

**Einwohnerfragestunde in der
28. öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung
am 01. März 2017**

1. Frage

Es gibt in Potsdam **zahlreiche Ärgernisse für Radfahrer_innen**, die seit langem bestehen.

**1.
Aus welchen Gründen werden diese nicht behoben?**

"Abgesenkte", aber scharfkantige Naturstein-Bordsteine wie z.B. an der Landtags-Ampel und im Hafenviertel.

Die widersprüchlichen Kennzeichnungen an mehreren Stellen im Stadtgebiet: Rad- und Gehweg auf dem Boden durch Markierung getrennt, aber Mischnutzung per Verkehrsschild ausgewiesen (z.B. auf Höhe vom Hotel Mercure).

Freigabe des Gehweges in der Kastanienallee und Kopernikusstraße (bis zur Fertigstellung der Neugestaltung) in beide Richtungen auf beiden Seiten (derzeit in zweitere nur von der Fritz-Zubeil-Straße Richtung S-Bahnhof Babelsberg auf der rechten Seite freigegeben)

**2.
Was, jenseits vom Handeln des Ordnungsamtes, das in diesen Punkten kaum wirksam agiert, unternimmt die Stadtverwaltung, damit Paketdienste und andere Kurzzeitparker nicht Radwege und Radschutzstreifen (länger als 3 Minuten) zuparken (z.B. Großbeerenstraße), so dass Radfahrer_innen in den fließenden Verkehr ausweichen müssen?**

**3.
Warum werden auf Höhe von Bordsteinabsenkungen parkende Autos in Kreuzungsbereichen z.B. in Potsdam West und Babelsberg nicht grundsätzlich abgeschleppt, wo sie doch eine Gefahr für über die Straße gehende Menschen insbesondere Kinder sind und Rollstuhlfahrer_innen die Querung unmöglich machen, sondern nur im besten Fall Strafzettel verteilt, die von vielen Autofahrer_innen als teures Parkticket in Kauf genommen werden?**

Antwort:

Derzeit liegt ein Entwurf zur Fortschreibung des Potsdamer Radverkehrskonzeptes vor. Im Rahmen der Erstellung wurde u.a. eine umfassende Analyse der Situation auf den Radverkehrsanlagen der Stadt durchgeführt. Nach Beschluss dieses Konzeptes wird entsprechend der finanziellen Möglichkeiten und der Prioritäten die Beseitigung der Gefahren- und Problemstellen erfolgen. Dazu gehört u.a. auch die benannte Querung der Humboldtstraße am Landtag.

Die Nebenanlage vor dem Hotel Mercure ist nicht ausreichend breit, um dort getrennte Geh- und Radwege anzuordnen. Somit wurde dort die Beschilderung als gemeinsamer Geh-/Radweg und zusätzlich eine sogenannte „weiche Separierung“ mit Hilfe von

Markierungsnägeln vorgenommen. Nach unseren Beobachtungen funktioniert die Lösung dort sehr gut.

Das Parken und Halten auf Radwegen und Radfahrstreifen (durchgezogene weiße Linie) ist generell verboten. Auf Radschutzstreifen (gestrichelte weiße Linie) ist das Parken auch verboten, jedoch ist ein Halten (§12 Abs. 2 StVO) z. B. für Ein- und Aussteigen oder Ein- und Ausladen z.B. von Paketzustellern erlaubt.

Auf Grund der Vielzahl von Radwegen und Schutzstreifen im gesamten Stadtgebiet ist es nicht möglich alle Bereiche ständig unter Kontrolle zu halten. Festgestellte Verstöße werden von den Mitarbeitenden nachweislich geahndet. Gleiches gilt auch für die Parkverstöße vor Bordsteinabsenkungen in Kreuzungsbereichen. Das Ordnungsamt kann allerdings nur im Rahmen der personellen Ressourcen die gestellten Aufgaben wahrnehmen. Die Überwachung des ruhenden Verkehrs ist dabei nur eine von vielen Aufgaben.

Andreas Goetzmann
für den Geschäftsbereich,
Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

2. Frage

In der Anfrage 12/SVV/0051 vom [9.10.2012](#) geht es um die Kompensationsbilanz im Zuge des Ausbaus der Nuthestraße in Potsdam.

Damals bestand ein Kompensationsdefizit von 134 Baumpflanzungen.

1.

Wo und wann wurden diese fehlenden Bäume nach gepflanzt?

In der Antwort der dritten Frage der Anfrage 12/SVV/0051 wurde die Fäll- und Nachpflanzbilanz der letzten zehn Jahre auf öffentlichen Grund, insbesondere bei Bäumen in städtischen Grünanlagen und im Straßenbegleitgrün, zu einem späteren Zeitpunkt in Aussicht gestellt.

Antwort:

Bei der angeführten Anfrage handelt es sich vermutlich um die Kleine Anfrage 12/SVV/0651 von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen „Plangenehmigungsverfahren zum Bauvorhaben Ausbau der Nuthestraße/L 40 in Potsdam“.

Das Kompensationsdefizit wurde Ende 2015/Anfang 2016 durch die Umsetzung aller offenen Ersatzpflanzungen ausgeglichen. Die Ersatzpflanzungen erfolgten soweit möglich im Umfeld der Nuthestraße. Die darüber noch offenen Pflanzungen erfolgten als Flächenbaumpflanzung in Bornim.

2.

Wie ist die Fäll- und Nachpflanzbilanz auf privaten und öffentlichen Grund, insbesondere bei Bäumen in städtischen Grünanlagen und im Straßenbegleitgrün seit Führung eines Baumkatasters oder einer Statistik?

Antwort:

In der Beantwortung der dritten Unterfrage zur v.g. Kleinen Anfrage wurde keine Fäll- und Nachpflanzbilanz der letzten zehn Jahre in Aussicht gestellt.

Zur Verfügung gestellt wurde vielmehr noch im Jahr 2012 die nachstehende Zusammenstellung von Fällungen und Nachpflanzungen von Straßenbäumen in den Jahren 2010 bis 2012

	2010	2011	2012	Gesamt 2010 - 2012
Fällungen	146	196	161	503
Nachpflanzungen	226	572	487	1285
Saldo	+ 80	+ 376	+ 326	+ 782

Andreas Goetzmann
für den Geschäftsbereich Stadtentwicklung,
Bauen und Umwelt

3. Frage

Betr.: Rederecht von Petenten im Eingaben- und Beschwerdeausschuss

Aus gegebenen Anlass frage ich:

- 1.**
Welche Regelungen hat die SVV für ein Rederecht der Petenten im Eingaben- und Beschwerdeausschuss erlassen?
- 2.**
Wie bewertet die SVV, wenn ein Rederecht verweigert wird, wie es in der Dezembersitzung des Ausschusses durch das Votum des Vorsitzenden Herrn Anger (CDU) geschah?
- 3.**
Wie bewertet der OBM und die SVV die Bürgerfreundlichkeit der SVV, wenn Bürger als Petenten ohne Begründung nicht reden dürfen?
- 4.**
War der Vorsitzende des Eingabenausschusses nicht befangen, da ich die Vergabepaxis von öffentlichen Aufträgen der VIP an einige Busunternehmen u. a. auch des Vorsitzenden, der Kommunalaufsicht und dem EU Kommissar anzeigte?

Antwort:

Einen generellen Anspruch auf ein Rederecht gibt es nicht. Die Stadtverordnetenversammlung kann allerdings die Gewährung eines Rederechts

mehrheitlich beschließen (§ 13 Abs. 2 GO-SVV). Nach § 28 GO-SVV gilt dies auch für die Ausschüsse.

Die Unterfrage 4 kann mangels konkreten Sachverhalts nicht beantwortet werden.

Jann Jakobs
Oberbürgermeister

4. Frage

Die kürzliche Eröffnung des Museum Barberini ist für uns unmittelbare Anwohner nach der jahrelangen Bauzeit ein Segen und zugleich ein Fluch.

Der Fluch begründet sich im ruhenden Verkehr sowohl auf dem Alten Markt, als auch der ggw. Brauerstraße.

Daraus ergeben sich für uns zwei Fragen:

**1.
Welches Konzept hat die Stadtverwaltung, um diesen zusätzlichen ruhenden Verkehr zu bewältigen und wie soll der knappe Parkraum bewirtschaftet werden?**

**2.
Kommt die durch die Bauträger / Bauherren gezahlte Ablösung für die, nach geltenden Recht, von ihnen zu schaffenden Parkflächen auch direkt den direkt betroffenen Anwohnern in der Burgstraße und Am Kanal zugute?**

Antwort:

Die Frage nach dem Konzept für den ruhenden Verkehr ist nicht ohne einen Blick auf die verkehrspolitischen Grundsatzentscheidungen der Landeshauptstadt zu beantworten, also auf das Stadtentwicklungskonzept Verkehr. Die anhaltend positive Einwohnerentwicklung Potsdams wie auch die Entwicklung der Potsdamer Mitte im Besonderen erfordern die Zunahme des Kfz.-Verkehrs möglichst gering zu halten.

Gerade bei der Entwicklung der Potsdamer Mitte soll die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Vordergrund stehen; die Erreichbarkeit soll unter erstrangiger Nutzung des gerade an diesem Ort hervorragenden Angebotes des öffentlichen Nachverkehrs gewährleistet werden.

Daher soll sich in der Potsdamer Mitte das Stellplatzangebot auf Tiefgaragen für Bewohner und einen begrenzten Teil der Nutzer in den neuen Gebäuden konzentrieren. Die Erweiterung der Stellplatzangebote für Besucher über die im Umfeld vorhandenen Stellplatzanlagen hinaus ist nicht vorgesehen. Dies betrifft insbesondere den Alten Markt, der weder jetzt noch in Zukunft als Parkplatz ausgewiesen ist bzw. sein wird. Für die Bewirtschaftung der im Umfeld vorhandenen Stellplätze (u.a. Zentrum-Süd, Straße am Alten Markt, Straße am Kanal) ist aktuell keine Neuregelung vorgesehen. Somit gibt es auch für Sie als Bewohner keine Veränderungen.

An einer Verbesserung der Besucherinformation haben das Museum Barberini und die Landeshauptstadt bereits gearbeitet. Ziel dieser bereits im Internet verfügbaren Empfehlungen ist es, Besucher die auf PKW nicht verzichten möchten auf die fußläufig

erreichbaren Parkplätze in der Straße Am Kanal und im Lustgarten sowie die Parkhäuser Hauptbahnhof und Wilhelmgalerie zu verweisen.

Einnahmen aus Stellplatzablösebeträgen entstehen nur dann, wenn die nach der Stellplatzsatzung notwendigen Stellplätze nicht errichtet werden können. Dies wird in der Potsdamer Mitte nur bei wenigen Projekten der Fall sein. Diese Einnahmen dienen entweder zur Finanzierung ergänzender Angebote oder aber - und dies hat in Potsdam den Vorrang – zur Unterstützung der Verkehrsangebote des Umweltverbundes. Sie sind in jedem Fall nicht dafür vorgesehen, anderen etwa Betroffenen die Bedingungen zu verbessern.

Andreas Goetzmann
für den Geschäftsbereich
Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

5. Frage

Betr.: Bau von preiswerten Wohnungen in Potsdam

In Potsdam werden bzw. sollen für Flüchtlinge 1.000 preiswerte Wohnungen gebaut.

1.

Gibt es ein ähnliches Programm auch für Potsdamer mit geringem Einkommen?

Antwort:

Ein Programm zur Schaffung von 1.000 Wohnungen für Flüchtlinge gibt es in der Landeshauptstadt Potsdam nicht.

Aktuell werden in Potsdam jährlich rund 1.000 neu errichtete Wohnungen fertiggestellt. Die meisten dieser Wohnungen sind Mietwohnungen. Die Vergabe dieser Wohnungen an Mieter erfolgt durch die Vermieter nach eigenen Kriterien.

Anders sieht es aus, wenn für den Wohnungsneubau Fördermittel des Landes Brandenburg in Anspruch genommen werden. Dann erhält die Landeshauptstadt Potsdam im Gegenzug für günstigere Finanzierungsbedingungen das Recht, Mieter mit einem Wohnberechtigungsschein (WBS) auszuwählen und vorzuschlagen, mit denen der Vermieter einen Mietvertrag abschließen kann.

In Potsdam entstehen nach langer Pause solche Wohnungen erst in den nächsten Jahren wieder neu. Aktuell sind insgesamt 365 geförderte Wohnungen in drei Bauvorhaben der ProPotsdam GmbH in Vorbereitung, die ab 2019 fertig gestellt werden.

Unter den WBS-Haushalten sind inzwischen auch viele Geflüchtete mit einer sicheren Bleibeperspektive. Sie werden bei der Wohnraumversorgung mit anderen Potsdamer Haushalten, die durch die Landeshauptstadt Potsdam mit Wohnraum versorgt werden, gleichbehandelt. Sowohl unter den Geflüchteten als auch unter allen anderen Potsdamer Haushalten liegt die Versorgungsquote bei rund 25%.

Mike Schubert
Beigeordneter für Soziales, Jugend,
Gesundheit und Ordnung

6. Frage

Betr.: Beabsichtigte Auflassung der Biosphäre

Ich habe gehört bzw. gelesen, die Biosphäre wird aus Kostengründen noch in diesem Jahr geschlossen.

Ich besuche öfter diese Anlage. Sie ist sehr attraktiv, lehrreich für Erwachsenen und ganz besonders für Kinder und Schülerinnen/Schüler. Sie kann den Biologie- und Geographieunterricht herrlich ergänzen. Am Sonntag, den 5. Februar 2017 gab es viele Besucher, oft Eltern mit ihren wissbegierigen Kindern.

1.

Ist das Schließen der aktuelle Stand?

Antwort:

Das Schließen der Biosphärenhalle ist bisher keineswegs beschlossen worden.

Der Hauptausschuss hat am 21.01.2015 bzw. am 13.07.2016 folgende Entscheidungen auf der Grundlage umfangreicher Variantenuntersuchungen getroffen:

- Die Nutzung als modifizierte Tropenhalle, als soziale Infrastruktureinrichtung wird zurückgestellt.
- Der Abbruch und Verkauf wird zurückgestellt.
- Eine private Schulnutzung mangels Berücksichtigung im Schulentwicklungsplan wird nicht mehr weiterverfolgt.
- Der Verkauf der Biosphärenhalle, einschließlich Grundstück oder Einräumung eigentumsähnlicher Rechte wird zunächst nicht weiterverfolgt.

- Eine öffentliche Schulnutzung mit Sporthalle und Jugendfreizeiteinrichtung wird bis Ende des Jahres 2016 bis zum Vorliegen einer weiteren Untersuchung zurückgestellt.

Ferner hat der Hauptausschuss den Oberbürgermeister beauftragt, die mehrteilige bzw. multifunktionale Nutzung - mit konzeptioneller Neuausrichtung – insbesondere wie folgt zu prüfen, um die wirtschaftliche Belastung der LHP zu reduzieren:

- Integration des Naturkundemuseums in die Halle mit
 - ergänzender touristischer Nutzung, ergänzender Bildungseinrichtung,
 - ergänzender Wissenschaftseinrichtung oder Einrichtung eines überregionalen schulischen Lernorts in Kooperation mit dem Land Brandenburg
 - Umnutzung/ Verkauf des Objekts Breite Straße 13
- Nutzung als Sportinfrastruktureinrichtungen
 - Erweiterung der Halle zur Herstellung einer Dreifeld-Sporthalle
- Errichtung einer Jugendfreizeiteinrichtung als zusätzliche kommunale Nutzung
- Schaffung zusätzlicher kommerziell ergänzender Nutzungsinfrastruktur insbesondere
 - Verpachtung Restaurant,
 - Mehrzwecknutzung Orangerie (Versammlungen, Kino Theater, Bürgertreff)
 - Sauna, Fitness, Wellness, Bürgertreff

Die Prüfungsergebnisse zur vorgenannten Variante - Mehrteilige bzw. multifunktionale Nutzung - mit konzeptioneller Neuausrichtung - im Vergleich zu den anderen zurückgestellten Varianten wird dem Hauptausschuss im April 2017 zur weiteren Entscheidung über die Nachnutzung vorgelegt.

2.

Wenn ja, sind wirklich alle Möglichkeiten mit Nachdruck ausgeschöpft worden, die Biosphäre in Potsdam zu erhalten?

3.

Haben sich keine Sponsoren gefunden, die neben dem Wiederaufbau des historischen Potsdams auch etwas für Erhaltenswertes der Gegenwart tun wollen?

4.

Warum ist es nicht gelungen, aus den Haushalten der Stadt, des Landes oder des Bundeshaushaltes das notwendige Geld bereit zu stellen?

5.

Aus dem Bundeshaushalt werden über 1 Million Euro zum Wiederaufbau der Garnisonskirche bereitgestellt; ist dieser Bau wichtiger als die Erhaltung der Biosphäre?!

Antwort:

Da das Schließen der Biosphärenhalle keineswegs der Beschlusslage entspricht, erübrigt sich die Beantwortung der Fragen 2. bis 5.

Andreas Goetzmann
für den Geschäftsbereich Stadtentwicklung,
Bauen und Umwelt

7. Frage

In diesen Tagen beginnen auf dem Areal zwischen den Straßen Albert-Einstein-Straße und Am Havelblick Räumungsarbeiten in deren Zuge die vormaligen Mietgaragen abgetragen werden und die ersten Baumarbeiten beginnen, die der Vorbereitung des Bauplatzes für die zukünftige Nutzung dienen. Die bisherig als Parkplatzflächen genutzten öffentlichen Straßenränder sind für die Zeit der Bauarbeiten (?) mit einem absoluten Halteverbot gekennzeichnet worden.

Im gleichen Zusammenhang steht die derzeitige Sperrung des Parkplatzareals am Leipziger Dreieck, im Winkel zwischen der Brauhausbergstraße und der Verlängerung der Albert-Einstein-Straße, gegenüber der nun ausgebauten alten Brauereigebäude. Die, so hoffe ich sehr, der Sanierung der Fläche und der anschließenden Zurverfügungstellung als neue Parkflächen für die Anwohnerparker (!).

Diese Entwicklungen und auch die noch anstehenden Planungen im o.b. Bereich der Stadt Potsdam, lassen mich als Anwohner der Albert-Einstein-Straße nicht unbehelligt und wecken in mir das Bedürfnis in Erfahrung zu bringen, wie die **Parkplatzsituation der Zukunft**

bedacht worden ist. Ich denke, dass es sich lohnen könnte, hier bereits im Vorfeld der zu erwartenden Besiedlungsverdichtung in betr. Areal über dieses Problem nachzudenken.

Die Aktuelle Situation ist in der Albert-Einstein-Straße schon heute nicht besonders großzügig, was die Parkplatzsituation für die Mietshäuser anbetrifft. Auch die Bewirtschaftung der Parkflächen für Automobile am Straßenrand hat nicht eben zur Entschärfung der Situation beigetragen:

Es muss, besonders in den Abendstunden und des Nachts in zweiter Reihe auf dem Fahrstreifen geparkt werden. Die Ausweichmöglichkeiten auf die nicht bewirtschafteten Parkflächen auf dem Abschnitt Albert-Einstein-Straße, oberhalb der Hausnummer 25 und und Am Havelblick, stehen seit dem Beginn der dortigen Bauarbeiten mittelfristig nicht mehr zur Verfügung, womit schließlich ca. 20% der gesamten Parkflächen in diesem Bereich aktuell nicht genutzt werden können. Das empfinde ich als sehr viel!

Für die mittelfristige aber auch für die weitere Zukunft ist daher eine deutliche Verschlechterung der Parkplatzsituation zu befürchten. Angesichts der zu erwartenden Neuansiedlung von verkehrsintensiven Betrieben, wie etwa dem neuen Freizeitbad, einer Kindertagesstätte und nicht zu schweigen von hoffentlich vielen neuen Anwohnern, scheint mir eine Anpassung der Verkehrskonzeption unausweichlich.

Darum möchte ich in aller gebotenen Höflichkeit um die Aufklärung der Öffentlichkeit über diesen Sachverhalt bitten, und ggf. vorhandene Konzepte öffentlich zu machen. Falls es diese nicht gibt, befürchte - nicht nur ich allein - für die kommende Zeit in dieser schönen Lage eine verheerende Verkehrslage, welche die Sicherheit und das Wohlergehen der Bestandsbewohner erheblich beeinträchtigen wird.

Sehr gerne würde ich meine Befürchtungen durch eine Beantwortung dieser Anfrage zerstreut wissen, denn es geht mir nicht darum, mich über kurzfristige Unannehmlichkeiten zu beklagen oder gar die notwendige Entwicklung des Wohnbaubestandes in der Stadt Potsdam in Frage zu stellen. Vielmehr geht es mir darum, die Funktionalität der städtebaulichen und verkehrstechnischen Planungen im Auge der Verantwortlichen zu wissen, damit auch in Zukunft der Brauhausberg eine attraktive Wohngegend bleibt.

Antwort:

Die Frage nach dem „Städtebaulichen Entwurf Brauhausberg“ lenkt zunächst den Blick auf den Bereich zwischen dem Neubau des Sport- und Freizeitbades und dem ehemaligen Landtag. Dazu gibt es das Ergebnis eines Städtebaulichen Wettbewerbes, den Sie entsprechend bebildert auf der Online-Präsenz der Stadt finden können. Die Entwicklung im Umfeld ist aber noch vielfältiger, wie Sie selbst schon beschreiben: Neben der Reaktivierung des alten Brauereistandes gibt es eine neue Entwicklung an der Einsteinstraße oberhalb des Havelblick, und auch für die Flächen am ehemaligen Landtag gibt es schon Planungen für die Entwicklung in den nächsten Jahren. Nicht verwunderlich ist, dass diese ohne Bilder, nur in Worten kaum zu beschreiben sind. Sie merken aber daran, dass sehr viele Anstrengungen unternommen werden, möglichst zentral in der Stadt Angebote zu schaffen, um den Bedarf an Wohnungen und Arbeitsplätzen zu decken.

In Ihrer Frage wird aber daneben auch die Sorge deutlich, dass mit zunehmender Entwicklung von Flächen die Konkurrenz um bislang frei verfügbare Parkplätze im Straßenraum größer wird. Hierzu will ich Ihnen gern erläutern, dass für die Stadtentwicklung Potsdams nach unserer Überzeugung die Attraktivität von Wohngebieten nicht an der freien Verfügbarkeit von Parkplätzen im Straßenraum gemessen wird. Vielmehr sehen wir sowohl temporäre Einschränkungen im Zusammenhang mit der Vorbereitung und Durchführung der Baumaßnahmen als unvermeidlich an; genauso mag es auch auf Dauer einen größeren Druck auf die freien Flächen geben, ohne dass dies als Hindernis für die Entwicklung gesehen würde. Ohnedies müssen Neubauvorhaben immer – anders als die

Bestandsbebauung – immer einen bestimmten Schlüssel an neu errichteten Stellplatz- oder Garagenflächen auf dem Grundstück nachweisen.

Der Hauptgrund dafür, dass wir gezielt Flächen möglichst nah am Zentrum entwickeln, ist aber, dass wir angesichts des Wachstums der Stadt möglichst viele Alternativen anbieten wollen, auf das Auto zu verzichten oder eines zu teilen.

Andreas Goetzmann
für den Geschäftsbereich
Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

8. Frage

Vor 1 oder 2 Jahren hat die Stadt eine Firma beauftragt, den Zustand der Straßen, insbesondere um Winterschäden zu lokalisieren, digital zu erfassen.

Antwort:

Mit der im Frühjahr 2015 durchgeführten Befahrung zur Erfassung des öffentlichen Straßenraumes verfolgt die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam das Ziel, im Zeitalter der Digitalisierung möglichst effizient den öffentlichen Straßenraum zu vermessen und die gewonnenen Ergebnisse für vielfältige Verwaltungsaufgaben in einer Geodateninfrastruktur bereitzustellen. Dieses Verfahren stellt bereits jetzt in einigen Kommunen und Straßenverwaltungen ein wirksames Werkzeug zur Verwaltung öffentlicher Straßen und deren Inventar dar. Es wird deshalb angestrebt, die Vermessung des öffentlichen Straßenraumes zur wirtschaftlichen Bewältigung dieser Daseinsvorsorgeaufgabe zu verstetigen.

Die Digitalisierung des öffentlichen Straßenraumes bietet grundsätzlich die Möglichkeit, Straßenzustände aus den erhobenen Daten abzuleiten. Bezogen auf die Winterschäden bedeutet dies jedoch, die Datenerfassung in kürzeren Zeitabständen durchzuführen, was enormen Aufwand und Kosten nach sich ziehen würde. Deshalb wird in Potsdam zur Gefahrenabwehr die Motorisierte Straßenaufsicht (MoSa) und Begeher eingesetzt. Darüber werden u.a. die in Folge des Winters entstandenen Schäden ermittelt, so dass eine möglichst sofortige Schließung von Schlaglöchern erfolgen kann. Weitere auf Grund von Winterschäden notwendige flächenhafte Straßenunterhaltungsmaßnahmen werden dann im Laufe des Folgejahres so weit möglich beauftragt.

1.

Mich interessiert, wie dieser Ansatz mittlerweile eingeschätzt wird: sinnvoll? Falls nicht sinnvoll, wieso nicht?

Antwort:

Zur Zustandserfassung von Straßen ist die Methode noch nicht so ausgereift, dass eine zeitnahe wirtschaftliche Datenverarbeitung erfolgen kann.

2.

Wurde eine Kosten-/Nutzung-Rechnung vorgenommen?

Antwort:

Eine Kosten-/Nutzen-Rechnung konnte aufgrund fehlender flächiger Angaben nicht erfolgen.

3.

Sind die Daten von damals inzwischen veraltet? Wenn ja, wird ein Nachfolgeauftrag vergeben?

Antwort:

In mehreren Straßenzügen hat sich die Situation tatsächlich überholt. Es wird derzeit an der Aufarbeitung der Daten für die Stadtkarte gearbeitet. Diesbezüglich wird es generell Nachfolgeaufträge geben, um die Datenbasis aktuell zu halten.

Andreas Goetzmann
für den Geschäftsbereich
Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

9. Frage

Als Gartenbesitzerin in der Sparte "Nuthe-Stern" direkt an der **Wetzlaer Straße** gelegen, ist für mich von großem Interesse,

1.

Ob und wann diese Straße verlängert werden soll?

Also eine zeitliche Vorgabe, wie lange man noch die relative Ruhe (Straßenbahn ausgeschlossen) genießen kann und ob sich Investitionen in den Garten überhaupt noch lohnen.

2.

Bei einer Verlängerung: wird die Sparte "entsorgt"?

3.

Entsteht eine Schutzwand zur Gartenanlage hin?

Antwort:

Im 2014 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Stadtentwicklungskonzept Verkehr ist die Verlängerung der Wetzlarer Straße bis zur Heinrich-Mann-Allee als Maßnahme zur Weiterentwicklung des Potsdamer Verkehrsnetzes enthalten. Das Stadtentwicklungskonzept Verkehr betrachtet dabei einen Prognosehorizont für das Jahr 2025. Der genaue Planungs- und Realisierungszeitraum ist derzeit noch nicht bekannt.

Zur vorbereitenden Planung gehört ein Planverfahren, bei dem alle Belange von Betroffenen berücksichtigt werden. Dazu gehören auch die Belange der Kleingartensparte bezüglich Lärmschutz. Diese Planung wird zum gegebenen Zeitpunkt öffentlich bekannt gegeben und ausgelegt, um allen Betroffenen die Möglichkeit der Einsicht- und Stellungnahme zu geben. Erst nach Abschluss dieser Planungsschritte wird ein Bau dieser Straße erfolgen.

Andreas Goetzmann
für den Geschäftsbereich
Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

10. Frage

Betr.: Vorkaufsrecht aus der Nazizeit!

Am Groß Glienicker Seeufer (Südufer) wurde ein Ufergrundstück der Landeshauptstadt Potsdam geschenkt. Ein Nachbar dieses Grundstück hatte dagegen geklagt,

Ich frage daher den OBM:

1.
Kann ausgeschlossen werden, dass das Grundstück eines Tages verkauft werden soll und dann das Vorkaufsrecht zum Tragen kommt, wenn ja mit welcher Begründung?
2.
Welche Möglichkeiten bestehen, um das Vorkaufsrecht im Grundbuch löschen zu lassen, auch wenn der Nutznießer nicht zustimmt?
3.
Sieht der Schenkungsvertrag ein Verbot des Weiterverkaufs vor?
4.
Was müsste geschehen, damit das Vorkaufsrecht aus der Nazizeit gelöscht werden kann?

Antwort:

Das Grundstück befindet sich im Eigentum der LHP und soll nicht veräußert werden. Sollte künftig dennoch eine Veräußerung erfolgen, so wird die SVV zuvor über sämtliche tatsächlichen und rechtlichen Konsequenzen informiert.

Jann Jakobs
Oberbürgermeister

11. Frage

Betr.: Anrechnung sonstiger Einnahmen eines abgewählten Beigeordneten auf sein Ruhegehalt

Zu oben genanntem Thema gab es bereits eine Einwohnerfrage in der 21. öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 01. Juni 2016:

3. Frage *Einem arbeitslos gemeldeten Menschen werden sonstige Einkünfte beim Bezug des Arbeitslosengeldes angerechnet. Frage: Erhält ein/e abgewählte/r Wahlbeamter/in volles Ruhegehalt, auch wenn er/sie eine neue bezahlte Tätigkeit ausübt, oder wird das neue Gehalt beim Ruhegeld angerechnet?*

Antwort: *Eine Anrechnung von Erwerbseinkommen auf das Ruhegehalt erfolgt auch bei abgewählten Wahlbeamten. Dies ergibt sich aus § 74 des Brandenburgischen Beamtenversorgungsgesetzes. Gemäß § 74 Abs. 1 Brandenburgisches Beamtenversorgungsgesetz werden Versorgungsbezüge nur bis zu einer in § 74 Absatz 2*

aufgeführten Höchstgrenze gezahlt, wenn Versorgungsberechtigte Erwerbs- oder Erwerbsersatzeinkommen beziehen. Was unter Erwerbs- und Erwerbsersatzeinkommen definiert wird, ergibt sich aus § 74 Abs. 5 Brandenburgischen Beamtenversorgungsgesetz.
Oberbürgermeister J. Jakobs

Anrechnung sonstiger Einnahmen eines abgewählten Beigeordneten auf sein Ruhegehalt?

Der OBM hatte auf die Einwohnerfrage Nr. 3, am 01.Juni 2016 mitgeteilt, dass Erwerbseinkommen auf die Bezüge eines abgewählten Beigeordneten anzurechnen sind.

Wie bewertet es der OBM, wenn ein abgewählter Beigeordneter mitteilt: „Ich arbeite und lebe in meiner Heimatstadt Berlin, ich wohne nur noch in Potsdam.“?

1.

Welche Einkommen werden konkret angerechnet (z. B. aus Vermietung, aus Kapitalerträgen etc.)?

2.

Wie wird vom Rathaus in einem solchen Fall sichergestellt, dass alle ggf. anzurechnenden Einkünfte, z. B. aus Kapitalerträgen und aus Vermietung bei der Auszahlung des Ruhegeldes auch sämtlich erfasst werden?

3.

Welche Handlungen würde das Rathaus ergreifen?

4.

Wie viel Prozent des Ruhegehaltes werden an zur Zeit freigestellte Beigeordnete ausgezahlt?

Antwort:

Die Frage wurde bereits am 01. Juni 2016 beantwortet. Die jetzt zusätzlich gestellten Fragen geben keinen Anlass für eine neue Bewertung. Im Übrigen würde eine Antwort Rückschlüsse auf die finanziellen Verhältnisse eines Einzelnen zulassen und betrifft eine Personalangelegenheit.

Jann Jakobs
Oberbürgermeister

12. Frage

1.

Können Sie mir sagen, wieviel Baumfällungen im Einflussbereich der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam seit 2005 genehmigt worden sind?

Antwort :

Hierzu bietet die verwendete Software keine Statistik. Es werden jährlich ca. 1.200 Genehmigungsanträge gem. Potsdamer Baumschutzverordnung bearbeitet.

2.

Wann erfolgen die Ersatzpflanzungen für folgende mir zur Zeit bekannte Baumfällungen in Potsdam?

2016, eine Kastanie vor und eine Kastanie hinter der Kirche Peter und Paul – Bassinplatz
2016, 1 Linde Bassinplatz 2 Linden auf dem Platz der Einheit, eine davon 2016 gefällt 3
Rubinien in der Burgstraße/Stadtmitte Baum 54 und 55 in der Kurfürstenstraße 2015, PWG
1956-Neubau an der Franz. Kirche/ Stadtmitte, hier diverse Bäume, u.a. 7 Kastanien, die
Opfer eines Planungsfehler wurden 10 Straßenbäume „Am Kanal“ im Abschnitt zwischen der
„Alten Post“ und dem „extavium“ 2016, 2 Bäume in der Nähe des „Waschhauses“ Weiden im
Nuthepark Weiden an der langen Brücke wegen des Neubaus des Gebäudes der „Weißen
Flotte“ Diverse Bäume wegen der Bebauung des Uferbereiches „Alte Fahrt“

Antwort:

Für die Kastanien vor bzw. hinter der Kirche St. Peter und Paul am Bassinplatz ist die
Nachpflanzung mit Linden für das II. Quartal 2017 vorgesehen. Dies trifft auch auf die Linde
am Platz der Einheit zu.

Für die weiteren nachgefragten Fällungen wurden bzw. werden Nachpflanzungen
durchgeführt. Teilweise erfolgten diese bereits in den Bereichen der Schiffbauergasse - hier
9 Ulmen - und der Freundschaftsinsel. Darüber hinaus finden Pflanzungen im II. Quartal
2017 im Gebiet am Platz der Einheit/Bassinplatz statt.

Zum Teil sind für durchgeführte Fällungen u.a. durch leitungstechnische Beschränkungen
Recherchen zu Ersatzstandorten notwendig. Dies betrifft vor allem die Bereiche Burgstraße,
Am Kanal und Charlottenstraße.

3.

Was tut die Stadt Potsdam aktiv für den Arten – und Klimaschutz? Mit welchen Maßnahmen will die Stadt das Artensterben stoppen?

Antwort:

Die Landeshauptstadt Potsdam setzt sich in vielen Bereichen für den Arten- und Klimaschutz
ein. So setzt sie sich mit der Klimakoordinierungsstelle aktiv für den Klimaschutz ein und
erarbeitet z. Zt. den „Masterplan 100%Klimaschutz bis 2050“. Die Untere
Bauaufsichtsbehörde achtet z.B. auf die Einhaltung der Energieeinsparverordnung bei den
Bauanträgen. Der Kommunale Immobilien Service baut die Gebäude entsprechend der
Umwelt- und Energiestandards. Im Bereich Umwelt und Natur sind sämtliche Unteren
Umweltbehörden der Landeshauptstadt Potsdam organisiert; hier werden sämtliche Anträge
und Vorhaben auf Ihre Konformität mit den umwelt- und artenschutzrechtlichen Vorhaben
geprüft und darauf geachtet, dass der Artenschutz berücksichtigt wird und ggf. Ersatz- und
Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden. Darüber hinaus unterhält und repariert die
Landeshauptstadt Amphibienleiteinrichtungen in Kooperation mit dem NABU. Die
Landeshauptstadt Potsdam hat weiterhin Naturschutzhelfer, die sich um bestimmte
Schutzgebiete oder Arten kümmern.

Andreas Goetzmann
für den Geschäftsbereich
Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

13. Frage

Betr.: Zustand der Straßen in der Berliner Vorstadt

Die Straßen und Bürgersteige in der Berliner Vorstadt befinden sich - mit Ausnahme des sanierten Teiles der Mangerstraße - weitgehend in bejammernswertem, z.T. Besorgnis erregendem Zustand.

Es ist nur schwer vorstellbar, dass bei der mangelhaften Qualität dieses Teiles der Infrastruktur der Sorgfaltspflicht der Stadt gegenüber Senioren, Müttern mit Kinderwagen, Fahrrad- und Autofahrern u.a. und der allgemeinen öffentlichen Sicherheit Genüge getan sein soll.

1.

Wie sieht nach der Sanierung der Mangerstraße das weitere Konzept der Straßensanierung in der Berliner Vorstadt aus?

Antwort:

Derzeitig sind im Rahmen der mittelfristigen Haushaltsplanung keine weiteren grundhaften Straßenausbaumaßnahmen im Umfeld der Berliner Vorstadt möglich. Auf Grund anderer gesamt städtischer Prioritäten ist das Budget für Straßenbaumaßnahmen auf ein Minimum reduziert, so dass vorerst begonnene Straßenbaumaßnahmen abgeschlossen werden. Neue Vorhaben können frühestens ab 2022 Berücksichtigung finden.

Unabhängig davon wird sukzessive an der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit gearbeitet. Die erfolgt teils über kleinteilige Gefahrenabwehrmaßnahmen bis hin zu flächigen Instandsetzungsarbeiten, die aus dem laufenden Aufwand finanziert werden.

2.

Welche Budgetmittel sind im Jahr 2017 und in den Folgejahren für die Straßensanierung vorgesehen?

Antwort:

Im Jahr 2017 stehen in Potsdam für die nahezu 10 Mio m² Verkehrsflächen, die sich in kommunaler Verwaltung befinden, im Budget der Unterhaltung für Straßen, Wege und Plätze insgesamt 3.924.500 € für bauliche Maßnahmen zur Verfügung.

3.

Sind die Erträge aus den im Jahr 2016 aufgestellten Parkuhren und aus den laufenden Grundsteuer- und Nebenkostenerhöhungen zweckgebunden für die Sanierung der Straßen bestimmt?

Antwort:

Die Aufstellung des Haushaltes 2015/2016 hat erstmals die Verständigung abgebildet, dass die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und die dadurch aufwachsenden Erträge bei Parkgebühren in Teilen direkt der Straßenunterhaltung zugute kommen. Entsprechende Mehrerträge sind 2016 tatsächlich verbucht worden und stehen in diesem Jahr für zusätzliche Maßnahmen zur Verfügung.

Andreas Goetzmann
für den Geschäftsbereich
Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

14. Frage

Auch wenn es in der Vergangenheit explizit und ansatzweise Fragen nach der Einrichtung von "Tempo 30" in Potsdam bereits gab, möchte ich folgende Frage stellen.

1.

Gibt es unüberwindliche Gründe welche eine allgemeine Einrichtung von "Tempo 30" für alle und auf allen* Straßen in der Stadt Potsdam, mit sämtlichen Stadt- und Ortsteilen, unmöglich machen?

*exklusive Kraftfahrstraßen und Autobahnen

Potsdam kann mit der flächendeckenden Einrichtung von "Tempo 30" als erste deutsche Stadt nicht nur maßstäblich Zeichen setzen, sondern vor allem auch folgende Kriterien mindestens signifikant positiv beeinflussen.

In erster Linie werden Unfälle und deren Folgen vermindert, insbesondere in Kombination mit unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern.

Emissionen in Bezug auf Abgasen und Lärm werden allerorts deutlich verringert.

Ebenfalls reduziert werden Abrieb von Reifen, Straßen und Bremsbelägen, welche sich als so genannter Feinstaub nun einmal nicht einfach auflösen.

Darüber hinaus sollte eine finanzielle Einsparung in Installation und Instandhaltung der noch notwendigen Beschilderung, aber auch aller Straßen, eine Folge sein.

Natürlich sind empfindliche Bereiche nach wie vor und zukünftig mit Geschwindigkeiten unter 30 km/h zu versehen, wie z.B. "Schritt-Tempo" vor Schulen oder schwer einsehbaren Bereichen.

Denkbar sind dann z.B. Ortstafeln mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h daran und entsprechend weniger Straßenbeschilderung innerhalb von Potsdam.

Außerhalb Deutschlands gibt es vorzeigbare "Tempo 30"-Städte - hierzulande führen tragische Unfälle (wenn überhaupt) zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf stark begrenzte Bereiche.

Dennoch, ist die 50 km/h Straße mal nicht in einem einwandfreien Zustand, ist innerhalb kurzer Zeit eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gegeben.

Ich weise unbedingt noch einmal darauf hin, dass es mir mit der oben gestellten Frage nach einer flächendeckenden Einrichtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h statt der noch geltenden 50 km/h in Potsdam geht und keine einzelnen Einrichtungen von "Tempo 30" Zonen bzw. Straßen.

Antwort:

Ja. Nach der bundesweit einheitlich geltenden Straßenverkehrsordnung ist eine allgemeine Einrichtung von Tempo 30 innerorts nicht zulässig. Die Straßenverkehrsbehörde ist an § 3 StVO gebunden, wonach innerorts eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h und nicht von 30 km/h gilt.

Darüber hinaus dürfen Verkehrszeichen nach § 45 StVO nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Eine Pauschalregelung für eine andere als der in der StVO festgelegten Höchstgeschwindigkeit ist damit ausgeschlossen und deshalb nicht möglich.

Zudem käme die allgemeine Einrichtung von Tempo 30 innerorts einer Zonen-Anordnung gleich. Auch die Vorschriften für die Anordnung von Tempo 30-Zonen, nach § 45 Abs. 1c, lassen eine stadtweite Anordnung nicht zu.

Andreas Goetzmann
für den Geschäftsbereich
Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt