz haben als Potsdamer Kinder.