



---

#### 4. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität

**Gremium:** Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität  
**Sitzungstermin:** Donnerstag, 28.11.2019, 18:00 Uhr  
**Ort, Raum:** Raum 405, Hegelallee, Haus 1

---

### Tagesordnung

#### Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung
  
- 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 24.10.2019 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung
  
- 3 Vor Einbringung in die Stadtverordnetenversammlung
  
- 3.1 1. Änderungssatzung zur Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung der Landeshauptstadt Potsdam  
**19/SVV/1176** Einreicher: Oberbürgermeister, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (alle OBR, FA, KUM)
  
- 3.2 Strategischer Eckwertebeschluss für die Planung des Doppelhaushaltes 2020/2021 und die mittelfristige Finanzplanung 2022 bis 2024  
**19/SVV/1174** Einreicher: Oberbürgermeister, Geschäftsstelle 103
  
- 4 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung
  
- 4.1 Institut für Agrartechnik und Bioökonomie Bornim (ATB) ohne Umwege direkt an den Hauptbahnhof anbinden  
**19/SVV/0750** Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Wiedervorlage aus KUM 26.9.2019/ Abstimmung EA Hr. Menzel v. 28.8.2019)
  
- 4.2 Innovative Radverkehrslösung in Golm  
**19/SVV/0037** Einreicher: Dr. Saskia Ludwig, Ortsvorsteherin Golm (erneute Überweisung in Fachausschuss [KUM] nach Behandlung im KOUL 21.2.2019)

4.3	Ampelanlagen mit Abbiegespiegeln verbessern <b>19/SVV/0996</b>	Einreicher: Fraktion CDU (nur KUM)
4.4	Umgang mit E-Scootern	
4.4.1	Vorstellung Umgang mit E-Scootern in der LHP	Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt
4.4.2	Regeln zur Nutzung von E-Scootern in Potsdam <b>19/SVV/0997</b>	Einreicher: Fraktion CDU (nur KUM)
4.5	Treibhausgasneutralität neuer Investitionen <b>19/SVV/1029</b>	Einreicher: Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke (SBWL, KUM, WA KIS)
4.6	Straßenlaternen zu Ladesäulen <b>19/SVV/1063</b>	Einreicher: Fraktionen DIE LINKE, Bündnis 90/Die Grünen (nur KUM)
4.7	Kein Kanalsprint im Trinkwasser <b>19/SVV/1079</b>	Einreicher: Fraktion DIE aNDERE (B/Sp., KUM, HA) + ÄA Bündnis 90/Die Grünen v. 4.11.2019
4.8	Änderung der Stellplatzsatzung <b>19/SVV/1091</b>	Einreicher: Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen (GSWI, SBWL, KUM)
4.9	Nachhaltige Bauweise beim Neubau öffentlicher Gebäude <b>19/SVV/1147</b>	Einreicher: Fraktion DIE aNDERE (SBWL, KUM, WA KIS)
4.10	Verbesserung rechtlicher Regelungen zum Vogelschutz <b>19/SVV/1148</b>	Einreicher: Fraktion DIE aNDERE (nur KUM)
4.11	Baumpaten gesucht <b>19/SVV/1157</b>	Einreicher: Fraktion DIE LINKE (nur KUM)
4.12	Querungshilfe am Kindergarten in Bornim <b>19/SVV/1160</b>	Einreicher: Fraktionen DIE LINKE; DIE aNDERE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen (nur KUM)
4.13	Sicherheit von Fahrradfahrern an Kreuzungen <b>19/SVV/1164</b>	Einreicher: Fraktion CDU (nur KUM)

4.14	Tempo 30 Potsdamer Straße <b>19/SVV/1130</b>	Einreicher: Oberbürgermeister, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (Mitteilungsvorlage)
4.15	Durchfahrtsverbot für LKW <b>19/SVV/1212</b>	Einreicher: Oberbürgermeister, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen KUM, HA (Mitteilungsvorlage)
5	Mitteilungen der Verwaltung	
5.1	Berichterstattung "Schwerpunkte der Fortschreibung des STEK Verkehr" (gem. DS 18/SVV/0748)	Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
5.2	Berichterstattung zum Stand der Ausbauplanung Brandenburger Straße	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
5.3	Berichterstattung zum Stand der Planung Busspur Geltow/Potsdam	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
5.4	Information zum Grundgerüst Klimarat	Koordinierungsstelle Klimaschutz
5.5	Berichterstattung "Fortsetzung des Brandenburger 1000-Speicher Programms (gem. Beschluss zur DS 19/SVV/0714)	Koordinierungsstelle Klimaschutz
6	Sonstiges	



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

## Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/1176**

**Betreff:**

öffentlich

### 1. Änderungssatzung zur Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung der Landeshauptstadt Potsdam

Einreicher: Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen	Erstellungsdatum	22.10.2019
	Eingang 502:	

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
19.11.2019	Ortsbeirat Groß Glienicke		
19.11.2019	Ortsbeirat Neu Fahrland		
19.11.2019	Ortsbeirat Uetz-Paaren		
20.11.2019	Ausschuss für Finanzen		
21.11.2019	Ortsbeirat Golm		
21.11.2019	Ortsbeirat Satzkorn		
25.11.2019	Ortsbeirat Grube		
26.11.2019	Ortsbeirat Marquardt		
27.11.2019	Ortsbeirat Fahrland		
28.11.2019	Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität		
28.11.2019	Ortsbeirat Eiche		
04.12.2019	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

**Beschlussvorschlag:** Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

### 1. Änderungssatzung zur Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung der Landeshauptstadt Potsdam einschließlich der Anlage „Straßenverzeichnis“

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

Ja, in folgende OBR:

- Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf
- zur Information

**Finanzielle Auswirkungen?** Nein JaDas **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als Pflichtanlage **beizufügen****Fazit Finanzielle Auswirkungen:**

Auf Grundlage des Kommunalabgabengesetzes Brandenburg werden Gebühren für kostenrechnende Einrichtungen, hier Straßenreinigung und Winterdienst, erhoben. Die finanziellen Auswirkungen sind in Anlage VI „Darstellung der Haushaltsansätze 2020/2021“ aufgeführt.

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Geschäftsbereich 5

**Berechnungstabelle Demografieprüfung:**

Wirtschaftswachstum fördern, Arbeitsplatzangebot erhalten bzw. ausbauen Gewichtung: 30	Ein Klima von Toleranz und Offenheit in der Stadt fördern Gewichtung: 10	Gute Wohnbedingungen für junge Menschen und Familien ermöglichen Gewichtung: 20	Bedarfsgerechtes und qualitativ hochwertiges Betreuungs- und Bildungsangebot für Kinder u. Jugendl. anbieten Gewichtung: 20	Selbstbestimmtes Wohnen und Leben bis ins hohe Alter ermöglichen Gewichtung: 20	<b>Wirkungsindex Demografie</b>	<b>Bewertung Demografie-relevanz</b>
					<b>0</b>	<b>keine</b>

**Begründung:**

Die mit der Straßenreinigung verbundenen prognostizierten reinen Dienstleistungskosten weisen für den neuen Kalkulationszeitraum 2020/21 eine Steigerung von 4,3 % aus. Verbunden mit der zu berücksichtigenden Kostenunterdeckung aus den Jahren 2016/17 führt dies zu Gebührenerhöhungen in den leistungsintensiven Reinigungsklassen RK 1, 2 und 5.

In den zurückliegenden Jahren wurden durch die Stadtverordnetenversammlung zahlreiche Beschlüsse zur Verbesserung der Sauberkeit im öffentlichen Raum gefasst, die einen direkten Einfluss auf die Durchführung der Reinigung und die Kostenstruktur haben. Hierbei handelt es sich u. a. um die Beschlüsse 13/SVV/0234 vom 05.06.2013 und 18/SVV/0784 vom 05.12.2018 zur Erweiterung der Laubaufnahme- und -entsorgung im Bereich der öffentlichen Straßen im Rahmen der (gebührenpflichtigen) Straßenreinigung.

In diesem Zusammenhang ist ebenfalls auf den Beschluss 18/SVV/0888 vom 30.01.2019 zum Einsatz von Laubsaugern- und -bläsern zu verweisen. Über die mit der stufenweisen Umrüstung der Technik auf Akku-Geräte verbundenen Veränderungen in der Kostenstruktur wurde bereits in der Mitteilungsvorlage 19/SVV/0364 informiert.

Maßgeblichen Einfluss auf die Leistungsmenge und Qualität bei der Straßenreinigung hat der Beschluss 16/SVV/0493 zur Durchführung einer Sauberkeitskampagne in Potsdam. Hierzu wurde mit allen beteiligten Akteuren und den Stadtverordneten ein Maßnahmenplan entwickelt, der zu einer Verbesserung des Stadtbildes führen soll.

Als Schwerpunktbereiche für erforderlichen Maßnahmen im Rahmen der Straßenreinigung wurden die Innenstadt (zum Beispiel Brandenburger Straße, Friedrich-Ebert-Str. bis zum Hauptbahnhof) sowie die Wohngebiete Schlaatz, Drewitz und Kirchsteigfeld festgestellt.

Seit 2018 wurden bereits erste Veränderungen bei der Reinigungshäufigkeit und den Qualitätsstandards (z. B. Erweiterung RK 1 auf den Bereich Hauptbahnhof) mit äußerst positiven Ergebnissen eingeführt. Im Zusammenhang mit dem Workshop zur Weiterentwicklung der Potsdamer Innenstadt am 9.09.2017 wurde die Umsetzung des Maßnahmenplanes als eines der Handlungsfelder definiert.

Am Stadtplatz Schlaatz wurde in einer Testphase ab Mai 2018 die zweimal wöchentliche Reinigung durchgeführt. Dies war Ergebnis des Workshops „Sauberkeit und Ordnung im Wohngebiet Schlaatz“ mit dem Arbeitskreis StadtSpuren. Die Auswirkungen auf Ordnung und Sauberkeit im Platzumfeld wurden mit dem Arbeitskreis StadtSpuren ausgewertet und sind nachweislich positiv. Daher ist die Erweiterung der RK 2 auf die vorgenannten Bereiche ab 2020 zur Verbesserung des Wohnumfeldes der Stadtplätze Schlaatz, Drewitz und Kirchsteigfeld vorgesehen.

Für den anstehenden Kalkulationszeitraum 2020/21 haben die vorgenannten Beschlüsse und Festlegungen direkten Einfluss, da dies die Leistungsmengen und -qualitäten festschreibt.

Der Landeshauptstadt Potsdam obliegt nach § 49a des Brandenburgischen Straßengesetzes die ordnungsgemäße Reinigung der Straßen (Straßenreinigung und Winterdienst). Art und Umfang der Reinigung richten sich nach den örtlichen Erfordernissen.

Die Landeshauptstadt Potsdam betreibt die Reinigung als öffentliche Einrichtung. Auf der Grundlage des Kommunalabgabengesetzes (KAG) sind für die Benutzung der öffentlichen Einrichtung Gebühren zu erheben.

Mit Ablauf des Kalkulationszeitraumes 2018/2019 ist die Kalkulation und Beschlussfassung der Benutzungsgebühren Straßenreinigung sowie Winterdienst 2020/2021 erforderlich. Unter Anwendung des KAG kann der Kalkulationszeitraum zwei Jahre betragen. Hiervon soll wiederum Gebrauch gemacht werden. Die vorliegende Kalkulation umfasst den Zeitraum 2020/2021.

Die im Kalkulationszeitraum 2016/2017 entstandenen Kostenüber- und -unterdeckungen wurden berücksichtigt. In den Reinigungsklassen 1 und 2 (Innenstadt) sowie 5 waren in den Jahren 2016/2017 Kostensteigerungen zu verzeichnen. Maßgeblich hierfür war der erhöhte Reinigungsbedarf insbesondere in der Innenstadt während der Sommersaison (Mai bis September) sowie die bedarfsgerechte Anpassung der Laubbeseitigung.

Die Laubmenge, die von Fahrbahnen und Straßenebenenflächen aufgenommen und entsorgt werden muss, erhöht sich im Vergleich zu den Vorjahren (2014/15) um ca. 40 %. Die entsprechenden gebührenfähigen Kosten für die Laubbeseitigung ab 2020, die Aufrechterhaltung der erreichten Qualitätsstandards und die Berücksichtigung der Kostenunterdeckung in den Reinigungsklassen 1, 2 und 5 aus dem Kalkulationszeitraum 2016/2017 führen in den genannten Reinigungsklassen zu einem Anstieg der Gebühren.

Weiterhin ist eine Anpassung des Reinigungsturnus und der Zuordnung von Straßen in Reinigungsklassen auf Grund eines veränderten Reinigungsbedarfes erfolgt (Anlage Straßenverzeichnis). Die Reinigungsklasse 2 wird erweitert auf die stark genutzten Stadtplätze im Schlaatz, in Drewitz und im Kirchsteigfeld.

Unter Berücksichtigung der Beschlusslage der SVV hinsichtlich der Laubbeseitigung von öffentlichen Straßen im Herbst (18/SVV/0784) fand eine Evaluierung der Maßnahmen zur Laubentsorgung statt. Es wurde festgestellt, dass die Notwendigkeit der Ausweitung der Laubentsorgung auf öffentlichen Straßen und Plätzen notwendig ist, um die Verkehrssicherheit, Ordnung und Sauberkeit sicherzustellen.

Die Übertragung von Reinigungspflichten (hier Laub) auf Anlieger ist nur dann unzulässig, wenn die Erfüllung der Pflicht nicht mit unverhältnismäßigen Schwierigkeiten verbunden ist oder eine unverhältnismäßige Belastung für den Anlieger bedeuten würde.

Es bedarf daher einer sorgfältigen Prüfung, bei welchen Straßen dies nach den örtlichen Gegebenheiten zumutbar ist oder nicht. Bei der Beurteilung, ob die Reinigung noch zumutbar ist, ist darauf abzustellen, ob sich die Reinigungspflicht bei regelmäßiger Laubentfernung noch als zumutbar darstellt.

Mit der Mitteilungsvorlage 19/SVV/0364 wurden bereits die Ergebnisse der Evaluierung und die sich daraus ergebenden Änderungen in der Gebührenstruktur erläutert.

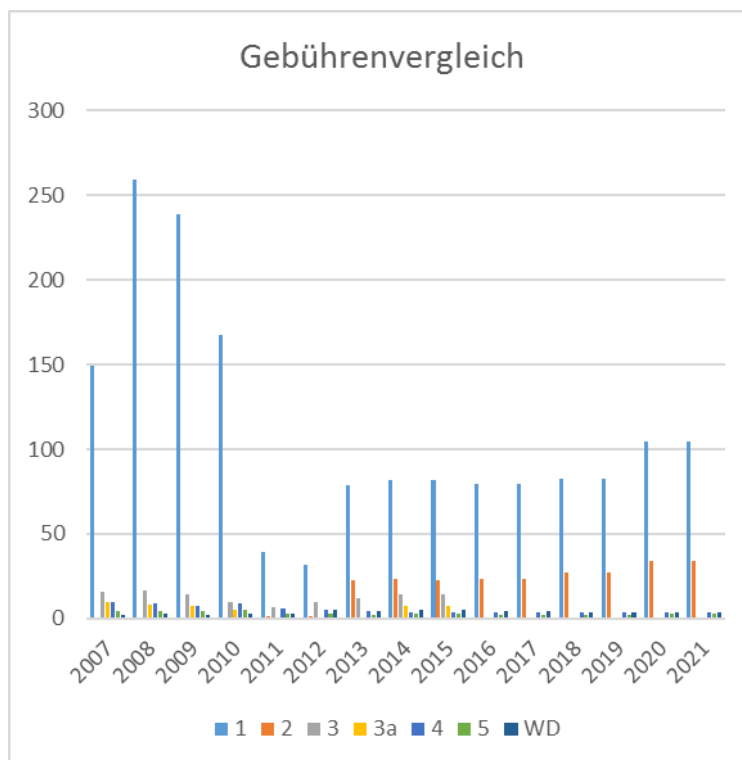
In Auswertung der geltenden Rechtslage und der durchgeführten Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit der Erhebung der Straßenreinigungsgebühren in den zurückliegenden Jahren (Widersprüche und Klagen) und der bundesweiten Rechtsprechung zum Thema wurde die Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung vom 10.11.2017 einer inhaltlichen und rechtlichen Prüfung unterzogen. Vereinzelt sind Klarstellungen erfolgt (z. B. § 1 Abs. 3, § 2 Abs. 2, § 3 Abs. 3, 10 u. 12, § 6 Abs. 1 u. 5).

Ein Vergleich der Gebührenentwicklung unter Beachtung der Veränderungen im Leistungsvolumen und der Qualität ist nachfolgend dargestellt.



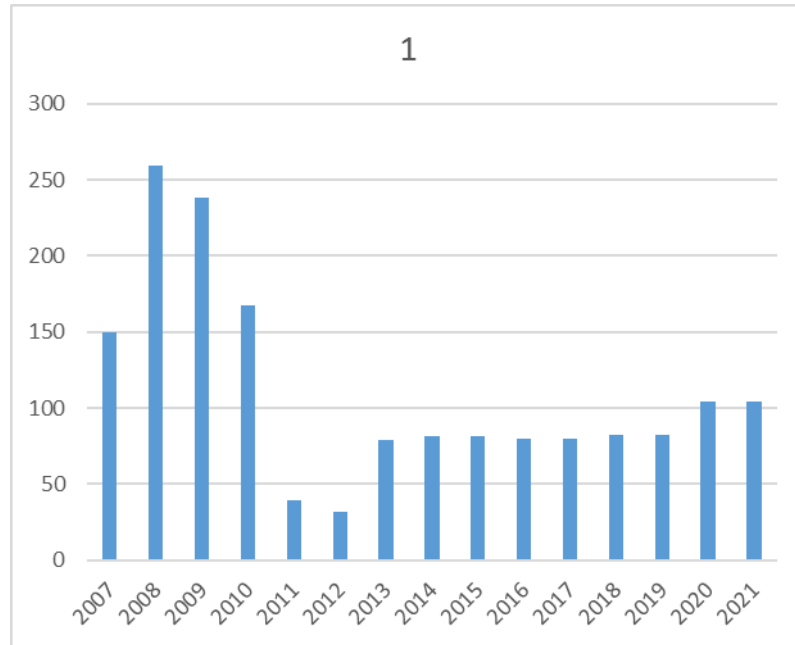
### Vergleich der Straßenreinigungs- und Winterdienstgebühren in Euro je Frontmeter

	1	2	3	3a	4	5	WD
2007	149,55	0	15,94	9,64	9,58	4,72	2,48
2008	259,48	0	16,56	8,6	9,12	4,45	3,19
2009	238,46	0	14,42	7,55	7,29	4,57	2,30
2010	167,68	0	9,77	5,02	9,00	5,28	3,06
2011	39,68	1,69	6,90	0	5,70	3,18	2,76
2012	31,98	1,69	9,98	0	5,09	3,13	5,56
2013	78,90	22,56	12,19	0	4,12	2,04	4,72
2014	81,62	23,53	14,34	7,78	3,89	2,75	4,89
2015	81,62	22,53	14,34	7,78	3,89	2,75	4,89
2016	79,68	23,31	0	0	3,48	2,43	4,06
2017	79,68	23,31	0	0	3,48	2,43	4,06
2018	82,17	26,87	0	0	3,59	2,33	4,03
2019	82,17	26,87	0	0	3,59	2,33	4,03
2020	104,3	34,15	0	0	3,56	3,08	3,90
2021	104,3	34,15	0	0	3,56	3,08	3,90



## Reinigungsklasse 1

	<b>1</b>
2007	149,55
2008	259,48
2009	238,46
2010	167,68
2011	39,68
2012	31,98
2013	78,90
2014	81,62
2015	81,62
2016	79,68
2017	79,68
2018	82,17
2019	82,17
2020	104,3
2021	104,3



Von der Zuordnung in die RK 1 sind 1 % der Grundstückseigentümer/Gebührenpflichtigen betroffen. Die Zuordnung der Straße zur RK 1 ist an den aktuellen Bestand an öffentlichen Straßen und deren Nutzung und Reinigungsbedarf anzupassen (Erweiterung fett gedruckt).

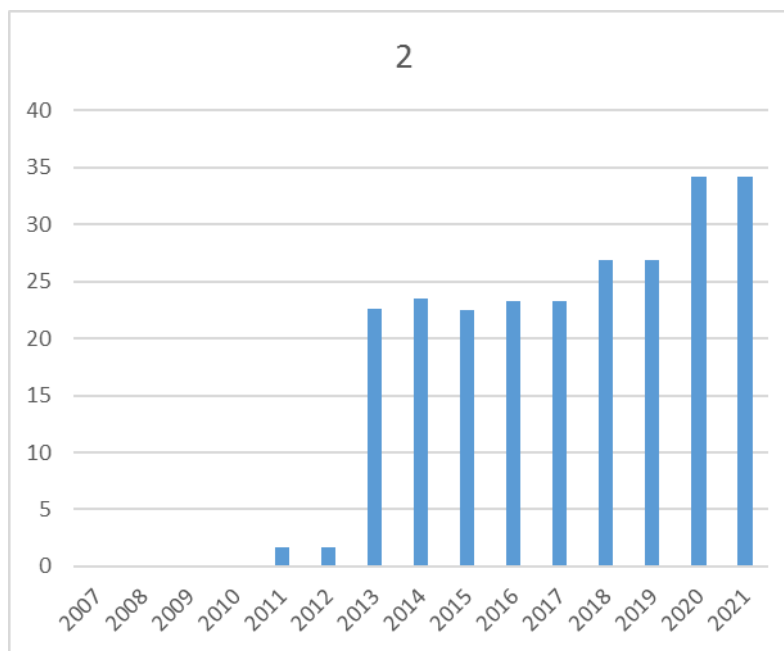
Alter Markt	Nördliche Innenstadt	Platz
Bahnhofsvorplatz	Südliche Innenstadt	Hauptbahnhof
Brandenburger Straße	Nördliche Innenstadt	
Breite Straße	Nördliche Innenstadt	<b>FR und WD</b> Friedrich-Ebert-Straße bis Heinrich-Mann-Allee inkl. Lange Brücke und Vorplatz Filmmuseum
Friedrich-Ebert-Straße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Nauener Tor bis Breite Straße
<b>Heinrich-Mann-Allee</b>	<b>Waldstadt</b>	<b>FR und WD Babelsberger Straße bis Friedrich-Engels-Straße</b>
Humboldtstraße	Nördliche Innenstadt	
<b>Kaiserstraße (alte Bezeichnung ist nach Benennung zu korrigieren)</b>	<b>Nördliche Innenstadt</b>	
Otto-Braun-Platz	Nördliche Innenstadt	

Platz der Einheit	Nördliche Innenstadt	FR und WD Fahrbahn und Platzfläche sowie FR vor Wilhelm Galerie
<b>Schloßstraße zzgl. neuer Teil n. z. b.</b>	<b>Nördliche Innenstadt</b>	<b>FR und WD Friedrich-Ebert-Straße bis Alter Markt</b>
<b>Schwertfegerstraße zzgl. neuer Teil n. z. b.</b>	<b>Nördliche Innenstadt</b>	<b>FR und WD Friedrich-Ebert-Straße bis Kaiserstraße</b>
Steubenplatz	Nördliche Innenstadt	

Es findet eine tägliche Mischreinigung von Hauswand zu Hauswand statt. Das heißt, die Gehwegreinigung erfolgt durch die LHP und die Eigentümer müssen diese nicht selber oder durch einen Dienstleister kostenpflichtig erledigen lassen. Im gesamten Bereich werden Flächen der Fahrradabstellanlagen, Treppen, Rampen, Unterführungen gereinigt. Wildkraut/Aufwuchs ist mit zu beseitigen, insbesondere an Einbauten (Straßenschilder, Verkehrszeichen, Fahrradständern, Abfallbehälter usw.). Darüber hinaus ist ein mobiles (Hand)Reinigungsteam in der Hauptsaison (Mai bis September) zusätzlich am Nachmittag als 2. Tour zusätzlich unterwegs. In der Laubsaison Oktober bis Dezember erfolgt die bedarfsgerechte Laubmischreinigung im gesamten Bereich (Fahrbahn und Gehweg) der durch die LHP (mehr Personal und Technikeinsatz).

## Reinigungsstufe 2

	<b>2</b>
2007	0
2008	0
2009	0
2010	0
2011	1,69
2012	1,69
2013	22,56
2014	23,53
2015	22,53
2016	23,31
2017	23,31
2018	26,87
2019	26,87
2020	34,15
2021	34,15



Von der Zuordnung in die Reinigungsstufe 2 sind 3% der Grundstückseigentümer/Gebührenpflichtigen betroffen. Es handelt sich um Straßen im direkten Innenstadtbereich (z. B. Dortustraße, Gutenbergstr. usw.) sowie um Abschnitte der Karl-Liebnecht-Straße und Rudolph-Breitscheid-Straße in Babelsberg.

Ab 2020 soll eine Erweiterung um die Stadtplätze (Ernst-Busch-Platz, Heiner-Carow-Platz und Schlaatz) vorgenommen werden. In einer Testphase erfolgte ab Mai 2018 am Stadtplatz Schlaatz die zweimal wöchentliche Reinigung. Die Auswirkungen auf Ordnung und Sauberkeit im Platzumfeld wurden mit dem Arbeitskreis Stadtspuren ausgewertet und sind nachweislich positiv. Daher ist die Erweiterung der RK 2 auf die vorgenannten Bereiche ab 2020 zur Verbesserung des Wohnumfeldes geplant.

In der RK 2 findet eine Mischreinigung (maschinell und Handreiniger) der Fahrbahn zweimal in der Woche statt. Alle in der Satzung benannten Fahrbahnteile sind somit bei der Reinigung zu betreuen

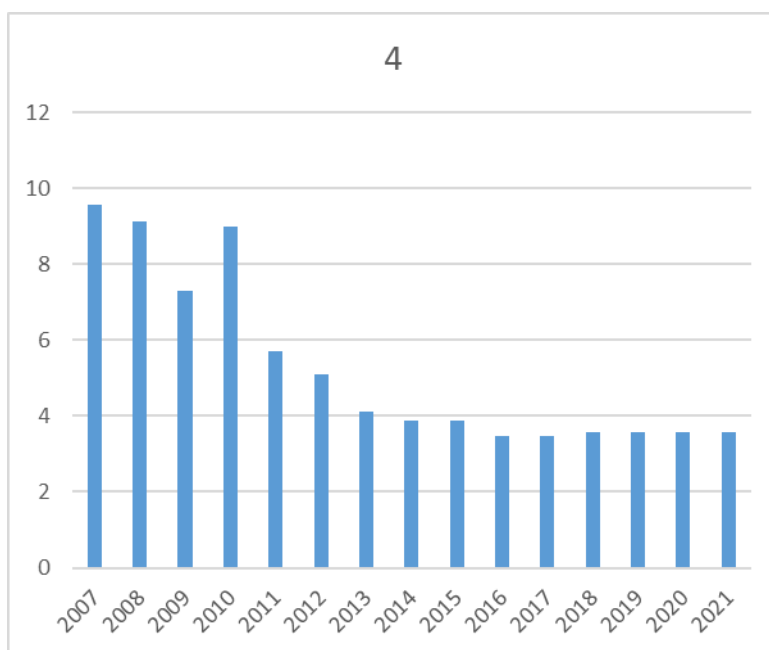
(Treppen, Rampen usw.). Das Wildkraut/Aufwuchs ist regelmäßig sowohl auf Flächen als auch an Einbauten (siehe RK 1) zu entfernen.

Darüber hinaus ist im Innenstadtbereich ein mobiles (Hand)Reinigungsteam in der Hauptsaison (Mai bis September) am Nachmittag in einer 2. Tour eingesetzt. Nach der Winterperiode hat eine Grundreinigung zu erfolgen. Bei Natursteinpflasterstraßen ist zum Schutz des Pflasters, der Anteil der Handreinigung gegenüber der maschinellen Reinigung erhöht.

In der Laubsaison Oktober bis Dezember erfolgt die bedarfsgerechte Laubmischreinigung im Fahrbahnbereich und Straßenbegleitgrün durch die LHP (mehr Personal und Technikeinsatz).

#### Reinigungsklasse 4

	4
2007	9,58
2008	9,12
2009	7,29
2010	9,00
2011	5,70
2012	5,09
2013	4,12
2014	3,89
2015	3,89
2016	3,48
2017	3,48
2018	3,59
2019	3,59
2020	3,56
2021	3,56

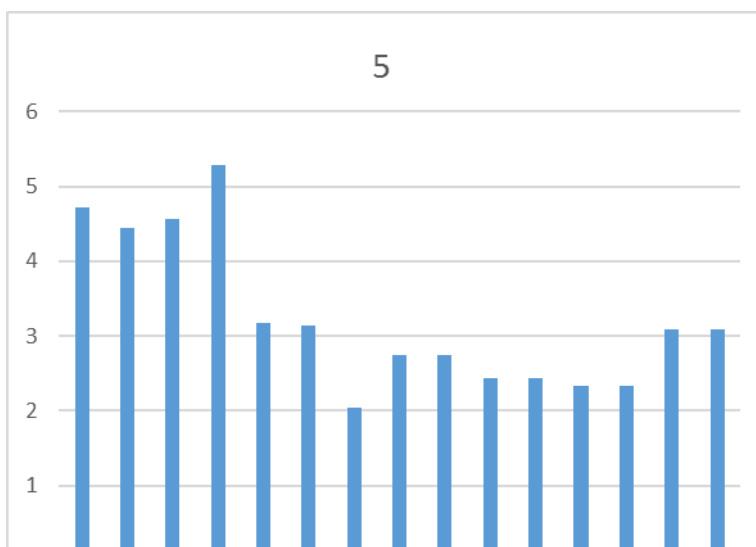


Von der Zuordnung in die RK 4 sind 66 % der Grundstückseigentümer/Gebührenpflichtigen betroffen. In der RK 4 findet eine Mischreinigung (maschinell und Handreiner) der Fahrbahn alle 4 Wochen turnusgemäß statt. Alle in der Satzung benannten Fahrbahnteile sind somit bei der Reinigung zu betreuen (Treppen, Rampen usw.). Das Wildkraut/Aufwuchs ist regelmäßig sowohl auf Flächen als auch an Einbauten (siehe RK 1) zu entfernen.

In der Laubsaison Oktober bis Dezember erfolgt die bedarfsgerechte Laubmischreinigung im Fahrbahnbereich und Straßenbegleitgrün durch die LHP (mehr Personal und Technikeinsatz).

#### Reinigungsklasse 5

	5
2007	4,72
2008	4,45
2009	4,57
2010	5,28
2011	3,18
2012	3,13
2013	2,04
2014	2,75
2015	2,75
2016	2,43



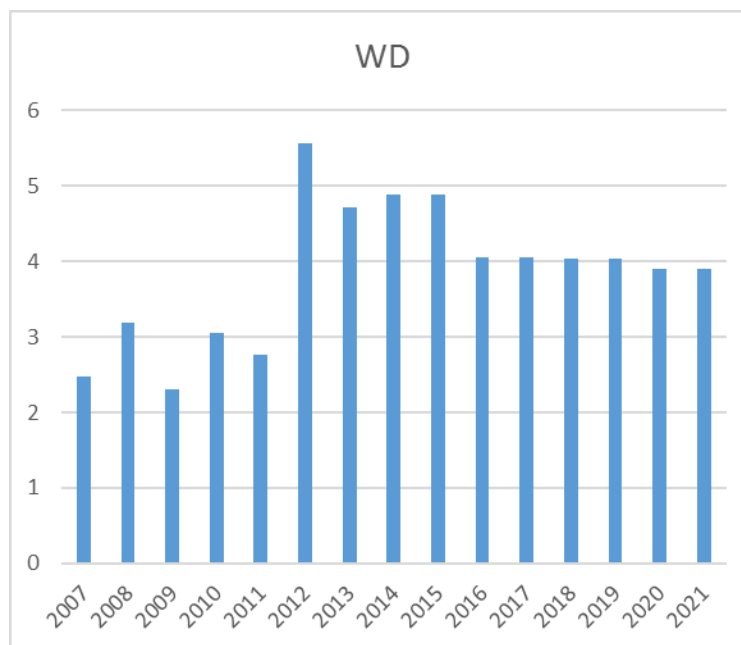
2017	2,43
2018	2,33
2019	2,33
2020	3,08
2021	3,08

Von der Zuordnung in die RK 5 sind 30 % der Grundstückeigentümer/Gebührenpflichtigen betroffen. Es erfolgt alle 4 Wochen eine maschinelle Reinigung der Fahrbahn. Bei Bedarf sind einzelne Flächen (wie Parktaschen, Mittelinseln usw.) mit Handreinigern zu betreuen. Auch Wildkraut/Unkraut an Einbauten ist bei Bedarf zu entfernen. Auch hier erfolgt bei Bedarf eine Grundreinigung nach der Wintersaison.

In der Laubsaison Oktober bis Dezember erfolgt die bedarfsgerechte Laubmischreinigung im Fahrbahnbereich und Straßenbegleitgrün durch die LHP (mehr Personal und Technikeinsatz).

### Winterdienst

	WD
2007	2,48
2008	3,19
2009	2,30
2010	3,06
2011	2,76
2012	5,56
2013	4,72
2014	4,89
2015	4,89
2016	4,06
2017	4,06
2018	4,03
2019	4,03
2020	3,90
2021	3,90



Winterdienst findet entsprechend § 49a des Brandenburgischen Straßengesetzes nur auf Straße statt, die verkehrsbeutend und gefährlich sind. Zur Einordnung der Straßen bzw. von Straßenabschnitten sind diese hinsichtlich ihrer Verkehrsbedeutung und auf Gefahren zu prüfen. Gefährliche Stellen existieren, wenn wegen ihrer eigentümlichen Gestaltung oder wegen bestimmter, nicht ohne weiteres erkennbarer Umstände ein Unfall selbst dann nahe liegt, wenn man die im Winter allgemein erforderliche Sorgfalt walten lässt.

Dazu gehören Stellen an denen Kraftfahrer bremsen, ausweichen oder Fahrtrichtung bzw. Geschwindigkeit ändern (Steigungen, Kreuzungen, Einmündungen, mehrspurige Straßen, Kurven, Verengungen, Brücken, Pflasterstraßen mit Gefälle usw.). Verkehrs wichtig sind verkehrsreiche Durchgangsstraßen, Ortsdurchfahrten und innerörtliche Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen innerhalb von Wohngebieten, Strecken des ÖPNV, Schulbusstrecken, Straßen bzw. Abschnitte an denen Krankenhäuser, Rettungsambulanzen, Altenheime, Schulen, Kindergärten usw. vorhanden sind

Zur Erstellung des Straßenverzeichnisses WD sind diese Kriterien entsprechend zu berücksichtigen.

### Anlagen

- I. 1. Änderungssatzung zur Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung
- II. Anlage Straßenverzeichnis 2020/2021 zur Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung

- III. Synopse Änderungen Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung
- IV. Berichtsdokumentation zur Gebührenkalkulation 2020/2021
- V. Kalkulation
- VI. Finanzielle Auswirkungen, Darstellung der Haushaltsansätze 2020/2021

#### Anlagen

- VII. 1. Änderungssatzung zur Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung
- VIII. Anlage Straßenverzeichnis 2020/2021 zur Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung
- IX. Synopse Änderungen Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung
- X. Berichtsdokumentation zur Gebührenkalkulation 2020/2021
- XI. Kalkulation
- XII. Finanzielle Auswirkungen, Darstellung der Haushaltsansätze 2020/2021

## Anlage I

## 1. Änderungssatzung zur Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung der Landeshauptstadt Potsdam vom 10.11.2017

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat in ihrer Sitzung am..... folgende Änderungssatzung beschlossen:

### Rechtsgrundlagen:

- § 3 Kommunalverfassung des Landes Brandenburg (BbgKVerf) vom 18. Dezember 2007 (GVBl.I/07, [Nr. 19], S.286) zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl.I/18, [Nr. 37], S.4)
- §§ 17, 47 und 49 a Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juli 2009 (GVBl.I/09, [Nr. 15], S.358) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl.I/18, [Nr. 37], S.3)
- §§ 1, 2, 4, 6 und 12 Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg (KAG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. März 2004 (GVBl.I/04, [Nr. 08], S.174), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2019 (GVBl.I/19, [Nr. 36])

## § 1

### Änderungen

§ 1 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

- 3) Als Fahrbahn im Sinne dieser Satzung gilt die gesamte Straßenfläche, die nicht Gehweg ist, also neben den dem Verkehr dienenden Teilen der Straße auch Trennstreifen, Mittelinseln, Mulden, befestigte Seitenstreifen, Bankette, Bushaltestellenbuchten, Parkbuchten, Parkplätze, Parkstreifen, Sicherheitsstreifen, Radwege, Brücken, Tunnel und Rampen.

Als Gehweg im Sinne dieser Satzung gelten:

- alle selbstständigen Gehwege,
- die gemeinsamen Fuß- und Radwege (Zeichen 240 Straßenverkehrsordnung (StVO)),
- alle erkennbar, abgesetzt für die Benutzung durch Fußgänger vorgesehenen Straßenteile einschließlich Haltestellen des öffentlichen Personen- und Nahverkehrs (ÖPNV) im Sinne von § 1 Abs. 7 dieser Satzung,
- bei Fehlen eines von der Fahrbahn abgesetzten Gehweges ein Streifen von jeweils 1,50 m Breite auf der Fahrbahn parallel zur Fahrbahnaußenkante,
- in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325 STVO) ein Streifen von 1,50 m Breite entlang der Grundstücksgrenze sowie
- jeweils die dazu gehörenden Randstreifen; Randstreifen sind Nebenflächen zwischen Fahrbahn und Grundstücksgrenze, insbesondere Straßenbegleitgrün (Rasenflächen, Baumscheiben oder anderer Pflanzenwuchs) sowie unbefestigte oder befestigte Flächen im Übrigen zwischen Fahrbahn und Grundstücksgrenze einschließlich der Bereiche, die zu gekennzeichneten Fußgängerüberwegen, zu Querungshilfen über die

Fahrbahn oder zu Übergängen für Fußgänger in Fortsetzung der Gehwege an Straßenkreuzungen oder –einmündungen der Fahrbahn führen.

§ 2 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

- 2) Die nach Absatz 1 verpflichteten Grundstückseigentümer sind Anlieger im Sinne dieser Satzung. Anlieger sind sowohl Grundstückseigentümer, deren Grundstücke an öffentliche Straßen angrenzen (Vorderliegergrundstücke), als auch Grundstückseigentümer der dahinterliegenden Grundstücke (Hinterliegergrundstücke). Vorderliegergrundstücke und Hinterliegergrundstücke bilden eine Reinigungseinheit. Der räumliche Reinigungsumfang der Vorder- und Hinterliegergrundstücke bestimmt sich nach § 6. Die Eigentümer der zur Reinigungseinheit gehörenden Grundstücke müssen abwechselnd reinigen. Die Reinigungspflicht wechselt von Woche zu Woche und beginnt mit Inkrafttreten der Satzung beim Eigentümer des Vorderliegergrundstückes und fortlaufend in der Reihenfolge der Hinterlieger. Bei besonderen tatsächlichen Gegebenheiten (z. B. Anliegergrundstück als Garagenhof oder Stellplatz) kann der Oberbürgermeister durch Bescheid die Reihenfolge der Verpflichtung zur Reinigung abweichend von vorstehender Regelung festlegen.

§ 3 Abs. 10 erhält folgende Fassung:

- 10) Die Aufnahme und Entsorgung des Herbstlaubes von Fahrbahnen und Straßenbegleitgrün erfolgt in den Straßen der Reinigungsklassen 1 bis 5 im Zeitraum vom 1. Oktober bis 31.12. eines jeden Jahres durch die Landeshauptstadt Potsdam. Dies entbindet die Grundstückseigentümer jedoch nicht von den sonstigen Verpflichtungen nach § 3 Abs. 8. In der sonstigen Zeit des Jahres liegt die Laubentsorgung in der Verantwortung der Anlieger. Abs. 11 gilt entsprechend.

§ 3 Abs. 12 erhält folgende Fassung:

- 12) Laub und Grünabfälle von Grundstücken dürfen nicht auf den Gehweg, die Fahrbahn oder sonstige öffentliche Flächen (z. B. Straßenbegleitgrün, Grünflächen) verbracht werden. Die Entsorgung hat entsprechend den Regelungen der Abfallentsorgungssatzung der Landeshauptstadt Potsdam in der jeweils gültigen Fassung zu erfolgen.

§ 6 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

- 1) Maßstab für die Benutzungsgebühr bildet die Gesamtlänge aller Grundstücksseiten entlang der gereinigten Straße, durch die das Grundstück erschlossen ist (direkte Frontlänge) und die nach Straßenart, Umfang und Häufigkeit der Reinigung bestimmte Reinigungsklasse nach den Festlegungen im Teil I dieser Satzung.



§ 6 Abs. 5 erhält folgende Fassung:

- 5) Wird ein Grundstück durch mehrere Straßen erschlossen, so werden deren Grundstücksseiten bei der Ermittlung der Gesamtfrentlängen entsprechend der erschließenden Straßen berücksichtigt. Wird ein Grundstück von ein und derselben Straße an mehreren Grundstücksseiten erschlossen, so werden alle Grundstücksseiten bei der Ermittlung der Gesamtfrentlänge berücksichtigt. In beiden Fällen wird die Gesamtfrentlänge entsprechend des Absatzes 2 und 3 beschriebenen Projektionsverfahren ermittelt.

§ 6 Abs. 8 erhält folgende Fassung:

- 8) Die Benutzungsgebühr beträgt je Frontlängenmeter (Berechnung gemäß Absätzen 1 bis 7) jährlich bei Grundstücken, die dem Anschluss- und Benutzungszwang unterliegen

für die Straßenreinigung in der

RK 1	104,30 €
RK 2	34,15 €
RK 4	3,56 €
RK 5	3,08 €
für den Winterdienst	3,90 €

§ 10 erhält folgende Fassung:

Zur Erfüllung der Aufgaben aus dieser Satzung ist die Verarbeitung personenbezogener und grundstücksbezogener Daten erforderlich und unter Beachtung des Brandenburgischen Datenschutzgesetzes und der Datenschutzgrundverordnung zulässig.

§ 12 Abs. 1 Pkt. 7 erhält folgende Fassung:

7. entgegen § 3 Absatz 10 Satz 3 Laub im Zeitraum vom 1.1. bis 30.9. eines jeden Jahres nicht entfernt,

## **§ 2 Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt am 01.01.2020 in Kraft.

Potsdam, den

Mike Schubert

Oberbürgermeister

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Ahornstraße	Babelsberg Süd		6	
Albert-Einstein-Straße	Teltower Vorstadt	Einfahrt Observatorien bis Ende	6	
Albert-Einstein-Straße	Teltower Vorstadt	FR und WD Brauhausberg bis Einfahrt Observatorien, FR vor Nr. 1 bis 3	4	1
Albrechtshof	Groß Glienicke		6	
Alexander-Klein-Straße	Bornstedter Feld		4	
Allée nach Glienicke	Babelsberg Nord	FR und WD Grenzstraße bis Karl- Marx-Straße	5	1
Allée nach Glienicke	Babelsberg Nord	Nr. 83 und 85	6	
Allée nach Sanssouci	Brandenburger Vorstadt		4	1
Alleestraße	Nauener Vorstadt		4	1
Alt Döberitzer Weg	Groß Glienicke		6	
Alt Drewitz	Drewitz		6	
Alt Nowawes	Babelsberg Nord	Nebenfahrbahn zw. Neue Straße und Rudolf-Breitscheid-Straße	4	
Alt Nowawes	Babelsberg Nord	Verkehrsstraße	4	1
Alter Markt	Nördliche Innenstadt	Platz	1	1
Alter Markt	Nördliche Innenstadt	Staudenhof	4	
Alter Tornow	Templiner Vorstadt	Weg zu Alter Tornow Nr. 3 und Weg zu Templiner Straße Nr. 21 B	6	
Alter Tornow	Templiner Vorstadt		5	1
Alter Weinberg	Groß Glienicke		6	
Altes Rad	Eiche		4	
Althoffstraße	Babelsberg Süd	WD Anhaltstraße bis Kopernikusstraße	4	1
Altstadtblick	Templiner Vorstadt		6	
Am alten Dorf	Bornim		6	
Am Alten Friedhof	Teltower Vorstadt	FR und WD Heinrich-Mann-Allee bis Kolonie Daheim	4	1
Am Alten Friedhof	Teltower Vorstadt	FR Weg hinterm Friedhof und Kolonie Daheim	4	
Am Alten Markt	Nördliche Innenstadt		2	1
Am alten Mörtelwerk	Eiche		4	1
Am Anger	Groß Glienicke		6	
Am Bassin	Nördliche Innenstadt		2	1
Am Böttcherberg	Klein Glienicke		6	
Am Brunnen	Teltower Vorstadt		6	
Am Buchhorst	Industriegelände	FR und WD An der Brauerei Rehbrücke bis Nuthedamm	5	1

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Am Bürohochhaus	Industriegelände		6	
Am Denkmal	Groß Glienicke		6	1
Am Drachenberg	Bornstedt		6	1
Am Durchstich	Neu Fahrland		6	
Am Eichenhain	Eiche		6	
Am Fenn	Groß Glienicke		6	
Am Fenn	Waldstadt I		6	
Am Föhrenhang	Neu Fahrland		6	
Am Försteracker	Teltower Vorstadt		6	
Am Friedhof	Drewitz		6	
Am Friedhof	Fahrland		6	
Am Friedrichspark	Satzkorn	WD B 273 bis Kreisverkehr	6	1
Am Garten	Marquardt		6	
Am Gehölz	Stern		4	
Am Glienicker Mühlenberg	Groß Glienicke		6	
Am Golfplatz	Nedlitz	FR Viereckremise bis An der Roten Kaserne	4	
Am Golfplatz	Nedlitz	WD Lerchensteig bis Viereckremise	6	1
Am Golmer Weinberg	Golm		6	
Am Großen Herzberg	Eiche		6	
Am Großen Horn	Neu Fahrland		6	
Am Grünen Weg	Eiche		6	
Am Gutstor	Groß Glienicke		6	
Am Hämphorn	Sacrow		6	
Am Hang	Nauener Vorstadt		6	
Am Havelblick	Templiner Vorstadt	FR und WD Albert-Einstein- Straße bis Wendestelle	4	1
Am Havelblick	Templiner Vorstadt	Zufahrt Garagen und Weg zw. Finkenweg Nr. 5 und Am Havelblick Nr. 6	6	
<del>Am Heineberg</del>	<del>Bornum</del>		6	
Am Hinzenberg	Nördliche Innenstadt		6	
Am Hirtengraben	Kirchsteigfeld		6	
Am Jungfernsee	Nedlitz	FR Nedlitzer Straße bis Carl- Adam-Petri-Straße, WD Hauptzug	5	1
Am Kanal	Nördliche Innenstadt	FR Berliner Straße bis Große Fischerstraße, FR und WD Heilig- Geist-Straße bis Berliner Straße, FR Am Alten Markt bis Burgstraße (Parkstraße)	4	1
Am Kanal	Nördliche Innenstadt	FR und WD Friedrich-Ebert- Straße bis Berliner Straße	5	1
Am Kirchberg	Neu Fahrland	FR und WD Ringstraße bis Am Wiesenrand	5	1
Am Klubhaus	Babelsberg		6	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Am Krampnitzsee	Neu Fahrland		6	
Am Krongut	Bornstedt		6	
Am Küssel	Grube		6	
Am Langen Berg	Eiche	FR Am alten Mörtelwerk bis Baumschulenweg	4	
Am Langen Berg	Eiche	Nr. 17	6	
Am Lehnitzsee	Neu Fahrland		6	
Am Luftschiffhafen	Potsdam West	FR und WD Zeppelinstraße bis Zufahrt LBS	4	1
Am Lustgartenwall	Nördliche Innenstadt	Bahngleise bis Kleingartensparte	6	
Am Lustgartenwall	Nördliche Innenstadt	FR und WD Henning-von- Tresckow-Straße bis Am Hinzenberg, FR entlang Bahndamm	4	1
Am Magazin	Templiner Vorstadt		6	
Am Mittelbusch	Stern		6	
Am Moosfenn	Waldstadt II		4	1
Am Mühlenberg	Golm		4	1
Am Neuen Garten	Nauener Vorstadt	FR und WD Große Weinmeisterstraße bis Behlerstraße	4	1
Am Neuen Garten	Nauener Vorstadt	Große Weinmeisterstraße bis Bertinistraße	6	1
Am Neuen Markt	Nördliche Innenstadt	WD Hauptfahrbahn (Nr. 1 - 8, 10, 11)	4	1
Am Neuen Palais	Brandenburger Vorstadt	FR inkl. Mopke Süd, WD Hauptfahrbahn	5	1
Am Nuthetal	Schlaatz	WD An der Alten Zauche bis Bisamkiez	4	1
Am Park	Groß Glienicke		6	
Am Parkplatz	Paaren	Buswendestelle	6	
Am Pfingstberg	Nauener Vorstadt	FR Vogelweide bis Nedlitzer Straße, WD Nedlitzer Straße bis Große Weinmeisterstraße	4	1
Am Pfingstberg	Nauener Vorstadt	Nr. 40, 41, 41 A, 43 und 44	6	
Am Phloxgarten	Bornim		6	
Am Plantagenhaus	Teltower Vorstadt		6	
Am Raubfang	Bornim		6	
Am Rehweg	Neu Fahrland		6	
Am Reiherbusch	Nauener Vorstadt		6	
Am Schlahn	Groß Glienicke		6	
Am Schlangenfenn	Waldstadt II		4	
Am Schlänitzsee	Marquardt		6	
Am Schragen	Jägervorstadt		5	1
Am Seeblick	Groß Glienicke		6	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Am Silbergraben	Drewitz		6	
Am Speicher	Templiner Vorstadt		6	
Am Spitzen Berg	Fahrland		6	
Am Sportplatz	Babelsberg Süd		4	
Am Springbruch	Waldstadt II		4	
Am Stadtrand	Waldstadt I	FR Meisenweg bis Drewitzer Straße, sowie Wohnstraße Am Stadtrand bis Meisenweg	4	
Am Stadtrand	Waldstadt I	Nr. 1 bis 44 A sowie Wohnstraße hinter Am Stadtrand Nr. 45 bis 52	6	
Am Stinthorn	Neu Fahrland	FR und WD Einmündung B2 bis Nr. 38	4	1
Am Stinthorn	Neu Fahrland	Wohnstraße	6	
Am Tempelberg	Eiche		6	
Am Upstall	Fahrland	FR und WD Gartenstraße bis Wendehammer	4	1
Am Upstall	Fahrland	Nr. 10, 10 A, 10 B und 10 C	6	
Am Upstallgraben	Fahrland		6	
Am Umenfeld	Golm	FR und WD Kuhfortdamm bis Am Umenfeld Nr. 3	5	1
Am Umenfeld	Golm	Nr. 1 bis 3	6	1
Am Vogelherd	Nedlitz		6	1
Am Wald	Teltower Vorstadt		6	
Am Waldfrieden	Groß Glienicke		6	
Am Waldrand	Klein Glienicke		6	
Am Waldrand	Neu Fahrland		6	
Am Weinberg	Fahrland		6	
Am Weißen See	Nedlitz		6	
Am Wiesenrand	Neu Fahrland	FR und WD Am Kirchberg bis Persius-Brücke	5	1
Am Wiesenrand	Neu Fahrland	Nr. 2 bis 4	6	
Am Wildpark	Potsdam West	FR und WD Werderscher Damm und Geschwister-Scholl-Straße	5	1
Am Wildpark	Potsdam West	Nr. 5 und 6	6	
Am Windmühlenberg	Bornim		6	
Am Zachelsberg	Golm		4	
Am Zernsee	Golm		6	
Amselweg	Marquardt		6	
Amselwinkel	Bornim		6	
Amtsstraße	Bornstedt		6	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Amundsenstraße	Bornim	Nr. 18, 20, 20 A bis 20 C, 22, 24 A bis 24 C, 24 E, 24 F, 42, 44 und 46, Weg hinter Kaiser-Friedrich-Straße 140	6	
Amundsenstraße	Bornim		5	1
An den Eisbergstücken	Fahrland		6	
An den Kopfweiden	Teltower Vorstadt	FR Horstweg bis Nr. 30	4	
An den Leddigen	Fahrland		6	
An den Windmühlen	Babelsberg Süd		6	
An der alten Kreisstraße	Marquardt		6	
An der Alten Zauche	Schlaatz	FR und WD Horstweg bis Drewitzer Straße	4	1
An der Alten Zauche	Schlaatz	FR und WD Weg entlang der Tram Gleise (zw. Magnus-Zeller-Platz bis Bisamkiez), FR Nr. 2 A	4	1
An der Bahn	Golm		6	
An der Bimenplantage	Neu Fahrland		6	
An der Brauerei	Industriegelände		6	
An der Eisenbahnbrücke	Marquardt		6	
An der Jubelitz	Fahrland		6	
An der Kirche	Groß Glienicke		6	
An der Kommühle	Templiner Vorstadt		6	
An der Lokremise	Templiner Vorstadt		6	
An der Mole	Neu Fahrland		6	
An der Obstplantage	Marquardt		6	
An der Parforceheide	Babelsberg Süd		6	
An der Pirschheide	Potsdam West	FR und WD Zeppelinstraße bis Nr. 11, 28, 30 und LBS Tunnel, Uferweg An der Pirschheide	4	1
An der Pirschheide	Potsdam West	Nr. 36, 40, 41 und 42 Abzweig zum Seminaris Hotel	6	1
An der Roten Kaserne	Nedlitz		4	
An der Sandscholle	Babelsberg Süd		4	
An der Sporthalle	Groß Glienicke		6	1
An der Sternwarte	Babelsberg Nord		5	
An der Vogelwiese	Bornim		6	
An der Vorderkappe	Templiner Vorstadt		6	
An der Wublitz	Marquardt		6	
Angermannstraße	Nauener Vorstadt		6	
Anglerkolonieweg	Neu Fahrland		6	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Anhaltstraße	Babelsberg Süd	WD Benzstraße bis Althoffstraße, kein WD Rudolf-Breitscheid- Straße bis Benzstraße	4	1
Anni-von-Gottberg- Straße	Kirchsteigfeld	FR und WD Dorothea-Schneider- Straße bis Ricarda-Huch-Straße	4	1
Anni-von-Gottberg- Straße	Kirchsteigfeld	Ricarda-Huch-Straße bis Ende	6	
Apfelweg	Bornstedt		6	
Asta-Nielsen-Straße	Drewitz		6	
Auf dem Kiewitt	Brandenburger Vorstadt	WD Hauptfahrbahn	4	1
Auf dem Kiewitt	Brandenburger Vorstadt	Weg zw. Nr. 8 und Schillerplatz	6	
August-Bebel-Straße	Babelsberg Süd	FR und WD Karl-Marx-Straße bis Großbeerenstraße	4	1
August-Bier-Straße	Babelsberg Nord		4	
August-Bonness-Straße	Bornstedter Feld		4	
Babelsberger Straße	Südliche Innenstadt		4	1
Baberowweg	Babelsberg Süd		6	
Bäckerstraße	Nördliche Innenstadt		4	
Badstellenweg	Neu Fahrland		6	
Bahnhofstraße	Satzkorn		6	
Bahnhofstraße	Stern		4	
Bahnhofsvorplatz	Südliche Innenstadt	Hauptbahnhof	1	1
Bahnhofsvorplatz Golm	Golm		4	1
Baldurstraße	Babelsberg Nord		4	
Bartholomäus-Neumann- Straße	Bornstedter Feld		4	
Bassewitzstraße	Neu Fahrland		6	
Bassinplatz - Nord	Nördliche Innenstadt	Platzfläche und Parkstraße	2	1
Bassinplatz - Süd	Nördliche Innenstadt	Parkplatz	2	1
Baumhaselring	Eiche	Hauptzug	4	1
Baumhaselring	Eiche	Nr. 4, 4 A, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 130, 132, 132 A, 134, 134 A, 136, 136 A, 138, 138 A, 140 und 142	6	
Baumhaselring	Eiche	Weg. zw. Nr. 32 und 34, Weg zw. Nr. 48 A und 52, Weg zw. Nr. 148 A und 150, Weg zw. Nr. 164 A und 166	6	



<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Baumschulenweg	Eiche		5	1
Bebraer Straße	Drewitz		6	
Beethovenstraße	Stern	Nr. 28, 30, 32, 34, 36 und 38	6	
Beethovenstraße	Stern		4	
Beetzweg	Babelsberg Süd		5	
Behlerstraße	Berliner Vorstadt	FR und WD Am Neuen Garten bis Berliner Straße	4	1
Behlerstraße	Nauener Vorstadt	FR Friedrich-Ebert-Straße bis Am Neuen Garten	4	
Behringstraße	Babelsberg Nord	FR und WD Karl-Marx-Straße bis Pasteurstraße	4	1
Behringstraße	Babelsberg Nord	Nr. 61 bis 67 (ungerade)	6	
Bendastraße	Babelsberg Nord		4	
Benkertstraße	Nördliche Innenstadt		4	1
Benzstraße	Babelsberg Süd		4	1
Bergholzer Straße	Teltower Vorstadt		4	
Bergstraße	Groß Glienicke		6	
Bergweg	Babelsberg Nord		6	
Berliner Straße	Berliner Vorstadt	Hauptfahrbahn	5	1
Berliner Straße	Berliner Vorstadt	Nebenfahrbahn	4	1
Berliner Straße	Berliner Vorstadt	Vorplatz Glienicker Brücke	4	1
Bernhard-Kellermann-Straße	Waldstadt I		4	
Bertha-von-Suttner-Straße	Nauener Vorstadt		4	
Bertinistraße	Nauener Vorstadt	WD Große Weinmeisterstraße bis Bertinistraße Nr. 12	6	1
Bertiniweg	Nauener Vorstadt	WD Fritz-von-der-Lancken-Straße bis Wendekreis	6	1
Bertolt-Brecht-Straße	Waldstadt I		4	
Bettina-von-Arnim-Straße	Kirchsteigfeld		4	
Beyerstraße	Nauener Vorstadt		4	
Biberweg	Babelsberg Süd		6	
Binsenhof	Schlaatz		4	
Birkenhügel	Eiche		6	
Birkenstraße	Nauener Vorstadt		4	
Birnenweg	Bornstedt		6	
Birnenweg	Satzkorn	WD Satzkorn Bergstraße bis Klärwerk	6	1
Bisamkiez	Schlaatz	FR Otterkiez bis Schule (Nr. 111), WD Am Nuthetal bis Schule (Nr. 111)	4	1
Blumenstraße	Bornstedt		6	
Blumenweg	Babelsberg Süd		5	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Blumenweg	Marquardt		6	
Böcklinstraße	Berliner Vorstadt		4	1
Bonner Straße	Nedlitz		6	
Bornimer Chaussee	Golm	WD Am Mühlenberg Steinwerder Damm (OE Golm)	6	1
Bornstedter Straße	Bornstedt		5	1
Brandenburger Straße	Nördliche Innenstadt		1	1
Brauerstraße	Nördliche Innenstadt		2	1
Brauhausberg	Teltower Vorstadt	Weg bei Nr. 36	6	
Brauhausberg	Templiner Vorstadt		4	1
Braumannweg	Groß Glienicke		6	
Breite Straße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Friedrich-Ebert-Straße bis Heinrich-Mann-Allee inkl. Lange Brücke und Vorplatz Filmmuseum	1	1
Breite Straße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Zeppelinstraße bis Friedrich-Ebert-Straße	5	1
Breite Straße	Nördliche Innenstadt	Weg beim Marktcenter	6	
Breite Straße	Nördliche Innenstadt	Weg hinter Breite Straße Nr. 24 und 26	5	
Breiter Weg	Bornim		6	
Brentanoweg	Jägervorstadt	FR Voltaireweg bis Ulanenweg 11	5	
Brentanoweg	Jägervorstadt	Weg zu Brentanoweg 9 bis Gregor-Mendel-Straße 5 und 6	6	
Brunnenallee	Waldstadt I		6	
Bruno-H.-Bürgel-Straße	Babelsberg Nord	Nr. 74 A, 74 B und 74 C, Weg zw. Nr. 40 und 42	6	
Bruno-H.-Bürgel-Straße	Babelsberg Nord		4	1
Bullenwinkel	Groß Glienicke		6	
Burgstraße	Nördliche Innenstadt	Hauptstraße (Nr. 1 - 6 A, 19 - 24, 30 - 33)	4	
Burgstraße	Nördliche Innenstadt	Wohnstraße hinter Am Alten Markt Nr. 1 bis 8, Am Kanal Nr. 50 bis 53 und Joliot-Curie-Straße Nr. 18 bis 24 sowie Joliot-Curie-Straße Nr. 28	6	
Bussardweg	Bornim		6	
Busweg	Neu Fahrland		5	1

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Caputher Heuweg	Waldstadt II	FR Am Springbruch bis Saarmunder Straße sowie Wohnstraßen bei Nr. 33 - 39 (ungerade) und Nr. 41 - 69 (ungerade), WD Zum Teufelssee bis Saarmunder Straße außer Nr. 33 bis 69 (ungerade)	4	1
Caputher Heuweg	Waldstadt II	Zufahrt Nr. 3 - 31 (ungerade)	6	
Carl-Adam-Petri-Straße	Nedlitz		6	1
Carl-Christian-Horvath-Straße	Bornstedter Feld		4	
Carl-Gustav-Jakobi-Straße	Nedlitz		6	
Carl-von-Ossietzky-Straße	Brandenburger Vorstadt		4	
Charles-Tellier-Platz	Bornstedter Feld		5	1
Charlottenstraße	Nördliche Innenstadt		2	1
Chileplatz	Berliner Vorstadt		6	
Chopinstraße	Stern		6	
Christophorusweg	Groß Glienicke		6	
Clara-Immerwahr-Straße	Golm		6	
Clara-Schumann-Straße	Kirchsteigfeld	FR Anni-von-Gottberg-Straße bis Trebbiner Straße, WD Trebbiner Straße bis Marie-Juchacz-Straße	4	1
Clara-Schumann-Straße	Kirchsteigfeld	Verbindungswege bei Clara-Schumann-Straße Nr. 2 und 6 zur Dorothea-Schneider-Straße	6	
Clara-Zetkin-Straße	Brandenburger Vorstadt		4	
Concordiaweg	Babelsberg Nord		6	
Conrad-Veidt-Straße	Drewitz		5	
Daimlerstraße	Babelsberg Nord		4	1
Damaschkeweg	Teltower Vorstadt		6	
David-Gilly-Straße	Bornstedter Feld	Erwin-Barth-Straße bis Alexander-Klein-Straße	6	
David-Gilly-Straße	Bornstedter Feld	FR Pappelallee bis Alexander-Klein-Straße	4	
Dennis-Gabor-Straße	Bornstedter Feld		5	
Dianastraße	Babelsberg Süd		4	
Dieselstraße	Babelsberg Süd	FR Friesenstraße bis Horstweg, Heinrich-von-Kleist-Straße bis Walter-Klausch-Straße sowie Nr. 48 bis 51	4	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Dieselstraße	Babelsberg Süd	Horstweg bis Lotte-Laserstein-Straße	6	
Döberitzer Straße	Fahrland		6	
Dohlenweg	Groß Glienicke		6	
Domstraße	Babelsberg Nord	Nr. 16 und 18	4	
Domstraße	Babelsberg Nord	Weg zwischen Nr. 6 und 4 A	6	
Domstraße	Babelsberg Nord		4	1
Donarstraße	Babelsberg Nord	Bruno-H.-Bürgel-Straße bis Ende	6	
Donarstraße	Babelsberg Nord	FR Bruno-H.-Bürgel-Straße bis Getrud-Droste-Platz	4	
Dorfstraße	Grube		6	
Dorfstraße	Satzkorn	WD Straße des Friedens bis Satzkorner Graben und Straße des Friedens bis Feuerwehr (Nr. 2)	6	1
Dorothea-Schneider-Straße	Kirchsteigfeld	WD Ricarda-Huch-Straße bis Anni-von-Gottberg-Straße	4	1
Dortustraße	Nördliche Innenstadt	FR Breite Straße bis Untere Planitz (Brücke), WD Breite Straße bis Kiezstraße	4	1
Dortustraße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Hegelallee bis Breite Straße (Hauptfahrbahn)	2	1
Dr.-Rudolf-Tschäpe-Platz	Brandenburger Vorstadt		4	
Drevesstraße	Teltower Vorstadt	WD Heinrich-Mann-Allee bis Waldstraße	4	1
Drewitzer Straße	Industriegelände/ Waldstadt I	FR von Heinrich-Mann-Allee bis Am Buchhorst, WD An der Alten Zauche bis Am Buchhorst	5	1
Drewitzer Straße	Waldstadt I	Nr. 2 A und 2 B, Weg bei Erich-Weinert-Straße Nr. 63 bis 66	6	
Driftweg	Marquardt		6	
Dürerstraße	Berliner Vorstadt		4	
Ebräerstraße	Nördliche Innenstadt		4	
Ecksteinweg	Eiche		6	
Eduard-Claudius-Straße	Waldstadt I	FR zwischen Drewitzer Straße und Heinrich-Mann-Allee	4	
Eduard-Engel-Straße	Bornstedter Feld		4	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Eduard-von-Winterstein-Straße	Drewitz		6	
Ehrenpfortenbergstraße	Eiche	Ende bis Lindstedter Straße	6	
Ehrenpfortenbergstraße	Eiche	FR und WD Kaiser-Friedrich-Straße bis Ehrenpfortenbergstraße einschl. Nr. 33	5	1
Ehrenpfortenbergstraße	Golm		6	
Eichbergstraße	Nauener Vorstadt		6	
Eichelkamp	Nedlitz		6	
Eichenallee	Bornstedt	FR und WD Am Drachenberg bis Ribbeckstraße	5	1
Eichenallee zur BESTBAU	Satzkorn		6	
Eichengrund	Groß Glienicke		6	
Eichenring	Eiche	FR Wildbirnenweg bis Roßkastanienstraße sowie bis Altes Rad, WD Wildapfelweg bis Roßkastanienstraße	4	1
Eichenring	Eiche	Nr. 16, 18, 20 und 32	6	
Eichenweg	Babelsberg Süd		6	
Eichenweg	Golm		6	
Einsiedelei	Jägervorstadt		4	
Eisenhartstraße	Nauener Vorstadt		4	
Eleonore-Prochaska-Straße	Kirchsteigfeld		4	
Elsterstraße	Golm		6	
Eltesterstraße	Nördliche Innenstadt		4	
Emmy-Noether-Straße	Nedlitz		6	
Erich-Arendt-Straße	Nedlitz	FR Peter-Huchel-Straße bis Nedlitzer Straße	4	
Erich-Mendelsohn-Allee	Bornstedter Feld		5	1
Erich-Pommer-Straße	Drewitz		6	
Erich-Weinert-Straße	Waldstadt I	FR nur für Hauptfahrbahn, WD Heinrich-Mann-Allee bis Drewitzer Straße	4	1
Erich-Weinert-Straße	Waldstadt I	Weg bei Nr. 60 bis 62	6	
Erlenhof	Schlaatz		4	
Ernst-Busch-Platz	Drewitz	Stadtplatz Drewitz	2	
Ernst-Lubitsch-Weg	Drewitz		5	
Ernst-Thälmann-Straße	Groß Glienicke		6	
Erwin-Barth-Straße	Bornstedter Feld		5	1

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Eschenweg	Marquardt		6	
Espengrund	Babelsberg Nord		4	
Esplanade	Bornstedter Feld		4	1
Eulenkamp	Stern		6	
Fahrländer Allee	Fahrland		6	
Fahrländer Chaussee	Fahrland	WD Friedhofsweg bis Glienicker Weg	6	1
Fahrländer Damm	Nedlitz		6	
Fahrländer Straße	Marquardt		5	1
Fährstraße	Sacrow		6	
Fährweg	Uetz		6	
Falkenhorst	Schlaatz	WD Schilfhof bis An der Alten Zauche (Hauptfahrbahn)	4	1
Falkenhorst	Schlaatz	Weg zw. Falkenhorst und Schilfhof	6	
Falknerstraße	Golm		6	
Fasanenring	Bornim		6	
Fehlowweg	Fahrland		6	
Feldweg	Grube		6	
Feldweg	Potsdam West		6	
Feuerbachstraße	Brandenburger Vorstadt		4	1
Fichtenallee	Stern		6	
Fichtestraße	Potsdam West		4	
Filchnerstraße	Babelsberg Nord		6	
Finkenweg	Marquardt		6	
Finkenweg	Templiner Vorstadt	Nr. 5	6	
Finkenweg	Templiner Vorstadt		4	1
Fintelmannstraße	Bornstedter Feld		6	
Florastraße	Bornim	FR und WD Hügelweg bis Potsdamer Straße	4	1
Flotowstraße	Stern		4	
Fontanestraße	Babelsberg Nord		4	
Fontanestraße	Neu Fahrland		6	
Forstallee	Groß Glienicke		6	
Försterweg	Babelsberg Süd		4	
Forststraße	Potsdam West	Hauptfahrbahn	5	1
Forststraße	Potsdam West	zw. Nr. 21 und 22, bei Nr. 50, 51 bis 53 B, zw. Nr. 100 und 101, bei Nr. 123 sowie bei 104 A, B, E, F, G, Weg zw. 108 und 109, Weg entlang Kleingärten zur Schule	6	
Franz-Mehring-Straße	Babelsberg Süd		4	
Französische Straße	Nördliche Innenstadt		4	1

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Freiheitsstraße	Groß Glienicke		6	
Freiligrathstraße	Babelsberg Nord		6	
Friedhofsgasse	Teltower Vorstadt		4	1
Friedrich-Ebert-Straße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Alleestraße bis Behlerstraße	4	1
Friedrich-Ebert-Straße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Behlerstraße bis Nauener Tor	2	1
Friedrich-Ebert-Straße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Nauener Tor bis Breite Straße	1	1
Friedrich-Engels-Straße	Teltower Vorstadt	Nr. 46 und 47	4	
Friedrich-Engels-Straße	Teltower Vorstadt/ Babelsberg	FR und WD Heinrich-Mann-Allee bis Neuendorfer Anger	4	1
Friedrich-Klausing-Straße	Nauener Vorstadt		6	
Friedrich-Kunert-Weg	Bornstedter Feld		6	
Friedrich-List-Straße	Babelsberg	Lieferstraße hinter Babelsberger Straße Nr. 2 bis 22 (gerade)	5	1
Friedrich-List-Straße	Babelsberg		5	1
Friedrich-W.-Murnau- Straße	Drewitz		5	
Friedrich-Wolf-Straße	Waldstadt I		4	
Friesenstraße	Babelsberg Süd	Dieselstraße bis Ende	6	
Friesenstraße	Babelsberg Süd	FR Großbeerenstraße bis Dieselstraße	4	
Fritz-Encke-Straße	Bornstedter Feld		5	1
Fritz-Lang-Straße	Drewitz		5	
Fritz-von-der-Lancken- Straße	Nauener Vorstadt	FR Nedlitzer Straße bis Graf-von- Schwerin-Straße	4	1
Fritz-Zubeil-Straße	Babelsberg Süd	Weg zu Nr. 47	6	
Fritz-Zubeil-Straße	Babelsberg Süd		4	1
Fuchsweg	Golm		6	1
Fuldaer Straße	Stern		6	
Fultonstraße	Babelsberg Süd		4	1
Gagarinstraße	Stern	FR Großbeerenstraße bis Pietschkerstraße, WD Großbeerenstraße bis Lilienthalstraße außer Nr. 12 bis 28 (gerade)	4	1
Galileistraße	Stern		4	1
Galliner Damm	Golm	Golmer Damm bis Am Zernsee	5	1

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Ganghoferstraße	Neu Fahrland		6	
Garnstraße	Babelsberg Nord		4	1
Gartenstraße	Babelsberg Süd	FR Fritz-Zubeil-Straße bis Grünstraße	4	
Gartenstraße	Babelsberg Süd	Grünstraße bis Ende	6	
Gartenstraße	Fahrland	FR Döberitzer Straße bis Von- Stechow-Straße, WD Am Upstall bis Von-Stechow-Straße	5	1
Gartenstraße	Fahrland	Von-Stechow-Straße bis Kienhorststraße	6	
Gärtner-Schmidt-Straße	Neu Fahrland		6	
Gaußstraße	Stern	WD Galileistraße bis Ziolkowskistraße	4	1
Gaußstraße	Stern	Weg zu Nr. 21, 22, 23, 24, 25	6	
Geiselbergstraße	Golm	FR und WD Am Mühlenberg bis Golmer Damm	5	1
Geiselbergstraße	Golm	Golmer Damm bis Weinmeisterstraße	6	
Georg-Hermann-Allee	Bornstedter Feld		4	1
Gerlachstraße	Drewitz	FR Neuendorfer Straße bis Nutheschnellstraße (inkl. Busschleuse), WD Zum Kirchsteigfeld bis Nutheschnellstraße (inkl. Busschleuse)	4	1
Gerlachstraße	Drewitz	Nr. 1 A bis 3, Weg zw. Zum Kirchsteigfeld 4 und Stern- Center 5	6	
Gersthofweg	Bornim		6	
Gertrud-Droste-Platz	Babelsberg Nord		4	
Gertrud-Feiertag-Straße	Bornstedter Feld		4	
Gertrud-Kolmar-Straße	Kirchsteigfeld	FR Clara-Schumann-Straße bis Ricarda-Huch-Straße	4	
Gertrud-Kolmar-Straße	Kirchsteigfeld	Ricarda-Huch-Straße bis Ende	6	
Geschwister-Scholl- Straße	Potsdam West	FR und WD Am Neuen Palais bis Zeppelinstraße, Weg am Schafgraben (zw. Geschwister- Scholl-Straße bis Zeppelinstraße)	4	1
Geschwister-Scholl- Straße	Potsdam West	Nr. 51, 51 A, 51 B, 51 C, 51 E, 51 F, 51 G und 51 H	6	



<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Geschwister-Scholl-Straße	Potsdam West	Nr. 67 A bis Maybachstraße	4	
Gillis-Grafström-Straße	Bornim		6	
Ginsterweg	Waldstadt II		4	
Gladiolenweg	Satzkorn		6	
Glasmeisterstraße	Babelsberg Nord		4	
Glienicker Dorfstraße	Groß Glienicke	FR und WD Potsdamer Chaussee bis Seepromenade	5	1
Glienicker Dorfstraße	Groß Glienicke	Weg zw. Potsdamer Chaussee und Glienicker Dorfstraße	6	
Glienicker Weg	Fahrland		6	
Gluckstraße	Stern		4	
Glumestraße	Nauener Vorstadt		4	
Goetheplatz	Babelsberg Nord		6	
Goethestraße	Babelsberg Nord	Nr. 38 A, 40 A und 42 A	6	
Goethestraße	Babelsberg Nord	WD Plantagenstraße bis Behringstraße	4	1
Golmer Chaussee	Bornim	FR und WD Mitschurinstraße bis Golmer Chaussee Nr. 43	5	1
Golmer Damm	Golm		5	1
Golmer Fichten	Golm		4	
Gontardstraße	Potsdam West		4	
Grabenstraße	Bornstedt		6	
Graf-von-Schwerin-Straße	Nauener Vorstadt		4	
Grasmückenring	Golm		6	
Gregor-Mendel-Straße	Jägervorstadt		4	1
Grenzallee	Nedlitz		6	
Grenzstraße	Babelsberg Nord	FR Alt Nowawes bis Karl-Liebknecht-Straße	4	
Grenzweg	Waldstadt I		6	
Griebnitzstraße	Klein Glienicke		6	
Grillparzerstraße	Brandenburger Vorstadt		4	
Gröbenstraße	Bornim		6	
Groß Glienicker Heide	Groß Glienicke	WD Seeburger Chaussee bis Heinz-Sielmann-Ring	6	1
Großbeerenstraße	Babelsberg Süd/Stern		4	1
Große Fischerstraße	Nördliche Innenstadt		4	
Große Weinmeisterstraße	Nauener Vorstadt	FR und WD Große Weinmeisterstraße bis Alleestraße	4	1
Große Weinmeisterstraße	Nauener Vorstadt	Nr. 43, 43 A und 43 B	6	
Grotrianstraße	Stern		4	1

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Grüner Weg	Bornim		6	
Grüner Weg	Groß Glienicke		6	
Grünstraße	Babelsberg Süd	FR Großbeerenstraße bis Gartenstraße sowie Nr. 1 und 3	4	
Guido-Seeber-Weg	Drewitz		5	
Günther-Simon-Straße	Drewitz		5	
Güntherweg	Groß Glienicke		6	
Gustav-Meyer-Straße	Bornstedter Feld		6	
Gutenbergstraße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Hebbelstraße bis Berliner Straße	4	1
Gutenbergstraße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Schopenhauer Straße bis Hebbelstraße	2	1
Gutsstraße	Bornim		6	
Habichthorst	Schlaatz		4	
Habichtweg	Bornstedt		6	
Habichtweg	Golm		6	
Haeberlinweg	Bornstedt		6	
Haeckelstraße	Potsdam West	Wohnstraßen bei Nr. 31, 33, 35, 37, 39, 43A, 51, 53, 55, 57, 59	6	
Haeckelstraße	Potsdam West		4	1
Hainholzstraße	Nedlitz		6	
Handelshof	Industriegelände		5	1
Hannes-Meyer-Straße	Bornstedter Feld		4	
Hannoversche Straße	Fahrland		6	
Hans-Albers-Straße	Drewitz		5	1
Hans-Grade-Ring	Stern	Wohnstraße hinter Nr. 60 bis 70 (gerade)	6	
Hans-Grade-Ring	Stern		4	
Hans-Marchwitza-Ring	Zentrum Ost		4	
Hans-Paasche-Straße	Golm		6	
Hans-Sachs-Straße	Brandenburger Vorstadt		4	
Hans-Thoma-Straße	Nördliche Innenstadt		5	1
Haseleck	Marquardt		6	
Haselnussring	Bornim		6	
Haseloffweg	Uetz		6	
Hasensprung	Teltower Vorstadt		6	
Hasensteg	Fahrland		6	
Hauptstraße	Marquardt	FR und WD OE (Nr. 36 B) bis OA (Driftweg)	5	1
Hebbelstraße	Nauener Vorstadt	FR Am Neuen Garten bis Kurfürstenstraße	4	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Hebbelstraße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Kurfürstenstraße bis Charlottenstraße	4	1
Hebbelstraße	Nördliche Innenstadt	Verbindungsweg zw. Hebbelstraße und Charlottenstraße	6	
Hechtsprung	Groß Glienicke	Am Fenn bis Sacrower Allee	6	
Hechtsprung	Groß Glienicke	FR und WD Sacrower Allee bis Seepromenade	5	1
Heckenstraße	Bornim		6	
Hegelallee	Nördliche Innenstadt	Hauptfahrbahn	5	1
Hegelallee	Nördliche Innenstadt	Nebenfahrbahn	2	1
Hegemeisterweg	Teltower Vorstadt		6	
Heidereiterweg	Teltower Vorstadt		6	
Heideweg	Babelsberg Süd		5	
Heilig-Geist-Straße	Nördliche Innenstadt	WD Türkstraße bis Am Kanal	4	1
Heimrode	Teltower Vorstadt		6	
Heiner-Carow-Platz	Kirchsteigfeld	Stadtplatz Kirchsteigfeld	2	
Heinestraße	Babelsberg Nord		4	
Heinrich-Heine-Weg	Neu Fahländ		6	
Heinrich-Mann-Allee	Waldstadt	Fahrbahn neben Friedhof bei der Drevesstraße	6	
Heinrich-Mann-Allee	Waldstadt	FR und WD Babelsberger Straße bis Friedrich-Engels-Straße	1	1
Heinrich-Mann-Allee	Waldstadt	FR und WD Friedrich-Engels- Straße bis Bahnhof Rehbrücke und FR Bahnhof Rehbrücke Busspur und Wendestelle	5	1
Heinrich-Mann-Allee	Waldstadt	Nebenfahrbahn (Albert-Einstein- Straße bis Friedhofgasse und Drevesstraße bis Saarmunder Straße)	4	1
Heinrich-Mann-Allee	Waldstadt I	Parallelfahrbahn bei Eduard- Claudius-Straße Nr. 45 bis 54 sowie Wohnstraße	6	
Heinrich-von-Kleist- Straße	Babelsberg Süd		4	
Heinrich-Zeininge- Straße	Bornstedter Feld		5	
Helene-Lange-Straße	Nauener Vorstadt		4	1
Helmholzstraße	Berliner Vorstadt		4	
Helmut-Just-Straße	Groß Glienicke		6	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Henning-von-Tresckow-Straße	Nördliche Innenstadt	FR Hoffbauerstraße bis Wendestelle Hoteleinfahrt, WD Hoffbauerstraße bis Am Lustgartenwall	4	1
Herderstraße	Babelsberg Nord		6	
Hermann-Elflein-Straße	Nördliche Innenstadt		2	1
Hermann-Göriz-Straße	Bornstedter Feld		6	
Hermann-Kasack-Straße	Bornstedter Feld		4	
Hermann-Maaß-Straße	Babelsberg Nord	An der Sternwarte bis Bruno-H.-Bürgel-Straße	6	
Hermann-Maaß-Straße	Babelsberg Nord	FR Bruno-H.-Bürgel-Straße bis Rosa-Luxemburg-Straße, WD Behringstraße bis Bruno-H.-Bürgel-Straße	4	1
Hermann-Mächtig-Straße	Bornstedter Feld		5	
Hermann-Mattem-Promenade	Bornstedter Feld	FR Erwin-Barth-Straße bis Fritz-Encke-Straße	5	
Hermann-Mattem-Promenade	Bornstedter Feld	Fritz-Encke-Straße bis Nietnerstraße	6	
Hermann-Muthesius-Straße	Waldstadt I		4	
Hermann-Struve-Straße	Bornim		6	
Hermann-Weyl-Straße	Nedlitz		6	
Herta-Hammerbacher-Straße	Bornstedter Feld		5	
Herthastraße	Babelsberg Nord		6	
Hertha-Thiele-Weg	Drewitz		5	
Herzbergstraße	Bornim		6	
Hessestraße	Nauener Vorstadt	FR Puschkinallee bis Kleine Weinmeisterstraße sowie Fahrbahn vor Nr. 8 A bis 8 C	4	
Hiroshima-Nagasaki-Platz	Babelsberg Nord		6	
Hoffbauerstraße	Nördliche Innenstadt		4	1
Höhenstraße	Nauener Vorstadt	WD Am Pflingstberg bis Große Weinmeisterstraße	4	1
Hoher Weg	Babelsberg Nord		6	
Holzmarktstraße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Berliner Straße bis Feuerwehr	4	1
Holzmarktstraße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Weg am Wasser	4	1
Holzmarktstraße	Nördliche Innenstadt	Nr. 11 und 12 A	4	
Horst-Bienek-Straße	Bornstedter Feld		4	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Horstweg	Babelsberg Süd	Weg zu Nr. 53 A bis 53 D	5	
Horstweg	Babelsberg Süd		5	1
Hubertusdamm	Stern	Wohnstraße hinter Nr. 34 bis 48 (gerade)	6	
Hubertusdamm	Stern		4	
Hügelweg	Bornim	Nr. 66 und 68	6	
Hügelweg	Bornim		4	1
Hugstraße	Bornim	FR und WD Mitschurinstraße bis Rückertstraße	5	1
Hugstraße	Bornim	Mitschurinstraße bis Herzbergstraße	6	
Humboldtring	Zentrum Ost	FR für Wohngebiet (zw. Lotte- Pulewka-Straße bis Ende) sowie FR und WD Babelsberger Straße bis Nuthestraße	4	1
Humboldtring	Zentrum Ost	Weg bei Nr. 11 und 13, Weg bei Nr. 23, 25 und Sportplatz, Weg zu Nr. 45 bis 47, Wohnstraße Nr. 53 bis 59 (ungerade) und Nr. 61 bis 67 (ungerade) sowie Nr. 69 bis 75 (ungerade)	6	
Humboldtstraße	Nördliche Innenstadt		1	1
Im Apfelgarten	Neu Fahrland	Am Föhrenhang bis Nr. 19, 21	6	
Im Bogen	Potsdam West		4	1
Im Hirschen	Groß Glienicke		6	
Im Park	Marquardt		6	
Im Schäferfeld	Stern		6	
Im Winkel	Fahrland		6	
Immenseestraße	Potsdam West		6	
In den Neuen Höfen	Drewitz		6	
In der Aue	Stern	WD Steinstraße bis Einfahrt Klinikum	4	1
In der Aue	Stern	Weg bei Nr. 41 A und 43 A	6	
In der Feldmark	Golm	WD Karl-Liebknecht-Straße bis Roßkastanienstraße	4	1
In der Feldmark	Golm	zw. Nr. 5 B und Nr. 7, zw. Nr. 11 und 13 sowie bei Nr. 17	6	
Inselhof	Schlaatz		4	
Interessentenweg	Groß Glienicke		6	
Isoldestraße	Groß Glienicke		6	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Jagdhausstraße	Stern	FR Großbeerenstraße bis Jagdschloss Stern, WD Großbeerenstraße bis Otto-Haseloff-Straße	4	1
Jägerallee	Jägervorstadt	Nr. 37 A bis Nr. 37 I, 38 bis 40	6	
Jägerallee	Jägervorstadt		5	1
Jägersteig	Babelsberg Süd		6	
Jägerstraße	Golm		6	
Jägerstraße	Nördliche Innenstadt		2	1
Jahnstraße	Babelsberg Süd		6	
Jakob-von-Gundling-Straße	Bornstedter Feld		4	
Jochen-Klepper-Straße	Bornstedter Feld		4	
Johan-Boumann-Platz	Bornstedter Feld		4	
Johanna-Just-Straße	Kirchsteigfeld		4	
Johannes-Kepler-Platz	Stern		4	
Johannes-Lepsius-Straße	Bornstedter Feld		4	
Johannes-R.-Becher-Straße	Waldstadt I		4	
Johannsenstraße	Babelsberg Nord		4	
Johann-Strauß-Platz	Babelsberg Nord		4	
Joliot-Curie-Straße	Nördliche Innenstadt	Lieferstraße hinter Am Kanal Nr. 54 bis 61 und Wohnstraße bei Nr. 15 bis 18	6	
Joliot-Curie-Straße	Nördliche Innenstadt		4	
Julius-Posener-Straße	Babelsberg Nord		6	
Jutestraße	Babelsberg Nord		4	
Kahlenbergstraße	Eiche		6	
Kaiser-Friedrich-Straße	Eiche	Nr. 27, 27 A bis 27 C und Weg zw. Nr. 34 A und 35	6	
Kaiser-Friedrich-Straße	Eiche		5	1
Kaiserstraße	Nördliche Innenstadt		1	1
Kaninchenberg	Industriegelände	Lagerplatz	6	
Kantstraße	Potsdam West		4	
Karl-Förster-Straße	Zentrum Ost		4	
Karl-Gruhl-Straße	Babelsberg Nord	WD nur für Hauptfahrbahn	4	1
Karl-Krieger-Straße	Bornstedter Feld		5	
Karl-Liebnecht-Straße	Babelsberg Nord	FR und WD Schornsteinfegergasse bis Bhf. Babelsberg inkl. Bahnunterführung	2	1

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Karl-Liebknecht-Straße	Babelsberg Nord	FR und WD Bhf. Babelsberg bis Schulstraße und Concordiaweg bis Schornsteinfegergasse	4	1
Karl-Liebknecht-Straße	Babelsberg Nord	WD Allee nach Glienicke bis Concordiaweg	6	1
Karl-Liebknecht-Straße	Golm	FR und WD Am Zachelsberg bis Wohnstraße (Verkehrsstraße)	4	1
Karl-Liebknecht-Straße	Golm	FR und WD Wohnstraße (Verkehrsstraße) bis Reiherbergstraße	5	1
Karl-Liebknecht-Straße	Golm	Wohnstraße sowie Verbindungsweg Reiherbergstraße und Karl-Liebknecht-Straße	6	
Karl-Marx-Straße	Babelsberg Nord	Nr. 46 B	6	
Karl-Marx-Straße	Babelsberg Nord		4	1
Karoline-Schulze-Straße	Kirchsteigfeld		4	
Kartzower Dorfstraße	Fahrland	WD außer Nr. 18, 20 bis 22	6	1
Kastanienallee	Potsdam West	WD Geschwister-Scholl-Straße bis Zeppelinstraße	4	1
Kastanienweg	Satzkorn		6	
Katharinastraße	Stern		6	
Katharinenholzstraße	Bornstedt		6	
Käthe-Kollwitz-Straße	Waldstadt I		4	
Käuzchenweg	Golm		6	
Käuzchenweg	Waldstadt I		6	
Kellerstraße	Stern		6	
Ketziner Straße	Fahrland	FR und WD Satzkorner Graben bis OA (Nr. 4)	5	1
Ketziner Straße	Fahrland	Weg zu Nr. 99, 101, 103 und 105	6	
Kiefernring	Waldstadt II	FR Hauptzug sowie Wohnstraßen bei Nr. 10 - 52 (gerade) und Nr. 78 - 86 (gerade), WD Hauptzug	4	1
Kienhorststraße	Fahrland		6	
Kiepenheuerallee	Bornstedter Feld	FR Nedlitzer Straße bis Horst-Bienek-Straße, WD Nedlitzer Straße bis Georg-Hermann-Allee	4	1
Kietzer Straße	Fahrland		6	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Kiezstraße	Nördliche Innenstadt	FR Hauptfahrbahn und Parkstraße zw. Nr. 17 bis 23	4	
Kirchstraße	Kirchsteigfeld		6	
Kirschallee	Bornstedt	FR und WD Grenzallee bis Reiherweg (Verkehrsstraße) und zw. Reiherweg bis Potsdamer Straße	4	1
Kirschallee	Bornstedt	Nr. 1 bis 4 und Nr. 64 bis 138 (Nebenfahrbahn)	6	
Kirschweg	Paaren		6	
Kladower Straße	Sacrow	Nr. 21 A und 22	6	
Kladower Straße	Sacrow	WD Krampnitzer Straße bis Am Hämphorn	6	1
Kleewall	Babelsberg Süd		6	
Kleiberweg	Golm		6	
Kleine Fischerstraße	Nördliche Innenstadt		4	
Kleine Gasse	Nördliche Innenstadt		4	
Kleine Straße	Babelsberg Süd		4	1
Kleine Weinmeisterstraße	Nauener Vorstadt		4	1
Klopstockstraße	Babelsberg Nord		4	
Knobelsdorffstraße	Potsdam West	Parkstraße bei Nr. 10 und 10 A	4	
Knobelsdorffstraße	Potsdam West	WD Haeckelstraße bis Im Bogen	4	1
Köhlerplatz	Brandenburger Vorstadt	FR und WD Zimmerstraße und Lennestraße	4	1
Kohlhasenbrücker Straße	Stern	FR Kohlhasenbrücker Straße Nr. 106 (DRK) bis Otto-Haseloff- Straße, WD Kohlhasenbrücker Straße Nr. 106 (DRK) bis Großbeerenstraße sowie Zufahrt Feuerwehr	5	1
Kohlhasenbrücker Straße	Stern	Großbeerenstraße bis Ende	6	
Kohlmeisenweg	Marquardt		6	
Kolonie Daheim	Teltower Vorstadt		4	1
Königsweg	Fahrland		6	
Konrad-Adenauer-Platz	Babelsberg Nord		6	
Konrad-Wachsmann- Straße	Bornstedter Feld		6	



<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Konrad-Wolf-Allee	Drewitz	FR und WD Zum Kirchsteigfeld bis Nuthestraße und Slatan-Dudow-Straße bis Fritz-Lang-Straße	4	1
Konrad-Wolf-Allee	Drewitz	Nr. 38 bis 50 (gerade)	6	
Konrad-Zuse-Ring	Nedlitz	Hauptfahrbahn sowie Umsteigehaltestelle	4	1
Konsumhof	Babelsberg Süd		6	
Kopernikusstraße	Babelsberg Süd	FR Benzstraße bis Großbeerenstraße, WD Benzstraße bis Althoffstraße sowie WD Pestalozzistraße bis Großbeerenstraße	4	1
Kopernikusstraße	Babelsberg Süd	Nr. 1 und 3	4	
Körnerweg	Babelsberg Nord		6	
Kossätenweg	Golm		6	
Kottmeierstraße	Teltower Vorstadt		6	
Krampnitzer Straße	Sacrow	WD Nr. 23 bis Kladower Straße	6	1
Krampnitzer Weg	Groß Glienicke		6	
Kreuzstraße	Babelsberg Nord		4	
Kuckucksruf	Waldstadt I		6	
Kuhfortdamm	Golm	Nr. 3, 4, 5	6	
Kuhfortdamm	Golm	WD Kaiser-Friedrich-Straße bis Am Urnenfeld	6	1
Kuhforter Damm	Eiche	Nr. 10 bis 20	6	1
Kunersdorfer Straße	Teltower Vorstadt		4	1
Kurfürstenstraße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Friedrich-Ebert-Straße bis Behlerstraße	4	1
Kurt-von-Plettenberg-Straße	Jägervorstadt		6	
Kurze Straße	Teltower Vorstadt		4	
Küsselstraße	Templiner Vorstadt	FR Hauptzug sowie Weg zu Nr. 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33 und 34	4	
Landhausstraße	Groß Glienicke		6	
Langhansstraße	Nauener Vorstadt		6	
Lankestraße	Klein Glienicke		6	
Laplacering	Stern		4	
Laubenweg	Grube		6	
Leiblstraße	Nördliche Innenstadt		4	
Leibnizring	Stern		4	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Leipziger Straße	Templiner Vorstadt	Abzweig Uferweg (Nr. 14, 14 A)	5	
Leipziger Straße	Templiner Vorstadt	Nr. 60 A	6	
Leipziger Straße	Templiner Vorstadt		4	1
Leistikowstraße	Nauener Vorstadt		4	1
Leiterstraße	Templiner Vorstadt	Weg bei Templiner Straße Nr. 24 zur Kleingartensparte sowie Leiterstraße Nr. 7	6	
Leiterstraße	Templiner Vorstadt		4	
Lendelallee	Bornstedt		6	
Lennestraße	Brandenburger Vorstadt	FR Weg zur Hans-Sachs-Straße (bei Nr. 38) bis Zeppelinstraße, WD von Köhlerplatz bis Zeppelinstraße	4	1
Lennestraße	Brandenburger Vorstadt	Nr. 36 und 37	6	
Lerchensteig	Nedlitz	FR und WD Rückertstraße bis Nedlitzer Straße	5	1
Lerchensteig	Nedlitz	Nr. 11, 42 A und 44	6	
Lessingstraße	Babelsberg Nord		4	
Liefelds Grund	Waldstadt II		4	
Lilienthalstraße	Stern	WD Gagarinstraße bis Neuendorfer Straße	4	1
Lilienthalstraße	Stern	Weg bei Nr. 12, 14, 16	6	
Lindenallee	Eiche	FR und WD Am Neuen Palais bis Kuhfordamm	5	1
Lindengrund	Eiche		6	
Lindenstraße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Hegelallee bis Breite Straße	2	1
Lindenstraße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Zufahrt Breite Straße Nr. 15 bis Nr. 23	4	1
Lindenstraße	Satzkorn		6	
Lindstedter Chaussee	Bornim		6	
Lindstedter Straße	Eiche		6	
Lisdorf	Waldstadt I		6	
Lise-Meitner-Straße	Kirchsteigfeld	FR Zum Teich bis Ricarda-Huch-Straße	4	
Lise-Meitner-Straße	Kirchsteigfeld	Ricarda-Huch-Straße bis Ende	6	
Lortzingstraße	Stern		4	
Lotte-Laserstein-Straße	Babelsberg Süd		6	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Lotte-Pulewka-Straße	Zentrum Ost	FR und WD Humboldttring bis Friedrich-List-Straße	4	1
Lotte-Pulewka-Straße	Zentrum Ost	FR und WD Lotte-Pulewka-Straße bis Nuthestraße	5	1
Louis-Nathan-Allee	Klein Glienicke		6	
Ludwig-Boltzmann-Straße	Bornstedter Feld		4	
Ludwig-Lesser-Straße	Bornstedter Feld		6	
Ludwig-Richter-Straße	Berliner Vorstadt		4	
Luisenplatz	Nördliche Innenstadt	Fahrbahn (Nr. 1 bis 9)	2	1
Luisenplatz	Nördliche Innenstadt	Platzfläche	2	1
Lutherplatz	Babelsberg Süd	FR und WD Daimlerstraße bis Schulstraße	4	1
Lutherstraße	Babelsberg Nord		4	
Luzernstraße	Bornstedter Feld		6	
Magnus-Zeller-Platz	Schlaatz	Fahrbahn	4	
Maimi-von-Mirbach-Straße	Kirchsteigfeld		4	
Mangerstraße	Berliner Vorstadt	FR Behlerstraße bis Berliner Straße, WD Behlerstraße bis Seestraße	4	1
Margarete-Buber-Neumann-Straße	Kirchsteigfeld		4	
Marie-Curie-Ring	Golm		6	
Marie-Hannemann-Straße	Kirchsteigfeld		4	
Marie-Juchacz-Straße	Kirchsteigfeld	FR Marie-Hannemann-Straße bis Ricarda-Huch-Straße, WD Clara-Schumann-Straße bis Ricarda-Huch-Straße	4	1
Marie-Juchacz-Straße	Kirchsteigfeld	Weg bei Nr. 10 A und 12 sowie von Ricarda-Huch-Straße bis Ende	6	
Märkering	Fahrland		6	
Marlene-Dietrich-Allee	Babelsberg/ Medienstadt		4	1
Marquardter Chaussee	Bornim	FR und WD Am alten Dorf bis Rückertstraße	5	1
Marquardter Straße	Bornim		6	
Marquardter Straße	Fahrland	FR und WD Marquardter Straße Nr. 11 F (OE) bis Ketziner Straße	5	1
Marquardter Straße	Fahrland	Nr. 1 bis 3	6	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Marquardter Straße Ausbau	Fahrland		6	
Mauerstraße	Nördliche Innenstadt		4	1
Maulbeerallee	Brandenburger Vorstadt		5	1
Max-Born-Straße	Stern	Nr. 24 und 26, Weg parallel zu den Garagen zw. Max-Born- Straße und Newtonstraße	6	
Max-Born-Straße	Stern	WD Nuthestraße bis Galileistraße (Hauptfahrbahn)	4	1
Max-Eyth-Allee	Bornim	FR und WD Hauptfahrbahn sowie Buswendestelle	5	1
Max-Eyth-Allee	Bornim	Weg bei Nr. 38 und 43, Weg bei Nr. 11 und 17 sowie Weg bei Nr. 26 B und 130	6	
Maxi-Wander-Straße	Kirchsteigfeld		4	
Max-Planck-Straße	Templiner Vorstadt	Sackgasse bis Nr. 10 und 10 A	6	
Max-Planck-Straße	Templiner Vorstadt		4	1
Max-Volmer-Straße	Zentrum Ost	FR Wiesenstraße bis Lotte- Pulewka-Straße, Weg vor Nr. 4 bis 10	4	
Max-Wundel-Straße	Bornstedter Feld		6	
Maybachstraße	Potsdam West	Hauptfahrbahn	4	
Maybachstraße	Potsdam West	Weg zw. Kanststraße Nr. 33 und Schafgraben	6	
Mehlbeerenweg	Eiche		4	
Meisenweg	Golm		6	
Meisenweg	Waldstadt I		6	
Meistersingerstraße	Brandenburger Vorstadt		4	
Melchior-Bauer-Straße	Bornstedter Feld		5	
Mendelssohn-Bartholdy- Straße	Stern		4	1
Menzelstraße	Berliner Vorstadt	FR Schwanenallee bis Berliner Straße, WD Schwanenallee bis Böcklinstraße	4	1
Merkurstraße	Babelsberg Süd		6	
Michendorfer Chaussee	Templiner Vorstadt	FR und WD Templiner Straße bis Abzweig Michendorfer Chaussee Nr. 16	5	1
Mies-van-der-Rohe- Straße	Bornstedter Feld		4	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Milanhorst	Schlaatz		4	
Milanring	Fahrland		6	
Mildred-Harnack-Straße	Kirchsteigfeld	FR Clara-Schumann-Straße bis Ricarda-Huch-Straße	4	
Mildred-Harnack-Straße	Kirchsteigfeld	Ricarda-Huch-Straße bis Ende	6	
Mitschurinstraße	Bornim		5	1
Mitteldamm	Babelsberg Süd		6	
Mittelstraße	Nördliche Innenstadt		4	1
Mittelweg	Potsdam West		6	
Möbelhof	Industriegelände		5	1
Moosglöckchenweg	Waldstadt II		4	
Moritz-von-Egidy-Straße	Jägervorstadt		6	
Mövenstraße	Klein Glienicke		6	
Mozartstraße	Stern		4	
Mühlenbergweg	Jägervorstadt		4	1
Mühlendamm	Golm		6	
Mühlendamm	Grube		6	
Mühlenring	Fahrland		6	
Mühlenstraße	Babelsberg Nord	FR Nuthestraße bis Jutestraße sowie Weg zu Park Babelsberg	4	
Mühlenweg	Berliner Vorstadt		6	
Müllerstraße	Babelsberg Nord		4	
Nansenstraße	Brandenburger Vorstadt	WD Geschwister-Scholl-Straße bis Zeppelinstraße	4	1
Nattwerder Weg	Grube		6	
Nedlitzer Holz	Nedlitz		4	
Nedlitzer Straße	Nedlitz		5	1
Nelly-Sachs-Straße	Kirchsteigfeld		4	
Neue Dorfstraße	Grube		6	
Neue Kirschallee	Bornim		6	
Neue Plantage	Nördliche Innenstadt		6	
Neue Straße	Babelsberg Nord		4	
Neuendorfer Anger	Babelsberg Süd	FR Friedrich-Engels-Straße bis Nuthestraße, WD Nr. 2 bis 8 sowie bis Auffahrt Nuthestraße	4	1
Neuendorfer Straße	Drewitz	Zum Kirchsteigfeld bis Sternstraße	6	
Neuendorfer Straße	Stern	FR und WD Großbeerenstraße bis Zum Kirchsteigfeld	5	1
Neuhainholz	Neu Fahrland		6	
Newtonstraße	Stern	FR Hauptfahrbahn und Nebenfahrbahn, WD Galileistraße bis Nuthestraße	4	1

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Nibelungenstraße	Groß Glienicke		6	
Niels-Bohr-Ring	Stern		4	
Nietnerstraße	Bornstedter Feld		6	
Nördlicher Feldflurweg	Nedlitz		6	
Nuthedamm	Industriegelände	Nr. 28 B und 28 C	6	
Nuthedamm	Industriegelände		5	1
Nuthestraße		FR und WD Auf- und Abfahrten, FR und WD sowie Berliner Straße bis Friedrich-List-Straße	5	1
Nuthewinkel	Teltower Vorstadt		6	
Obere Donarstraße	Babelsberg Nord		6	
Opolestraße	Bornstedter Feld		6	
Orenstein & Koppel Straße	Babelsberg Süd		4	
Orville-Wright-Straße	Bornstedter Feld	FR Erwin-Barth-Straße bis Nietnerstraße	5	
Orville-Wright-Straße	Bornstedter Feld	Nietnerstraße bis Ende	6	
Oskar-Meißter-Straße	Drewitz		5	
Otterkiez	Schlaatz	FR Hauptfahrbahn und Wohnstraße vor Nr. 34, 39, 41 und 43	4	
Otterweg	Babelsberg Süd		6	
Otto-Braun-Platz	Nördliche Innenstadt		1	1
Otto-Erich-Straße	Babelsberg Nord	Weg zw. Nr. 17 und 18	6	
Otto-Erich-Straße	Babelsberg Nord		4	
Otto-Hahn-Ring	Stern	FR Bis Wendekreis sowie Wohnstraßen vor Nr. 1 - 41 (ungerade) Nr. 2 - 16 (gerade)	4	
Otto-Haseloff-Straße	Stern	FR Ziolkowksistraße bis Kohlhasenbrücker Straße, WD Jagdhausstraße bis Ziolkowksistraße	4	1
Otto-Nagel-Straße	Berliner Vorstadt		4	
Paarener Dorfstraße	Paaren		6	
Paarener Mühlenweg	Paaren		6	
Paetowstraße	Templiner Vorstadt		6	
Pannenbergstraße	Bornim		6	
Pappelallee	Bornstedt		5	1
Pappelhof	Schlaatz		4	
Parallelweg	Stern		6	
Paretzer Straße	Uetz	WD zw. OE (Feldflurweg) und OA (Uetzer Dorfstraße Nr. 8)	6	1

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Park Babelsberg (Am Babelsberger Park)	Babelsberg Nord		6	
Parkstraße	Jägervorstadt		4	
Parzivalstraße	Groß Glienicke		6	
Pasteurstraße	Babelsberg Nord	WD Bruno-H.-Bürgel-Straße bis Behringstraße	4	1
Pastor-Moritz-Straße	Fahrland		6	
Patrizierweg	Stern	FR Lortzingstraße bis Nr. 69 und 93	4	
Patrizierweg	Stern	Mozartstraße bis Lortzingstraße	6	
Paul-Engelhard-Straße	Bornstedter Feld		5	
Paul-Lange-Bey-Straße	Fahrland		6	
Paul-Neumann-Straße	Babelsberg Süd	WD Rudolf-Breitscheid-Straße bis Kleine Straße	4	1
Paul-Wegener-Straße	Drewitz		5	
Persiusstraße	Nauener Vorstadt	Weg zw. Nr. 4 und 7	6	
Persiusstraße	Nauener Vorstadt		4	
Pestalozzistraße	Babelsberg Süd	FR und WD Paul-Neumann-Straße bis Großbeerenstraße	4	1
Peter-Altman-Straße	Bornim		6	
Peter-Behrens-Straße	Bornstedter Feld		4	
Peter-Huchel-Straße	Nedlitz	FR Georg-Hermann-Allee bis Erich-Arendt-Straße	4	
Peter-Weiss-Platz	Babelsberg Süd	FR Althoffstraße und Kopernikusstraße	4	
Pietschkerstraße	Stern	FR Lilienthalstraße bis Im Schäferfeld sowie bis Gagarinstraße	4	
Pilzweg	Groß Glienicke		6	
Pirolweg	Golm		6	
Plantagenplatz	Babelsberg Nord	FR Turnstraße bis Wichgrafstraße sowie FR und WD Karl-Gruhl-Straße bis Plantagenstraße	4	1
Plantagenstraße	Babelsberg Nord	WD Goethestraße bis Rudolf-Breitscheid-Straße	4	1
Plattenweg	Marquardt		6	
Platz der Einheit	Nördliche Innenstadt	FR und WD Fahrbahn und Platzfläche sowie FR vor Wilhelm Galerie	1	1
Pomonaring	Bornim		6	
Posthofstraße	Nördliche Innenstadt		4	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Potsdamer Chaussee	Groß Glienicke	FR und WD Sacrower Allee (inkl. Kreisverkehr) bis Helmut-Just-Straße	5	1
Potsdamer Chaussee	Groß Glienicke	Nr. 17 C bis 17 G	6	
Potsdamer Straße	Bornim	Nr. 29, 30, 49 B und 49 C	6	
Potsdamer Straße	Bornim	Weg zu Nr. 106 A, 107, 107 A und 107 B	6	
Potsdamer Straße	Bornim		5	1
Potsdamer Straße	Paaren	WD OE Paaren bis Schwarzer Weg	6	1
Prager Straße	Babelsberg Süd		6	
Priesterstraße	Fahrland		6	1
Priesterweg	Drewitz		6	
Prof.-Dr.-Helmert-Straße	Babelsberg Süd		4	1
Puschkinallee	Nauener Vorstadt	FR bis Russische Kolonie, WD Kleine Weinmeisterstraße bis Russische Kolonie	4	1
Puschkinallee	Nauener Vorstadt	Nedlitzer Straße bis Kleine Weinmeisterstraße	6	
Ratsweg	Marquardt		6	
Ratsweg	Stern	FR Tschaikowskiweg bis Mendelssohn-Bartholdy-Straße	5	
Ratsweg	Stern	Nr. 5 B, 7, 9, 12, 14 und 16	6	
Ravensbergweg	Teltower Vorstadt		6	
Rehsprung	Groß Glienicke		6	
Reiherbergstraße	Golm	FR und WD Geiselbergstraße bis Kaiser-Friedrich-Straße sowie bei Weg bei Nr. 23-25	5	1
Reiherweg	Bornstedt		5	1
Reinhold-Schneider-Straße	Bornstedter Feld		4	
Reitbahnstraße	Jägervorstadt		6	
Reiterweg	Nauener Vorstadt	FR und WD Jägerallee bis Friedrich-Ebert-Straße	5	1
Rembrandtstraße	Berliner Vorstadt		4	1
Reuterstraße	Babelsberg Nord		4	
Ribbeckstraße	Bornstedt	Nr. 50 und 51	6	
Ribbeckstraße	Bornstedt	WD Potsdamer Straße bis Eichenallee	4	1
Ribbeckweg	Groß Glienicke		6	
Ricarda-Huch-Straße	Kirchsteigfeld	FR und WD Sternstraße bis Marie-Juchacz-Straße	4	1
Richard-Schäfer-Straße	Bornstedter Feld		6	



<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Richard-Wagner-Straße	Groß Glienicke	Am Schlahn bis Sacrower Allee	6	
Richard-Wagner-Straße	Groß Glienicke	FR und WD Sacrower Allee bis Seepromenade	5	1
Ringstraße	Neu Fahrland		6	
Ritterspornweg	Bornim		6	
Ritterstraße	Golm		6	
Robert-Baberske-Straße	Drewitz		5	
Robert-Koch-Straße	Babelsberg Nord	Nr. 9 A und 9 B	6	
Robert-Koch-Straße	Babelsberg Nord		5	
Röhrenstraße	Stern		4	
Rönsahler Straße	Fahrland		6	
Rosa-Luxemburg-Straße	Babelsberg Nord	WD Behringstraße bis Domstraße	4	1
Roseggerstraße	Potsdam West		4	
Rosenstraße	Babelsberg Süd	inkl. Nr. 9, 11, 13 und 15	4	
Rosenweg	Satzkorn		6	
Roßkastanienstraße	Eiche		4	1
Rotdornweg	Babelsberg Süd		6	
Rote-Kreuz-Straße	Babelsberg Süd		4	
Rotkehlchenweg	Fahrland	WD B2 bis Straße nach Sacrow	6	1
Rubensstraße	Berliner Vorstadt		4	
Rückertstraße	Bornim	FR und WD Potsdamer Straße bis Lerchensteig	5	1
Rückertstraße	Bornim	Nr. 13 C, 13 D, 14, 14 A, 14 B, 15, 16, 16 K, 16 L und 16 M	6	
Rudolf-Breitscheid-Straße	Babelsberg Nord	FR Alt Nowawes bis Bendastraße sowie Bahnunterführung	2	1
Rudolf-Breitscheid-Straße	Babelsberg Nord	FR und WD Bendastraße bis Plantagenstraße und Karl-Marx-Straße bis Königsweg (Berlin)	4	1
Rudolf-Breitscheid-Straße	Babelsberg Nord	FR und WD Plantagenstraße bis Karl-Marx-Straße	5	1
Rudolf-Breitscheid-Straße	Babelsberg Nord	Nr. 13 und 15	4	
Rudolf-Moos-Straße	Babelsberg Süd		4	1
Ruinenbergstraße	Jägervorstadt		4	
Russische Kolonie	Nauener Vorstadt	FR und WD Puschkinallee bis Reiterweg	4	1
Russische Kolonie	Nauener Vorstadt	Nr. 4, 5, 6, 7, 8, 9	6	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Russische Kolonie	Nauener Vorstadt	WD Puschkinallee bis Nedlitzer Straße	6	1
Saarmunder Straße	Waldstadt II	FR Saarmunder Straße 2, 2 A, 2 B bis Zum Kahleberg sowie Zum Jagenstein bis Am Moosfenn, FR und WD Zum Kahleberg bis Heinrich-Mann-Allee (Haltestelle Friedrich-Wolf-Straße) sowie Am Moosfenn bis Caputher Heuweg, einschließlich Saarmunder Straße Nr. 40 bis 56	4	1
Sacrower Allee	Groß Glienicke	FR Richard-Wagner-Straße bis Im Königswald	5	
Sacrower Allee	Groß Glienicke	FR und WD B 2 bis Richard-Wagner-Straße	5	1
Sacrower Allee	Groß Glienicke	Nr. 11 bis 19 (ungerade) sowie Nr. 53 A und 55 A	6	
Salzmannweg	Bornstedter Feld		6	
Sattlerstraße	Jägervorstadt		6	
Satzkorn Bergstraße	Satzkorn	WD Dorfstraße bis B 273	6	1
Satzkorn Ringstraße	Satzkorn		6	
Satzkorn Weg	Marquardt		6	
Sauerbruchstraße	Babelsberg Nord	Nr. 21	6	
Sauerbruchstraße	Babelsberg Nord		4	
Schäferweg	Stern		6	
Scheffelstraße	Babelsberg Nord	FR und WD Bruno-H.-Bürgel-Straße bis Heinestraße	4	1
Scheffelstraße	Babelsberg Nord	Nr. 40, 42	6	
Schiffbauergasse	Berliner Vorstadt	WD Hauptfahrbahn	4	1
Schilfhof	Schlaatz	WD An der Alten Zauche bis Falkenhorst (Hauptzug), FR und WD Weg Schilfhof und Magnus-Zeller-Platz	4	1
Schillerplatz	Brandenburger Vorstadt		4	
Schillerstraße	Brandenburger Vorstadt		4	
Schlaatzstraße	Teltower Vorstadt		4	1
Schlaatzweg	Teltower Vorstadt	FR und WD Friedrich-Engels-Straße bis Kolonie Daheim	4	1
Schlaatzweg	Teltower Vorstadt	FR und WD Kolonie Daheim bis Horstweg	5	1

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Schlänitzseer Weg	Grube		6	
Schlegelstraße	Jägervorstadt	FR und WD Pappelallee bis Gregor-Mendel-Straße	4	1
Schloßstraße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Friedrich-Ebert-Straße bis Alter Markt	1	1
Schloßstraße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Friedrich-Ebert-Straße bis Henning-von-Tresckow-Straße	4	1
Schlüterstraße	Potsdam West	FR Forststraße bis Gontardstraße	4	
Schlüterstraße	Potsdam West	Nr. 9	6	
Schmidtshof	Grube		6	
Schmidtweg	Fahrland		6	
Schmiedegasse	Jägervorstadt		6	
Schneiderweg	Bornim		6	
Schopenhauerstraße	Brandenburger Vorstadt	FR und WD Verkehrsstraße zw. Voltaireweg bis Breite Straße und FR Wohnstraße vor Nr. 42 bis 44	5	1
Schopenhauerstraße	Brandenburger Vorstadt	FR und WD Wohnstraße zw. Hegelallee bis Charlottenstraße	2	1
Schopenhauerstraße	Brandenburger Vorstadt	Lieferstraße zu Nr. 39 A	6	
Schoriner Weg	Marquardt		6	
Schornsteinfegergasse	Babelsberg Nord		4	
Schräger Weg	Bornim		6	
Schubertstraße	Stern	FR Beethovenstraße bis Lortzingstraße	4	
Schubertstraße	Stern	Nr. 13, 15 und 17	6	
Schulplatz	Bornstedt		5	1
Schulsteig	Stern		6	
Schulstraße	Babelsberg Süd		4	
Schulzenlandweg	Groß Glienicke		6	
Schusterweg	Marquardt		6	
Schwanenallee	Berliner Vorstadt	WD Menzelstraße bis Berliner Straße	6	1
Schwarzer Weg	Grube		6	
Schwarzer Weg	Paaren		6	
Schwarzschildstraße	Stern	Nr. 90 A und B	6	
Schwarzschildstraße	Stern		4	
Schwertfegerstraße	Nördliche Innenstadt	FR Am Neuen Markt bis Friedrich-Ebert-Straße	4	
Schwertfegerstraße	Nördliche Innenstadt	FR und WD Friedrich-Ebert-Straße bis Kaiserstraße	1	1

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Seepromenade	Groß Glienicke	FR und WD Glienicker Dorfstraße bis Richard-Wagner-Straße	5	1
Seepromenade	Groß Glienicke	Richard-Wagner-Straße bis Ende	6	
Seestraße	Berliner Vorstadt	WD Mangerstraße bis Böcklinstraße	4	1
Seestraße	Berliner Vorstadt	Weg bei Nr. 21	6	
Seestraße	Berliner Vorstadt	Weg Nr. 41 und 43	6	
Sellostraße	Brandenburger Vorstadt		4	
Semmelweisstraße	Babelsberg Nord		4	
Siedlung	Uetz		6	
Siedlungsweg	Eiche		6	
Siefertstraße	Nördliche Innenstadt		4	1
Sieghard-Sprotte-Straße	Bornstedt		6	
Siemensstraße	Babelsberg Süd		4	
Slatan-Dudow-Straße	Drewitz		4	
Sonnenlandstraße	Potsdam West		6	
Sonnentaustraße	Waldstadt II	FR auch bei Nr. 2 und 4	4	
Sonnenweg	Neu Fahrland		6	
Sophie-Alberti-Straße	Waldstadt I		6	
Sophie-Farber-Straße	Babelsberg Süd		6	
Spechtweg	Golm		6	
Sperberhorst	Schlaatz	FR Bis Wendekreis sowie Wohnstraßen vor Nr. 19, 21 und 23	4	
Sperberweg	Golm		6	
Spielstraße	Marquardt		5	1
Spindelstraße	Babelsberg Nord		4	1
Spitzweggasse	Babelsberg Nord		6	
Spornstraße	Nördliche Innenstadt		4	
St.-Anna-Straße	Groß Glienicke		6	
Stadtheide	Potsdam West	FR Zeppelinstraße bis Im Bogen sowie bei Nr. 27 bis 34	4	
Stadtplatz Schlaatz	Schlaatz	Platzfläche	2	
Stadtplatz Zentrum Ost	Zentrum Ost		4	1
Stahnsdorfer Straße	Babelsberg Süd		4	1
Staudenweg	Bornim		6	
Steife Briese	Grube		6	
Steinstraße	Babelsberg Süd	FR August-Bebel-Straße bis Rote-Kreutz-Straße	4	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Steinstraße	Babelsberg Süd	Nr. 27 und 27 A	6	
Steinstraße	Stern	FR und WD Bernhard-Beyer-Straße (Steinstücken) bis Großbeerenstraße	5	1
Stephensonstraße	Babelsberg Süd		4	
Sternstraße	Drewitz	FR Gaußstraße bis Jagdhausstraße	4	
Sternstraße	Drewitz	FR Nuthedamm bis Hans-Albers-Straße, WD Nuthedamm bis Zum Kirchsteigfeld sowie Hans-Albers-Straße bis Busschleuse (Stern-Center bis Nuthestraße), FR Weg vor Nr. 64, 65 und 66	4	1
Sternstraße	Drewitz	Hans-Albers-Straße bis Nuthestraße sowie Jagdschloss Stern bis Ende	6	
Sternstraße	Drewitz	Nr. 30, 31, 63 B, 63 E und 63 F	6	
Sternstraße	Drewitz	Weg bei Nr. 16, 16 A und 17, Weg Gerlachstraße und Sternstraße	6	
Steubenplatz	Nördliche Innenstadt		1	1
Stiftstraße	Brandenburger Vorstadt		4	
Stormstraße	Potsdam West	FR Mittelweg bis Zeppelinstraße	4	
Stormstraße	Potsdam West	Weg zu den Wohnhäusern Nr. 11 bis 44 sowie Weg zwischen Knobelsdorffstraße Nr. 39 und 41	6	
Strandweg	Grube		6	
Strandweg	Nedlitz		6	
Straße des Friedens	Satzkorn	WD Satzkorner Bergstraße bis Tulpenweg	6	1
Straße zum Bahnhof	Satzkorn	WD Tulpenweg bis Satzkorner Bergstraße	6	1
Stubenrauchstraße	Babelsberg Nord		4	
Tannenstraße	Klein Glienicke		6	
Tannenweg	Klein Glienicke		6	
Taubenbogen	Golm		6	
Teltower Damm	Schlaatz		6	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Templiner Straße	Templiner Vorstadt	FR und WD Brauhausberg bis Nr. 23 (Segelverein)	5	1
Thaerstraße	Bornstedt		6	
Theodor-Echtmeyer-Straße	Bornstedter Feld		6	
Theodor-Fontane-Straße	Groß Glienicke		6	
Theodor-Hoppe-Weg	Babelsberg Nord		6	
Thomas-Müntzer-Straße	Golm		6	
Tieckstraße	Jägervorstadt		4	
Tiroler Damm	Waldstadt I	FR Unter den Eichen bis An der Alten Zauche	4	
Tiroler Damm	Waldstadt I	Wohnstraßen vor Nr. 1 bis 16	6	
Tizianstraße	Berliner Vorstadt	FR Seestraße bis Böcklinstraße	4	
Tizianstraße	Berliner Vorstadt	Nr. 10 bis 12 A, 14 bis 16, 21 bis 25	6	
Tornowstraße	Templiner Vorstadt	Nr. 40, 47 und 48 A	4	
Tornowstraße	Templiner Vorstadt	WD Alter Tornow bis Küsselstraße	4	1
Tornowstraße	Templiner Vorstadt	zw. Kleingartensparte und Nr. 30, 31 und 32	6	
Trebbiner Straße	Drewitz	FR und WD Nuthedamm bis L 79	5	1
Trebbiner Straße	Drewitz	Nr. 37 A	6	
Triftweg	Groß Glienicke		6	
Tristanstraße	Groß Glienicke		6	
Tschaikowskiweg	Stern		4	
Tschudistraße	Neu Fahrland	FR und WD Am Wiesenrand bis Nedlitzer Straße	5	1
Tschudistraße	Neu Fahrland	Nr. 4, 4 A, 5 und Am Großen Horn Nr. 11	6	
Tuchmacherstraße	Babelsberg Nord	FR und WD Spindelstraße bis Garnstraße	4	1
Tuchmacherstraße	Babelsberg Nord	Grenzstraße bis Spindelstraße	6	
Tulpenweg	Satzkorn		6	1
Türkstraße	Nördliche Innenstadt		4	1
Turmfalkenweg	Golm		6	
Turmstraße	Drewitz		6	
Turnstraße	Babelsberg Nord		4	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Uetzer Dorfstraße	Uetz		6	
Uferweg	Neu Fahrland		6	
Uferweg - Templiner Straße	Templiner Vorstadt	inkl. Weg zur Templiner Straße	5	
Umlandstraße	Babelsberg Süd		4	
Ulanenweg	Jägervorstadt	Weg zw. Nr. 9 A und 11	6	
Ulanenweg	Jägervorstadt		5	
Ulmenstraße	Babelsberg Süd		6	
Ulrich-Steinhauer-Straße	Groß Glienicke		6	
Ulrich-von-Hutten-Straße	Templiner Vorstadt		5	
Ungerstraße	Potsdam West		6	
Unter den Eichen	Waldstadt I	FR Drewitzer Straße bis Tiroler Damm	4	
Unter den Eichen	Waldstadt I	Wohnstraßen bei Nr. 7 bis 50	6	
Verbindungsweg Neuendorfer Straße und Gaußstraße	Stern		6	
Verbindungsweg Teufelsgraben	Bornstedt	zw. Lendelallee und Ribbeckstraße	6	
Verkehrshof	Industriegelände		5	1
Verlängerte Amtsstraße	Bornim		6	
Viereckremise	Nedlitz	WD Am Golfplatz bis Nedlitzer Straße	4	1
Virchowstraße	Babelsberg Nord		4	
Vogelbeerenweg	Eiche		4	
Vogelsang	Teltower Vorstadt		6	
Vogelweide	Nauener Vorstadt		6	
Voltaireweg	Jägervorstadt	Hauptfahrbahn	5	1
Voltastraße	Babelsberg Nord		4	
Von-Stechow-Straße	Fahrland	FR Ketziner Straße bis An den Eisbergstücken, WD Ketziner Straße bis Gartenstraße	5	1
Von-Stechow-Straße	Fahrland	Gartenstraße bis An den Eisbergstücken	6	
Wagnerstraße	Stern		6	
Waldhornweg	Stern	Ende bis Ziolkowskistraße	6	
Waldhornweg	Stern	FR Ziolkowskistraße bis Jagdhausstraße	5	
Waldhornweg	Stern	Jagdhausstraße bis Kohlhasenbrücker Straße	6	
Waldmüllerstraße	Klein Glienicke		6	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Waldstraße	Teltower Vorstadt	FR und WD Heinrich-Mann-Allee bis Drevesstraße	5	1
Waldweg	Groß Glienicke		6	
Wall am Kiez	Nördliche Innenstadt	FR Breite Straße bis Kiezstraße sowie Wall am Kiez Nr. 5 und 6	4	
Walnussring	Bornim		6	
Walter-Funcke-Straße	Bornstedter Feld		5	
Walter-Klausch-Straße	Babelsberg Süd	FR Großbeerenstraße bis Rudolf-Moos-Straße, Weg zu Rudolf-Moos-Straße Nr. 9 A und 11 (entlang Nuthestraße )	4	
Walter-Klausch-Straße	Babelsberg Süd	Rudolf-Moos-Straße bis Fritz-Zubeil-Straße	6	
Wannseestraße	Klein Glienicke		6	
Wasserstraße	Babelsberg Nord		6	
Wattstraße	Babelsberg Süd		4	
Weberplatz	Babelsberg Nord	einschl. Diagonalstraße	4	
Weberstraße	Fahrland		6	
Weg nach Bornim	Eiche		6	
Weg zum Belvedere	Nauener Vorstadt		6	
Weg zur Unteren Planitz	Nördliche Innenstadt		6	
Weidendamm	Babelsberg Süd		4	
Weidenhof	Schlaatz		4	
Weinbergstraße	Jägervorstadt	FR Schopenhauerstraße bis Jägerallee sowie Weg Nr. 13 und 14, WD Schopenhauerstraße bis Mauerstraße und Gregor-Mendel-Straße bis Jägerallee	4	1
Weinmeisterstraße	Golm		6	
Weinmeisterweg	Sacrow		6	
Weißdornweg	Eiche	FR bis Herzbergstraße sowie um Seefläche	4	
Weißdornweg	Eiche	Wildkirschenweg bis Eichenring	6	
Wendensteig	Groß Glienicke		6	
Werderscher Damm	Wildpark	FR und WD Am Wildpark bis Zufahrt Tierklinik	5	1
Werderscher Weg	Potsdam West		6	
Werner-Nerlich-Bogen	Bornim		6	
Werner-Seelenbinder-Straße	Nördliche Innenstadt	Wege bei Breite Straße Nr. 1,5 A und Schloßstraße Nr. 13	6	



<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Werner-Seelenbinder-Straße	Nördliche Innenstadt		4	
Westlicher Feldflurweg	Bornim		6	
Wetzlarer Straße	Babelsberg Süd	FR Bahnhof Medienstadt	4	
Wetzlarer Straße	Babelsberg Süd	FR und WD Verkehrsstraße	4	1
Wichgrafstraße	Babelsberg Nord		4	
Wielandstraße	Brandenburger Vorstadt	Nr. 26	6	
Wielandstraße	Brandenburger Vorstadt		4	
Wieselkiez	Schlaatz		4	
Wiesenhof	Schlaatz		4	
Wiesenstraße	Zentrum Ost		4	
Wildapfelweg	Eiche		4	
Wildbimenweg	Eiche		4	
Wildeberstraße	Stern		6	
Wildkirschenweg	Eiche		6	
Wilhelm-Leuschner-Straße	Klein Glienicke	Weg zu den Wohnhäusern 8 A, 8 B, 8 C, 8 D, 8 E	6	
Wilhelm-Leuschner-Straße	Klein Glienicke		6	
Wilhelm-Staab-Straße	Nördliche Innenstadt		4	1
Willi-Frohwein-Platz	Babelsberg Süd		6	
Willi-Schiller-Weg	Drewitz		5	
Willy-A.-Kleinau-Weg	Drewitz		5	
Wirtschaftsweg Im Bogen	Potsdam West	zw. Forststraße und Gontardstraße	6	
Wolfgang-Staudte-Straße	Drewitz		5	
Wollestraße	Babelsberg Nord	FR Alt Nowawes bis Neue Straße	4	
Wublitzstraße	Grube	FR und WD OE bis OA	5	1
Yorckstraße	Nördliche Innenstadt		4	1
Zentraler Feldflurweg	Bornim		6	
Zeppelinstraße	Potsdam West	FR und WD An der Pirschheide bis Luisenplatz (inkl. ÖPNV Spur)	5	1
Zeppelinstraße	Potsdam West	Weg zw. Nr. 121 A und 124	6	
Zimmerstraße	Brandenburger Vorstadt	FR Lennestraße bis Luisenplatz, WD Köhlerplatz bis Luisenplatz	4	1
Zimmerstraße	Brandenburger Vorstadt	Weg zw. Zimmerstraße und Lennestraße	6	

<b>Straße</b>	<b>Ortsteil</b>	<b>Abschnitt 2020/2021</b>	<b>RK 2020/2021</b>	<b>WD 2020/2021</b>
Ziolkowskistraße	Stern	FR Neuendorfer Straße bis Otto-Haseloff-Straße, WD Grotrianstraße bis Otto-Haseloff-Straße	4	1
Ziolkowskistraße	Stern	Otto-Haseloff-Straße bis Jagdhausstraße	6	
Zu den drei Mohren	Neu Fahrland		6	
Zum Bahnhof Pirschheide	Potsdam West		4	1
Zum Bahnübergang	Marquardt		6	
Zum großen Herzberg	Golm		6	
Zum Heizwerk	Industriegelände	FR und WD Handelshof bis Nuthe	5	1
Zum Heizwerk	Industriegelände	Nr. 1, 2 und 4	6	
Zum Jagenstein	Waldstadt II	WD Zum Kahleberg bis Saarmunder Straße	4	1
Zum Kahleberg	Waldstadt II	FR Hauptfahrbahn, WD Heinrich-Mann-Allee bis Zum Kahleberg Nr.15 - 41 (ungerade)	4	1
Zum Kahleberg	Waldstadt II	Weg zw. Am Schlangenfenn und Zum Kahleberg, Wohnstraße vor Nr. 8 bis 16 (gerade)	6	
Zum Kahleberg	Waldstadt II	Wohnstraßen vor Nr.43 bis 79 (ungerade), Nr. 81 bis 99, Weg am Wald (hinterm Sportplatz)	4	
Zum Kirchsteigfeld	Drewitz		5	1
Zum Kurzen Feld	Bornim		6	
Zum Lausebusch	Bornim		6	
Zum Mühlenteich	Golm		6	
Zum Reiherstand	Bornim		6	
Zum Storchennest	Fahrland		6	
Zum Teich	Kirchsteigfeld		6	
Zum Teufelssee	Waldstadt II	Weg zw. Zum Teufelssee und Am Moosfenn	6	
Zum Teufelssee	Waldstadt II		4	1
Zum Weißen See	Neu Fahrland		6	
Zum Weizenring	Bornim		6	
Zum Windmühlenberg	Bornim		6	
Zur historischen Mühle	Brandenburger Vorstadt		5	1
Zur Nuthe	Waldstadt I		6	

## 1. Änderungssatzung

Straßenreinigungs-Winterdienstsatzung  
vom. 10.11.2017

## § 1 Abs. 3

Als Fahrbahn im Sinne dieser Satzung gilt die gesamte Straßenfläche, die nicht Gehweg ist, also neben den dem Verkehr dienenden Teilen der Straße auch Trennstreifen, **Mittelinseln, Mulden**, befestigte Seitenstreifen, Bankette, Bushaltestellenbuchten, Parkbuchten, Parkplätze, Parkstreifen, Sicherheitsstreifen, Radwege, Brücken, Tunnel und Rampen.

Als Gehweg im Sinne dieser Satzung gelten:

- alle selbstständigen Gehwege,
- die gemeinsamen Fuß- und Radwege (Zeichen 240 Straßenverkehrsordnung (StVO)),
- alle erkennbar, abgesetzt für die Benutzung durch Fußgänger vorgesehenen Straßenteile einschließlich Haltestellen des öffentlichen Personen- und Nahverkehrs (ÖPNV) im Sinne von § 1 Abs. 7 dieser Satzung,
- bei Fehlen eines von der Fahrbahn abgesetzten Gehweges ein Streifen von jeweils 1,50 m Breite auf der Fahrbahn parallel zur Fahrbahnaußenkante,
- in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325 STVO) ein Streifen von 1,50 m Breite entlang der Grundstücksgrenze sowie
- jeweils die dazu gehörenden Randstreifen; Randstreifen sind Nebenflächen zwischen Fahrbahn und Grundstücksgrenze, insbesondere Straßenbegleitgrün (Rasenflächen, Baumscheiben oder anderer Pflanzenwuchs) sowie unbefestigte oder befestigte Flächen im Übrigen zwischen Fahrbahn und Grundstücksgrenze **einschließlich der Bereiche, die zu gekennzeichneten Fußgängerüberwegen, zu Querungshilfen über die Fahrbahn oder zu Übergängen für Fußgänger in Fortsetzung der Gehwege an Straßenkreuzungen oder –einmündungen der Fahrbahn führen.**

Als Fahrbahn im Sinne dieser Satzung gilt die gesamte Straßenfläche, die nicht Gehweg ist, also neben den dem Verkehr dienenden Teilen der Straße auch Trennstreifen, befestigte Seitenstreifen, Bankette, Bushaltestellenbuchten, Parkbuchten, Parkplätze, Parkstreifen, Sicherheitsstreifen, Radwege, Brücken, Tunnel und Rampen.

Als Gehweg im Sinne dieser Satzung gelten:

- alle selbstständigen Gehwege,
- die gemeinsamen Fuß- und Radwege (Zeichen 240 Straßenverkehrsordnung (StVO)),
- alle erkennbar, abgesetzt für die Benutzung durch Fußgänger vorgesehenen Straßenteile einschließlich Haltestellen des öffentlichen Personen- und Nahverkehrs (ÖPNV) im Sinne von § 1 Abs. 7 dieser Satzung,
- bei Fehlen eines von der Fahrbahn abgesetzten Gehweges ein Streifen von jeweils 1,50 m Breite auf der Fahrbahn parallel zur Fahrbahnaußenkante,
- in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325 STVO) ein Streifen von 1,50 m Breite entlang der Grundstücksgrenze sowie
- jeweils die dazu gehörenden Randstreifen; Randstreifen sind Nebenflächen zwischen Fahrbahn und Grundstücksgrenze, insbesondere Straßenbegleitgrün (Rasenflächen, Baumscheiben oder anderer Pflanzenwuchs) sowie unbefestigte oder befestigte Flächen im Übrigen zwischen Fahrbahn und Grundstücksgrenze.

## § 2 Abs. 2

Die nach Absatz 1 verpflichteten Grundstückseigentümer sind Anlieger im Sinne dieser Satzung. Anlieger sind sowohl Grundstückseigentümer, deren Grundstücke an öffentliche Straßen angrenzen (Vorderliegergrundstücke), als auch Grundstückseigentümer der dahinterliegenden Grundstücke (Hinterliegergrundstücke). Vorderliegergrundstücke und Hinterliegergrundstücke bilden eine Reinigungseinheit. Der räumliche Reinigungsumfang **der Vorder- und Hinterliegergrundstücke bestimmt sich nach § 6.** Die Eigentümer der zur Reinigungseinheit gehörenden Grundstücke müssen abwechselnd reinigen. Die Reinigungspflicht wechselt von Woche zu Woche und beginnt mit Inkrafttreten der Satzung beim Eigentümer des Vorderliegergrundstückes und fortlaufend in der Reihenfolge der Hinterlieger. Bei besonderen tatsächlichen Gegebenheiten (z. B. Anliegergrundstück als Garagenhof oder Stellplatz) kann der Oberbürgermeister durch Bescheid die Reihenfolge der Verpflichtung zur Reinigung abweichend von vorstehender Regelung festlegen.

Die nach Absatz 1 verpflichteten Grundstückseigentümer sind Anlieger im Sinne dieser Satzung. Anlieger sind sowohl Grundstückseigentümer, deren Grundstücke an öffentliche Straßen angrenzen (Vorderliegergrundstücke), als auch Grundstückseigentümer der dahinterliegenden Grundstücke (Hinterliegergrundstücke). Vorderliegergrundstücke und Hinterliegergrundstücke bilden eine Reinigungseinheit. Der räumliche Reinigungsumfang bestimmt sich nach der Frontlänge des Vorderliegergrundstückes. Die Eigentümer der zur Reinigungseinheit gehörenden Grundstücke müssen abwechselnd reinigen. Die Reinigungspflicht wechselt von Woche zu Woche und beginnt mit Inkrafttreten der Satzung beim Eigentümer des Vorderliegergrundstückes und fortlaufend in der Reihenfolge der Hinterlieger. Bei besonderen tatsächlichen Gegebenheiten (z. B. Anliegergrundstück als Garagenhof oder Stellplatz) kann der Oberbürgermeister durch Bescheid die Reihenfolge der Verpflichtung zur Reinigung abweichend von vorstehender Regelung festlegen.

§ 3 Abs. 10 erhält folgende Fassung:

Die Aufnahme und Entsorgung des Herbstlaubes **von Fahrbahnen und Straßenbegleitgrün** erfolgt **in den Straßen der Reinigungsklassen 1 bis 5** im Zeitraum vom 1. Oktober bis 31.12. eines jeden Jahres durch die Landeshauptstadt Potsdam. **Dies entbindet die Grundstückseigentümer jedoch nicht von den sonstigen Verpflichtungen nach § 3 Abs. 8.** In der sonstigen Zeit des Jahres liegt die Laubentsorgung in der Verantwortung der Anlieger. Abs. 11 gilt entsprechend.

§ 3 Abs. 12 erhält folgende Fassung:

Laub und Grünabfälle von Grundstücken **dürfen** nicht auf den Gehweg, die Fahrbahn oder sonstige öffentliche Flächen (z. B. **Straßenbegleitgrün**, Grünflächen) verbracht werden. **Die Entsorgung hat entsprechend den Regelungen der Abfallentsorgungssatzung der Landeshauptstadt Potsdam in der jeweils gültigen Fassung zu erfolgen.**

Die Aufnahme und Entsorgung des Laubes erfolgt in den im Straßenverzeichnis gekennzeichneten Straßen im Zeitraum vom 1. Oktober bis 31.12. eines jeden Jahres durch die Landeshauptstadt Potsdam. In der sonstigen Zeit des Jahres liegt die Laubentsorgung in der Verantwortung der Anlieger. Abs. 11 gilt entsprechend.

Laub und Grünabfälle von Grundstücken darf nicht auf den Gehweg, die Fahrbahn oder sonstige öffentliche Flächen (z. B. Grünflächen) verbracht werden.

## § 6 Abs. 1

Maßstab für die Benutzungsgebühr **bildet die Gesamtlänge aller** Grundstücksseiten entlang der gereinigten Straße, durch die das Grundstück erschlossen ist (direkte Frontlänge) und die nach Straßenart, Umfang und Häufigkeit der Reinigung bestimmte Reinigungsklasse nach den Festlegungen im Teil I dieser Satzung.

## § 6 Abs. 5

Wird ein Grundstück durch mehrere Straßen erschlossen, so werden deren Grundstücksseiten bei der Ermittlung der Gesamtfrentlängen entsprechend der erschließenden Straßen berücksichtigt. **Wird ein Grundstück von ein und derselben Straße an mehreren Grundstücksseiten erschlossen, so werden alle Grundstücksseiten bei der Ermittlung der Gesamtfrentlänge berücksichtigt. In beiden Fällen wird die Gesamtfrentlänge entsprechend des Absatzes 2 und 3 beschriebenen Projektionsverfahren ermittelt.**

## § 6 Abs. 8

Die Benutzungsgebühr beträgt je Frontlängenmeter (Berechnung gemäß Absätzen 1 bis 7) jährlich bei Grundstücken, die dem Anschluss- und Benutzungszwang unterliegen für die Straßenreinigung in der

RK 1	104,30 €
RK 2	34,15 €
RK 4	3,56 €
RK 5	3,08 €

für den Winterdienst  
3,90 €

## § 10

Zur Erfüllung der Aufgaben aus dieser Satzung ist die Verarbeitung personen- und grundstücksbezogener Daten erforderlich und unter Beachtung des Brandenburgischen Datenschutzgesetzes und **der Datenschutzgrundverordnung** zulässig.

Maßstab für die Benutzungsgebühr sind die Grundstücksseiten entlang der gereinigten Straße, durch die das Grundstück erschlossen ist (direkte Frontlänge) und die nach Straßenart, Umfang und Häufigkeit der Reinigung bestimmte Reinigungsklasse nach den Festlegungen im Teil I dieser Satzung.

Wird ein Grundstück durch mehrere Straßen erschlossen, so werden deren Grundstücksseiten bei der Ermittlung der Gesamtfrentlängen entsprechend der erschließenden Straßen berücksichtigt. Auch in diesem Falle wird die Gesamtfrentlänge im gemäß Absatz 3 beschriebenen Projektionsverfahren ermittelt.

Die Benutzungsgebühr beträgt je Frontlängenmeter (Berechnung gemäß Absätzen 1 bis 7) jährlich bei Grundstücken, die dem Anschluss- und Benutzungszwang unterliegen für die Straßenreinigung in der

RK 1	82,17 €
RK 2	26,87 €
RK 4	3,59 €
RK 5	2,33 €

für den Winterdienst  
4,03 €

Zur Erfüllung der Aufgaben aus dieser Satzung ist die Verarbeitung personen- und grundstücksbezogener Daten erforderlich und unter Beachtung des Brandenburgischen Datenschutzgesetzes zulässig.

§ 12 Abs. 1 Pkt. 7

entgegen § 3 Absatz 10 Satz 3 Laub im Zeitraum vom 1.1. bis 30.9. eines jeden Jahres nicht entfernt,

entgegen § 3 Absatz 10 Satz 2 Laub im Zeitraum vom 1.1. bis 30.9. eines jeden Jahres nicht entfernt,

**Berichtsdokumentation zur**

**Gebührenkalkulation**

**Straßenreinigung und Winterdienst**

**für die Kalkulationsperiode 2020/2021**

**für die**

**Landeshauptstadt Potsdam**



## Inhaltsverzeichnis

	<u>Blatt Nr.</u>
1. Rechtliche Grundlagen .....	3
2. Mengengerüste .....	5
2.1. Umfang der Straßenreinigungs- und Winterdienstleistungen .....	5
2.2. Reinigungshäufigkeit .....	6
2.3. Frontmeter .....	6
3. Kosten.....	6
3.1. Kostenermittlung.....	6
3.2. Kostenverrechnung .....	8
4. Gebührenkalkulation.....	8

## 1. Rechtliche Grundlagen

Der Landeshauptstadt Potsdam (LHP) obliegt nach § 49a Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) die ordnungsgemäße Reinigung von Straßen. Hierbei sind Dienstleistungen der Straßenreinigung und des Winterdienstes zu erbringen.

Gemäß § 49a BbgStrG haben die Gemeinden alle öffentlichen Straßen innerhalb geschlossener Ortslagen sowie die Bundesstraßen zu reinigen. Art und Umfang der Reinigung richten sich nach den örtlichen Erfordernissen.

Nach § 49a Abs. 5 BbgStrG sind die Gemeinden berechtigt, durch Satzung

- Art und Umfang der Reinigung zu bestimmen und die Reinigung auf solche öffentlichen Straßen außerhalb der geschlossenen Ortslagen auszudehnen, an die bebaute Grundstücke angrenzen,
- die Reinigungspflicht ganz oder teilweise den Eigentümern der erschlossenen Grundstücke aufzuerlegen und
- die Eigentümer der erschlossenen Grundstücke nach Maßgabe des Kommunalabgabengesetzes zu Benutzungsgebühren heranzuziehen.

Aufgrund des § 3 Absatz 1 der Kommunalverfassung des Landes Brandenburg (BbgKVerf) vom 18.12.2007 (GVBl. I/07, Nr. 19 S. 286), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl. I/18, Nr. 37, S. 4) in Verbindung mit § 49a Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.07.2009 (GVBl. I/09, Nr. 15, S. 358), zuletzt geändert durch Artikel 2 d. Gesetz vom 18. Dezember 2018 (GVBl. I/18, Nr. 37, S. 3) sowie der §§ 1, 2, 4 und 6 Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg (KAG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.03.2004 (GVBl. I/04, Nr. 08, S. 174), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2019 (GVBl. I/19, Nr. 36) tritt die Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung zum 01.01.2020 in Kraft.

Der Gebührenmaßstab zur Berechnung der jährlichen Gebährensschuld des Gebährensschuldners ist die nach § 6 der Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung ermittelte Gesamtfrontmeterlänge des jeweiligen Grundstückes.

Da neben den Eigentümern von erschlossenen Grundstücken, die ihre Gebährensschuld über die jeweiligen Frontmeter bezahlen, auch die Allgemeinheit ein Interesse an gereinigten Straßen hat, ist bei der Ermittlung der gebührenfähigen Kosten ein An-

teil für dieses Allgemeininteresse von den Kosten abzuziehen. Im Land Brandenburg beträgt dies mindestens 25% der Gesamtkosten der Straßenreinigung.

Nach § 6 Abs. 3 KAG sind die Benutzungsgebühren spätestens alle zwei Jahre zu kalkulieren. Der aktuelle Kalkulationszeitraum endet am 31.12.2019, so dass eine Kalkulation ab dem 1.1.2020 erforderlich ist. Aufwendungen sind nach § 6 Abs. 2 KAG die nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen ansatzfähigen Kosten. Dazu gehören auch Entgelte für in Anspruch genommene Fremdleistungen, Abschreibungen und eine angemessene Verzinsung des aufgewandten Kapitals. Der im LSP-Preis einberechnete Gewinnzuschlag in Höhe von 2,912 % ist nur bedingt ansetzbar, da über die 100% städtische Gesellschaft Stadtwerke Potsdam zumindest anteilig 51% der Stadtentsorgung Potsdam indirekt im Eigentum der Landeshauptstadt Potsdam liegen. Insofern ist der Gewinnzuschlag zumindest anteilig in Höhe von 51% in der Gebührenkalkulation nicht ansatzfähig. Aufgrund dessen wurden die ansatzfähigen Kosten bei der Gebührenkalkulation vorab anteilig um den der LHP zufließbaren Gewinnzuschlag bereinigt. Fremdleistungen sind hier die Leistungen der Stadtentsorgung Potsdam GmbH. Die Fremdleistungen der Stadtentsorgung Potsdam GmbH im Rahmen der Reinigung basieren auf einer Preiskalkulation nach öffentlichem Preisrecht nach VO PR 30/53 und den Leitsätzen für die Preisermittlung aufgrund von Selbstkosten (LSP).

Gemäß § 6 Abs. 1 KAG soll das veranschlagte Gebührenaufkommen die voraussichtlichen Aufwendungen der Einrichtung oder Anlage nicht überschreiten (Kostenüberschreitungsverbot) und in der Regel decken (Kostendeckungsgebot). Gem. § 6 Abs. 3 KAG müssen Kostenüberdeckungen und sollen Kostenunterdeckungen spätestens im übernächsten Kalkulationszeitraum ausgeglichen werden. Für den Kalkulationszeitraum 2020/21 ist der Ausgleich der Kostenüber- und -unterdeckung aus dem Kalkulationszeitraum 2016/17 zu berücksichtigen.

Die vorliegende Gebührenkalkulation für die Straßenreinigung und den Winterdienst 2020/2021 basiert auf

- den Kostenprognosen der Stadtentsorgung Potsdam GmbH für die Jahre 2020 und 2021,
- der Ermittlung der voraussichtlichen Verwaltungsaufwendungen der LHP für 2020 und 2021,
- der festgestellten Über- und Unterdeckung aus den Jahren 2016 und 2017 (lt. BAB).

## 2. Mengengerüste

### 2.1. Umfang der Straßenreinigungs- und Winterdienstleistungen

Im Bereich der Straßenreinigung und des Winterdienstes werden die folgenden Leistungen durch die Landeshauptstadt Potsdam beziehungsweise durch Beauftragung der Stadtentsorgung Potsdam GmbH erbracht:

1. Fahrbahnreinigung-Mischreinigung:

Bei der Fahrbahnreinigung – Mischreinigung werden die im Straßenverzeichnis aufgeführten Straßen der Reinigungsklassen RK 1, RK 2 und RK 4 einer beidseitigen Fahrbahnreinigung unterzogen. Zusätzlich erfolgt eine ergänzende Reinigung der Gehwege in RK 1 sowie des Schnittgerinnes, vorhandener Mittelinseln, Parkbuchten und Parkflächen bei den im Straßenverzeichnis in den Reinigungsklassen RK 1, RK 2 und RK 4 aufgeführten Straßen im Rahmen einer manuellen Reinigung/Handreinigung. Die Leistung umfasst auch das Einsammeln sowie die Aufnahme des Laubes aus dem Bereich der öffentlichen Straßen (Fahrbahn, Straßenbegleitgrün) der im Straßenverzeichnis aufgeführten Straßen der Reinigungsklassen RK 1, RK 2, RK 4. Hierzu gehören auch der Transport zur Verwertungsanlage und die Verwertung des aufgenommenen Laubes.

2. Fahrbahnreinigung- maschinelle Reinigung:

Bei der Fahrbahnreinigung-maschinelle Reinigung werden die im Straßenverzeichnis aufgeführten Straßen der Reinigungsklasse RK 5 ausschließlich durch Kehrmaschinen gereinigt. Die Leistung umfasst auch das Einsammeln sowie die Aufnahme des Laubes aus dem Bereich der öffentlichen Straßen (Fahrbahn, Straßenbegleitgrün) der im Straßenverzeichnis aufgeführten Straßen der Reinigungsklasse RK 5. Hierzu gehören auch der Transport zur Verwertungsanlage und die Verwertung des aufgenommenen Laubes.

3. Winterdienst

Im Rahmen des Winterdienstes werden die im Straßenverzeichnis aufgeführten und entsprechend gekennzeichneten Straßen eines ausgewählten Straßennetzes dem Winterdienst unterzogen. Dies beinhaltet u. a. die

Schneebeseitigung als auch den Einsatz abstumpfender und auftauender Mittel bei Glätte.

## 2.2. Reinigungshäufigkeit

Hinsichtlich der Reinigungshäufigkeit wird in den jeweiligen Reinigungsklassen mit der unten benannten jährlichen Häufigkeit gerechnet, wobei sich der Winterdienst, Feiertage usw. reduzierend auswirken:

Reinigungsklasse RK 1: 235 mal im Jahr

Reinigungsklasse RK 2: 80 mal im Jahr

Reinigungsklasse RK 4: 10 mal im Jahr

Reinigungsklasse RK 5: 9 mal im Jahr

Der Winterdienst ist mit 64 Tagen prognostiziert.

## 2.3. Frontmeter

Für die gereinigten und winterdienstgewarteten Straßen werden folgende Frontmeter berücksichtigt:

Reinigungsklasse RK 1: 5.302 m

Reinigungsklasse RK 2: 14.477 m

Reinigungsklasse RK 4: 321.034 m

Reinigungsklasse RK 5: 148.170 m

Winterdienst: 324.078 m

## 3. Kosten

### 3.1. Kostenermittlung

Im Rahmen der Kostenartenrechnung erfolgt in einem ersten Schritt eine Ermittlung der Gesamtaufwendungen, die die Grundlage der Gebührenkalkulation bildet. Es ergeben sich entsprechend der Anlage Gebührenkalkulation folgende Gesamtaufwendungen:

2020: 6.595.282,04 Euro

2021: 6.727.187,68 Euro

Die Gesamtaufwendungen setzen sich aus den Kosten der Dienstleistung Straßenreinigung und Winterdienst sowie den internen Verwaltungskosten zusammen.

#### Kosten der Dienstleistung Straßenreinigung und Winterdienst

Die Kosten der Dienstleistung Straßenreinigung und Winterdienst der Landeshauptstadt Potsdam setzen sich zum Großteil aus den Kosten für Fremdleistungen der zur Durchführung der Straßenreinigung und des Winterdienstes beauftragten Dritten, der Stadtentsorgung Potsdam GmbH, zusammen.

Diese Kosten können in drei verschiedene Kostenpositionen differenziert werden:

Für die Durchführung der Straßenreinigung und des Winterdienstes durch den beauftragten Dritten, die Stadtentsorgung Potsdam GmbH betragen die Kosten insgesamt:

2020: 6.185.282 Euro

2021: 6.308.987 Euro

#### Interne Verwaltungskosten

In der Arbeitsgruppe Straßenreinigung und Winterdienst der Landeshauptstadt Potsdam entstehen für die Gebührenkalkulation voraussichtliche Kosten für Personalaufwendungen, die interne Leistungsverrechnung und für Rechtsberatung, Gutachten sowie externe Prüfungen in Höhe von:

2020: 410.000 Euro

2021: 418.200 Euro

Die Personalaufwendungen setzen sich dabei zusammen aus den Dienstaufwendungen, den Beiträgen zu Versorgungskassen und zur gesetzlichen Sozialversicherung und den Beihilfen und Unterstützungsleistungen für Beschäftigte.

### 3.2. Kostenverrechnung

#### Fahrbahnreinigung-Mischreinigung:

Bei der Fahrbahnreinigung – Mischreinigung werden die umlagefähigen Kosten den Reinigungsklassen RK 1, RK 2 und RK 4 nach dem Verhältnis von Frontmeter mal Häufigkeit der Straßen in den jeweiligen Reinigungsklassen zugeordnet.

#### Fahrbahnreinigung- maschinelle Reinigung:

Bei der Fahrbahnreinigung-maschinelle Reinigung werden die umlagefähigen Kosten ausschließlich der Reinigungsklasse RK 5 zugeordnet.

#### Winterdienst

Beim Winterdienst werden die umlagefähigen Kosten nach den Frontmetern mal Häufigkeit ermittelt.

### 4. Gebührenkalkulation

Unter Berücksichtigung der ermittelten Verrechnungskostensätze ergeben sich in der Gebührenkalkulation folgende Gebührensätze je Frontmeter.

Reinigungsklasse RK 1:	104,30 Euro je Frontmeter
Reinigungsklasse RK 2:	34,15 Euro je Frontmeter
Reinigungsklasse RK 4:	3,56 Euro je Frontmeter
Reinigungsklasse RK 5:	3,08 Euro je Frontmeter
Winterdienst:	3,90 Euro je Frontmeter

## Kalkulation Straßenreinigung / Winterdienst 2020/21

Anlage V

### 1. Kosten Dienstleistung Straßenreinigung und Winterdienst

Nr.	Leistung		
		2020	2021
1	Fahrbahnreinigung Mischreinigung	3.357.695,76	3.424.849,68
2	Fahrbahnreinigung maschinelle Reinigung	814.438,65	830.727,42
3	Winterdienst	2.013.147,63	2.053.410,58
		<b>6.185.282,04</b>	<b>6.308.987,68</b>

### 2. Interne Verwaltungskosten

Nr.	Leistung		
		2020	2021
1	innere Leistungsverrechnung	100.000,00	102.000,00
2	Personalkosten	300.000,00	306.000,00
3	Rechtberatung, Gutachten, Prüfungen	10.000,00	10.200,00
		<b>410.000,00</b>	<b>418.200,00</b>

**Gesamt**

<b>6.595.282,04</b>	<b>6.727.187,68</b>
---------------------	---------------------





#### 4. Gebührenkalkulation

##### Aufwendungen 2020

in EURO

Nr.	Leistung	Gesamt	nicht umlagefähig	umlagefähige Kosten					
				gesamt	RK 1	RK 2	RK 4	RK 5	WD
1	Fahrbahnreinigung Mischreinigung	3.357.695,76	725.220,83	2.632.474,93	584.202,03	543.030,27	1.505.242,63		
2	Fahrbahnreinigung maschinelle Reinigung	814.438,65	283.644,88	530.793,77				530.793,77	
3	Winterdienst	2.013.147,63	424.264,69	1.588.882,94					1.588.882,94
	Summe Dienstleistungen	6.185.282,04	1.433.130,40	4.752.151,64	584.202,03	543.030,27	1.505.242,63	530.793,77	1.588.882,94
	Personal- und Verwaltungskosten	410.000,00	110.290,00	299.710,00	36.264,91	33.717,38	93.449,58	33.957,14	102.320,99
	<b>Gesamt</b>	<b>6.595.282,04</b>	<b>1.543.420,40</b>	<b>5.051.861,64</b>	<b>620.466,94</b>	<b>576.747,65</b>	<b>1.598.692,21</b>	<b>564.750,91</b>	<b>1.691.203,93</b>

##### Aufwendungen 2021

in EURO

Nr.	Leistung	Gesamt	nicht umlagefähig	umlagefähige Kosten					
				gesamt	RK 1	RK 2	RK 4	RK 5	WD
1	Fahrbahnreinigung Mischreinigung	3.424.849,68	739.725,24	2.685.124,43	595.886,07	553.890,88	1.535.347,48		
2	Fahrbahnreinigung maschinelle Reinigung	830.727,42	289.317,77	541.409,65				541.409,65	
3	Winterdienst	2.053.410,58	432.749,99	1.620.660,59					1.620.660,59
	Summe Dienstleistungen	6.308.987,68	1.461.793,01	4.847.194,67	595.886,07	553.890,88	1.535.347,48	541.409,65	1.620.660,59
	Personal- und Verwaltungskosten	418.200,00	112.495,80	305.704,20	36.990,21	34.391,72	95.318,57	34.636,29	104.367,41
	<b>Gesamt</b>	<b>6.727.187,68</b>	<b>1.574.288,81</b>	<b>5.152.898,87</b>	<b>632.876,28</b>	<b>588.282,60</b>	<b>1.630.666,05</b>	<b>576.045,94</b>	<b>1.725.028,00</b>

##### Gebührenkalkulation

umlagefähige Kosten 2020/21	10.204.760,52	1.253.343,23	1.165.030,25	3.229.358,26	1.140.796,85	3.416.231,93
Gebührenfähig 75%	7.653.570,39	940.007,42	873.772,69	2.422.018,69	855.597,64	2.562.173,95
<b>Über-/Unterdeckung 2016/17</b>	<b>- 166.257,18</b>	<b>- 165.997,40</b>	<b>- 114.963,24</b>	<b>137.442,71</b>	<b>- 57.897,46</b>	<b>35.158,21</b>
Gebührenfähig insgesamt 2020/21	7.819.827,57	1.106.004,82	988.735,93	2.284.575,98	913.495,10	2.527.015,74
Frontmeter insgesamt 2020/21		10.604	28.954	642.068	296.340	648.156
<b>Gebührensätze</b>		<b>104,30</b>	<b>34,15</b>	<b>3,56</b>	<b>3,08</b>	<b>3,90</b>

## Darstellung der finanziellen Auswirkungen der Beschlussvorlage

**Betreff:** 1. Änderungssatzung Straßenreinigungs-u. Winterdienstsatzung

1. Hat die Vorlage finanzielle Auswirkungen?  Nein  Ja
2. Handelt es sich um eine Pflichtaufgabe?  Nein  Ja
3. Ist die Maßnahme bereits im Haushalt enthalten?  Nein  Ja  Teilweise
4. Die Maßnahme bezieht sich auf das Produkt Nr. 54501 Bezeichnung:  
Straßenreinigung/Winterdienst.

5. Wirkung auf den Ergebnishaushalt:

Angaben in EUro	Ist-Vorjahr	lfd. Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Gesamt
<b>Ertrag</b> laut Plan	3480035	3659600	3535100	3535100	3535100	0	14264900
<b>Ertrag</b> neu	<b>3480035</b>	<b>3659600</b>	<b>3909900</b>	<b>3909900</b>	<b>3909900</b>	<b>3909900</b>	<b>19299200</b>
<b>Aufwand</b> laut Plan	6444945	5802100	5922200	5919000	5898200	0	23541500
<b>Aufwand</b> neu	<b>6444945</b>	<b>5802100</b>	<b>6515800</b>	<b>6612500</b>	<b>6662300</b>	<b>6762300</b>	<b>3235500</b>
<b>Saldo Ergebnishaushalt</b> laut Plan	-2964910	-2142500	-2383900	-2383900	-2363100	0	-9276600
<b>Saldo Ergebnishaushalt</b> neu	<b>-2964910</b>	<b>-2142500</b>	<b>-2605900</b>	<b>-2702600</b>	<b>-2752400</b>	<b>-2852400</b>	<b>-13055800</b>
<b>Abweichung zum Planansatz</b>	0	0	-218800	-318700	-389300	-2852400	-3779200

5. a Durch die Maßnahme entsteht keine Ent- oder Belastung über den Planungszeitraum hinaus bis in der Höhe von insgesamt Euro.

6. Wirkung auf den investiven Finanzhaushalt:

Angaben in Euro	Bisher bereitgestellt	lfd. Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Bis Maßnahmeende	Gesamt
<b>Investive Einzahlungen</b> laut Plan								
<b>Investive Einzahlungen</b> neu								
<b>Investive Auszahlungen</b> laut Plan								
<b>Investive Auszahlungen</b> neu								
<b>Saldo Finanzhaushalt</b> laut Plan								
<b>Saldo Finanzhaushalt</b> neu								
<b>Abweichung zum Planansatz</b>								

7. Die Abweichung zum Planansatz wird durch das Unterprodukt Nr. Bezeichnung innerhalb des FB-Budgets im Zuge der HH-Planung 2020/21 gedeckt.

8. Die Maßnahme hat künftig Auswirkungen auf den Stellenplan?  Nein  Ja

Mit der Maßnahme ist eine Stellenreduzierung von Vollzeiteinheiten verbunden.  
Diese ist bereits im Haushaltsplan berücksichtigt?

Nein  Ja

9. Es besteht ein Haushaltsvorbehalt.

Nein  Ja

Hier können Sie weitere Ausführungen zu den finanziellen Auswirkungen darstellen (z. B. zur Herleitung und Zusammensetzung der Ertrags- und Aufwandspositionen, zur Entwicklung von Fallzahlen oder zur Einordnung im Gesamtkontext etc.).

#### Straßenreinigungs- und Winterdienstgebührensatzung 2020/2021

Im Produkt 54501 Straßenreinigung und Winterdienst werden aufwandsseitig neben den umlagefähigen, d. h. in der Gebührenkalkulation zu berücksichtigenden Kosten (75%), auch der von der Landeshauptstadt Potsdam zu tragende Anteil der umlagefähigen Kosten (25%) und die nicht gebührenfähigen Kosten veranschlagt. Ertragsseitig wird das ermittelte Gebührenaufkommen eingestellt.

Die Erträge aus Gebühren resultieren aus den Gebührensätzen und den zu Grunde gelegten Frontmetern gemäß Straßenverzeichnis.

Gegenüber der in 2017 vorgenommenen Mittelfristplanung für die Jahre 2020/2021 im Zuge der Planaufstellung 2018/2019 muss nach vorliegender Kosten- und Gebührenkalkulation ein erhöhter Zuschussbedarf für die Jahre bis 2023 von 218 bzw. 318 TEUR gegenüber dem zuletzt beschlossenen Haushaltsplan angemeldet werden.

Dieser beruht auf den Kostenzuwächsen für Maschinen- und Personaleinsatz. (Modernisierung Maschinenpark nach aktuellen Umweltstandards, Mindestlohn usw.). Damit steigen der absolut durch die LHP zu tragende Anteil der umlagefähigen Kosten von 25 % wie auch die nichtgebührenfähigen Aufwendungen für Papierkorbentleerungen, Winterdienst und Laubentsorgung im Straßenbegleitgrün außerhalb der Ortslagen. Dieses führt zu einem gegenüber der letzten Planung erhöhten Zuschussbedarf.

Der ausgewiesene Mehrbedarf zur zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung muss im Zuge der Haushaltsplanung 2020/2021 durch den zuständigen Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen unter Berücksichtigung der Budgetvorgabe für den Fachbereich veranschlagt werden.

2022 wird wiederum mit einer Kostensteigerung gerechnet. Die für 2023 in der Tabelle ausgewiesene wesentlich höhere "Abweichung" mit ca. 2,9 Mio. EUR ist damit zu begründen, dass es sich beim laufenden Jahr 2019 um das 2. Jahr eines Doppelhaushaltes handelt und für das Jahr 2023 damit kein Ansatz in der Mittelfristplanung vorgesehen war.

#### Anlagen:

- Erläuterung zur Kalkulation von Aufwand, Ertrag, investive Ein- und Auszahlungen  
**(Interne Pflichtanlage!)**
- Anlage Wirtschaftlichkeitsberechnung (anlassbezogen)
- Anlage Folgekostenberechnung (anlassbezogen)



**Landeshauptstadt  
Potsdam**  
Der Oberbürgermeister

## Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/1174**

**Betreff:**

öffentlich

### **Strategischer Eckwertebeschluss für die Planung des Doppelhaushaltes 2020/2021 und die mittelfristige Finanzplanung 2022 bis 2024**

Einreicher: GB Finanzen, Investitionen und Controlling	Erstellungsdatum <u>22.10.2019</u>
	Eingang 502: _____

Beratungsfolge:	Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung		
Gremium		
Vorabbehandlung in allen Fachausschüssen und Ortsbeiräten		
12.11.2019 Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes	X	
19.11.2019 Ausschuss für Bildung und Sport		X
19.11.2019 Ausschuss für Gesundheit, Soziales, Wohnen und Inklusion		
19.11.2019 Ortsbeirat Groß Glienicke		

**Beschlussvorschlag:** Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Die aus den Allgemeinen Finanzierungsmitteln als Finanzrahmen abgeleiteten Strategischen Eckwerte je Geschäftsbereich für die Haushaltsjahre 2020 und 2021 sowie für die mittelfristige Finanzplanung 2022 bis 2024 (siehe Anlage, Tabelle 2). Leitgedanke bei der Ableitung ist die Sicherstellung der dauerhaften Leistungsfähigkeit der Landeshauptstadt Potsdam.
2. Es gelten die folgenden fünf strategischen Themenfelder, welche innerhalb der Eckwerte finanziell zu berücksichtigen sind:
  - Die Landeshauptstadt Potsdam als attraktiver Arbeitgeber und Dienstleister
  - Umweltgerechte Mobilität
  - Bezahlbares Wohnen und nachhaltige Quartiersentwicklung
  - Moderne Bildungsinfrastruktur
  - Konzeptionierung, Entwicklung und Erstellung einer 10-Jahres-Investitionsplanung für die Landeshauptstadt Potsdam
3. Unter Einhaltung dieser finanziellen und strategischen Vorgaben wird dem Investitionshaushalt 2020/2021 und der mittelfristigen Investitionsplanung bis 2024 jeweils jährlich ein Eigenmittelanteil von rd. 40 Mio. EUR (kumuliert: 200 Mio. EUR) zur Verfügung gestellt.
4. Zur notwendigen Absicherung pflichtiger Leistungen können haushaltsneutrale Umschichtungen zwischen den Geschäftsbereichs-Budgets vorgenommen werden.
5. Zur Absicherung und Aufrechterhaltung eines möglichst breiten kommunalen Leistungsangebotes sind Ertragsmöglichkeiten adäquat auszuschöpfen.
6. Etwaige Veränderungen bei nicht zahlungswirksamen Erträgen und Aufwendungen gegenüber dem Planungsstand dieses Eckwertebeschlusses ermächtigen nicht zur Planung zusätzlicher zahlungswirksamer Erträge und Aufwendungen.
7. Die Anstrengungen zur freiwilligen Haushaltskonsolidierung (siehe Beschluss der StVV vom 07.03.2018 DS 17/SVV/0953) werden mit dem Schwerpunkt Aufgabenkritik fortgeführt.

**Finanzielle Auswirkungen?** Nein JaDas **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als Pflichtanlage **beizufügen****Fazit Finanzielle Auswirkungen:**

siehe Anlage 1

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Geschäftsbereich 5

**Begründung:**

siehe Anlage 2

## Darstellung finanzielle Auswirkungen:

Rahmenbedingungen für das Haushaltsplan-Aufstellungsverfahren 2020/2021 (einschließlich der mittelfristigen Finanzplanung für die Jahre 2022 bis 2024) sind:

- Aufgrund eines erheblichen Anstiegs der Allgemeinen Finanzierungsmittel sind deutliche Steigerungen des sog. „Zuschussbudgets“ der LHP möglich. Während im Haushaltsjahr 2019 für alle Geschäftsbereiche ein „Zuschussbudget“ von insgesamt 358,5 Mio. EUR zur Verfügung steht, kann dies mit der aktuellen Prognose der Allgemeinen Finanzierungsmittel für 2020 auf einen Gesamtbetrag von 398,32 Mio. EUR und für 2021 auf insgesamt 415,31 Mio. EUR angehoben werden. Dies entspricht einer Steigerung gegenüber dem Jahr 2019 von 39,82 Mio. EUR (2020) bzw. 56,81 Mio. EUR (2021).
- Wesentlicher Leitgedanke bei der Ableitung der Strategischen Eckwerte je Geschäftsbereich ist die Sicherstellung der dauerhaften Leistungsfähigkeit der LHP (vgl. § 63 BbgKVerf), d.h. ein „gesunder“, genehmigungsfreier Haushalt. Zur Sicherung der Genehmigungsfähigkeit von erheblichen Kreditaufnahmen (insb. im kommenden Wirtschaftsplan 2020 des Kommunalen Immobilien Service, KIS) und ggf. erforderlichen Bürgschaften erfolgt eine Festlegung auf eine ausgeglichene Ergebnislinie.
- Zur Absicherung der Genehmigungsfähigkeit der Kreditaufnahmen des KIS soll zudem eine Zuführung von investiven Eigenmitteln mit dem Zweck einer Begrenzung der neuen und zusätzlichen Verschuldung des KIS erfolgen; dies auch vor dem Hintergrund entsprechender schriftlicher Aufforderungen seitens des Ministeriums des Inneren und für Kommunales zur Haushaltssatzung 2018/2019 der LHP (Schreiben des MIK vom 18.05.2018) und zur Genehmigung des KIS-Wirtschaftsplans 2018 (Schreiben vom 04.10.2018).
- Der Strategische Eckwertebeschluss je Geschäftsbereich ist der konkretisierenden Haushaltsplanung als einzuhaltender Finanzrahmen (Geschäftsbereichs-Budget) vorgeschaltet.

Unter der Maßgabe, dass die Strategischen Eckwerte je Geschäftsbereich gehalten werden, kann das Investitionsniveau der LHP (aus eigener Kraft) im Vergleich zum Doppelhaushalt 2018/2019 und seiner Mittelfristplanung nochmals deutlich gesteigert und zusätzlich zeitlich verstetigt werden (Erhöhung der Planungseffizienz). Allein der Eigenmittelanteil für die Investitionsplanung 2020-2024 beträgt unter diesen Bedingungen jährlich jeweils rd. 40 Mio. EUR (kumuliert: 200 Mio. EUR). Hierbei handelt es sich um Investitionszahlungen noch ohne zweckgebundene Fördermittel und Zuweisungen, d.h. aus eigener Kraft der LHP. Durch die aktive Einwerbung von Fördermitteln und durch die Investitionstätigkeit des KIS kann das Gesamtinvestitionsvolumen der LHP insgesamt (einschließlich des KIS) ein Niveau erreichen, dass so noch nie zur Verfügung stand.

Die Eckwerte für die Geschäftsbereiche bilden den jeweiligen Zuschuss (als Differenz zwischen Ertrag und Aufwand im gesamten Geschäftsbereich) ab, also diejenigen Beträge, die aus den allgemeinen Finanzmitteln der LHP aufzubringen sind. Unter Berücksichtigung der o.g. Rahmenvorgaben ergibt sich folgendes Gesamtbild für die Eckwert-Zuschussentwicklung:



Tabelle 1

Ergebnishaushalt (in Mio. EUR)*	2018	NTH 2019**	2020	2021	2022	2023	2024
Haushalt 2018/2019 inkl. Mittelfristplanung (MiFi)**	-340,87	-358,50	-360,37	-368,95	-376,18	-376,18	-376,18
<b>Zuschuss-Eckwert LHP Haushalt 2020/2021</b>			<b>-398,32</b>	<b>-415,31</b>	<b>-432,83</b>	<b>-448,05</b>	<b>-464,41</b>
Erhöhung im Vergleich zur MiFi ***			<b>+37,95</b>	<b>+46,36</b>	<b>+56,65</b>	<b>+71,87</b>	<b>+88,23</b>
Erhöhung im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr***		+17,63	+39,82	+16,99	+17,52	+15,22	+16,36

\* Rundungsdifferenzen möglich.

\*\* Für 2019: Nachtragshaushalt (NTH) 2019, um Einmaleffekte bereinigt. Mittelfristplanung (MiFi) ab 2023 mit Wert 2022 fortgeschrieben

\*\*\* Zum besseren Verständnis und Darstellung der Zuschusserhöhung wurde hier – entgegen der Haushaltslogik – mit positiven Werten gearbeitet.

Für die Geschäftsbereiche verteilen sich die Eckwertevorschläge wie folgt:

**Tabelle 2**

Vorschlag für Zuschuss-Eckwerte je GB* (in Mio. EUR)	nachrichtlich		2020	2021	2022	2023	2024
	Plan 2018	NTH 2019**					
<b>GB 1</b>	<b>-10,51</b>	<b>-10,94</b>	<b>-10,03</b>	<b>-10,43</b>	<b>-10,86</b>	<b>-11,31</b>	<b>-11,78</b>
Erhöhung im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr****		+0,43	-0,91	+0,4	+0,43	+0,45	+0,47
<b>GB 2</b>	<b>-168,17</b>	<b>-175,78</b>	<b>-197,96</b>	<b>-206,78</b>	<b>-216,83</b>	<b>-224,58</b>	<b>-232,53</b>
Erhöhung im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr****		+7,61	+22,18	+8,82	+10,05	+7,75	+7,95
<b>GB 3</b>	<b>-77,52</b>	<b>-82,34</b>	<b>-82,78</b>	<b>-86,63</b>	<b>-90,32</b>	<b>-93,62</b>	<b>-97,36</b>
Erhöhung m Vergleich zum jeweiligen Vorjahr****		+ 4,82	+0,44	+3,85	+3,69	+3,3	+3,74
<b>GB 4</b>	<b>-59,2</b>	<b>-62,1</b>	<b>-67,43</b>	<b>-70,33</b>	<b>-73,07</b>	<b>-75,88</b>	<b>-78,92</b>
Erhöhung im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr****		+2,9	+5,33	+2,9	+2,74	+2,81	+3,04
<b>GB 5</b>	<b>-24,98</b>	<b>-27,25</b>	<b>-36,58</b>	<b>-38,8</b>	<b>-39,96</b>	<b>-41,34</b>	<b>-42,84</b>
Erhöhung im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr****		+2,27	+9,33	+2,22	+1,16	+1,38	+1,5
<b>OBM</b>	<b>-0,49</b>	<b>-0,09</b>	<b>0,23</b>	<b>0,18</b>	<b>0,13</b>	<b>0,1</b>	<b>-0,08</b>
im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr****		-0,4	+0,32	-0,05	-0,05	-0,03	-0,18
<b>Zuführung von invest. Eigenmitteln an KIS***</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>-3,77</b>	<b>-2,52</b>	<b>-1,92</b>	<b>-1,42</b>	<b>-0,9</b>
<b>= Summe</b>	<b>-340,87</b>	<b>-358,5</b>	<b>-398,32</b>	<b>-415,31</b>	<b>-432,83</b>	<b>-448,05</b>	<b>-464,41</b>

\* Rundungsdifferenzen möglich.

\*\* Für 2019: Nachtragshaushalt (NTH) 2019, um Einmaleffekte bereinigt.

\*\*\* erhöhter investiver Zuschuss an den Kommunalen Immobilienservice (KIS) zur Reduzierung von neuen und zusätzlichen Kreditaufnahmen des KIS, um die erhebliche Neu-Verschuldung der LHP zu begrenzen.

\*\*\*\* Zum besseren Verständnis und Darstellung der Zuschusserhöhung wurde hier jeweils – entgegen der Haushaltslogik mit positiven Werten gearbeitet.

**Berechnungstabelle Demografieprüfung:**

Wirtschaftswachstum fördern, Arbeitsplatzangebot erhalten bzw. ausbauen Gewichtung: 30	Ein Klima von Toleranz und Offenheit in der Stadt fördern Gewichtung: 10	Gute Wohnbedingungen für junge Menschen und Familien ermöglichen Gewichtung: 20	Bedarfsgerechtes und qualitativ hochwertiges Betreuungs- und Bildungsangebot für Kinder u. Jugendl. anbieten Gewichtung: 20	Selbstbestimmtes Wohnen und Leben bis ins hohe Alter ermöglichen Gewichtung: 20	<b>Wirkungsindex Demografie</b>	<b>Bewertung Demografie-relevanz</b>
					<b>0</b>	<b>keine</b>

**Begründung:****1. Allgemein**

Die Landeshauptstadt Potsdam (LHP) kann auf eine erfolgreiche Entwicklung der letzten Jahre zurückblicken. So hat zum Beispiel die Prognos AG in ihrer „ZDF Deutschland-Studie“ (2018) die Lebensqualität Potsdams auf Platz 4 aller 401 Landkreise und kreisfreien Städte in der Bundesrepublik gesehen. Es sprechen zudem viele Indikatoren dafür, dass sich Potsdam auch in den kommenden Jahren in einem positiven Umfeld befinden wird.

Die Herausforderungen, vor denen die LHP steht, bestehen zu einem sehr großen Teil darin, diejenigen Aufgaben zu meistern, die aus dem weiteren Wachstum der größten Stadt im Land Brandenburg resultieren. Als Teil dieses Prozesses verzeichnet Potsdam seit Jahren zugleich ein deutliches Wachstum sowohl der Erträge als auch der Aufwände im Ergebnishaushalt. So ist das Haushaltsvolumen – die Aufwendungen für die laufende Verwaltungstätigkeit – von 2014 (530,1 Mio. EUR) bis 2018 (697,7 Mio. EUR) um 167,6 Mio. EUR bzw. 32% gestiegen.

Die Stadtverordnetenversammlung hat mit Beschluss zur Strategischen Steuerung (18/SVV/0254) die Einführung eines Strategiezyklus beschlossen. Er sieht vor, vor der konkreten Planung des jeweiligen Haushaltes einen Strategiebeschluss vorzuschalten, der es vor allem der Stadtverordnetenversammlung ermöglichen soll, frühzeitig Einfluss auf die Planungen vornehmen zu können.

Wenn mit dem vorgeschlagenen strategischen Eckwertebeschluss Prioritäten für die kommenden Jahre gesetzt werden sollen, zielt dies somit nicht auf „Einsparungen“ ab, sondern darauf, sich auf die wirklich wichtigen Aufgaben der LHP zu konzentrieren. Zugleich geht es darum, ein nicht bewusst priorisiertes und damit wenig strukturiertes Aufgabenwachstum zu vermeiden. Dies gilt umso mehr, als insbesondere die Prognosen zu den Erträgen aus Steuern und kommunalem Finanzausgleich (FAG) vor dem Hintergrund einer sich abschwächenden konjunkturellen Entwicklung auch mit Prognoserisiken verbunden sind.

**1.1 Wachstum der Landeshauptstadt Potsdam**

Das Wachstum der LHP wird in den kommenden Jahren weiter anhalten. Laut Statistik leben in Potsdam gegenwärtig 179.569 Einwohnerinnen und Einwohner mit Hauptwohnsitz (Stand: 30. September 2019, LHP, Bereich Statistik und Wahlen). Nach den aktuellen Prognosen der LHP wird die Einwohnerzahl – immer bezogen auf die Einwohnerinnen und Einwohner mit Hauptwohnsitz – bis zum Jahr 2035 auf mehr als 220.000 anwachsen.

Der Zuwachs an Einwohnerinnen und Einwohnern wird sich auch weiterhin im zusätzlichen Bedarf ebenso wie in höheren Anforderungen an die soziale und technische Infrastruktur widerspiegeln (Schule, Hort, Kita, ÖPNV u.v.m.). In der weiterwachsenden Stadt wird auch künftig mit fortlaufenden Mehrbedarfen im Haushalt (sowohl investiv wie im Ergebnishaushalt) zu rechnen sein, um das Wachstum behutsam gestalten zu können. Die Landeshauptstadt befindet sich in einem Jahrzehnt der Investitionen.

Die Herausforderungen der wachsenden Stadt zu meistern, ist daher weiterhin eine zentrale Aufgabe der LHP.

## 1.2 Prioritätensetzung für die Gestaltung der Landeshauptstadt Potsdam

Obwohl für die Allgemeinen Finanzierungsmittel und damit für das Haushaltsbudget für den kommenden Doppelhaushalt 2020/2021 (einschließlich der Mittelfristplanung bis zum Jahr 2024) von einer deutlichen Steigerung ausgegangen werden kann, steht das weitere Handeln in einem Spannungsverhältnis zu einem gesteigerten und dennoch begrenzten Finanzrahmen.

Innerhalb der Vorgaben des finanziellen Gesamtrahmens und unter Einhaltung von strategischen Eckwerten soll eine prioritäre Berücksichtigung Gesamtstädtischer Ziele der LHP (DS 18/SVV/0576) erfolgen. Dies schließt folgende Themen- bzw. Aufgabenfelder ein:

- finanzielle Anforderungen aus der Weiterführung der Investitionen in die Bildungsinfrastruktur,
- Entwicklung des Potsdamer Nordens,
- Modernisierung und Ausbau des ÖPNV sowie Stärkung der umweltverträglichen Mobilität,
- Digitalisierung,
- Verbessertes Klimaschutz und Bewältigung der Folgen des Klimawandels sowie
- Arbeitgeberattraktivität und Verbesserung der Arbeitsbedingungen (u. a. Verwaltungscampus).

Des Weiteren soll eine 10-Jahres-Investitionsplanung in Anlehnung an Modelle wie in Köln, Hannover und Nürnberg konzipiert, entwickelt und aufgebaut werden, um mit Hilfe einer über die kommunalrechtlich geforderte Mittelfristplanung hinausgehende Langfristplanung mehr Transparenz und Planungssicherheit, ein Mehr an „Vorausschau“ für die erforderlichen Investitionen und die dafür erforderliche Belastbarkeit zu erzielen.

Weiterhin ist es ein wichtiges Anliegen der LHP, die Bürgerinnen und Bürger über den bisherigen Umfang hinaus mit dem Bürgerhaushalt am Verfahren der Haushaltsplanaufstellung zu beteiligen. Mit den geplanten dezentralen Bürger-Budgets soll das „klassische“ Verfahren „spürbar“ ausgeweitet werden.

Bei allen deutlich steigenden Budgetvolumen sind die von der LHP zu bewältigenden Herausforderungen in einer Weise zahlreich und komplex, dass sowohl aus Kapazitätsgründen und -grenzen als auch aus finanziellen Rahmenbedingungen und -grenzen eine strategische Priorisierung und Rahmensetzung unabdingbar erforderlich erscheint.

Diese Rahmensetzung und Priorisierung soll unter Einbeziehung und Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung über diese (strategischen) Eckwerte erfolgen.

Dennoch werden im Ergebnis nicht alle strategischen Themenfelder im gleichen bzw. im vollen Umfang Berücksichtigung finden können, sondern müssen ebenfalls priorisiert oder in der Art der Ausführung überprüft werden. Grundsätzlicher Anspruch bleibt es, die dauerhafte Leistungsfähigkeit der LHP sicherzustellen. (§ 63 Abs. 1 S. 1 BbgKVerf: *„Die Gemeinde hat ihre Haushaltswirtschaft so zu planen und zu führen, dass die stetige Erfüllung ihrer Aufgaben gesichert ist.“*)

## 1.3 Gegenstand des Strategischen Eckwertebeschlusses je Geschäftsbereich

Der Eckwertebeschluss ist als Strategieentscheidung den Detailplanungen der Fach- und Geschäftsbereiche für den kommenden Doppelhaushalt 2020/2021 vorgeschaltet. Der Eckwertebeschluss bezieht sich auf den Ergebnishaushalt, legt die Prognose für die Allgemeinen Finanzierungsmittel zugrunde und stellt auf den Zuschussbedarf der Geschäftsbereiche (als Differenz zwischen Erträgen und Aufwendungen) ab. Er definiert dabei den Finanzrahmen je Geschäftsbereich als Ausgangspunkt für die daraus abzuleitende Haushaltsplanung.

Der Eckwertebeschluss ermöglicht zudem der Stadtverordnetenversammlung, Entscheidungen hinsichtlich der strategischen Ausrichtung Potsdams zu treffen.

Mit diesem Vorgehen wird in einem ersten Schritt das Anliegen der Stadtverordnetenversammlung umgesetzt, möglichst frühzeitig im Verfahren der Haushaltsplanaufstellung beteiligt zu werden.

Die Einzahlungen und Auszahlungen des Finanzhaushalts der laufenden Verwaltungstätigkeit werden entsprechend der zu erwartenden Zahlungsströme aus den Ansätzen des Ergebnishaushalts abgeleitet.

Der Ergebnishaushalt enthält zahlungswirksame und nicht zahlungswirksame Rechengrößen. Verschiebungen zwischen diesen Rechengrößen könnten auch bei der Einhaltung der Eckwerte je Geschäftsbereich zu einer erheblichen Haushaltsverschlechterung führen. Um zu vermeiden, dass Verschiebungen zwischen zahlungswirksamen und nicht zahlungswirksamen Ansätzen zu einer (zusätzlichen) Belastung des Finanzhaushaltes und damit der Liquidität führen, wurde im Beschlusstext Ziff. 6 eine entsprechende (klarstellende) Einschränkung aufgenommen, die bei derartigen Umschichtungen die „Neutralität“ sichern soll.

Die Einzahlungen und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit sind lediglich mittelbar bzw. partiell Gegenstand dieser Vorlage. So wird unter Ziff. 3 des Beschlussvorschlages ein jährlicher Eigenmittelanteil von rd. 40 Mio. EUR (kumuliert bis 2024: 200 Mio. EUR) definiert, der in dieser Höhe möglich ist, wenn die vorgeschlagenen Eckwerte zu Ziff. 1 eingehalten werden. Dieser Eigenmittelanteil, hauptsächlich „aus eigener Kraft“, ist Ausgangspunkt (als Teil) für die weitere Investitionsplanung, die dann einschließlich möglicher zweckgebundener Fördermittel oder anderweitiger EU-, Bundes- und Landes- oder Drittmittel erst zu einer Gesamtinvestitionsplanung entwickelt werden kann. Erst in diesem weiteren Prozess können dann auch das Gesamtinvestitionsvolumen und die davon gedeckten (neuen) Investitionsvorhaben bestimmt werden.

Erst mit der Feinplanung des Ergebnishaushaltes, den daraus abgeleiteten Zahlungsmittelflüssen im Bereich des Finanzhaushaltes der laufenden Verwaltungstätigkeit unter Berücksichtigung der liquiden Mittel und etwaiger Sicherheitsabschläge, kann die konkrete Investitionsplanung vorgenommen werden. Ziel ist es, gem. Kapitel 6 dieser Beschlussvorlage, das hohe Investitionsniveau der Jahre 2018/2019 mindestens zu halten und über die Jahre dauerhaft zu verstetigen, um eine Planungssicherheit und eine langfristige Investitionsplanung zu ermöglichen.

## **2. Allgemeine Finanzierungsmittel**

Am Anfang einer kommunalen Haushaltsplanung und der Formulierung eines Eckwerte-Vorschlages steht die Frage, in welcher Höhe die Kommune über (allgemeine, nicht zweckgebundene) finanzielle Mittel für die einzelnen anstehenden Haushaltsjahre voraussichtlich verfügen kann. Diese allgemeinen Finanzierungsmittel dienen dazu, die (negative) Differenz zwischen Ertrag und Aufwand (im späteren Gesamtplan bzw. in den einzelnen Geschäftsbereichen) auszugleichen. Man spricht vom soq. „Zuschussbudget“ und davon, dass zur Ermittlung dieses Zuschussbudgets zunächst der sog. „Kassensturz“ erforderlich ist. Dies ist nicht wörtlich zu verstehen, sondern bedeutet die Ermittlung und größtenteils Schätzung der Allgemeinen Finanzierungsmittel. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die der Kommune zustehenden Steuern und die Zahlungen nach dem Brandenburgischen Finanzausgleichsgesetz, insbesondere die allgemeinen Schlüsselzuweisungen. Sie bilden maßgeblich den einzuhaltenden finanziellen Gesamtrahmen.

Weiterer wesentlicher Leitgedanke bei der Ableitung und Ermittlung des Gesamtrahmens und schließlich der strategischen Eckwerte je Geschäftsbereich ist ein „gesunder“, somit dauerhaft leistungsfähiger und genehmigungsfreier Haushalt (vgl. u. a. § 63 Abs. 5 und § 74 Abs. 2 BbgKVerf) mit einer ausgeglichenen Ergebnislinie zur Sicherung der Genehmigungsfähigkeit u. a. der Kreditaufnahmen in den Wirtschaftsplänen des KIS und ggf. bei der Erteilung von Bürgschaften.

Die Allgemeinen Finanzierungsmittel (Steuern und allgemeine Schlüsselzuweisungen etc.) sind also die für die Bestimmung der Höhe der Zuschüsse im Eckwert relevanten Erträge. Bei der Fortschreibung der Allgemeinen Finanzierungsmittel sind insbesondere die nachfolgend genannten Punkte zu berücksichtigen:

### **2.1. Steuerprognose**

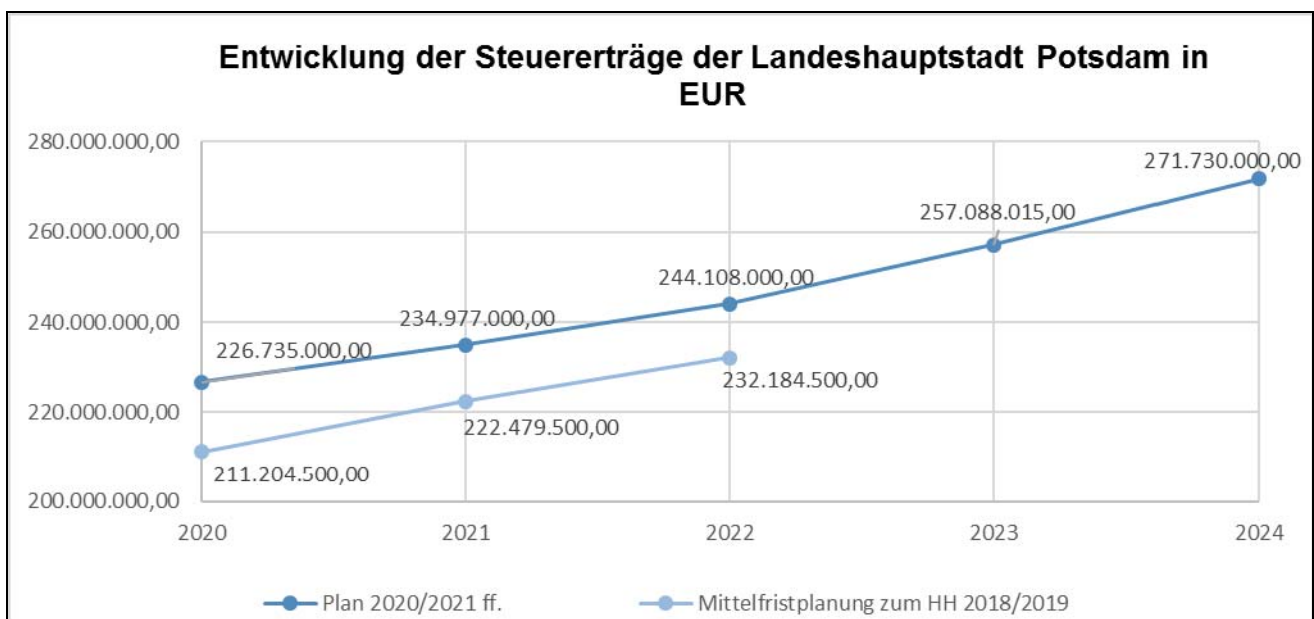
Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind trotz nachlassender Dynamik positiv und insbesondere geprägt durch den – bezogen auf die gesamte Bundesrepublik – höchsten Beschäftigungsgrad seit 1991. Positive Auswirkungen und ansteigende Steuerträge ergeben sich auf städtischer Ebene weiterhin aus der „wachsenden Stadt“. Gestützt durch die Ergebnisse der 155. Sitzung des „Arbeitskreises Steuerschätzung“ vom Mai 2019 (der Arbeitskreis ist ein Beirat beim Bundesministerium der Finanzen) und den späteren regionalisierten Ergebnisbericht wird eine weitere Erhöhung der Steuerkraft erwartet. Allerdings prognostiziert der „Arbeitskreis Steuerschätzung“ in diesem Zusammenhang auch eine gegenüber den bisherigen Annahmen vorheriger Steuerschätzungen gerin-

gere Dynamik des Wachstums der Steuererträge (das zuvor angenommene „Mehr“ ist ein „weniger Mehr“).

Die Steuererträge der LHP stiegen in den letzten fünf Jahren um 44% von rund 153 Mio. EUR im Jahr 2015 auf in diesem Jahr voraussichtlich zu erwartende Erträge von rund 220 Mio. EUR.

Mit dem vorliegenden Entwurf eines Eckwertebeschlusses als Auftakt und Rahmen für die Haushaltsplanung 2020/2021 und die mittelfristige Finanzplanung bis 2024 kann trotz gedämpft dynamischen Wachstums davon ausgegangen werden, dass sich die positive Entwicklung der Erträge aus Steuern in der LHP in 2020/2021 und den Folgejahren weiterhin fortsetzt. Deutlich wird dieses insbesondere bei den Erwartungen zur Gewerbesteuer sowie zu den Gemeindeanteilen an der Einkommen- und Umsatzsteuer.

Im Vergleich zur bisherigen mittelfristigen Finanzplanung wird allein für das Jahr 2020 ein Steuerertrag von fast 16 Mio. EUR und somit insgesamt ein Steuerertrag von fast 227 Mio. EUR prognostiziert. Diesen deutlichen Anstieg im Vergleich zur bisherigen mittelfristigen Finanzplanung illustriert nachfolgende Grafik:



Ungeachtet dieser positiven Entwicklung unterliegt die Steuerschätzung immer einem Prognoserisiko. Ein diesbezüglich besonderes Risiko birgt die Prognose der Gewerbesteuer in sich. Deren Planung erfolgt ausschließlich auf der Basis der bisherigen Aufkommensentwicklung dieser Steuer und ergänzend der allgemeinen (landes- und bundesweiten) Entwicklung, aber ohne die Kenntnis über die tatsächlichen, der Besteuerung zugrunde zu legenden unternehmensspezifischen Einflussgrößen. Aus den für die Brandenburger Kommunen vorliegenden regionalisierten Ergebnissen des Arbeitskreises „Steuerschätzung“ aus Mai 2019 können grundsätzlich nur mittelbar Rückschlüsse auf die Entwicklung der Gewerbesteuer bei der LHP gezogen werden. Gegenläufig zur geschätzten verringerten Steuererwartung können sich hier geänderte Vorauszahlungen sowie Abrechnungsänderungen für Vorjahre auswirken. Hinzu kommt, dass die Gewerbesteuer als Ertragsteuer von der Konjunkturlage abhängig ist und die Konjunktur typischerweise regional unterschiedlich stark wirkt.

## 2.2 Prognose der allgemeinen Schlüsselzuweisungen aus dem kommunalen Finanzausgleich (Brandenburgisches Finanzausgleichsgesetz – BbgFAG)

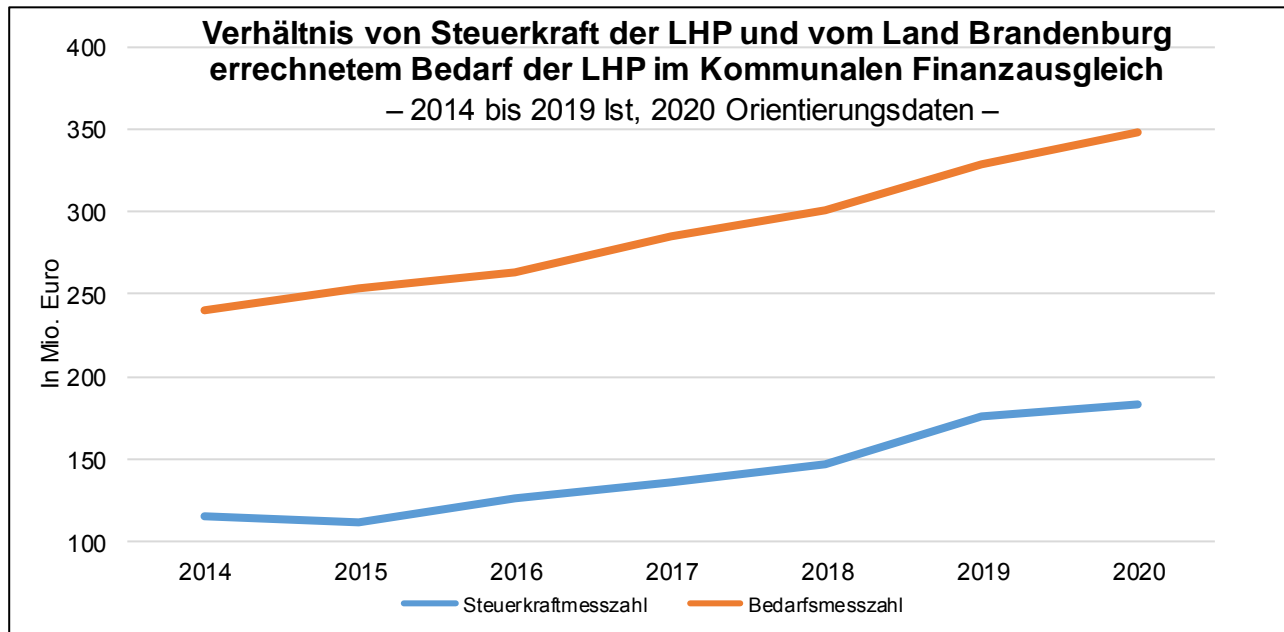
Das Brandenburgische Finanzausgleichsgesetz (BbgFAG) stellt eine wesentliche Finanzierungssäule der Kommunen im Land dar und leistet so – neben den der Kommune zustehenden Steuern – einen maßgeblichen Beitrag für die städtischen Finanzen.

Die Prognose der allgemeinen Schlüsselzuweisungen nach dem BbgFAG basiert für das Jahr 2020 auf den Orientierungsdaten (OD) des Ministeriums der Finanzen des Landes Brandenburg vom 5. Juni 2019. Gemäß der OD sollen die allgemeinen Schlüsselzuweisungen für die LHP vom Jahr 2019 zum Jahr 2020 von 142,03 Mio. EUR um 6,89 Mio. EUR auf 148,93 Mio. EUR steigen.

Der erwartete Anstieg der allgemeinen Schlüsselzuweisungen der LHP basiert zunächst auf einer weiterhin positiven Entwicklung der Einwohnerzahlen Potsdams. So wies die Landeshauptstadt im Jahr 2018 mit einer Bevölkerungszunahme von 2.379 Einwohnerinnen und Einwohnern das größte Wachstum einer kreisfreien Stadt bzw. eines Landkreises im Land Brandenburg auf. Zugleich sind die OD von einer positiven Ertrags Erwartung des Landes Brandenburg geprägt.

Darüber hinaus erfolgt in den Jahren ab 2019 eine spürbare Anhebung der kommunalen Verbundmasse und damit der prozentualen Beteiligung der Gemeinden und Landkreise am Steueraufkommen und an anderen Einnahmen des Landes: im Jahr 2019 von zuvor 20% auf 21%, dann 2020 auf 22% und ab 2021 auf 22,43%.

Durch die Anhebung der Verbundmasse konnte die LHP trotz steigender eigener Steuerkraft einen Anstieg bei den allgemeinen Schlüsselzuweisungen in den Vorjahren verzeichnen. Die OD für das Jahr 2020 verstetigen diese Entwicklung, wie die nachfolgende Grafik zeigt:

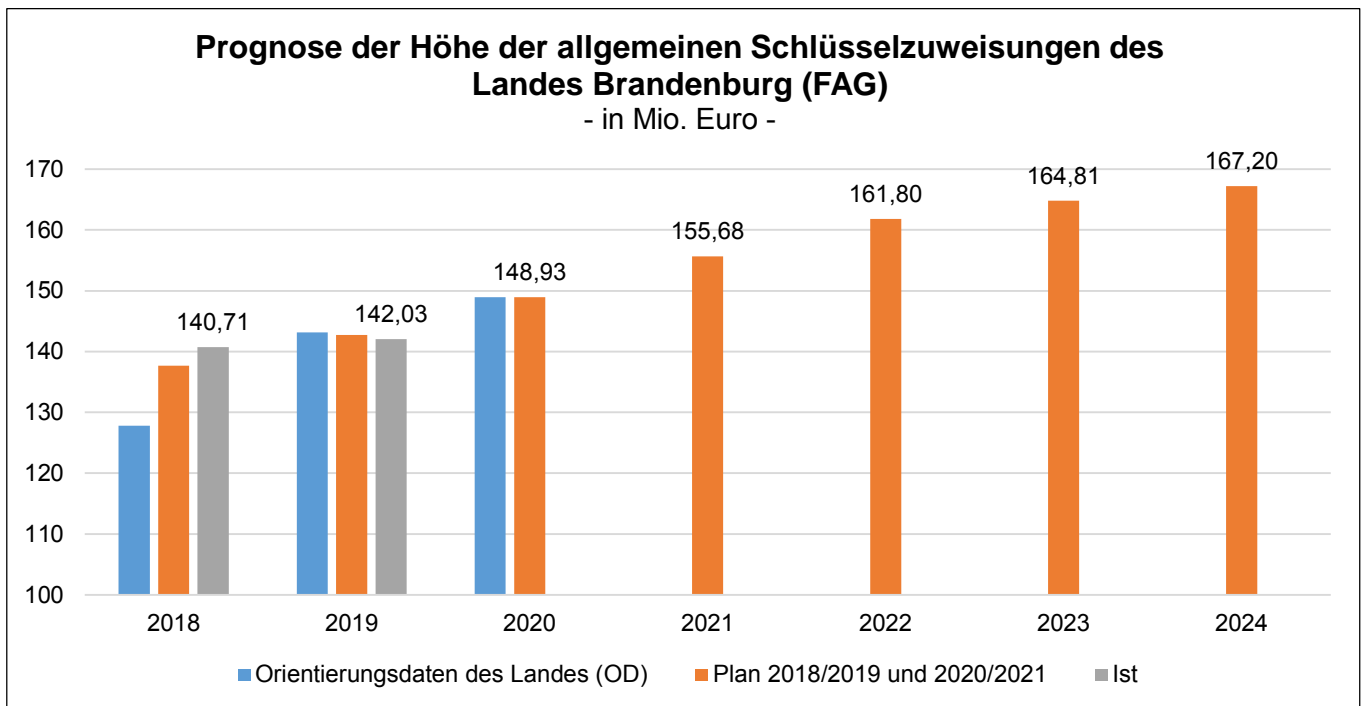


Für die Jahre 2021 (Plan) bis 2024 (2022 bis 2024 mittelfristige Finanzplanung) beruhen die Zahlen gänzlich auf einer eigenen Prognose/Schätzung der LHP. Einzig konkret verfügbar für diesen Zeitraum ist die gesetzlich geregelte prozentuale Quote der Verbundmasse (für 2021 ff: 22,43%, s.o.). Bezogen auf die Steuern und anderen Einnahmen des Landes ist auf die anstehenden Steuerschätzungen zu verweisen. Die verbindliche Festlegung für die Jahre 2021 und 2022 im Haushalt des Landes Brandenburg – sofern das Land auch zukünftig Doppelhaushalte beschließt – wird nicht vor dem Ende des Jahres 2020 erfolgen.

Wenn sich der Bevölkerungsanstieg in der LHP auch verlangsamt hat, ist weiterhin von einem Wachstum der LHP auszugehen. Nach den für die Berechnung des BbgFAG maßgeblichen Daten des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg verzeichnete die LHP von Januar bis Mai 2019 einen Bevölkerungsanstieg von 934 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die übrigen drei kreisfreien Städte Brandenburgs hatten in diesem Zeitraum einen Verlust von Einwohnerinnen und Einwohnern hinzunehmen. Da sich dieser Trend mit der Entwicklung der Vorjahre deckt, ist davon auszugehen, dass die Bevölkerungsentwicklung weiterhin einen positiven Faktor für die Höhe der Zuweisungen aus dem kommunalen Finanzausgleich für die LHP darstellt. Dies gilt umso mehr, als eine von zwei Arten der allgemeinen Schlüsselzuweisungen – die Schlüsselzuweisungen an kreisfreie Städte für Kreisaufgaben – allein nach dem prozentualen Anteil der jeweiligen Einwohnerinnen und Einwohner an der Gesamteinwohnerzahl der kreisfreien Städte gezahlt wird. Somit ist diese entgegengesetzte Entwicklung im Verhältnis zu den übrigen kreisfreien Städten des Landes Brandenburg bei der Berechnung der Schlüsselzuweisungen von Vorteil für die LHP.

Auf der Basis der vorliegenden Informationen wird somit für das Jahr 2021 im Verhältnis zum Jahr 2020 mit einem Anstieg der Schlüsselzuweisungen von etwa 6,75 Mio. EUR (absolut auf 155,68 Mio. EUR) gerechnet. Aufgrund der ab dem Jahr 2022 wieder gleichbleibenden Verbundmasse wird für die

folgenden Jahre von einem sich eher verlangsamenden Anstieg der Schlüsselzuweisungen ausgegangen. Es wird ein Wachstum von 6,12 Mio. EUR von 2021 zu 2022 (absolut auf 161,80 Mio. EUR), von 3,01 Mio. EUR 2022 zu 2023 (absolut 164,81 Mio. EUR) und von 2,39 Mio. EUR von 2023 zu 2024 (absolut auf 167,20 Mio. EUR) veranschlagt.



### 3. Strategische Ziele / Themenfelder

Neben dem finanzwirtschaftlichen Gesamtrahmen und den Eckwerten je Geschäftsbereich bilden die – aus dem Leitbild der Landeshauptstadt entwickelten – neun Gesamtstädtischen Ziele einen wesentlichen Orientierungsrahmen („Leitplanken“) für die Haushaltsaufstellung.

Dazu sollen die politischen Sachziele wirksam mit den vorhandenen Ressourcen verknüpft werden.

Der kommende Doppelhaushalt 2020/2021 soll deutlicher darstellen, welche Ziele mit welchen Maßnahmen bzw. Investitionen erreicht werden sollen. Mit der Umsetzung dieses Verfahrens verfolgt die LHP das Ziel, die Debatte um die Herausforderungen, die Prioritäten und die Verteilung der Ressourcen der LHP auf zunächst pflichtige Aufgaben und in einem zweiten Schritt strategische Zielstellungen/Maßnahmen und freiwillige Aufgaben in einer neuen Qualität zu führen. Auf der Grundlage dieser Gesamtschau sollen gemeinsam zwischen Verwaltungsspitze und Stadtverordneten Prioritäten für die künftige Ausrichtung gesetzt werden.

Nach dem Verständnis der LHP liegen strategische Herausforderungen insbesondere vor bei:

- Leistungen mit hohem Veränderungs- und Innovationspotenzial
- Leistungen mit politischer Relevanz – im Sinne einer besonderen Bedeutung für die Entwicklung der Stadt, einer hohen öffentlichen Aufmerksamkeit oder
- Leistungen mit einer hohen Steuerungsrelevanz durch Bindung vieler Ressourcen

Die Verwaltungsspitze sieht vor, im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2020/21 in Ableitung der gesamtstädtischen Ziele die strategischen Herausforderungen auf fünf Zielfelder zu verdichten.

- Die Landeshauptstadt Potsdam als attraktiver Arbeitgeber und Dienstleister
- Umweltgerechte Mobilität
- Bezahlbares Wohnen und nachhaltige Quartiersentwicklung
- Moderne Bildungsinfrastruktur
- Konzeptionierung, Entwicklung und Erstellung einer 10-Jahres-Investitionsplanung für die Landeshauptstadt Potsdam

Dabei berücksichtigen die Zielfelder auch die nicht explizit aufgeführten Gesamtstädtischen Ziele. Beispielsweise werden im Projekt „Bezahlbares Wohnen und nachhaltige Quartiersentwicklung“



ebenfalls die Ziele „Wachstum mit Klimaschutz und hoher Lebensqualität“ sowie „Vorausschauendes Flächenmanagement“ betrachtet. Das Projekt „Umweltgerechte Mobilität“ beinhaltet zugleich das Thema ÖPNV. Das Projekt „Erstellung einer 10-Jahres-Investitionsplanung“ schließt das Ziel eines „Investitionsorientierten Haushaltes“ ein. Zu den Aspekten eines „attraktiven Arbeitgebers und Dienstleisters“ gehören die Ziele der Innovation und Digitalisierung („digitales Potsdam“).

#### **4. Erläuterungen zu den Eckwerten der Geschäftsbereiche und der strategischen Schwerpunktsetzung**

##### **4.1 Strategische Eckwerte je Geschäftsbereich**

Nachdem die Bestimmung und Prognose der Allgemeinen Finanzmittel erfolgt ist (sog. „Kassensturz“, s.o. unter Ziff. 3) und damit der finanzielle Gesamtrahmen, das sog. „Zuschussbudget“ für die kommenden Haushaltsjahre 2020/2021 (einschl. Mittelfristplanung bis 2024) für die LHP insgesamt ermittelt wurde, folgt im Weiteren die Frage, in welcher Höhe bzw. mit welchem Anteil daran die einzelnen Geschäftsbereiche beteiligt werden können – und zu einem großen Teil auch beteiligt werden müssen, um vorrangig die pflichtigen Aufgaben erfüllen zu können.

Mit diesem Schritt erfolgt somit die Eckwertbestimmung für die einzelnen Geschäftsbereiche. Diese „Zuschussvorgaben“ auf der Ebene der Geschäftsbereiche (Zuschussbudgets) sind dann eine zentrale Vorgabe für das weitere Haushaltsaufstellungsverfahren und die erst in dieser späteren Phase erfolgende Detail-Planung, die in den Geschäftsbereichen vorgenommen wird. Diese Zuschussbudgets dienen dazu, die (negative) Differenz zwischen Ertrag und Aufwand in den Geschäftsbereichen auszugleichen. Zugleich begrenzen sie die Möglichkeiten. Der Gesamt-Aufwand in den einzelnen Geschäftsbereichen muss durch die in den Geschäftsbereichen zu verbuchenden Erträge (Gebühren, Entgelte, Erstattungen, zweckgebundene Zuweisungen u.a.m.) zusammen mit dem anteiligen Zuschussbetrag aus den Allgemeinen Finanzierungsmitteln vollständig gedeckt werden.

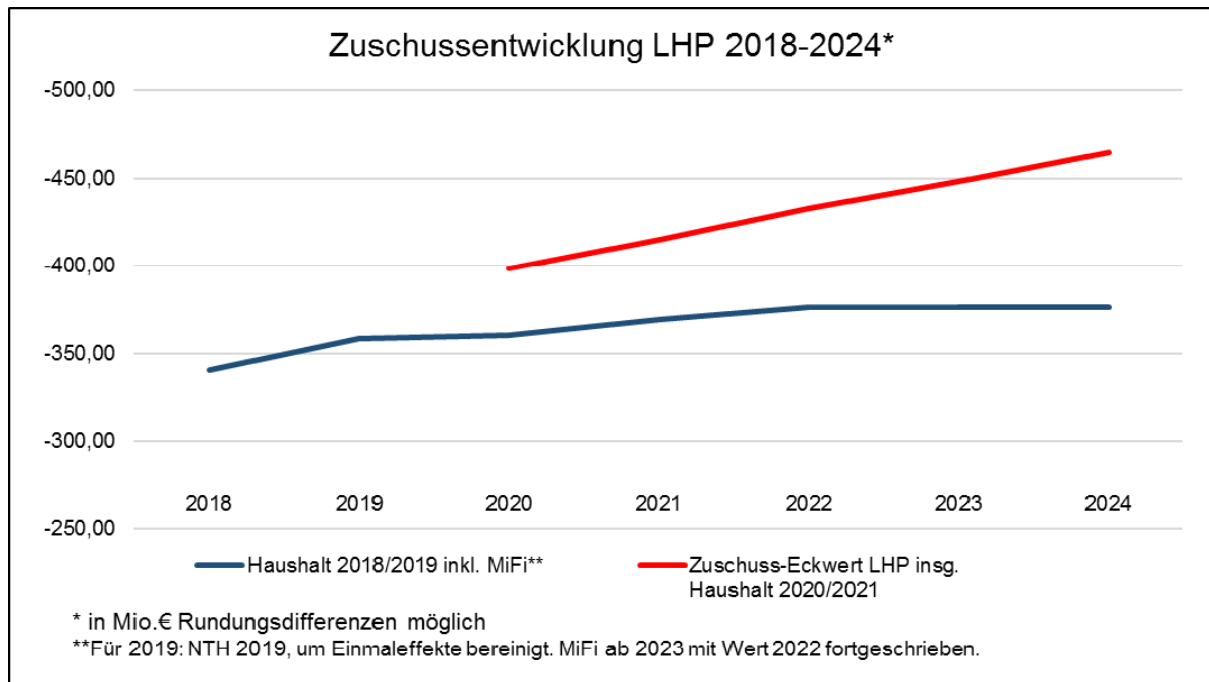
Basis für die Ermittlung eines Eckwerte-Vorschlages war zunächst eine „technische Eckwertfortschreibung“; d.h., die bisherigen „Zuschussbudgets“ der Geschäftsbereiche der Vorjahre wurden fortgeschrieben (unter Berücksichtigung der Ist-Daten, der anzunehmenden Preissteigerungsraten, anzunehmender Fallzahlensteigerungen aufgrund des Bevölkerungswachstums etc.) Diese Fortschreibung der Erträge und Aufwendungen erfolgte dabei grundsätzlich auf Produktebene des Produkthaushaltes der LHP.

Bei der Fortschreibung der Personalaufwendungen (incl. Tarifsteigerungen etc.) wurde die zuletzt beschlossene Stellenplanerweiterung für die LHP in 2019 um rd. 120 Stellen berücksichtigt (siehe DS 19/SVV/0344). Darüber hinaus wurde ein Personalmehraufwand für im Stellenplan derzeit (noch) nicht enthaltene Stellen für 2020 mit 50 und für 2021 mit weiteren 50 zusätzlichen Stellen (d.h. für den Doppelhaushalt 2020/2021 insgesamt 100 zusätzliche Stellen) berücksichtigt.

Der so entwickelte Eckwerte-Vorschlag und die anhand der gesamtstädtischen Ziele abgeleiteten fünf Zielfelder (s.o. Ziff. 3), die als Schwerpunktsetzung Berücksichtigung finden sollen, wurden seitens der Verwaltung und unter den Geschäftsbereichen im Rahmen eines mehrstufigen Verhandlungs- und Diskussionsprozesses erörtert, die damit verbundenen Zuschussbudgets auf Geschäftsbereichs- und Produktebene „verprobt“.

##### **4.2 Strategische Zuschuss-Eckwerte je Geschäftsbereich – Zuschussentwicklung LHP**

Die Eckwerte für die einzelnen Geschäftsbereiche bilden den Zuschuss (als Differenz zwischen Ertrag und Aufwand in den Geschäftsbereichen) ab. Mit dem Eckwertebeschluss bestimmt die Stadtverordnetenversammlung den Zuschussrahmen im Ergebnishaushalt für die Geschäftsbereiche über Eckwerte je Geschäftsbereich als verbindliche Rahmenvorgabe für die darauf aufsetzende, konkretisierende Haushaltsplanaufstellung für den Doppelhaushalt der Jahre 2020 und 2021 (einschließlich der mittelfristigen Finanzplanung der Jahre 2022 bis 2024). Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung und den Anstieg des Gesamt-Zuschussbudgets im Vergleich zur bisherigen (gültigen) Mittelfristplanung:



Damit liegt der Zuschussrahmen im Vergleich zu den Vorjahren auf deutlich höherem Niveau – sowohl im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr, als auch im Vergleich zur Mittelfristigen Finanzplanung (MiFi). Für das Jahr 2020 kann im Vergleich zu 2019 ein um **fast 40 Mio. EUR** erhöhter Zuschussrahmen angenommen werden – für das Jahr 2021 sind dies im Vergleich zu 2019 **nahezu 57 Mio. EUR**.

Ergebnishaushalt (in Mio. EUR)*	2018	NTH 2019**	2020	2021	2022	2023	2024
Haushalt 2018/2019 inkl. Mittelfristplanung (MiFi)**	-340,87	-358,50	-360,37	-368,95	-376,18	-376,18	-376,18
<b>Zuschuss-Eckwert LHP Haushalt 2020/2021</b>			<b>-398,32</b>	<b>-415,31</b>	<b>-432,83</b>	<b>-448,05</b>	<b>-464,41</b>
Erhöhung im Vergleich zur MiFi ***			<b>+37,95</b>	<b>+46,36</b>	<b>+56,65</b>	<b>+71,87</b>	<b>+88,23</b>
Erhöhung im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr***		+17,63	+39,82	+16,99	+17,52	+15,22	+16,36

\* Rundungsdifferenzen möglich.

\*\* Für 2019: Nachtragshaushalt (NTH) 2019, um Einmaleffekte bereinigt. Mittelfristplanung (MiFi) ab 2023 mit Wert 2022 fortgeschrieben

\*\*\* Zum besseren Verständnis und Darstellung der Zuschusserhöhung wurde hier – entgegen der Haushaltslogik – mit positiven Werten gearbeitet.

### 4.3 Strategische Zuschuss-Eckwerte je Geschäftsbereich – Zuschussentwicklung für die einzelnen Geschäftsbereiche

Differenziert nach Geschäftsbereichen stellen sich die Eckwerte wie folgt dar (Vorschlag) – s.o. unter „Fazit finanzielle Auswirkungen“, Tabelle 2:

Vorschlag für Zuschuss-Eckwerte je GB* (in Mio. EUR)	nachrichtlich		2020	2021	2022	2023	2024
	Plan 2018	NTH 2019**					
<b>GB 1</b>	<b>-10,51</b>	<b>-10,94</b>	<b>-10,03</b>	<b>-10,43</b>	<b>-10,86</b>	<b>-11,31</b>	<b>-11,78</b>
Erhöhung im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr****		+0,43	-0,91	+0,4	+0,43	+0,45	+0,47
<b>GB 2</b>	<b>-168,17</b>	<b>-175,78</b>	<b>-197,96</b>	<b>-206,78</b>	<b>-216,83</b>	<b>-224,58</b>	<b>-232,53</b>
Erhöhung im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr****		+7,61	+22,18	+8,82	+10,05	+7,75	+7,95
<b>GB 3</b>	<b>-77,52</b>	<b>-82,34</b>	<b>-82,78</b>	<b>-86,63</b>	<b>-90,32</b>	<b>-93,62</b>	<b>-97,36</b>
Erhöhung im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr****		+ 4,82	+0,44	+3,85	+3,69	+3,3	+3,74
<b>GB 4</b>	<b>-59,2</b>	<b>-62,1</b>	<b>-67,43</b>	<b>-70,33</b>	<b>-73,07</b>	<b>-75,88</b>	<b>-78,92</b>
Erhöhung im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr****		+2,9	+5,33	+2,9	+2,74	+2,81	+3,04
<b>GB 5</b>	<b>-24,98</b>	<b>-27,25</b>	<b>-36,58</b>	<b>-38,8</b>	<b>-39,96</b>	<b>-41,34</b>	<b>-42,84</b>
Erhöhung im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr****		+2,27	+9,33	+2,22	+1,16	+1,38	+1,5
<b>OBM</b>	<b>-0,49</b>	<b>-0,09</b>	<b>0,23</b>	<b>0,18</b>	<b>0,13</b>	<b>0,1</b>	<b>-0,08</b>
im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr****		-0,4	+0,32	-0,05	-0,05	-0,03	-0,18
<b>Zuführung von invest. Eigenmitteln an KIS***</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>-3,77</b>	<b>-2,52</b>	<b>-1,92</b>	<b>-1,42</b>	<b>-0,9</b>
<b>= Summe</b>	<b>-340,87</b>	<b>-358,5</b>	<b>-398,32</b>	<b>-415,31</b>	<b>-432,83</b>	<b>-448,05</b>	<b>-464,41</b>

\* Rundungsdifferenzen möglich.

\*\* Für 2019: Nachtragshaushalt (NTH) 2019, um Einmaleffekte bereinigt.

\*\*\* erhöhter investiver Zuschuss an den Kommunalen Immobilienservice (KIS) zur Reduzierung von neuen und zusätzlichen Kreditaufnahmen des KIS, um die erhebliche Neu-Verschuldung der LHP zu begrenzen.

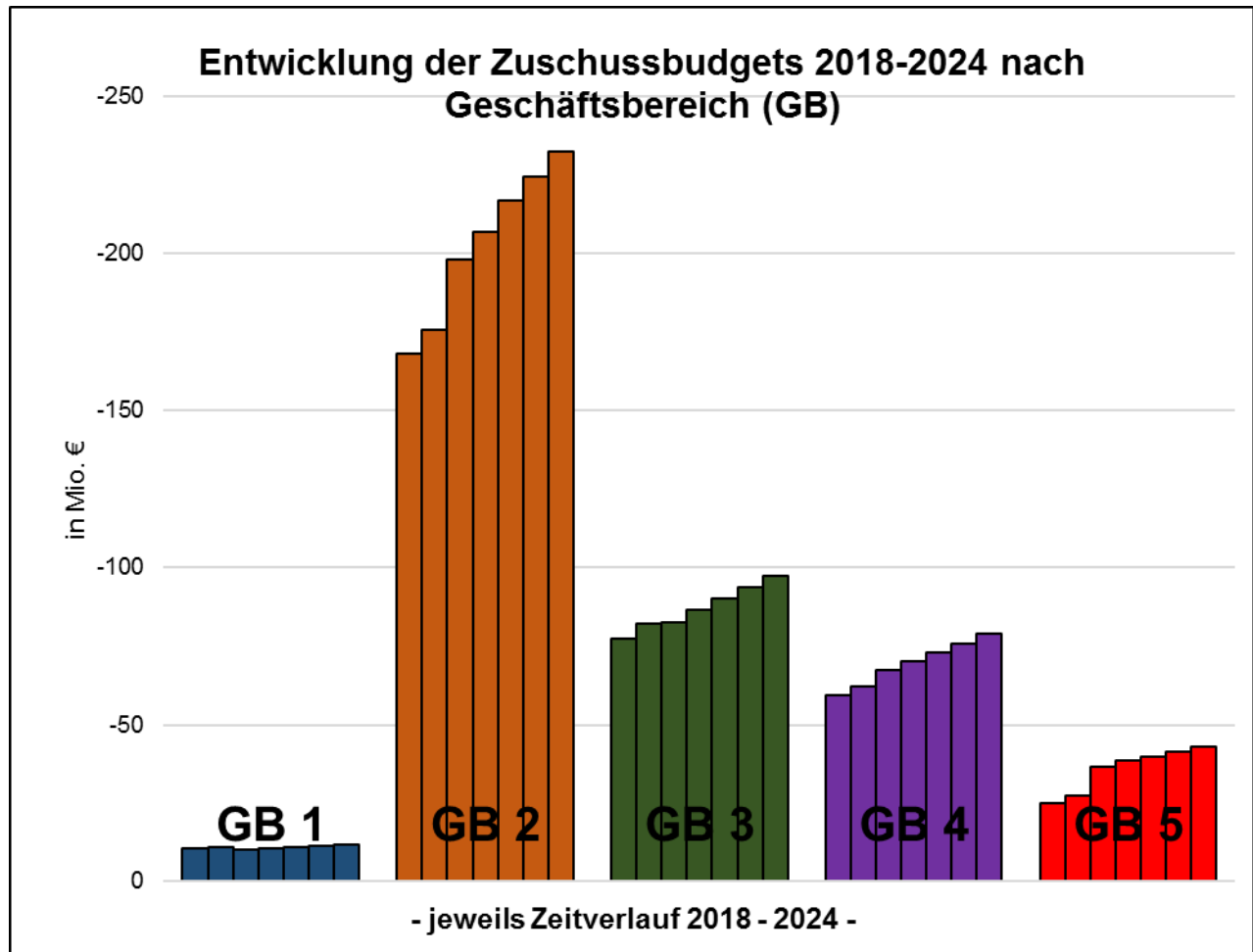
\*\*\*\* Zum besseren Verständnis und Darstellung der Zuschusserhöhung wurde hier – entgegen der Haushaltslogik mit positiven Werten gearbeitet.

Auch hinsichtlich der einzelnen Geschäftsbereiche lässt sich festhalten, dass ein deutlicher Anstieg sowohl im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr, als auch im Vergleich zur Mittelfristigen Finanzplanung (MiFi) zu verzeichnen ist.

Die Position „Zuführung von investiven Eigenmitteln an KIS“ hat den Hintergrund, dass die LHP vom Ministerium des Inneren und für Kommunales anlässlich des Doppelhaushaltes 2018/2019 und des KIS-

Wirtschaftsplanes 2018 aufgefordert worden ist, die in den Jahren der Mittelfristplanung absinkenden Eigenmittelanteile für Investitionen anzuheben (Schreiben vom 18.05.2018 und 04.10.2018). Das Verhältnis von Fremd- zu Eigenmitteln würde sich ansonsten in den Folgejahren deutlich verschlechtern.

Die signifikant aufsteigende Entwicklung der Zuschussbudgets je Geschäftsbereich kann dem nachfolgenden Diagramm entnommen werden:



## 5. Eckwertdarstellung je Geschäftsbereich und strategische Schwerpunktsetzungen

### 5.1 Eckwert des Geschäftsbereich 1 – Finanzen, Investitionen und Controlling

Vorschlag für Zuschuss-Eckwerte je GB* (in Mio. EUR)	nachrichtlich		2020	2021	2022	2023	2024
	Plan 2018	NTH 2019**					
<b>GB 1</b>	<b>-10,51</b>	<b>-10,94</b>	<b>-10,03</b>	<b>-10,43</b>	<b>-10,86</b>	<b>-11,31</b>	<b>-11,78</b>
Zuschuss im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr in Mio. EUR***		+0,43	-0,91	+0,4	+0,43	+0,45	+0,47
Zuschuss-Aufwuchs im vgl. zur MiFi in Mio. EUR***			-0,85	-0,8	-0,8	-0,35	+0,12

\* Rundungsdifferenzen möglich

\*\* Für 2019: Nachtragshaushalt 2019 (NTH), um Einmaleffekte bereinigt.

\*\*\* Zum besseren Verständnis und Darstellung der Zuschusserhöhung wurde hier – entgegen der Haushaltslogik mit positiven Werten gearbeitet.

Der Geschäftsbereich 1 konzentriert sich (auch im Ergebnis der Umstrukturierung per 01.01.2019) auf seine Kernaufgaben in den Themengebieten Haushalt, Finanzen, Investitionen und Controlling. Zudem untersteht der Kommunale Immobilien Service mit seinen drei wesentlichen Aufgabengebieten, Mieten und Vermietung, Hochbauten sowie Grundstücks- und Liegenschaftsmanagement dem Geschäftsbereich 1.

Die Konzentration im GB 1 auf seine Kernaufgaben führte zu einer Verschlankung der Personalaufwendungen und der Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen, was wiederum im Ergebnis einen geringeren Zuschuss von 0,85 Mio. EUR gegenüber der Mittelfristplanung (MiFi) für das Jahr 2020 bedeutet. Der Geschäftsbereich 1 wird im Zeitraum des nächsten Doppelhaushalts die Grundlagen für eine zukunftsorientierte und tragfähige 10-jährige Investitionsplanung für die LHP über den mittelfristigen Finanzplanungszeitraum hinaus schaffen. Dazu ist der Aufbau eines neuen Fachbereiches vorgesehen.

Der Geschäftsbereich deckt zudem die nachfolgenden Themenschwerpunkte über seinen Eckwert ab. (Die detaillierte Aufteilung der Zuschüsse – auf den bestehenden Fachbereich 11 sowie den zu schaffenden Fachbereich 13 und die Geschäftsstellen 101 und 103 sowie das Büro des Geschäftsbereichsleitenden – erfolgt im Rahmen der konkretisierenden Haushaltsplanung.)

#### Rechnungswesen und Steuern

Der Fachbereich Rechnungswesen und Steuern (FB 11) erhebt die kommunalen Steuern der LHP. Ebenfalls werden hier die Aufgaben der Stadtkasse, insbesondere der Beitreibung sämtlicher städtischen Forderungen wahrgenommen (Mahnung und Vollstreckung). Darüber hinaus obliegt dem Fachbereich sowohl das externe als auch das interne Rechnungswesen. Im Bereich des externen Rechnungswesens ist der Fachbereich mit der ordnungsgemäßen Buchführung betraut – auch als Grundlage für die Vorbereitung und Aufstellung der Jahresabschlüsse einschließlich der künftigen Gesamtabchlüsse der LHP. Als zentrales Teilgebiet des internen Rechnungswesens ist die Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) dem FB 11 zugeordnet.

Als besonderes und hervorzuhebendes Zukunftsprojekt wird derzeit der elektronische Anordnungsworkflow vorbereitet, der für die Verarbeitung der eRechnung ab dem Jahr 2020 gesetzlich verpflichtend erforderlich ist. In diesem Zusammenhang wird zugleich eine Optimierung der Prozesse angestrebt.

Ziele dabei sind u. a. eine weitergehende Standardisierung der Rechnungsbearbeitung, eine Qualitätssteigerung, eine schnellere Durchlaufzeit der Rechnungen, eine höhere Transparenz und Verfügbarkeit von Rechnungsunterlagen sowie eine weitergehende Nutzung von eingeräumten Skontofristen.

### **Investitionssteuerung und Controlling**

Mit der Anpassung der Organisationsstruktur der LHP und des GB 1 wurde der formale Rahmen für die Schaffung dieses Fachbereichs geschaffen.

Mit der zunehmenden Größe und Komplexität der LHP und ihrer Verwaltung sowie den steigenden Anforderungen an die Effektivität und Effizienz des Verwaltungshandels nehmen die Herausforderungen an das Controlling immer mehr zu. Dies gilt umso mehr, wenn sich die LHP verstärkt strategisch ausrichtet. Insofern wachsen nicht nur die Aufgaben bei der Führungsunterstützung bezogen auf die Finanzströme in der LHP, sondern auch hinsichtlich der Zielerreichung der einzelnen Geschäftsbereiche sowie der LHP insgesamt.

Um all diese Aufgaben nachhaltig finanziell und durch konkrete Investitionen für die Infrastruktur der wachsenden Stadt absichern zu können, bedarf es des Einsatzes von Planungs- und Steuerungsinstrumenten, die weit über die konventionellen Dimensionen der Mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung nach § 72 BbgKVerf (mit ihrem Planungshorizont von fünf Jahren) hinausgehen. Daher soll eine neuartige Zehnjährige Investitionsplanung konzipiert und etabliert werden. Ziel ist es, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, im Rahmen der kommunalen Finanzverantwortung eine kontinuierliche, generationsgerechte und robuste Umsetzung einer strategischen Stadtentwicklung und Bereitstellung der kommunalen Infrastruktur – vor dem Hintergrund der aktuellen gesamtstädtischen Entwicklungspfade und Aufgaben – zu ermöglichen (siehe dazu unten).

### **Steuerungsunterstützung, Haushaltskonsolidierung, Bürgerhaushalt**

Neben den Aufgaben der originären Steuerungsunterstützung des Bürgermeisters und der LHP insgesamt führt die Geschäftsstelle Steuerungsunterstützung das Gesamtstädtische Controlling fort und baut dieses entsprechend der aktuellen Festlegungen aus. Die dauernde (freiwillige) Haushaltskonsolidierung (siehe das mit dem Doppelhaushalt 2018/2019 beschlossene Zukunftsprogramm – ZP) sowie die fortlaufenden aufgabenkritischen Betrachtungen werden unter Betrachtung der Strategischen Steuerung weiterentwickelt. Ein weiterer wesentlicher Fokus liegt auf dem sehr erfolgreichen Potsdamer Bürgerhaushalt, der durch den Bereich Steuerungsunterstützung organisiert und mit großer Beteiligung der Potsdamerinnen und Potsdamer durchgeführt wird. Er ist ein Erfolgsmodell, das kontinuierlich weitergeführt und weiterentwickelt werden soll. Dies gilt sowohl für das „klassische“ Verfahren, als auch künftig für die neu einzuführenden dezentralen Bürger-Budgets.

### **Haushalt**

Als Querschnittsaufgabe erbringt die Geschäftsstelle Haushalt neben der klassischen Haushaltsplanaufstellung des Ergebnis- und Finanzhaushaltes (der Haushalt gilt als das zentrale Steuerungsinstrument einer Stadt), die Steuerung sowie die Überwachung des Haushaltsvollzuges und der Mittelbewirtschaftung. Das unterjährige Berichtswesen gem. § 29 KomHKV wird zentral von der Geschäftsstelle koordiniert, zusammengeführt, aufgearbeitet und bewertet. Die finanzwirtschaftliche und haushaltsrechtliche Betrachtung von Entscheidungen der Verwaltungsspitze und der Politik werden vorbereitet und unterstützt.

### **Strategisches Themenfeld: Konzeptionierung, Entwicklung und Aufbau einer 10-Jahres-Investitionsplanung für die Landeshauptstadt Potsdam**

Die Landeshauptstadt Potsdam (LHP) wird auch in den kommenden Jahren eine wachsende Stadt sein; sie befindet sich in einem „Jahrzehnt der Investitionen“. Auf der Basis der aktuellen Bevölkerungsprognosen des Landes Brandenburg (Landesamt für Bauen und Verkehr, 2018) und der LHP ist davon auszugehen, dass das Wachstum Potsdams über das nächste Jahrzehnt hinaus fortauern wird. Das Land Brandenburg prognostiziert für das Jahr 2030 eine Einwohnerzahl von 213.213, die LHP für das Jahr 2035 über 220.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Dies bedeutet gegenüber der aktuellen Zahl (Stand 31.12.2018) einen Zuwachs von bis zu 42.000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Diese Entwicklung ist mit enormen infrastrukturellen Herausforderungen verbunden. Zur Illustration der Veränderungen kann darauf abgestellt werden, dass sich der Zuwachs der prognostizierten Einwohnerzahlen in der Dimension der Einwohnerzahl der Stadt Eberswalde bewegt. Die LHP hat somit zusätzlich ein qualitatives und quantitatives infrastrukturelles Wachstum zu bewältigen, das einer Stadtgröße entspricht, die in der Rangfolge der Städte des Landes Brandenburg auf dem siebenten Rang nach Einwohnerzahlen liegt. Dabei sollen Einwohnerwachstum und Ausbau der Infrastruktur möglichst synchron verlaufen. Diese vor allem auf Erweiterungsinvestitionen bezogene Herangehensweise soll zudem möglichst die notwendigen Investitionen in den Bestand nicht vernachlässigen.

Zu diesen zunächst eher quantitativen Anforderungen kommen im Sinne einer strategischen Stadtentwicklung umfangreiche qualitative Herausforderungen wie der Umgang mit den Folgen des Klimawandels (Beschluss der SVV zum Klimanotstand) hinzu.

Um all diese Aufgaben nachhaltig finanziell, durch konkrete Investitionen für die Infrastruktur und schließlich die Tragfähigkeit der damit verbundenen Folgekosten absichern zu können, bedarf es des Einsatzes von Planungs- und Steuerungsinstrumenten, die weit über die konventionellen Dimensionen der Mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung nach § 72 BbgKVerf (mit ihrem Planungshorizont von fünf Jahren) hinausgehen.

Dies ist der Hintergrund, vor dem die LHP eine neuartige Zehnjährige Investitionsplanung konzipiert und etabliert. Ziel ist es, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, im Rahmen der kommunalen Finanzverantwortung eine kontinuierliche, generationsgerechte und robuste Umsetzung einer strategischen Stadtentwicklung und Bereitstellung der kommunalen Infrastruktur zu ermöglichen.

Um eine solche völlig neuartige Zehnjährige Investitionsplanung konkrete Praxis werden zu lassen, sind in einem ersten Schritt die notwendigen konzeptionellen Grundlagen zu schaffen (u. a. in Zusammenarbeit mit einem möglichen externen Partner). Anschließend ist ein entsprechender Projektplan für die Umsetzung vorzulegen. Als Teil der Projektplanung ist das notwendige Budget für diese neuartige Aufgabe zu bestimmen. Diese Aufgabe soll ebenfalls vom neuen FB 13 übernommen werden.

Dabei wird es darauf ankommen, für diese Zehnjährige Investitionsplanung einen entsprechenden Steuerungskreislauf aufzusetzen. Dieser muss u. a. die Elemente Bedarfserfassung (u. a. Lücken und Bedarfe im Bestand sowie zukünftig erforderliche Infrastruktur), Prioritätensetzung (bspw. zur möglichen Konzentration auf pflichtige Investitionen), Clustern der Bedarfe, Möglichkeiten und Grenzen der Finanzierung sowie ein laufendes Controlling und ein Reporting umfassen. Hinsichtlich des hierfür notwendigen Instrumentariums soll u. a. auf die Erfahrungen von Vorreiter-Kommunen wie Köln (Tragfähigkeitsanalyse zur nachhaltigen und generationsgerechten Finanzierung der kommunalen Infrastruktur), der Landeshauptstadt Hannover (Investitionsmemorandum) und Nürnberg (Szenario-Rechnung) zurückgegriffen werden. Zwingende Voraussetzungen für eine erfolgreiche und nachhaltige Investitionsplanung und Umsetzung der Investitionen sind immer auch die Betrachtung der Wechselwirkungen der Investitionen untereinander sowie die Berücksichtigung der Folgekosten (bspw. Abbildung der Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt und die Belastungen aus der Finanzierungstätigkeit und Refinanzierung).

Ein zentraler Bestandteil der Zehnjährigen Investitionsplanung wird zudem die Integration in bestehende Entscheidungs- und Planungsprozesse der Stadtentwicklung sowie der kommunalpolitischen und finanzpolitischen Entscheidungsprozesse der LHP sein. Dies betrifft insbesondere die Verbindung mit der konkreten Haushaltsplanaufstellung und -durchführung der Landeshauptstadt Potsdam. Darüber hinaus ist zu überprüfen, ob und inwieweit die Zehnjährige Investitionsplanung auch die Planungen im „Konzern Stadt“, das heißt im Verbund mit den drei großen kommunalen Beteiligungen der LHP und ihren wichtigsten Tochterunternehmen erfassen sollte oder ob „lediglich“ bestehende Wechselwirkungen Berücksichtigung finden.

Aufgrund der Neuartigkeit und der Dimension des Projektes, der mit dem Projekt verbundenen fachlichen Herausforderungen (Interdisziplinarität und Erfordernis von innovativen Ansätzen sowie des fachlichen Überblicks über mögliche Lösungsansätze sowie einer ganzheitlichen Betrachtung) und dem Erfordernis, kurzfristig umfangreich in einem solchen Projekt erfahrenes und qualifiziertes Personal zur Verfügung zu haben, erscheint der Einsatz eines motivierten, qualifizierten und erfahrenen Projektpartners unerlässlich.

Der Erfolg des skizzierten Ansatzes ist nur im Rahmen einer umfassenden Umsetzung möglich. Eine ganzheitliche Zehnjährige Investitionsplanung kann nicht nur in Ansätzen oder mit einer großen zeitlichen Streckung implementiert werden. Auch dies spricht dafür, intensiv mit einem externen Partner zu kooperieren, der über entsprechende Erfahrungen verfügt.

Die neue Aufgabe der Konzipierung, Entwicklung und Erstellung einer Zehnjährigen Investitionsplanung für die Landeshauptstadt Potsdam und u.U. den Konzern Stadt wird ganz überwiegend dem neu aufzubauenden und zu etablierenden FB 13 zugeordnet.

	2018 (IST)	2019 (NT Plan)	2020	2021	2022	2023	2024
Zuschuss im Eckwert in Mio. EUR	0	0	0,35	0,35	0,35	0,075	0,075

## 5.2 Eckwert des Geschäftsbereich 2 – Bildung, Kultur, Jugend und Sport

Vorschlag für Zuschuss-Eckwerte je GB* (in Mio. EUR)	nachrichtlich		2020	2021	2022	2023	2024
	Plan 2018	NTH 2019**					
<b>GB 2</b>	<b>-168,17</b>	<b>-175,78</b>	<b>-197,96</b>	<b>-206,78</b>	<b>-216,83</b>	<b>-224,58</b>	<b>-232,53</b>
Zuschuss im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr in Mio. EUR***		+7,61	+22,18	+8,82	+10,05	+7,75	+7,95
Zuschuss-Aufwuchs im Vgl. zur MiFi in Mio. EUR***			+20,01	+25,23	+30,69	+38,44	+46,39

\* Rundungsdifferenzen möglich

\*\* Für 2019: Nachtragshaushalt (NTH) 2019, um Einmaleffekte bereinigt.

\*\*\* Zum besseren Verständnis und Darstellung der Zuschusserhöhung wurde hier – entgegen der Haushaltslogik mit positiven Werten gearbeitet.

Der Geschäftsbereich 2 mit den Themengebieten Bildung, Kultur, Jugend und Sport erhält im Vergleich zur derzeit gültigen Mittelfristigen Finanzplanung (MiFi) eine absolute Zuschusssteigerung um 20 Mio. EUR (davon Elternbeitragsordnung 9,7 Mio. EUR) (in 2020) bzw. 46,39 Mio. EUR (in 2024). Das Budget des GB 2 beläuft sich in 2020 auf insgesamt 197,96 Mio. EUR. Das entspricht einer Steigerung von ca. 12 % gegenüber der MiFi.

### Moderne Bildungsinfrastruktur

Das strategische Themenfeld des GB 2 ist die Schaffung einer modernen Bildungsinfrastruktur in der LHP. Dazu zählen unter anderem die Weiterführung des Schulentwicklungsplanes (SEP), gute und wohnortnahe Kitas, Kindertagesbetreuung und Tagespflege, Jugendförderung und Teilhabe, Bildungsgerechtigkeit sowie kulturelle Bildung.

Dafür sind im Budget des GB 2 die folgenden Themenfelder und Produkte wie folgt priorisiert und finanziell abgebildet.

Vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt unterhält und schafft die LHP ein bedarfsgerechtes, d.h. wohnungsnahes und alle Bildungsgänge umfassendes Schulangebot. Gemäß aktueller Schulentwicklungsplanung 2014 – 2020 (SEP) sollen unter anderem fünf Grundschulen und drei weiterführende Schulen inklusive Hort in den kommenden 5 Jahren in der LHP neu gebaut werden. Aufgrund des weiteren Wachstums der Bevölkerung und der damit einhergehenden Schülerzahlentwicklung werden weiterhin eine der wesentlichen Aufgaben die Schulentwicklungsplanung und die damit verbundenen



Aufgaben der Schulträgerschaft sein. Um mit der die Schülerzahlen betreffenden Entwicklung Schritt zu halten, werden die im SEP festgestellten Bedarfe regelmäßig überprüft, aktualisiert bzw. fortgeschrieben. In den nächsten 5 Jahren wird deshalb in den betreffenden Planungsräumen mit einem teils sehr deutlichen Anstieg der Zahl einzuschulender Kinder gerechnet. Eine ähnliche Entwicklung zeigt sich auch im Sekundarbereich. Bereits mit dem SEP I (2014-2020) wurde das Investitionsvolumen für die Schulinfrastruktur um 160 Mio. EUR aufgestockt, dieses Investitionsvolumen spiegelt sich jährlich mit ca. 10 %, d.h. etwa 16 Mio. EUR im Ergebnishaushalt des Geschäftsbereichs 2 wieder. Ein wesentlicher Schwerpunkt des anstehenden Doppelhaushaltes wird daher die Planung weiterer Bedarfe für die Schulinfrastruktur und damit in Zusammenhang stehenden Schulsportflächen sein. Diese Planung wird zu einer deutlichen Erweiterung des Investitionsbedarfes der LHP in die Bildungsinfrastruktur führen und sich mittelfristig ebenso im Ergebnishaushalt abbilden und zu refinanzieren sein.

Gekoppelt an die infrastrukturellen Bedarfe öffnet die Landeshauptstadt Potsdam den Fokus weiter auf die Betreuung. Das bedeutet, Ganztagsangebote werden ausgebaut um mehr Zeit zum Lernen und für die individuelle Förderung der Schülerinnen und Schüler zu schaffen. Mit dem Ausbau des Ganztagsangebots sind im Allgemeinen hohe Erwartungen verknüpft: die Abmilderung der herkunftsabhängigen Verteilung von Bildungschancen, die bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf, die Entlastung der Familienerziehung, genereller Ausgleich von benachteiligenden Strukturen, die Minderung von Schulabbrecherquoten und die Verbesserung des Schulerfolgs sowie der Erwerb sozialer Kompetenzen durch die sozialintegrative Funktion von Ganztagschulen.

Die Gestaltung der bedarfsgerechten Ganztagsangebote erfolgt in Kooperation und Kommunikation zwischen Schule und Jugendhilfeträgern (Hort).

Vor dem Hintergrund des Konzepts „Gemeinsamen Lernens“ und der inklusiven Beschulung in Grund- und weiterführenden Schulen können die Themen Inklusion und Integration fortentwickelt werden. So wird den steigenden Bedarfen an inklusiver Beschulung entsprochen.

#### **Anstieg der Zahl einzuschulender Kinder – 2019/20 zu 2024/25 um:**

Planungsraum	Name	SchülerInnen	in %
102	Krampnitz	60	55
201	Bornim, Bornstedt	37	14
403	Babelsberg Süd	40	31
601	Hbf. Templiner/Teltower Vorstadt	47	47

Insgesamt Anstieg in der Primarstufe von 2019/20 bis 2024/2025 um ca. 1321 SchülerInnen (+15%)

Insgesamt Anstieg in der Sekundarstufe I von 2019/20 bis 2024/25 um ca. 968 SchülerInnen (+15%)

Insgesamt Anstieg in der Sekundarstufe II von 2019/20 bis 2024/25 um ca. 521 SchülerInnen (+21%)

#### **Errichtung neuer Kitas bis zum Jahr 2024 – inklusive 2 Kommunalen Kitas ab dem Jahr 2020/21**

Vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt schafft die LHP bedarfsgerechte Kita- und Hortplätze u.a. aus der Einleitung der beschlossenen Jugendhilfe-Teilfachplanung „Bedarfsplan für Kindertagesbetreuung“ für die Landeshauptstadt Potsdam für den Zeitraum des Kita-Jahres 2018/2019, welche ihre Gültigkeit bis zum Beschluss eines Folgeplanes behält (voraussichtlich Ende 2019 / QI 2020). Hierfür ist vorgesehen, gemeinsam mit den freien Trägern bis zu 30 neue Kitas zu errichten. Die Bedarfszahl wird hierfür durch den Geschäftsbereich 2 regelmäßig überprüft.

Die Kindertagesbetreuung gewährleistet die Vereinbarkeit von Familie und Beruf und dient dem Wohl und der Entwicklung der Kinder. Der örtliche Träger der öffentlichen Jugendhilfe hat den Auftrag, ein bedarfsgerechtes Angebot an Plätzen in Tageseinrichtungen oder in anderen Angeboten zu planen und zur Verfügung zu stellen.

Dabei ist dem Wunsch- und Wahlrecht der Eltern möglichst zu entsprechen. In der Landeshauptstadt Potsdam wird dieser Versorgungsauftrag durch 48 freie Träger der Kinder- und Jugendhilfe

sichergestellt. Durch die Vielfalt der Träger ist es möglich, die Pluralität der Kindertagesbetreuung zu sichern und zahlreiche unterschiedlich konzipierte Angebote für Kinder und Eltern bereitzustellen.

Aufgrund positiver Bevölkerungsentwicklung wurden seit dem Jahr 2008 Kita-Plätze in der Landeshauptstadt Potsdam kontinuierlich aufgebaut und über 8.000 zusätzliche Plätze geschaffen. Der Zuzug von Familien mit Kindern im Kita-Alter hält an. Dadurch erhöht sich die Gewährleistungsverpflichtung für die Erfüllung des Rechtsanspruchs.

Ausgehend davon ist ein weiterer Platzausbau erforderlich. Die LHP arbeitet an der steten sozialraumorientierten Evaluierung von Bedarf und Angebot.

Weitere Herausforderungen sind Umbauten bzw. die Ertüchtigung bestehender Objekte, die Lokalisierung geeigneter Flächen, die Finanzierung des Betriebes, die Qualität, landesweit spürbarer Fachkräftemangel und Themen wie die Inanspruchnahme des beitragsfreien Kitajahres.

Ab dem Kita-Jahr 2020/21 will die LHP wieder Betreiberin von Kindertagesstätten und Kindertagespflegestellen sein. Die Vorteile sind u.a. Impulse für die inhaltliche, personelle und organisatorische Ausgestaltung von Kitas zu geben, neue Betreuungsangebote zu erproben, Kostentransparenz zu erreichen u.v.a.m. Ein Grundsatzbeschluss dazu wurde im September 2019 in der SVV gefasst. Die Finanzierung von Kitas wird über die Anzahl der Kinder ermittelt, daher ist es im Ergebnis zunächst haushaltsneutral, ob Kitas von freien oder kommunalen Trägern betrieben werden.

Die Planung der Kitafinanzierung basiert im Wesentlichen auf der geplanten Anzahl betreuter Kinder, der Betreuungsquote, dem Gesamtaufwand der Vorjahre und der hinzukommenden Sondereinflüsse (bspw. Gesetzesänderungen). Im Gesamtaufwand für die Kitafinanzierung finden sich die Zuschussbereiche gemäß der Richtlinie über die Finanzierung und Leistungssicherstellung der Kindertagesstätten in freier Trägerschaft in der Landeshauptstadt Potsdam (Kita-Finanzierungsrichtlinie – KitaFR) wieder. Das sind der Kostenbereich I – Kosten für das beim Träger der Einrichtung beschäftigte notwendige pädagogische Personal, Kostenbereich II – Kosten für die Bewirtschaftung von Gebäuden und Anlagen und der Kostenbereich III – Versorgungskosten und sonstige Kosten, die für den ordnungsgemäßen Betrieb der Kindertagesstätte erforderlich sind.

### **Kindertagesbetreuung und Tagespflege**

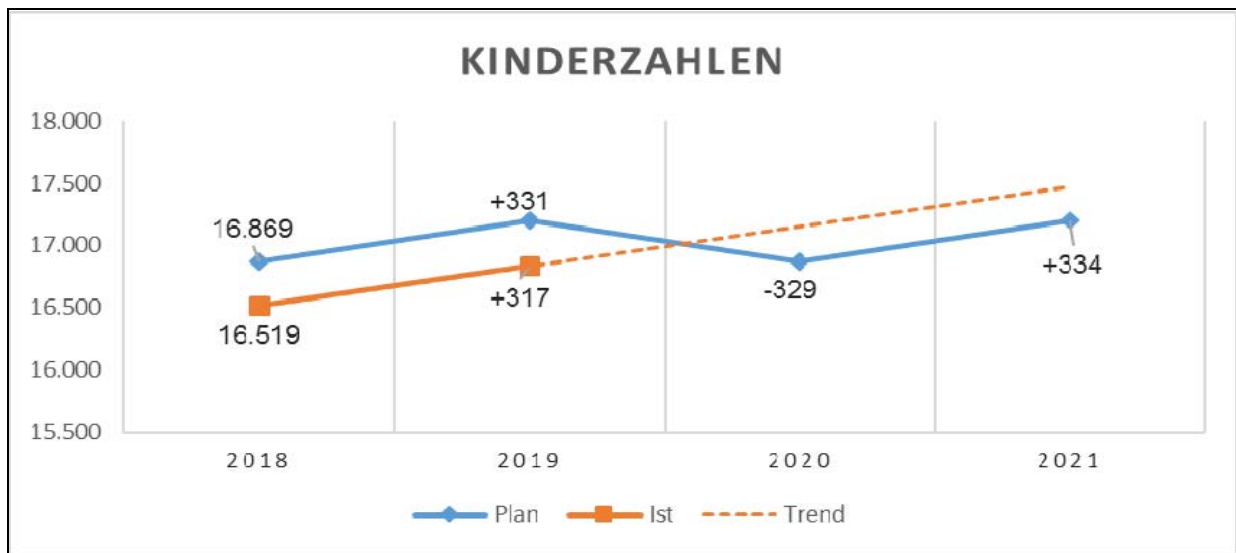
Die LHP strebt weiterhin einheitliche Kostenbeiträge für die Sorgeberechtigten und somit die Empfehlung für eine Elternbeitragsordnung (EBO) für die Inanspruchnahme von Kindertagesstätten in der Landeshauptstadt an.

Im Eckwert ist die derzeit gültige EBO berücksichtigt. Die neue Kita-Finanzierungsrichtlinie 2020 ist in Erarbeitung. Das Ziel ist die Schaffung von weiterer Transparenz sowie den Anforderungen des breiten in der LHP verfügbaren Angebotes an pädagogischen Ansätzen sowie Betreuungsformen gerecht zu werden. Im Eckwert ist ein Aufwuchs von 3,4 Mio. EUR p.a. enthalten.

Der Eckwert beinhaltet außerdem die Umsetzung des Gute-Kita-Gesetzes, um die Qualität frühkindlicher Bildung, Erziehung und Betreuung in der Kindertagesbetreuung weiterzuentwickeln und die Teilhabe in der Kindertagesbetreuung zu verbessern.

Aus diesem Grund sind Aufwendungen für Personalkostensteigerungen bei den freien Trägern (Aufwand: 1,91 Mio. EUR) der Kindertagesbetreuung berücksichtigt, damit eine Vergütung in Anlehnung an den TVöD erfolgen kann.

Zudem sind im GB 2 Budget das Förderprogramm Kiez-Kita (Aufwand: 0,21 Mio. EUR), der Betrieb der Kommunalen Kindertageseinrichtungen (Aufwand: 0,15 Mio. EUR), die Freistellung des Leitungsanteiles (Aufwand: 0,09 Mio. EUR). Insgesamt beträgt der Zuschussbedarf im vorgeschlagenen Eckwert für Kindertagesbetreuung und Tagespflege 77,34 Mio. EUR in 2020.



### Jugendförderung, Teilhabe und Bildungsgerechtigkeit

Die Kinder- und Jugendhilfe als pflichtige Aufgabe ist nach aktuellem Stand der Planungen vollumfänglich im vorliegenden Eckwert berücksichtigt. Die Versorgung mit ambulanten und stationären Hilfeangebot im Bereich Hilfe zur Erziehung, der Erziehungsberatung, der Sozialen Gruppenarbeit, des Erziehungsbeistandes, der sozialpädagogischen Familienhilfe, der Vollzeitpflege und der Heimerziehung ist mit den dargestellten Eckwerten vollumfänglich sichergestellt. Ebenso die Unterbringung und Versorgung unbegleiteter, minderjähriger Ausländer. Der im Eckwert des GB 2 geplante Zuschuss für 2020/2021 beläuft sich auf 19,64 Mio. EUR in 2020 und 23,62 Mio. EUR in 2021.

### Jugendarbeit und Jugendsozialarbeit

Ein weiterer Schwerpunkt der LHP ist die Jugendarbeit. Diese und insbesondere die Jugendsozialarbeit sowie die Förderung der Einrichtungen der Jugendarbeit werden verstetigt. Dazu gehören u.a. die Einrichtung einer Jugendwebsite, die Aktualisierung des Kinderstadtplanes, die Förderung von temporären Lerngruppen, die Fortführung der Aufstockung der Schulsozialarbeit u.v.a.m. Zudem sollen priorisiert verschiedene Bestandteile aus dem „Maßnahmenplan zur Sicherung der Chancengerechtigkeit für alle Kinder in der LHP“ schrittweise umgesetzt werden.

Einrichtungen der Jugendarbeit:

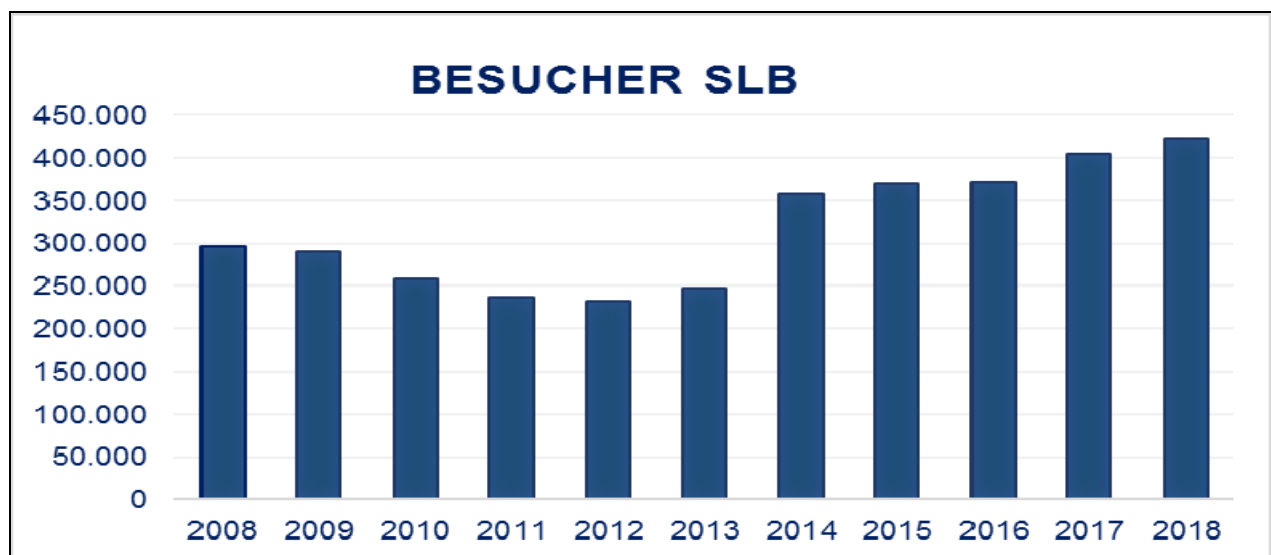
	2018 IST	Ansatz 2019 (Plan)	2020	2021	2022	2023	2024
Ertrag in Mio. EUR	0,45	0,40	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
Aufwand in Mio. EUR	-6,87	-8,13	-8,68	-9,11	-9,53	-9,96	-10,41
Zuschuss in Mio. EUR	-6,41	-7,73	-8,26	-8,67	-9,11	-9,52	-9,98

Die Musikschule ist im vorliegenden Eckwert des GB 2 so berücksichtigt (2020/2021: 1,78 Mio. EUR / 1,77 Mio. EUR), dass sie ihre Aufgaben und Angebot auf gewohnt hohem Niveau weiterführen kann. Dies beinhaltet Projekte zur Förderung der Bildungsgerechtigkeit so u.a. wie die „JamMBoxX“, „JEKISS – die singende Grundschule“ und „Klasse: Musik für Brandenburg“. Abgerundet wird das Angebot der Musikschule durch die Durchführung ziel-, altersgruppen- und bedarfsorientierter musikpädagogischer Projekte, durch Kooperationen mit Bildungs- und Kulturträgern der Stadtgesellschaft (26 im Jahr 2018).

Mit Drucksachenummer 18/SVV/0993 hat die Stadtverordnetenversammlung den Oberbürgermeister beauftragt zu prüfen, ob und ggf. wie eine Anpassung der Honorare der Musikschullehrer/innen an die Honorare der Volkshochschule erfolgen kann. Unter Maßgabe der Beibehaltung des vielfältigen Angebotes und der Nichterhöhung von Gebühren kann eine Anpassung der Honorare an die der Volkshochschule im Eckwert des Doppelhaushalts 2020/21 nicht umgesetzt werden.

Die Volkshochschule im Bildungsforum (VHS) ist das kommunale Weiterbildungszentrum der Landeshauptstadt Potsdam. Der normale Betrieb ist im Eckwert enthalten, der voraussichtliche Zuschuss beträgt im Jahr 2020 0,88 Mio. EUR und im Jahr 2021 0,87 Mio. EUR, das entspricht dem Ansatz von 2019. Im Jahr 2018 haben 22.000 Unterrichtsstunden stattgefunden. Das Angebot wird bedarfsorientiert inhaltlich ausgebaut, neue Bildungsformate kommen hinzu. Darüber hinaus werden aus dem Eckwert folgenden Projekte im Bereich Grundbildung, Integration, Digitalisierung sowie berufliche Weiterbildung bestritten. Die Volkshochschule Potsdam setzt Schwerpunkte im außerschulischen Bildungsbereich unter anderem mit Projekte im Bereich Grundbildung, Integration, Digitalisierung sowie berufliche Weiterbildung.

Als besucherstarke Bildungs- und Kultureinrichtung sieht die Stadt- und Landesbibliothek (SLB) die generationenübergreifende Stärkung digitaler Kompetenzen als ein wichtiges Ziel ihres Bildungsauftrags an. Dabei verfolgt sie verstärkt eine digital-analoge Strategie mit verschiedenen Ansätzen in der Vermittlung von Lese-, Medien- und Informationskompetenz sowie in Bezug auf ihre Veranstaltungsangebote. Sie versteht sich weiter als Lern- und Begegnungsort und bietet einen niedrigschwelligen Zugang zu aktuellen Medien und Informationen für alle Menschen. Der zur Aufgabenerfüllung der Stadt- und Landesbibliothek erforderliche Zuschuss ist vollumfänglich im vorliegenden Eckwert für 2020 berücksichtigt, voraussichtlicher Zuschuss 2020/2021: 3,40 Mio. EUR / 3,60 Mio. EUR. In den Jahren 2021 bis 2024 können darüber hinaus innerhalb der Eckwerte von den geplanten Maßnahmen zur zukünftigen Entwicklung der Bibliotheklandschaft entsprechend Vorlage 19/SVV/0900 der Wechsel des Fachverfahrens (2021), die Ausstattung der Zweigbibliotheken Am Stern und Waldstadt mit RFID-Technik (2021 ff.) (hier nur Wartungskosten), die Erweiterung der Öffnungszeiten in der Hauptbibliothek (2021 ff.) und die Erweiterung der Öffnungszeiten durch eine Open-Library-Ausstattung in den Zweigbibliotheken Am Stern (2021 ff.) und Waldstadt (2023 ff.) (hier nur Wartungskosten) abgebildet werden.



Bezüglich des Naturkundemuseums sind mit einem Zuschuss 1,49 Mio. EUR im Jahr 2020 neben dem normalen Betrieb, die Umsetzung des Aquarienkonzepts, die Erneuerung des 2. Abschnitt der Dauerausstellung, eine Aufarbeitung der Digitalisierung der Sammlung, sowie die Homepage und die regionale Forschung innerhalb des Eckwertes abgebildet und sollen in den kommenden Jahren weiter ausgebaut und verstärkt werden.

### **Sport, Breitensport und Bäderlandschaft**

Prämisse der Landeshauptstadt Potsdam bleibt es: Die entgeltfreie Nutzung der kommunalen Sportanlagen durch die Vereine soll weiterhin bestehen bleiben.

Die Förderung der sportlichen Angebote in Potsdam berücksichtigt die steigende Mitgliederanzahl in Sportvereinen. Zudem ist eine Aufstockung der Stadtsportmittel berücksichtigt. Der zusätzliche Aufwand für eine Öffnung der Schulhöfe (Beispiel DS 19/SVV/0731) für den unorganisierten Breitensport kann kurzfristig mit dem nächsten Doppelhaushalt 2020/21 nicht realisiert werden.

Im Stadtsportbund soll eine zusätzliche Personalstelle geschaffen werden. Der Aufgabenschwerpunkt liegt in der Koordination der Angebote des Sports für Menschen mit Behinderung. Hierfür sollen 20.000 EUR pro Jahr zur Verfügung gestellt werden.

Die grundlegende Finanzierung der Sportstätten und Bäder in Potsdam ist mit dem vorgeschlagenen Eckwert abgesichert. Jedoch sind derzeit die Investitions- und Betriebskosten der Verlagerung des Strandbades Babelsberg noch nicht im Eckwert enthalten. Über erhöhte Zuschussbedarfe für das „blu“ und das Kiezbad am Stern aufgrund gestiegener Betriebskosten wird auf der Grundlage durch die SWP erstellter Szenarien für die Kosten- und Einnahmenentwicklung im Rahmen der konkretisierenden Haushaltsplanung entschieden.

### **Luftschiffhafen**

Der Luftschiffhafen ist ein Aushängeschild für den Leistungssport und Olympiastützpunkt des Bundes. Der im Eckwert vorgesehene Zuschuss beläuft sich auf 8,48 Mio. EUR im Jahr 2020 und 7,95 Mio. EUR im Jahr 2021. Daneben ist der Luftschiffhafen ein wichtiger Standort für den Schul-, Breiten-, und Vereinssport. Dementsprechend wird er finanziert aus Zuschüssen der LHP, des Landes (Projektbezogen sowie über den Schullastenausgleich) und des Bundes (Projektbezogen sowie im Rahmen der anteiligen Leistungssportförderung). Neben der grundsätzlichen Unterhaltung in den nächsten Jahren muss der Luftschiffhafen auch in den kommenden Jahren weiter ertüchtigt werden, um den Sportlerinnen und Sportlern beste Trainings- und Wettkampfbedingungen bieten zu können. Die Landeshauptstadt wird diesbezüglich bei Land und Bund dafür werben, genauso wie die LHP ihr Engagement noch zu verstärken. Notwendig werden unter anderem parallel zum Regelbetrieb der Sportstätten (Aufwand: 2,39 Mio. EUR), des Wohnheims und der Mensa (Aufwand: 5,00 Mio. EUR) sowie der Anmietung der MBS Arena (Aufwand: 1,67 Mio. EUR) die Sanierung des Hauptstadions geplant (Aufwand: 2,88 Mio. EUR) sowie weitere grundsätzliche Bauunterhaltsmaßnahmen (Aufwand: 0,36 Mio. EUR) zu finanzieren. Ertragsseitig stehen dem u. a. Erträge aus dem Schulkostenbeitrag des Wohnheims über ca. 2,72 Mio. EUR sowie 2,20 Mio. EUR aus geplanten Zuschüssen der Stadionsanierung gegenüber. In den folgenden Jahren sind u. a. Instandsetzungsarbeiten an den Lüftungsanlagen der Schwimm- und Leichtathletikhalle (Aufwand: 0,5 Mio. EUR in 2021) sowie Refinanzierungskosten für den möglichen Neubau eines Stadiongebäudes (Aufwand: 0,73 Mio. EUR 2022 ff.) geplant.

Zusätzlich zu den dargestellten finanzierten Maßnahmen ist in 2020/2021 die Instandsetzung der Mittelallee (Verkehrssicherungspflicht) sowie die Sanierung des Tribünengebäudes (Fortsetzungsmaßnahme) dringend erforderlich, hierfür konnten keine Mittel eingeplant werden. Hierfür werden im Rahmen der konkretisierenden Haushaltsaufstellung Lösungen zur Finanzierung durch den Geschäftsbereich 2 erarbeitet.

### **Kultur und Kulturelle Bildung**

Kulturelle Bildung schafft Zugänge zu Kunst und Kultur, baut Barrieren ab und ermöglicht eine Auseinandersetzung mit Fragen kultureller Identität und kultureller Vielfalt.

Die Förderung von Projekten und Institutionen der Kulturellen Bildung ist ein Schlüsselfaktor für kulturelle und gesellschaftliche Teilhabe und Integration, aber auch für eine kritische Auseinandersetzung mit den Herausforderungen und Konflikten der Gegenwart.

Für das Potsdam Museum ist vorgesehen, dass der bisherige Zuschuss von 2,23 Mio. EUR bzw. 2,28 Mio. EUR in den Jahren Jahr 2018 bzw. 2019 auf 2,51 Mio. EUR bzw. in 2021 geplante 2,62 Mio. EUR ansteigen soll. Damit wäre der Betrieb des Potsdam Museums mit seinen Aufgaben Ausstellungen (Dauer- und Sonderausstellungen), Sammeln, Bewahren, Forschen und Vermitteln abgedeckt. Auch die Finanzierung des freien Eintritts in die Ständige Ausstellung entsprechend der SVV-Beschlüsse 18/SVV/0683 und 19/SVV/0100 wäre sichergestellt. Die Neuausrichtung der Ständigen Ausstellung kann zudem umgesetzt werden. Des Weiteren sollen die Museumspädagogik und die Aufarbeitung / Restaurierung der Sammlungen gestärkt werden. All diese Maßnahmen sollen eine aktive Einbeziehung

aller gesellschaftlicher Gruppen ermöglichen, gerade auch solcher, die bisher nicht im Museum repräsentiert waren.

Analog ist die Brandenburgische Gesellschaft für Kultur und Geschichte zu beurteilen, deren innovatives, durch Partizipation geprägtes Nutzungskonzept eine Fokussierung auf die Vermittlung von Landesgeschichte und Kultur vorsieht. Die Förderung des Grundhaushaltes der gGmbH entsprechend ihrer Zielsetzung, die kulturelle und regionale Vielfalt des Landes Brandenburgs abzubilden und zu vermitteln ist mit dem vorgeschlagenen Eckwert gesichert. Der im Eckwert vorgesehene voraussichtliche Zuschuss für 2020 beträgt 0,35 Mio. EUR bzw. für 2021 0,37 Mio. EUR. Darüber hinaus ist die Umsetzung des Innovationskonzeptes für die veränderte Nutzung des Kutschstallensembles als „Brandenburgisches Zentrum für die Vermittlung von Landesgeschichte und Kultur“ gewährleistet. Die Finanzierung der Gesellschaft ist zwischen den Zuwendungsgebern Stadt und Land abgestimmt und durch eine Verwaltungsvereinbarung festgeschrieben.

Die städtischen Gesellschaften Hans Otto Theater gGmbH und Musikfestspiele Sanssouci und Nikolaisaal Potsdam gGmbH zeichnen sich durch ihre anerkannt hochwertige Arbeit aus, aber auch durch vielfältige Tätigkeiten in der Kulturellen Bildung. Angefangen bei der erfolgreichen Einrichtung und dem Betrieb einer Bürgerbühne, über theater- und musikpädagogische Veranstaltungen bis hin zu gezielter Hörvermittlung decken die Gesellschaften ein breites Spektrum der Kulturellen Bildung ab. Durch die adäquate Finanzierung von Theater, Nikolaisaal und Musikfestspielen wird die Voraussetzung auch für die erfolgreiche, nachhaltige und qualitativ hochwertige Arbeit im Bereich der Kulturellen Bildung ermöglicht. So erhöht sich der Zuschuss des Hans Otto Theaters voraussichtlich von 6,87 Mio. EUR / 6,78 Mio. EUR in 2018/2019 auf 7,16 Mio. EUR in 2020 und 7,39 Mio. EUR in 2021. Die Durchführung der Musikfestspiele und Betreuung sowie Vermarktung des Nikolaisaals Potsdam können mit dem vorgeschlagenen Eckwert gewährleistet werden. Für die Musikfestspiele Sanssouci und Nikolaisaal ist im Eckwert, im Vergleich zu den Jahren 2018/2019 2,59 Mio. EUR / 2,67 Mio. EUR mehr vorgesehen, der Zuschuss 2020 soll voraussichtlich 2,77 Mio. EUR und 2,78 Mio. EUR in 2021 betragen.

Seit vielen Jahren haben auch die Akteure der Freien Szene Partizipation und Teilhabe zu Pfeilern ihrer künstlerischen Arbeit ausgebaut: Die angemessene Finanzierung der Akteure der Freien Szene bildet die Basis für eine erfolgreiche niedrigschwellige Arbeit in diesem die Vielfalt der Kultur in Potsdam widerspiegelnden Sektor. Förderung Einrichtung freier Träger ZKS / Schiffbauergasse (voraussichtlicher Zuschuss 2020/2021: 1,41 Mio. EUR / 2,02 Mio. EUR)

Die Unterstützung der freien Kulturträger an der Schiffbauergasse – T-Werk, fabrik, Waschhaus und Theaterschiff – ist ebenso im Eckwert vorgesehen. Sie können in 2020/21 ihren Spielbetrieb auf dem Niveau von 2019 weiterführen.

Das soziokulturelle Zentrum freiLand basiert unter anderem auf der Grundidee von sehr weitgehender Partizipation. Die Arbeit von freiLand ist niedrigschwellig und fördert die Selbstbefähigung seiner Akteurinnen und Akteure.

Die Landeshauptstadt Potsdam leistet mit denen im Eckwert vorgesehenen finanziellen Mitteln des Geschäftsbereiches 2 einen wesentlichen Beitrag zur kulturellen und musikalischen Förderung der Einrichtungen und Kulturträger. Dies spiegelt sich nicht zuletzt bei der Förderung der Gedenkstätte Lindenstraße, der Kammerakademie, den Chören, den freien Orchestern, des Jan-Boumann-Haus, der Förderung von Kulturprojekten, die Etablierung neuer Angebote bei der Weiterentwicklung des Kulturmarketings, die Kunstwerkstatt Ost sowie dem Standortmarketing Schiffbauergasse wider. Insgesamt umfasst die Kulturelle und musikalische Förderung von Einrichtungen und Trägern einen Zuschuss von 17,24 Mio. EUR in 2020.

Die Landeshauptstadt Potsdam setzt sich mit dem Doppelhaushalt 2020/21 das prioritäre Ziel, den SVV-Beschlusses 19/SVV/0320 umzusetzen. Vorkehrungen für Erhöhungen im Personal- und Tarifbereich sowie in der „Finanzierung von Personalkostensteigerung freier Träger“ wurden getroffen für das Hans Otto Theater, Musikfestspiele Sanssouci und Nikolaisaal, für die freien Kulturträger an der Schiffbauergasse für das Jahr 2021 – T-Werk, fabrik, Waschhaus und Theaterschiff, ebenfalls ab 2021 anteilig für: Kammerakademie, Brandenburgischer Kunstverein Potsdam e.V., Trägerverein Charlottenstraße 31 e.V., Förderverein Lepsiushaus Potsdam e.V., Kunsthaus Potsdam e.V., Kunstschule Potsdam e.V., Musik an der Erlöserkirche e.V., Offener Kunstverein e.V., Singakademie Potsdam e.V., Theater Poetenpack e.V., Sans Titre e.V., Förderverein Böhmisches Dorf und Neuendorf e.V.

### Budgetentwicklung des Fachbereichs Kultur und Museen (24)

	2018 IST	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ertrag in Mio. EUR	4,51	4,43	4,49	4,45	4,43	4,43	4,43
Aufwand in Mio. EUR	-24,63	-25,45	-26,22	-27,36	-28,12	-28,32	-28,58
Zuschuss in Mio. EUR	-20,12	-21,02	-21,73	-22,92	-23,70	-23,89	-24,15

### 5.3 Eckwert des Geschäftsbereich 3 – Ordnung, Sicherheit, Soziales und Gesundheit

Vorschlag für Zuschuss-Eckwerte je GB* (in Mio. EUR)	nachrichtlich		2020	2021	2022	2023	2024
	Plan 2018	NTH 2019**					
<b>GB 3</b>	<b>-77,52</b>	<b>-82,34</b>	<b>-82,78</b>	<b>-86,63</b>	<b>-90,32</b>	<b>-93,62</b>	<b>-97,36</b>
Zuschuss im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr in Mio. EUR***		+4,82	+0,44	+3,85	+3,69	+3,3	+3,74
Zuschuss-Aufwuchs im Vgl. zur MiFi in Mio. EUR***			+1,16	+2,56	+5,51	+8,81	+12,55

\* Rundungsdifferenzen möglich

\*\* Für 2019: Nachtragshaushalt (NTH) 2019, um Einmaleffekte bereinigt.

\*\*\* Zum besseren Verständnis und Darstellung der Zuschusserhöhung wurde hier – entgegen der Haushaltslogik mit positiven Werten gearbeitet.

Der Geschäftsbereich 3 erledigt fast ausschließlich und in einer besonderen Größenordnung pflichtige Aufgaben für die Landeshauptstadt Potsdam. Dazu gehören in erster Linie alle Bestandteile der Leistungsverwaltung der öffentlichen Daseinsvorsorge, die Sicherung von Ordnung und Sicherheit, darunter der Brand- und Katastrophenschutz sowie die Erbringung von Sozialleistungen nach den einschlägigen Bundesgesetzen.

Der Geschäftsbereich 3 weist im Vergleich zur mittelfristigen Finanzplanung eine absolute Zuschusserhöhung um 1,16 Mio. EUR im Jahr 2020 um bis zu 12,55 Mio. EUR im Jahr 2024 aus. Der zunächst langsame Anstieg der Zuschusserhöhung im Geschäftsbereich 3 beruht u.a. auf den zurückgehenden Flüchtlingszahlen und die dadurch in geringerem Umfang erforderlichen Unterbringungs- und Unterstützungsleistungen für Geflüchtete.

In einer wachsenden Stadt ist es die vordringlichste Aufgabe des Geschäftsbereichs, die hohe Qualität von Dienstleistungen für die Bürgerinnen und Bürger zu verstetigen. Wenn notwendige Bedarfe steigen müssen diese quantitativ ausgebaut werden. Dies betrifft vor allem soziale Leistungen, wie die

Grundsicherung im Alter, die Eingliederungshilfe, die Hilfe zur Pflege oder die Unterstützung in besonderen Lebenslagen. Die Bürgerinnen und Bürger erwarten darüber hinaus eine hohe Dienstleistungsqualität im Bürgerservice und bei der Ordnung und Sicherheit im öffentlichen Raum. Das hohe Vertrauen der Bürgerschaft in die Professionalität von Feuerwehr und Rettungsdienst gilt es angesichts des Fachkräftemangels in diesem beruflichen Feld weiter zu sichern.

Dafür sollen im Ergebnishaushalt 2020/21 und in der mittelfristigen Planung bis 2024 mit aufwachsenden Planansätzen Vorkehrungen getroffen werden.

	2020	2021	2022	2023	2024
Ertrag in Mio. EUR	149,65	154,71	158,20	158,92	159,80
Aufwand in Mio. EUR	-232,43	-241,34	-248,52	-252,54	-257,16
Zuschuss in Mio. EUR	-82,78	-86,63	-90,32	-93,62	-97,36

Eine besondere – und mithin strategische – Herausforderung besteht darin, qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Landeshauptstadt Potsdam in den genannten Bereichen zu gewinnen. Die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt Potsdam lag im Jahr 2010 bei 156.906 Personen und ist bis zum Jahr 2018 auf 178.089 angestiegen und damit um über 21.000 Personen gewachsen (LHP, Statistischer Jahresbericht 2018). Dies entspricht einem Bevölkerungswachstum von 13 Prozent. Bis zum Jahr 2035 wird für die Landeshauptstadt Potsdam ein Wachstum auf mehr als 220.000 Einwohner und Einwohnerinnen prognostiziert. Damit wächst auch weiterhin der Personalbedarf bei den gesetzlichen Leistungen in allen Fachbereichen des Geschäftsbereiches 3. Die Deckung der personellen Bedarfe in der Stadtverwaltung ist angesichts des Fachkräftemangels eine große Herausforderung. Die Bedarfe werden im Folgenden dargestellt.

### Ordnung und Sicherheit

Im Bereich Ordnung und Sicherheit lassen sich die beschriebenen Fallzahlenanstiege anhand einiger exemplarischer Bereiche nachvollziehen. So sind die Kfz-Zulassungen von 2016 bis 2018 von 43.989 auf 47.667 pro Jahr angestiegen. Bei der Ausstellung von Passdokumenten ist ein Anstieg von 10.169 Fällen im Jahr 2016 auf 11.796 im Jahr 2018 zu verzeichnen. Der Aufwand für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen hat sich in den letzten drei Jahren ganz erheblich erhöht. Waren im Jahr 2016 noch 4.318 Fälle zu bearbeiten, so waren es im Jahr 2018 bereits 7.629.

Auf Grund der öffentlichen Diskussion um die Sicherheit im öffentlichen Raum wurden zudem im Jahr 2019 die Einsätze des Außendienstes im und um den Hauptbahnhof massiv verstärkt, sowie insgesamt in allen Stadtteilen. Diese Präsenz soll dauerhaft stabilisiert und ausgebaut werden. Dafür werden für die Haushaltsjahre 2020 und 2021 die Mittel für je eine Stelle für den Außendienst zusätzlich im Haushalt eingeplant. Eine große Herausforderung für die Ausländerbehörde ist neben der Umsetzung des Migrationspakets das zum 01. März 2010 geltende Fachkräftezuwanderungsgesetz. Insgesamt ergibt sich für die Thematik voraussichtlich ein zusätzlicher Personalbedarf von 5 Stellen. Der voraussichtliche Zuschussbedarf beläuft sich für Ordnungs- und Überwachungsangelegenheiten in 2020 auf rund 5,76 Mio. EUR, die im Eckwert enthalten sind. Für den Bürgerservice sind mit dem Eckwert in 2020 2,46 Mio. EUR, für die Abfallwirtschaft 0,27 Mio. EUR vorgesehen. Im Bereich Bußgeldangelegenheiten wird zudem mit einem Überschuss von etwa 2,43 Mio. EUR in 2020 geplant.

### Feuerwehr und Rettungsdienst

Die Landeshauptstadt Potsdam braucht eine leistungsfähige und gut ausgerüstete Feuerwehr für die Potsdamer Bürgerinnen und Bürger. Die Planung der Sachaufwendungen im Haushaltsbudget des zuständigen Fachbereiches 37 (Feuerwehr) beruht auf vertraglichen Verpflichtungen mit verbundenen Unternehmen (Verträge mit KFP, KIS, BLB, EvB, etc.) und der Fortschreibung der Erfahrungswerte aus den vergangenen Jahren. Wesentliche Kostenpunkte der Feuerwehr sind Verbrauchsmaterialien, Ausrüstungsgegenstände, Betriebskosten sowie die zukunftsorientierte Aus- und Fortbildungsplanung.

Die Planung des Personalbedarfes erfolgt anhand der Personalbedarfsplanung, den gesetzlichen Pflichtaufgaben und den Vorgaben sowie den Vereinbarungen mit den Kostenträgern des



Rettungsdienstes (Refinanzierung). Derzeit verfügt der Fachbereich 37 über 288 Stellen für die nichtpolizeiliche Gefahrenabwehr. Das aus dem Wachstum der Stadt resultierende erhöhte Einsatzaufkommen und das stetig steigende Ausbildungs- und Qualifikationsniveau erfordert kontinuierliche Weiterbildungsanstrengungen sowie einen erheblichen Stellenaufwuchs. Der Geschäftsbereich 3 plant eine Arbeitsgruppe Ausbildung zu etablieren, die dem wachsenden und hohen Qualifikationsbedarf und -niveau der Berufsfeuerwehr und der Freiwilligen Feuerwehr gerecht wird und die Grundlage eines dezidierten Arbeits- und Gesundheitsschutzes für die Zukunft darstellt. Hierfür sind 2 Stellen vorgesehen. Der refinanzierte Rettungsdienst benötigt eine zusätzliche Stelle zur Bewältigung der komplexen Lagerlogistik und gestiegenen Dokumentationspflicht. Im Bereich Gefahrenvorbeugung sind 2 zusätzliche Stellen notwendig, um der gesetzlichen Pflichtaufgabe „Brandverhütungsschau“, aufgrund von gestiegenen Fallaufkommen gerecht zu werden. Insgesamt ergibt sich für den Fachbereich 37 ein Stellenmehrbedarf von 18,6 Stellen. Für den Bereich Feuerwehr sind im Eckwert 14,07 Mio. EUR als Zuschuss in 2020 vorgesehen, davon u.a. für die Regionalleitstelle 1,15 Mio. EUR sowie der größte Anteil in Höhe von 11,96 Mio. EUR Zuschuss für den Bereich Brandschutz und technische Hilfeleistungen.

### **Soziales und Gesundheit**

Der für die Themen Soziales und Gesundheit zuständige Fachbereich 38 kann mit dem vorgesehenen Eckwert auch in den Jahren 2020 und 2021 die vielfältigen gesetzlichen Pflichtleistungen, wie beispielsweise Grundsicherung, Eingliederungshilfe oder Hilfe zur Pflege sicherstellen. Zudem wird mit dem Umzug des Fachbereiches in die Behlertstraße ein wichtiger Schritt unternommen, um in diesen Bereichen die Dienstleistungen deutlich bürgernäher und effizienter zu erbringen als dies bislang möglich war. Dies kann insbesondere durch zwei Maßnahmen umgesetzt werden:

Zum einen sollen am neuen Standort des Bereiches Soziales in der Behlertstraße zwei neue Front-offices für die Bürgerinnen und Bürger etabliert werden. Die Bearbeitung der Anliegen können somit für die Bürgerinnen und Bürger einfacher und mit weniger Wegen und Anlaufstellen organisiert werden. Für diese wesentliche Verbesserung der bürgernahen Dienstleistungen sind neben internen Umstrukturierungen zusätzlich zwei Vollzeitpersonalstellen vorgesehen.

Des Weiteren wird die Landeshauptstadt Potsdam mit dem 01.01.2020 die 3. Stufe des komplexen Bundesteilhabegesetzes (BTHG) umsetzen. Im Kern ist damit eine Umstellung vom bisherigen „Fürsorgesystem“ für Menschen mit Behinderungen zur zukünftigen Realisierung des Teilhaberechtes verbunden. Der Fachbereich wird hierzu auch die Organisationsabläufe verbessern. Hierfür werden zusätzlich 3 Stellen benötigt. Hinzu kommen wachstumsbedingte Fallzahlsteigerungen in den Leistungen Grundsicherung und Eingliederungshilfe für Menschen mit Behinderung, die im Fachbereich zusätzlich bewältigt werden müssen. Insgesamt ergibt sich so für den Fachbereich 38 ein steigender Personalbedarf von 7 Stellen. Der Bereich Soziales und Gesundheit umfasst den größten Zuschussbedarf des Geschäftsbereichs 3 mit insgesamt rund 41,81 Million EUR im Jahr 2020. Hierin enthalten sind 1,04 Mio. EUR für Veterinäraufsicht und Lebensmittelüberwachung, 31,7 Mio. EUR Zuschuss für Hilfe zum Lebensunterhalt, 1,9 Mio. EUR für Hilfe zur Pflege, 5,64 Mio. EUR Zuschuss für die Eingliederungshilfe, 2,12 Mio. EUR Zuschuss für Hilfe zur Gesundheit, 27,35 Mio. EUR als Zuschuss für die Grundsicherung Arbeitssuchende SGB II, 4,4 Mio. EUR Zuschuss für Eingliederungshilfe für seelisch behinderte Kinder und Jugendliche, 1,65 Mio. EUR Zuschuss für Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz sowie 0,46 Mio. EUR Zuschuss für die Grundsicherung im Alter und Erwerbsminderung. Hinzukommen Wohngeldeinsparungen und Sonderbedarfs-Bundesergänzungszuweisungen, die im Eckwert in Höhe von ca. 16,24 Mio. EUR geplant sind.

### **Wohnen, Arbeit und Integration**

Der für die Bearbeitung dieser für die Landeshauptstadt Potsdam wichtigen Themenlagen neu gegründete Fachbereich 39 steht unter anderem vor den Herausforderungen gesteigener Bedarfe bei den sozial Schwachen in der Landeshauptstadt Potsdam mit der Versorgung von Wohnraum sowie bei der Umsetzung des Teilhabechancengesetzes (THCG).

Auf Grund der veränderten Einkommensgrenzen der Wohnberechtigungsscheine (WBS) und da deutlich mehr Wohnungen in den Jahren 2020 und 2021 für WBS-Berechtigte zur Verfügung stehen werden, ist hier eine personelle Aufstockung notwendig, um diesen Wohnraum zeitnah und bedarfsgerecht zuweisen zu können.

Das neue THCG ermöglicht es der Landeshauptstadt Potsdam, in den Jahren 2019 zunächst 20 und in 2020/2021 40 weitere Stellen in der Verwaltung im Rahmen des zweiten Arbeitsmarktes zu schaffen. Diese Stellen werden überwiegend durch das Jobcenter Potsdam finanziert. Zur Umsetzung bedarf es einer Koordinierungsstelle innerhalb der Landeshauptstadt Potsdam. Im FB 39 ergibt sich insgesamt ein zusätzlicher Personalbedarf von 9,7 Stellen. Insgesamt betrachtet beträgt der Zuschussbedarf für die Themenfelder Wohnen, Arbeit und Integration 10,52 Mio. EUR. Diese unterteilen sich im vorgeschlagenen Eckwert in 2,03 Mio. EUR Zuschuss für den Bereich Wohnen, Wohnungswesen, Wohnungsaufsicht, Wohngeldbehörde, 1,54 Mio. EUR Zuschussbedarf in 2020 für Initiierung von Arbeitsförderprojekten zur Regional- und Quartierentwicklung / Netzwerkarbeit zu den Themen innovative Arbeitsmarktprojekte und Berufsorientierung. Zudem sind im Eckwert ein Zuschuss von 1,17 Mio. EUR für Soziale Einrichtungen für Aussiedler und Ausländer, 2,12 Mio. EUR in 2020 für Nachbarschafts- und Begegnungshäuser vorgesehen sowie rund 3,15 Mio. EUR für Prävention vor Wohnungsverlust / Hilfe zur Überwindung besonderer sozialer Schwierigkeiten und soziale Einrichtungen für Wohnungslose.

### **Strategisches Ziel: Bezahlbares Wohnen und nachhaltige Quartiersentwicklung**

Potsdam hat sich in den vergangenen Jahren sehr gut entwickelt. Die Stadt ist beliebt und viele Menschen ziehen zum Leben und Arbeiten in die Landeshauptstadt. Das ist ein gutes Zeichen und zugleich eine große Herausforderung, der sich der Geschäftsbereich 3 im Sinne des behutsamen Wachstums der Stadt mit der Realisierung bezahlbaren Wohnens und einer nachhaltigen Quartiersentwicklung stellt.

Lebenswerte und sichere Stadt- und Ortsteile mit einer guten und wohnortnahen Infrastruktur stehen dabei im Mittelpunkt. Potsdam braucht nicht nur mehr Wohnungen, sie müssen auch bezahlbar sein. Zugleich gilt es, die bezahlbaren Bestandswohnungen zu schützen.

Der Geschäftsbereich 3 wird insbesondere im Hinblick auf eine neue Boden- und städtische Grundstückspolitik in enger Zusammenarbeit mit den Geschäftsbereichen 1 und 4 projektorientiert Grundsatzfragen bearbeiten und Instrumente für die Landeshauptstadt Potsdam (weiter-)entwickeln. Zu den Vorüberlegungen gehören zum Beispiel:

- Überbauung von Parkplatzflächen, aber auch für Liegenschaften, die bisher nur monofunktional und durch geringe Flächenausnutzung bebaut werden
- Wohnraum für Einkommensgruppen, die knapp über der Einkommensgrenze des BbgWoFG liegen (Potsdam Modell) durch die vergünstigte Abgabe von Grundstücken
- 30% der Wohnungen für Einkommensgruppen WBS und „WBS + 20%“
- Entwicklung einer aktiven Liegenschaftspolitik
- Bedarfsgerechtes Seniorenwohnen mit ambulanten Versorgungsmöglichkeiten

Für die Erarbeitung der Zweckentfremdungssatzung, Zuarbeit zu der geplanten Erhaltungssatzung sowie für die Umsetzung des Projektauftrages „bezahlbares Wohnen“ ist eine Stelle Grundsatzangelegenheiten bei GBL 3 notwendig.

Für die bestehenden Nachbarschafts- und Begegnungshäuser in den Stadt- und Ortsteilen werden ausreichend Mittel bereitgestellt, um die institutionelle (Grund-)Förderung sicherzustellen. Gebäude, die der Landeshauptstadt Potsdam gehören, werden in einem Zustand gehalten oder in diesen versetzt, um diese Arbeit dauerhaft und in einem angemessenen Umfeld fortführen zu können. Der Zuschuss steigt von 2020 um 0,81 Mio. EUR bis zum Jahre 2024 um 1,00 Mio. EUR zusätzlich an.

Zur Wiederbelebung der Arbeit im Aufgabenfeld „Sicheres Potsdam“ soll nunmehr im Fachbereich Ordnung und Sicherheit die Arbeit zur kommunalen Kriminalitätsprävention innerhalb der Landeshauptstadt im Rahmen der Verantwortung einer Geschäftsstelle vernetzt und koordiniert werden. Dazu wird 1 Stelle zur Neueinrichtung eines Kommunalen Präventionsrates (16/SVV/0719 – lebenswerte sichere Quartiere) notwendig.

### **Zusammenfassung Personalbedarfe GB 3**

Der GB 3 rechnet damit mit einem Gesamtbedarf von 42,3 Stellen für die HH-Jahre 2020/2021. Hiervon sind 2,3 Stellen refinanziert. Damit ergibt sich ein zu finanzierender Bedarf von 40 Stellen für den Stellenplan der LHP. Der Geschäftsbereich 3 wird versuchen einen Teil der Stellen durch Umschich-

tungen, Überprüfung von Prozessen und Ermittlung von Synergieeffekten sowie durch aufgabenkritische Überlegungen selbst zu decken.

#### 5.4 Eckwert des Geschäftsbereich 4 – Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt

Vorschlag für Zuschuss- Eckwerte je GB* (in Mio. EUR)	nachrichtlich		2020	2021	2022	2023	2024
	Plan 2018	NTH 2019**					
<b>GB 4</b>	<b>-59,2</b>	<b>-62,1</b>	<b>-67,43</b>	<b>-70,33</b>	<b>-73,07</b>	<b>-75,88</b>	<b>-78,92</b>
Zuschuss im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr in Mio. EUR***		+2,90	+5,33	+2,90	+2,74	+2,81	+3,04
Zuschuss-Aufwuchs im vgl. zur MiFi in Mio. EUR ***			+4,76	+5,97	+7,62	+10,43	+13,47

\* Rundungsdifferenzen möglich

\*\* Für 2019: Nachtragshaushalt (NTH) 2019, um Einmaleffekte bereinigt.

\*\*\* Zum besseren Verständnis und Darstellung der Zuschusserhöhung wurde hier – entgegen der Haushaltslogik mit positiven Werten gearbeitet.

Potsdam steht als wachsende Stadt vor großen Herausforderungen. Die Mobilität spielt in Bezug auf die städtebauliche Entwicklung eine herausgehobene Rolle. Zum einen muss hierbei weiterhin eine funktionierende Infrastruktur bereitgestellt werden, um unter anderem als Wirtschaftsstandort konkurrenzfähig zu bleiben. Neben der Sicherung der Mobilität der Bevölkerung gehört es aber auch zu den Aufgaben der LHP, eine Verringerung der Umweltbelastung insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr zu erreichen.

Der GB 4 verantwortet eine Vielzahl von unterschiedlichen Aufgaben und Leistungen für die bauliche und verkehrliche Entwicklung der Landeshauptstadt. Dafür sind mit dem vorgeschlagenen Eckwert des Geschäftsbereich 4 – Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt im Vergleich zur MiFi 4,76 Mio. EUR mehr im Zuschussbudget für 2020 vorgesehen, wodurch dieses insgesamt auf 67,43 Mio. EUR in 2020 bzw. 70,33 Mio. EUR in 2021 ansteigt. Der Zuschuss steigt bis zum Jahr 2024 um 13,47 Mio. EUR an, was ein Zuschussbudget von 78,92 Mio. EUR in 2024 bedeutet.

Angefangen beim Kataster- und Vermessungsamt, wo u.a. die Durchführung von Vermessungsarbeiten erbracht werden, die Kommunale Bewertungsstelle und die Geschäftsstelle des Gutachterausschusses verortet sind. Insgesamt sind für die Erfüllung dieser pflichtigen Aufgaben im Eckwert für das 2020 ca. 2,34 Mio. EUR und für das Jahr 2021 ca. 2,47 Mio. EUR vorgesehen.

Neu im Geschäftsbereich angesiedelt ist die Wirtschaftsförderung. Sie bildet das Bindeglied zwischen Unternehmen und Stadtverwaltung und unterstützt, berät und fördert Unternehmen, Existenzgründer und Investoren. Mit dem vorliegenden Eckwert soll u.a. eine Stärkung der Schwerpunkte „Platz für Aus- und Neugründungen vorhalten“, „Entwicklung diverser Standorte für innovative Unternehmen“ und „Erweiterung für bestehende Innovationsstandorte sichern“ umgesetzt werden sowie die Fortführung und Weiterfinanzierung des MediaTech Hub Managements. Hierfür wird für das Jahr 2020 mit einem Zuschuss von 2,24 Mio. EUR und für 2021 mit 2,49 Mio. EUR geplant.

In den Bereichen der Bauaufsicht, Denkmalpflege, Umwelt und Natur werden in erster Linie pflichtige Aufgaben erfüllt, z.B. die Wahrnehmung von Aufgaben nach der Brandenburgischen Bauordnung, die Erteilung denkmalrechtlicher Erlaubnisse für bauliche Maßnahmen an Denkmälern, die Bearbeitung von Fragen der Abfallwirtschaft, der Altlasten, des Boden-, Immission-, und Naturschutz bis hin zur Ergreifung von erforderlichen Maßnahmen, um so einen wesentlichen Beitrag zum Schutz der Lebensgrundlagen Luft, Boden und Wasser zu leisten. Für all diese Aufgaben sind im Eckwert des

Doppelhaushalt 2020/21 für das Jahr 2020 5,31 Mio. EUR und für das Jahr 2021 5,68 Mio. EUR vorgesehen.

Einen wesentlichen Bereich bildet im GB 4 die Stadtplanung und Stadterneuerung mit einem im Eckwert geplanten Zuschussbudget von 15,2 Mio. EUR in 2020 und 15,6 Mio. EUR 2021. Kernpunkt des Bereichs ist die Steuerung des Wachstums und dieses behutsam und sozialverträglich zu gestalten und eine klimagerechte und energieeffiziente Stadtentwicklung schrittweise zu etablieren. Ebenso erfolgt die Verkehrsentwicklung sowie die treuhänderische Steuerung von komplexen Entwicklungen ausgewählter Stadtgebiete im Bereich der Stadtplanung und Stadterneuerung und die konsequente Anwendung des Potsdamer Baulandmodells zur Sicherung der sozialen Infrastruktur im Rahmen städtebaulicher Verträge. Hier erfolgt die Bündelung der städtebaulichen Steuerung der baulichen Entwicklung von den Grundlagen der Stadtentwicklung über die planungsrechtlichen Vorgaben in der Bauleitplanung für die Nutzung von Grundstücken bis hin zur Steuerung zusammenhängender städtebaulicher Gesamtmaßnahmen in sanierungs- und Entwicklungsgebieten werden hier erbracht.

Das größte Zuschussbudget bildet der Bereich Grün- und Verkehrsflächen. Allein in 2020 sind für die vielfältigen Aufgaben im Eckwert 37,15 Mio. EUR vorgesehen. In 2021 steigt das Zuschussbudget auf 38,66 Mio. EUR an. Mit diesen Mitteln werden die vielfältigen Aufgaben und Leistungen erfüllt. Schwerpunkte bilden dabei die Sicherung der technischen Verkehrsinfrastruktur insbesondere in den Bereichen zur Unterhaltung im Straßenbau, Verkehrsmanagement, Radwege, Grünflächen, Kinderspielplätze und Uferwege. Dabei ist die Sicherung der Infrastruktur in der wachsenden Stadt im Rahmen der umweltgerechten Mobilität wesentliche Voraussetzung, um den ÖPNV schneller und günstiger ausbauen zu können und damit auch eine nachhaltige Quartiersentwicklung insbesondere auch im Zusammenhang mit dem parallelen Ausbau von Kitas und Schulen, Sportstätten, Jugendfreizeiteinrichtungen, Senioreneinrichtungen, etc. zu ermöglichen und trägt zur Erhöhung der Lebensqualität bei. Ferner erfolgt im Rahmen dieses Zuschusses neben der Steuerung der Maßnahmen für das Trink- und Abwasser, der Straßenverwaltung sowie der Straßenreinigung und des Winterdienstes auch die Steuerung der Spielplatz- und Freiraumplanung, der Grün- und Parkflächen sowie deren Unterhaltung. Die Bewirtschaftung, Unterhaltung und Verwaltung der kommunalen Friedhöfe werden ebenfalls erbracht. Eine weitere Aufgabe ist die Finanzierung, Steuerung und Koordinierung sämtlicher Straßenbaumaßnahmen inkl. der dazugehörigen Verkehrsanlagen. Im Bereich der Unterhaltung der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze müssen ungefähr 10,2 Mio. m<sup>2</sup> unterhalten werden. Als zusätzliche Belastung sind hierbei Preissteigerungen im Straßenbau seit 2015 von ca. 30% zu berücksichtigen. Dies führt dazu, dass trotz gleichbleibender Unterhaltungsansätze im Haushalt im Verhältnis weniger Mittel pro <sup>2</sup> Verkehrsfläche jährlich umgesetzt werden können.

Im Hinblick auf die weitere Mobilitätsentwicklung stellt die Umweltgerechte Mobilität das übergeordnete strategische Ziel für den Geschäftsbereich 4 im Rahmen des nächsten Doppelhaushalt 2020/21 aber auch für die folgenden Haushaltsjahre dar.

Die umweltgerechten Verkehrsmittel (ÖPNV, Radverkehr und Fußgänger) werden vorrangig als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiter ausgebaut und durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit beworben. Eine integrierte Stadtentwicklung und ein vernetztes Verkehrsmanagement sorgen für eine optimale Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur und tragen zur Verringerung von Alltagsverkehr auf den Straßen bei. Verkehrswege werden so instandgehalten, dass sie dauerhaft, sicher und barrierefrei nutzbar sind.

Zur Erreichung des strategischen Ziels werden im Geschäftsbereich 4 – Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt im Rahmen der Haushaltsplanung 2020-2024 konkrete operative und strategische Schwerpunkte gesetzt und finanziell untersetzt.

### **Ausbau des Fuß- und Radverkehrs**

Durch eine klare Schwerpunktsetzung bei der Durchführung der Reinigung von Verkehrswegen und des Winterdienstes soll die ganzjährige Nutzbarkeit von Geh- und Radwegen gesichert werden.

Die auf Straßen, Geh- und Radwegen zu erbringenden Leistungsmengen haben sich in den letzten Jahren stark erhöht (Leistungskilometer Reinigung 2015 insgesamt 79.000 km, 2019 ca. 110.000 km, Winterdienst 2015 insgesamt 15.000 km, 2019 ca. 33.000 km). Der Bestand an öffentlichen Verkehrsflächen, einschließlich Rad- und Gehwegen, hat sich durch die Fertigstellung in Baugebietplangebiet (wie z.B. im Bornstedter Feld, in Golm, in Fahrland, am Campus Jungferensee usw.) weitgehend erhöht. In den nächsten Jahren wird sich dies fortsetzen. Bestandteil der Reinigung ist auch die Beseitigung des Laubes auf öffentlichen Verkehrsflächen. Die Laubmengen haben in den letzten

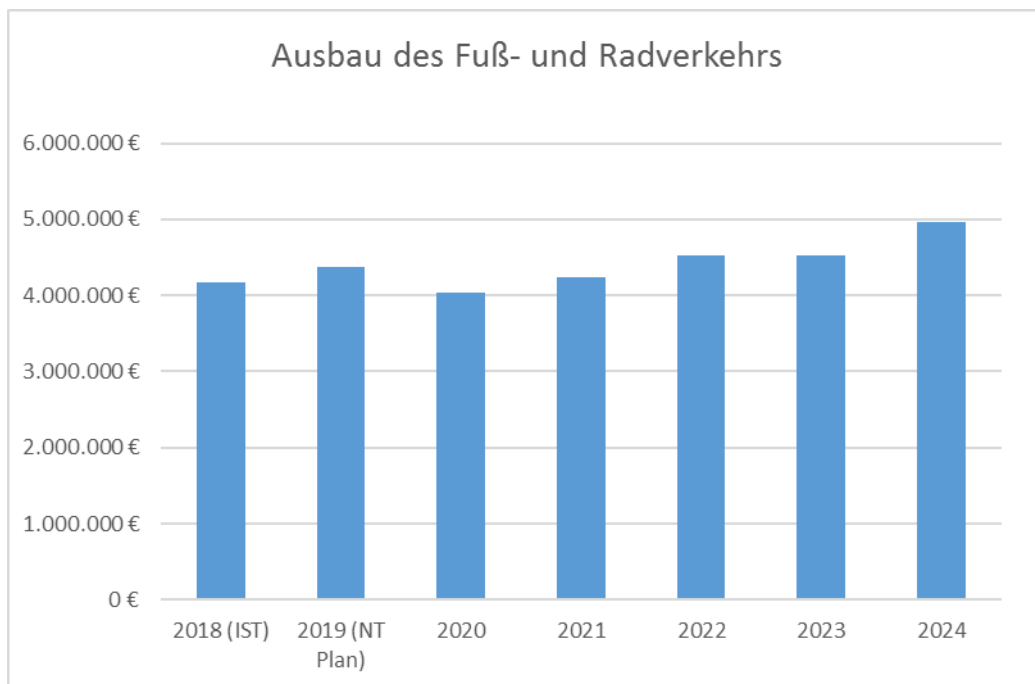
Jahren erheblich zugenommen (2015 waren es ca. 1000t, 2018 waren es 6100t), da der Baumbestand an Straßen entwicklungsbedingt stetig wächst.

Mit der DS 17/SVV/0020 wurde das Radverkehrskonzept fortgeschrieben. Es schließt an das vorhergehende Konzept aus dem Jahr 2008 an. Entsprechend der Prioritäten im Radverkehrskonzept sollen die entsprechenden Maßnahmen wie z.B. Geh- und Radweg Bornimer Chaussee, Geh- und Radweg Kuhforter Damm/Werderscher Damm, Fahrradabstellanlage Bahnhof Griebnitzsee, Fahrradabstellanlage Bahnhof Sanssouci, Geh- und Radweg Satzkorn-Fahrland und Geh- und Radweg Max-Eyth-Allee umgesetzt werden.

Ferner soll die Friedrich-Ebert-Straße umgestaltet werden. Mit Beschluss des Innenstadtverkehrskonzepts am 14.08.2017 (DS 17/SVV/0241) wurden hierfür die Voraussetzungen für eine vertiefende Planung zur Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße im Abschnitt zwischen Nauener Tor und der Charlottenstraße geschaffen. Darauf aufbauend wurde ein Konzept zur verkehrlichen Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße erarbeitet und am 06.03.2019 von der Stadtverordnetenversammlung der LH Potsdam beschlossen (DS 19/SVV/0067). Die gestalterische Lösung der Friedrich-Ebert-Straße beinhaltet dabei folgende Schwerpunkte:

- Schaffung ausreichend breiter Gehwegbereiche,
- Anlage eines beidseitigen „Funktionsstreifens“ zu Lasten der vorhandenen Parkmöglichkeiten,
- Schaffung von barrierefreien Haltestellen für Tram und Bus
- Schaffung sicherer Radfahrbereiche neben den Tram-Gleisen,
- Prüfung einer Ausfahrmöglichkeit zur Charlottenstraße für den Kfz-Verkehr.

Bereits vor der baulichen Umgestaltung werden verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Anzahl an Fahrradabstellanlagen umgesetzt. Dazu gehört auch die Unterbindung des Durchgangsverkehrs entlang der Gutenbergstraße.



### Entwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Potsdam

Die Landeshauptstadt Potsdam verfügt bereits heute über ein breites und sehr gut funktionierendes Netz an öffentlichem Personennahverkehr, dazu zählen einerseits Bahnen und Busse aber auch andererseits eine gute Erreichbarkeit aller Stadt- und Ortsteile mit dem ÖPNV. Da die Bevölkerung der Stadt weiter wächst muss auch zukünftig der ÖPNV mitwachsen. Hinzukommt, dass immer mehr Menschen auf umweltgerechte Mobilität und somit den ÖPNV umsteigen. Die Fahrgastzahlen steigen stetig an. Zentraler Bestandteil der Erreichung des Ziels einer noch besseren umweltgerechten Mobilität in der Landeshauptstadt Potsdam ist und bleibt somit in erster Linie ein leistungsfähiger Öffentlicher

Personennahverkehr (ÖPNV). Um den ÖPNV in Potsdam weiter voranzubringen und zu stärken sind die wesentlichen Maßnahmen in den kommenden Jahren zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur unter anderem:

- Ersatz bestehender Tatra-Straßenbahnen (Umsetzung Barrierefreiheit)
- Barrierefreier Umbau der Friedrich-Ebert-Straße
- Ausbau des Betriebshofs in der Fritz-Zubeil-Straße (Kapazitätserweiterungen)
- Sanierung der Heinrich-Mann-Allee inkl. Zusatzkosten
- Weiterentwicklung des rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL)

Eine der vordringlichsten Maßnahmen der kommenden Jahre ist die Straßenbahnerweiterung in den Potsdamer Norden zur Anbindung des neu entstehenden Stadtteils Krampnitz. Zur Erschließung von Krampnitz und Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Potsdamer Norden ist die Verlängerung der Straßenbahn bis nach Fahrland vorgesehen. Die Gesamtmaßnahme beinhaltet neben dem reinen Streckenbau auch den Bedarf an zusätzlichen Straßenbahnzügen und Bussen für einen Busvorlaufbetrieb sowie die Herstellung eines zusätzlichen Betriebsstützpunktes in Fahrland.

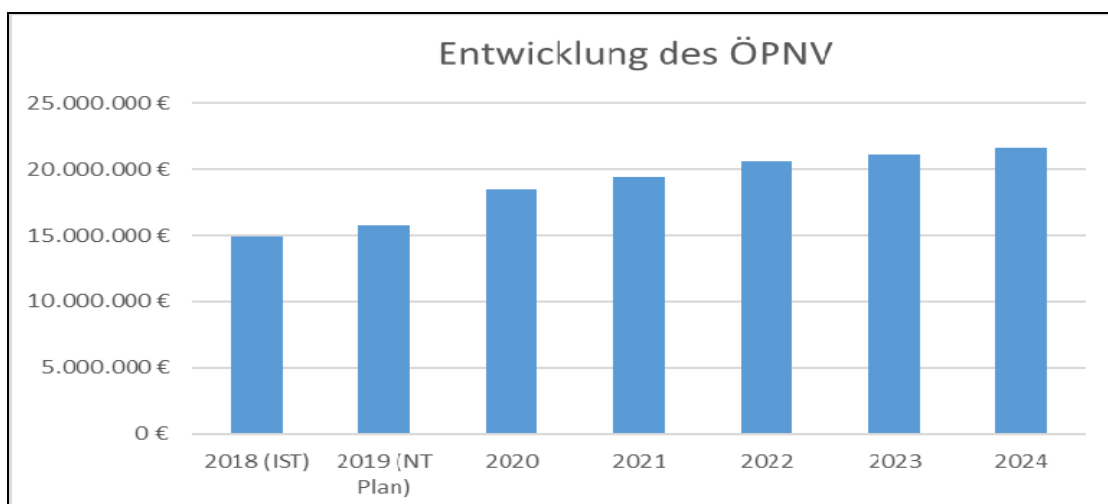
Darüber hinaus genießen auch weiterhin der bereits begonnene barrierefreie Aus- und Umbau von Haltestellen für Busse und Bahnen gemäß den gesetzlichen Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes sowie die Umsetzung des Park- und Ride-Konzeptes Priorität.

Grundsätzlich strebt die Landeshauptstadt Potsdam ein barrierefreier Ausbau aller Haltestellen im Netz an. Damit erfolgt eine Unterstützung der eingesetzten Niederflertechnik. In der Stadt Potsdam gibt es insgesamt 505 Haltepunkte. Ein Teil dieser Haltestellen ist noch nicht vollständig barrierefrei ausgebaut. Der niveaugleiche Einstieg dient nicht nur behinderten Menschen, auch ältere Menschen und Mütter oder Väter mit Kinderwagen können davon profitieren. Die Ausstattung der Haltestellen mit Blindenleitsystemen erleichtert blinden und sehgeschwachen Menschen die Nutzung des ÖPNV. Sowohl im Ergebnishaushalt können durch geeignete Maßnahmen (Bordanpassungen, Markierungen) als auch im investiven Haushalt (grundhafter Umbau von Haltestellen) mobilitätsverbessernde Aspekte umgesetzt werden.

### Entwicklung des ÖPNV

	IST 2018	Nachtrag HH 2019	2020	2021	2022	2023	2024
Zuschuss in Mio. EUR (gerundet)	14,93	-15,82*	-18,46	-19,47	-20,60	-21,10	-21,61

\*ohne Einmaleffekt im Nachtragshaushalt (NTH) 2019 in Höhe von 3,85 Mio. EUR



## Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

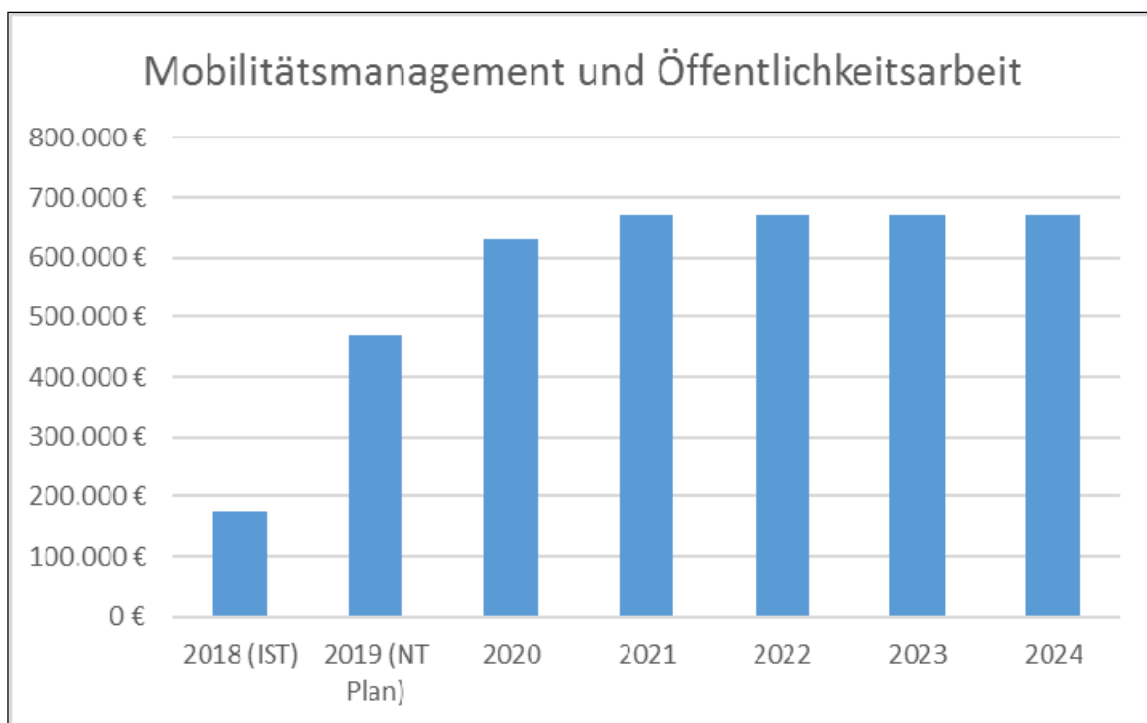
Die LH Potsdam erarbeitet verschiedene Konzept und Pläne als strategische Grundlage für die Entwicklung einer umweltgerechten Mobilität. Dazu gehören z.B. das Stadtentwicklungskonzept (StEK) Verkehr, der Nahverkehrsplan, das Radverkehrskonzept, das Fußverkehrskonzept oder das P+R-Konzept.

Zudem wird die Umsetzung der jeweiligen Konzepte fachlich begleitet, wozu im Einzelnen vertiefende Studien oder Gutachten beauftragt werden. Die Leistungen orientieren sich unter anderem an dem Piloten „Umweltgerechte Mobilität“ im Projekt Strategische Steuerung. Aufgrund des begrenzten Maßnahmenzeitraums erfolgt dort eine differenzierte Auswahl mit den folgenden Maßnahmen:

- Aufstellung des Fußwegekonzeptes (Maßnahmen M14)
- Fortschreibung (und Umsetzung) des Nahverkehrskonzeptes (Maßnahmen M16)
- Analyse Pilotprojekt Zeppelinstraße (Maßnahmen M17)

Um das strategische Ziel erreichen zu können, müssen die Maßnahmen umweltgerechter Mobilität bei der Bevölkerung Akzeptanz finden. Es ist wichtig, dass die Potsdamerinnen und Potsdamer auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität „mitgenommen“ werden. Dazu wurde bereits 2015 die Mobilitätsoffensive unter dem Motto „Besser mobil. Besser leben.“ gestartet. Neben verschiedenen Arten der Mediengestaltung gehört dazu auch die Durchführung einer Reihe von Veranstaltungen (z.B. Umweltfest, Stadtradeln, Mobilitätswoche, Verkehrsforen). Die Maßnahme beruht auf dem StEK Verkehr (Beschluss DS 13/SVV/0741) und ist zudem prioritäre Maßnahme PG "Mobilität und Klimaschutz".

Neu ist die Gründung einer Mobilitätsagentur. Die Mobilitätsagentur ist ein gemeinsames Projekt der Landeshauptstadt Potsdam, der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, der Deutschen Bahn und der Potsdamer Marketing und Servicegesellschaft. Unterstützt wird das Projekt von der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. Die Maßnahme beruht auf dem StEK Verkehr sowie dem Klimaschutzkonzept (jew. Beschluss DS 13/SVV/0741, DS 13/SVV/0041), dem Lärmaktionsplan und Luftreinhalteplan. Ziel dieser neuen Mobilitätsagentur mit Sitz im Potsdamer Hauptbahnhof ist es, durch qualitativ hochwertige Beratung und Angebote einen Beitrag zum Klimaschutz zu erbringen. So sollen alle Mobilitätsangebote und -dienstleistungen zusammengeführt aus einer Hand angeboten werden, um so eine Steigerung der Qualität des Verkaufs und der Beratungsleistung zu erreichen.



## Verkehrssicherheit und Immissionsschutz

Aktuelle Unfallhäufungsstellen werden verkehrssicherheitstechnisch untersucht und sowohl mit straßenbaulichen als auch verkehrsorganisatorischen Maßnahmen entschärft. Diese pflichtige Aufgabe

für die Landeshauptstadt ergibt sich neben dem § 823 BGB (Verkehrssicherungspflicht) auch aus den straßenrechtlichen Vorschriften. Im Rahmen der laufenden Straßenunterhaltung und Straßeninstandsetzung werden immer Gefahrenstellen beseitigt.

Zur Verringerung von Immissionen arbeitet die Landeshauptstadt an Planung, Entwicklung und Realisierung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen zur Umsetzung des Luftreinhalteplans bzw. dessen Fortschreibung von 2016.

## 5.5 Eckwert des Geschäftsbereich 5 – Zentrale Verwaltung

Vorschlag für Zuschuss-Eckwerte je GB* (in Mio. EUR)	nachrichtlich		2020	2021	2022	2023	2024
	Plan 2018	NTH 2019**					
<b>GB 5</b>	<b>-24,98</b>	<b>-27,25</b>	<b>-36,58</b>	<b>-38,8</b>	<b>-39,96</b>	<b>-41,34</b>	<b>-42,84</b>
Zuschuss im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr in Mio. EUR ***		+2,27	+9,33	+2,22	+1,16	+1,38	+1,5
Zuschuss-Aufwuchs im vgl. zur MiFi in Mio. EUR ***			+8,79	+10,68	+11,54	+12,92	+14,42

\* Rundungsdifferenzen möglich

\*\* Für 2019: Nachtragshaushalt (NTH) 2019, ohne Einmaleffekte (1,6 Mio. EUR für Prozesskosten und 6,73 Mio. EUR für IT).

\*\*\* Zum besseren Verständnis und Darstellung der Zuschusserhöhung wurde hier – entgegen der Haushaltslogik mit positiven Werten gearbeitet.

Der Geschäftsbereich 5 – Zentrale Verwaltung beinhaltet einen Großteil der Querschnittsaufgaben der Verwaltung der Landeshauptstadt Potsdam.

Der Geschäftsbereich Zentrale Verwaltung wurde mit der Umstrukturierung zum 1. Januar 2019 neu gebildet. Er integriert die Aufgaben der inneren Verwaltung rund um die Themen Personal, Organisation, IT, Arbeitsplatz und Arbeitsbedingungen. Die Produkte und Leistungen des Geschäftsbereiches sind durchgängig darauf ausgerichtet, die Leistungsfähigkeit der Verwaltung durch eine gute personelle und arbeitstechnische Ausstattung sowie organisatorische Rahmenbedingungen und unterstützende Dienstleistungen (Vergaben, Rechtsberatung, Kommunikation) sicherzustellen. Im Vergleich zum Nachtragshaushalt 2019 weist das GB 5 Budget im Jahr 2020 einen um 9,33 Mio. EUR höheren Zuschuss aus. Lag dieser in 2019 noch bei 27,25 Mio. EUR so sieht der Eckwert für 2020 36,58 Mio. EUR bzw. 38,8 Mio. EUR in 2021 vor.

Diese Basisarbeit ist an dem Ziel orientiert, die LHP als attraktiven und digitalen Arbeitgeber auszubauen. Veränderte Rahmenbedingungen, wie die Konkurrenz am Arbeitsmarkt, erhöhte Fallzahlen aufgrund der wachsenden Stadt sowie die Digitale Transformation erfordern Intensivierungen und teilweise eine Neuausrichtung der Handlungsfelder. Es sind Modernisierungsmaßnahmen erforderlich, um die Arbeitsfähigkeit insgesamt – in und für alle Geschäftsbereiche der LHP sicherzustellen. Dabei sind die Zielstellungen und Fokussierungen der Kooperationsvereinbarungen im Punkt 4 „Digitalisierung, moderne Verwaltung, Arbeit, Partizipation“ zu berücksichtigen. Die wachsende Stadt braucht eine leistungsfähige, moderne und personell gut aufgestellte Verwaltung. Die Stadtverwaltung soll mit guten Arbeitsbedingungen und vorbildlichen Beteiligungsprozessen zum Vorbild für andere werden. Der Geschäftsbereich Zentrale Verwaltung greift diese Schwerpunktziele auf, in dem er die Ressourceneinsätze in den Handlungsfeldern Personal, Organisation, IT und Raum verstärkt. Folgende wesentliche Schwerpunktmaßnahmen sind in die Planung zum Eckwert eingeflossen (Darstellung jeweils ohne Berücksichtigung der Personalkosten):



## Personalmanagement

Aufbau eines **modernen Personalmanagements** mit einem zeitgemäßen Recruiting und Arbeitgebermarketing sowie einer auf Mitarbeiterbindung ausgerichteten Personalentwicklung und einem modernen Gesundheitsmanagement.

Ausbau der Personalgewinnung durch ein zeitgemäßes Recruiting und Arbeitgebermarketing (Online-Ausschreibungen in Printbegleitung, Headhunting, Begleitung Auswahlverfahren, Imagefilme, Fotograf, Marketingagentur)

	IST	Plan	NTH	2020	2021	2022	2023	2024
	2018	Doppelhaushalt 2018/19 2018	2019					
Ertrag in Mio. EUR	-	-	-	-	-	-	-	-
Aufwand in Mio. EUR	-0,13	-0,17	-0,17	-0,87	-1,17	-1,27	-1,27	-1,27
Zuschuss in Mio. EUR (gerundet)	-0,13	-0,17	-0,17	- 0,87	-1,17	-1,27	-1,27	-1,27
Anzahl Ausschreibungen	-	300	400	500	500	-	-	-

## Personalbindung durch die Einführung eines Job-Tickets

Mit Blick auf die Zielsetzung Arbeitgeberattraktivität, aber auch der „ökologischen Mobilität“ soll ein vom Arbeitgeber LHP finanziertes Jobticket für die Beschäftigten eingeführt werden.

	IST	Plan	NTH	2020	2021	2022	2023	2024
	2018	Doppelhaushalt 2018/19 2018	2019					
Ertrag in Mio. EUR	0,15	0,17	0,17	0,13	0	-	-	-
Aufwand in Mio. EUR	-0,15	-0,17	-0,17	-0,33	-0,79	-0,79	-0,79	-0,79
Zuschuss in Mio. EUR (ger.)	-	-	-	-0,20	-0,79	-0,79	-0,79	-0,79

## Aus- bzw. Aufbau des Gesundheitsschutzes und Gesundheitsmanagements

(Aus- und Aufbau eines nachhaltigen und ganzheitlichen Gesundheitsmanagements, externe Sicherheitsfachkraft, Betriebsarzt, Gefährdungsbeurteilung)

	IST	Plan	NTH	2020	2021	2022	2023	2024
	2018	Doppelhaushalt 2018/19 2018	2019					
Ertrag in Mio. EUR	-	-	-	-	-	-	-	-
Aufwand in Mio. EUR	-	-	-	-0,10	-0,23	-0,25	-0,28	-0,31
Zuschuss in Mio. EUR (gerundet)		--	-	-0,10	-0,23	-0,25	-0,28	-0,31

## Sonstiges Personal und Organisation

(Organisationsuntersuchungen, Arbeitsschutzmaßnahmen, Mitgliedsbeiträge für die LHP gesamt u.a.)

	IST 2018*	Plan Doppel- haushalt 2018/19 2018**	NTH 2019**	2020	2021	2022	2023	2024
Ertrag in Mio. EUR	0,77	0,91	0,91	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74
Aufwand in Mio. EUR	-0,75	-1,22	-1,31	-1,42	-1,45	-1,53	-1,50	-1,51
Zuschuss in Mio. EUR (gerundet)	0,02	-0,31	-0,40	-0,68	-0,71	-0,79	-0,76	-0,77

\*IST 2018 Ergebnis gesamt Personal und Organisation ohne Personalkosten

\*\*Planung gesamt Personal und Organisation ohne Personalkosten

## Digitalisierung

Ausrichtung der Arbeits- und Kommunikationsformen an den Möglichkeiten der **Digitalisierung** durch transparente und elektronische Geschäftsprozesse und der digitalen Bereitstellung von Verwaltungsdienstleistungen

## Gestaltung der digitalen Transformation zu einer an Zielen ausgerichteten, vernetzten Organisation und strategischen Steuerung

	IST 2018	Plan Doppel- haushalt 2018/19 2018	NTH 2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ertrag in Mio. EUR	-	-	-	-	-	-	--	
Aufwand in Mio. EUR	-	-	-	-0,35	-0,40	-0,40	-0,40	-0,40
Zuschuss in Mio. EUR (gerundet)	-	-	-	-0,35	-0,40	-0,40	-0,40	-0,40

Die Digitale Transformation wirkt auf allen Ebenen der Organisation und stellt einen umfangreichen „Change Prozesse“ für alle dar. Der Transformationsprozess soll konzentriert durch die Führungsspitze angeschoben und mit und für die Verwaltung konzipiert und nachgehalten werden.

## e-Government

(u.a. Betrieb und Ausbau Basisinfrastruktur, Ausbau und Entwicklung der IT über Projekte und IT-Sicherheit, Digitalisierung der Geschäftsprozesse, Umsetzung Online-Zugangsgesetz, Open Data, Umsetzung Digitalpakt, Ausstattung an Schulen)

	IST	Plan Doppel- haushalt 2018/19 2018**	NTH	2020	2021	2022	2023	2024
	2018*		2019**					
Ertrag in Mio. EUR	-	3,56	3,58	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Aufwand in Mio. EUR	4,23	7,78	14,85	-12,41	-13,00	-14,26	-13,46	-14,44
Zuschuss in Mio. EUR (gerundet)	-4,23	-4,22	-11,27	-8,41	-9,00	-10,26	-9,46	-10,44

\*IST 2018 Ergebnis gesamt Steuerung und Innovation (inkl. Strategischer Steuerung und Schul-IT) ohne Personalkosten

\*\*Planung gesamt Steuerung und Innovation bzw. e-Government ohne Personalkosten

Die Umsetzung des Schwerpunktthemas Digitalisierung umfasst ein vielfältiges Maßnahmenbündel wie beispielsweise die Verbesserung der (Campus-) Internet- und Außenstellen-Anbindung, Dienstleistungen für Servermigration und Citrix-Ausbau (mobiles Arbeiten), Ausbau der Netzwerksicherheit, Absicherung der Lizenz-Bedarfe und Basis-Komponenten im Zusammenhang mit Stellenaufwuchs, ITSM-Projekt als IT-internes Service-Managementthema, die Digitalisierung der Geschäftsprozesse mittels Implementation eines transparenten und elektronisch basierten Organisations- und Prozessmanagements sowie der Weiterentwicklung der Fachverfahren auf Basis innovativer Technologien, der Ausbau des Bürgerportals und Integration in den Portalverbund des Bundes und der Länder, Implementation des Kitaportals, Konfiguration von Schnittstellen zu den Fachverfahren ins Bürgerportal, Weiterentwicklung des Open-Data Portals, Projektierung von Onlinedienstleistungen, Hosting- und Wartungsgebühren, Unterhaltung von Schnittstellen, etc.

## Verwaltungscampus

Neukonzeption der räumlichen Unterbringung der Verwaltung. Der wachsende Platzbedarf soll gedeckt und den Mitarbeitenden optimale Arbeitsbedingungen geboten werden. Gleichzeitig soll für die Potsdamerinnen und Potsdamer ein zentraler Dienstleistungsstandort entstehen.

### Campus/Arbeitsbedingungen

Die Arbeitsbedingungen werden wesentlich durch die räumliche Unterbringung der Verwaltung geprägt. Die Bereitstellung der Räumlichkeiten basiert in der LHP auf dem Mieter-Vermieter-Modell. Als Vermieter fungiert der Kommunale Immobilien Service (KIS). Dieser refinanziert seinen Aufwand durch Mieteinnahmen der nutzenden Organisationseinheiten der LHP. Der Geschäftsbereich Zentrale Verwaltung bildet die organisatorische Schnittstelle zum KIS, in dem er u.a. die Bedarfe für die Gesamtverwaltung definiert und beschreibt.

Auf Grund der Einrichtung zusätzlicher Stellen besteht ein zusätzlicher Raumbedarf. Dieser Ressourcenbedarf wird über den Eckwert der Allgemeinen Finanzierungsmittel abgebildet. Aktuell wird von einem Bedarf in Höhe von 1,5 Mio. EUR in 2020 und 2,9 Mio. EUR in 2021 ff ausgegangen. Dieser Bedarf berücksichtigt nicht die Sanierungs- und Veränderungsbedarfe auf dem Campus. Grundsätzlich besteht in der Gebäude- und Raumthematik eine Wechselwirkung zum KIS-Wirtschaftsplan.

Die Tabelle weist die allgemeinen Finanzmittel für Raum- und Ausstattungsbedarfe aus, die keiner Organisationseinheit zugeordnet werden können. Hierin enthalten sind u.a. Ausstattung aller Büro- und Bildschirmarbeitsplätze mit elektrisch höhenverstellbaren Tischen (Beschaffung von 350 Tischen pro Jahr).

	IST	Plan Doppel- haushalt 2018/19 2018	NTH	2020*	2021*	2022*	2023*	2024*
	2018		2019					
Ertrag in Mio. EUR	-	-	-	-	-	-	--	
Aufwand in Mio. EUR	-1,23	-4,94	-5,14	-6,61	-7,03	-7,22	-7,22	-7,22
Zuschuss in Mio. EUR (ger.)	-1,23	-4,94	-5,14	-6,61	-7,03	-7,22	-7,22	-7,22

\*MiFi Produkt 11180 Nachtragshaushalt (NTH) 2019

Neben dieser an den Schwerpunkten ausgerichteten Ressourcenverstärkung enthält der Eckwert Ansätze für den laufenden Aufgabenvollzug. Diese basieren auf gesetzlichen Grundlagen, Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung und/oder bestehender vertraglicher Vereinbarungen. Im Folgenden werden die wesentlichen Blöcke für die Haushaltsjahre 2020/2021 benannt.

Wesentliche Maßnahmen im laufenden Geschäft (Zuschuss in Mio. EUR)	2020	2021
Fraktionszuweisungen, Entschädigungssatzung und Sachaufwand für die Ortsteile	-1,01	-1,01
Druck Rathausfenster, Pressespiegel, Livestream	-0,08	-0,08
Sicherung touristischer Angebote u.a. über Zuschuss an die PMSG	-2,20	-2,30
Fest zum Tag der Deutschen Einheit	-0,30	
Sonstiges Marketinggeschäft (Corporate Design, Veranstaltungen in der Potsdamer Mitte, PotsPresso etc.)	-0,52	-0,52
Durchführung von Beteiligungsprozessen	-0,25	-0,35
Versicherungen (Unfall-, Gebäude-, Inventarversicherung)	-2,00	-2,20
Prozesskosten (Ansatz für gesamte LHP)	-0,60	-0,60
Vergabemanagement (Ansatz für gesamte LHP)	-0,22	-0,22
Statistik und Wahlen	-0,17	-0,41

Zusammenfassend lässt sich das Budget des Geschäftsbereiches Zentrale Verwaltung in Höhe von rund 36,58 Mio. EUR in drei Blöcke untergliedern. Den größten Block bildet der Personalaufwand mit rund 47%. 30% sind durch Maßnahmen im Schwerpunkt gebunden und rund 20% fließen in die Wahrnehmung der laufenden Aufgaben.

## 5.6 Personal und Stellenplan

Personalkosten- zuschuss (in Mio. EUR)	nachrichtlich			2020	2021	2022	2023	2024
	Plan 2018	Plan 2019	NTH 2019					
Bevölkerung zum 31.12.des Jahres	175.549	178.964	181.896	184.504	187.054	189.512	191.929	194.307
Stellenquotient	12,77	12,47	12,90	13,13	13,22	13,05	12,88	12,73
Anzahl Stellen LHP (gesamt)	2242	2231	2342	2423	2473	2473	2473	2473
davon jeweils neu eingerrichtete Stellen LHP (gesamt)	92	19	121	131*				
				81*	50			
<b>Personalkosten Plan in Mio. EUR</b>	<b>-122,61</b>	<b>-126,44</b>	<b>-130,22</b>	<b>-132,3</b>	<b>-140,1</b>	<b>-142,9</b>	<b>-145,7</b>	<b>-148,6</b>
Zuschuss im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr in Mio. EUR**		+3,83	+3,78	+2,08	+7,8	+2,8	+2,8	+2,9

\* 31 VZÄ werden für die Betreuung kommunaler Kitas bereitgestellt ab Kitajahr 2020/21  
5 VZÄ werden 2021 für den Aufbau eines Stellenpools bereitgestellt (LHP gesamt)  
95 VZÄ für 2020 und 2021

\*\* Zum besseren Verständnis und Darstellung der Zuschusserhöhung wurde hier – entgegen der Haushaltslogik mit positiven Werten gearbeitet.

### Stellenplanung und Personalaufwand

Ausreichendes und gut qualifiziertes Personal ist eine wesentliche Voraussetzung für eine leistungsstarke Verwaltung. Der Stellenplan als Anlage zum Haushaltplan bildet hierfür die Grundlage.

Der Aufgabenumfang der Landeshauptstadt Potsdam wird sich in den kommenden Jahren weiter verändern. Gründe hierfür sind sowohl das Bevölkerungswachstum auf der einen Seite als auch die Gesetzgebungen, insbesondere aufgrund neuer Aufgaben durch Landes- oder Bundesgesetzgebungen, sowie die Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger und das Erfordernis Innovationsprozesse zu organisieren und gleichzeitig bürgernah und serviceorientiert Leistungen, wo es weiter nötig ist, zu erbringen. Dieser Zuwachs an Aufgaben wird (noch) nicht allein durch innovationsbedingte Prozessveränderungen und Rationalisierungseffekte kompensiert werden können. Entsprechend wird davon ausgegangen, dass nicht nur der Finanzbedarf für die Aufgabenerfüllung, sondern kurzfristig auch der Stellenbedarf noch wachsen wird.

Zielsetzung ist es diesen Stellenzuwachs in einem maßvollen Rahmen zu halten. Andererseits aber muss die Verwaltung auch ausreichend Personal für die vielfältigen Aufgaben haben und für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter moderne Arbeitsbedingungen vorhalten, um so alle Aufgaben zeitnah und angemessen erfüllen zu können. Mit Beschluss der Nachtragssatzung zur Haushaltsplanung 2019 wurden zusätzlich weitere 121 Stellen in den Stellenplan der Landeshauptstadt aufgenommen und somit der Stellenumfang für 2019 auf 2.342 Stellen festgelegt.

Mit Blick auf die Aufgabenerfordernisse ist mit dem vorgeschlagenen Eckwert zur Haushaltsaufstellung 2020/2021 ein weiterer Anstieg des Stellenvolumens um 131 Stellen auf 2.473 Stellen vorgesehen. Hierin enthalten sind 31 Stellen für die Betreuung kommunaler Kitas ab dem Kitajahr 2020/21.

Es wird geprüft, ob zusätzlich unbepante Stellen für pflichtige Aufgaben vorgesehen werden sollten, die durch Minderung von Sachaufwand an anderer Stelle gedeckt werden können. Dadurch soll mehr Flexibilität erprobt werden.

Basierend auf diesem Stellenumfang ergibt sich ein Personalaufwand von 132 Mio. EUR in 2020 und 140 Mio. EUR in 2021. Damit steigt der Personalaufwand im Vergleich zum Planansatz des Nachtragshaushalts 2019 mit dem Haushaltsjahr 2020 um rund 2 Mio. EUR und mit dem Haushaltsjahr 2021 um rund 10 Mio. EUR. Der Unterschied im Anstieg ist damit zu begründen, dass der Personalaufwand für zusätzliche Stellen für das Haushaltsjahr 2020 erst ab Juli des Jahres kalkuliert ist. Für 2021 ist der Volljahreseffekt berücksichtigt.

## 6. Finanzhaushalt / Investitionsprogramm – Möglichkeiten aus eigener Kraft der LHP bei Einhaltung der Strategischen Eckwerte je Geschäftsbereich (zu Ziff. 3 des Beschlusstextes)

Der Gegenstand eines (strategischen) Eckwertebeschlusses bezieht sich im Regelfall auf den Ergebnishaushalt. Er betrifft die aus den zu erwartenden Allgemeinen Finanzierungsmitteln resultierenden „Zuschussbudgets“ und die „Zuschussvorgaben“ für die Geschäftsbereiche (s.o. Ziff 1.3 und 2 der Begründung). Unter Umständen können aber im Zusammenhang mit einem solchen Eckwertebeschluss zusätzliche (ggf. mittelbare) Vorgaben für die Aufstellung des Investitionsprogrammes formuliert werden, wenn absehbar ist, dass die vorhandene bzw. zu erwartende Liquidität (abgebildet im Finanzhaushalt) dies zulässt.

Mit den Ziff. 1 und 2 des vorliegenden Eckwerte-Vorschlages wäre dies der Fall. Unter der Maßgabe, dass die strategischen Eckwerte je Geschäftsbereich gehalten werden, kann das Investitionsniveau (aus der dann zu erwartenden Liquidität und damit aus eigener Kraft) im Vergleich zum Doppelhaushalt 2018/2019 mit seiner Mittelfristplanung nochmals deutlich gesteigert werden. Dies erscheint angesichts der weiter (quantitativ und qualitativ) ansteigenden Investitionserfordernisse auch dringend erforderlich und sinnvoll.

Das weiterhin stetige Wachstum der Stadt verlangt nicht nur im Zuschussbereich des Ergebnishaushalts deutliche Anstrengungen der Landeshauptstadt, sondern erfordert aktuell und perspektivisch auch deutlich verstärkte Investitionsanstrengungen. Dies betrifft sämtliche Modernisierungs- und Erweiterungsinvestitionen der sozialen und technischen Infrastruktur, so insbesondere den ÖPNV als Kernstück für eine umweltgerechte Mobilität, den weiteren Ausbau der Bildungsinfrastruktur von Schulen und Einrichtungen der Kindertagesbetreuung, den Verwaltungscampus und die Verbesserung der Arbeitsplatzsituation, eine aktive Liegenschaftspolitik, die Stärkung des Radverkehrs etc.

Die bislang anhaltende positive, finanzielle Entwicklung ermöglichte es der LHP, nicht nur im Bereich des Ergebnishaushaltes, sondern auch verstärkt im Bereich des Investitionshaushaltes Mittel aus eigener Kraft zu generieren und die zusätzliche und erhebliche Neu-Verschuldung der LHP insgesamt (d.h. einschließlich des Eigenbetriebes KIS) etwas zu begrenzen. (Von einem Investitionsvolumen im KIS-Wirtschaftsplan von 252 Mio. EUR für 2019-2022 sind 171 Mio. EUR über Kredit zu finanzieren – Tendenz steigend.)

Mit dem Haushalt 2017 konnten erstmals eigene Mittel aus vorhandener Liquidität für Investitionen verwendet werden. Mit dem Doppelhaushalt 2018/2019 konnte dieser Weg mit einer Verstärkung des Investitionsvolumens um zusätzliche investive Eigenmittel in Höhe von rd. 30 Mio. EUR insgesamt (2018 und 2019 jeweils rd. 15 Mio. EUR) fortgesetzt werden. Damit konnte insbesondere die technische und soziale Infrastruktur gesichert und weiterentwickelt werden.

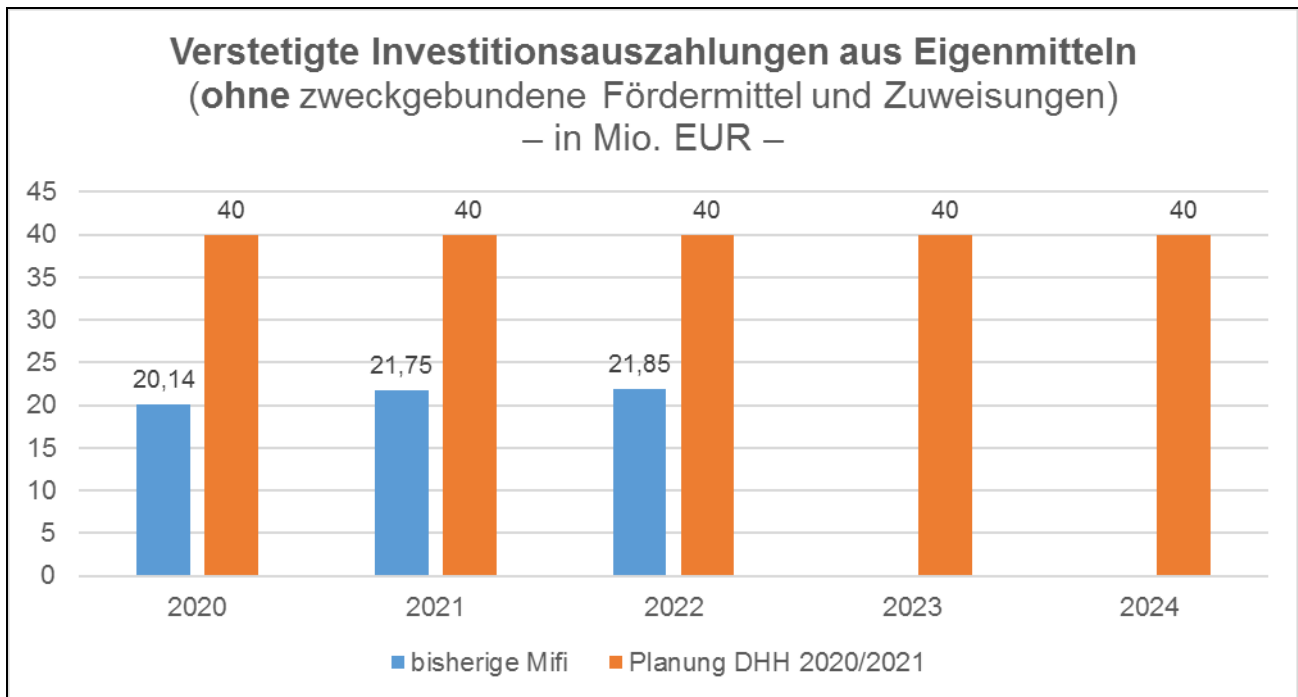
Im Doppelhaushalt 2020/2021 ist es auf Grund der prognostisch positiven finanziellen Entwicklung, der guten Jahresabschlüsse und den Konsolidierungsmaßnahmen der Vorjahre und bei Einhaltung der vorgeschlagenen Strategischen Eckwerte je Geschäftsbereich möglich, in einem noch deutlich darüber hinaus gehenden Umfang investive Eigenmittel bereitzustellen sowie zeitlich zu verstetigen - und so auch im Sinne einer verbesserten Planungseffizienz eine langfristige Investitionsplanung zu ermöglichen. Durch eine Verstärkung der investiven Zuschüsse seitens der LHP an den KIS, kann dieser seine neue und zusätzliche Investitions-Kreditaufnahme begrenzen. Dadurch kann der dynamische Anstieg der Kreditbelastung der LHP insgesamt (d.h. einschließlich des Eigenbetriebes KIS) zumindest etwas abgebremst werden.

Unter der verbindlichen Maßgabe, dass die in dieser Beschlussvorlage dargestellten Strategischen Eckwerte je Geschäftsbereich beschlossen und von den Geschäftsbereichen eingehalten werden, plant die LHP erstmalig ein Eigenmittelniveau von 200 Mio. EUR für Investitionen (noch vor Berücksichtigung weiterer, niveausteigernder Förder- und Drittmittel) insgesamt über alle fünf Jahre der Haushaltsplanung (2020-2024) bereitzustellen. Zum Vergleich: im Finanzplanungszeitraum 2018-2022 waren es mit den o.a. zusätzlichen 30 Mio. EUR insgesamt rd. 143 Mio. EUR. Dies wäre eine Steigerung um 57 Mio. EUR.

Im Ergebnis würde dies folgende verstetigte Investitionsauszahlungen aus Eigenmitteln (noch ohne zweckgebundene Fördermittel und Zuweisungen, d.h. aus eigener Kraft der LHP) bedeuten:

	2020	2021	2022	2023	2024
in Mio. EUR	40	40	40	40	40
bisherige MiFi in Mio. EUR	20,14	21,75	27,85		

Kumuliert für die Jahre 2020 bis 2024 bedeutet dies insgesamt 200 Mio. EUR.



Die hier aufgezeigten Auszahlungsansätze sind noch ohne Berücksichtigung von Fördermitteln oder anderweitigen EU-, Bundes- und Landeszuweisungen zu betrachten. Lediglich die Fortführung der investiven Schlüsselzuweisungen des Landes Brandenburg wurde hierbei berücksichtigt. Durch die aktive Akquirierung von weiteren Mitteln der öffentlichen Hand (oder Dritten) und durch die Investitionstätigkeit des KIS, zum hohen Teil kreditfinanziert, wird beim Beschluss der vorliegenden Strategischen Eckwerte je Geschäftsbereich voraussichtlich ein Gesamt-Investitionsvolumen der LHP erreicht, dass so noch nie zur Verfügung stand.

Bei nicht haushaltsneutraler Erhöhung der vorgeschlagenen Eckwerte je Geschäftsbereich würde das angestrebte Investitionsniveau sinken, da insoweit die für investive Zwecke vorhandene Liquidität sinkt.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag  
 Ergänzungsantrag  
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

19/SVV/1174

 öffentlichEinreicher: **Fraktion DIE aNDERE**

Betreff:

Erstellungsdatum 20.11.2019

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
20.11.2019	Finanzausschuss	x	
04.12.2019	Stadtverordnetenversammlung		x

**Anderungs-/Ergänzungsvorschlag:**

Die Ds 19/SVV/1174 wird wie folgt geändert:

In Punkt 2 wird ergänzt:

- a. erster Spiegelstrich: die Landeshauptstadt Potsdam **und die städtischen Eigenbetriebe** als attraktiver Arbeitgeber und Dienstleister
- b. zweiter Spiegelstrich: umweltgerechte **und soziale** Mobilität
- c. neuer, sechster Spiegelstrich: **Weiterentwicklung der Partizipation über die Weiterentwicklung des Bürgerhaushalts**
- d. neuer, siebenter Spiegelstrich: **Weiterentwicklung der multikulturellen, sozialen und kulturell vielfältigen Stadt**

Als **zusätzlicher Punkt 8** wird ergänzt:

**Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bei künftigen Investitionsentscheidungen für die einzelnen Investitionsalternativen die absehbaren CO<sub>2</sub>- Emissionen zu ermitteln und dann mit einem CO<sub>2</sub>-Preis zu kalkulieren.**

**Begründung:**

Die Berücksichtigung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Entscheidung über Investitionen stellt einen Beitrag zum Klimaschutz dar. Außerdem wird das Risiko minimiert, dass geplante Investitionen später durch einen CO<sub>2</sub>-Preis unrentabel werden.

\_\_\_\_\_  
Unterschrift





Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag**  
 **Ergänzungsantrag**  
 **Neue Fassung**

zur Drucksache Nr.

19/SVV/1174

 öffentlich**Einreicher:** Fraktionen SPD, Bündnis 90/ Die Grünen, Die LINKE**Betreff:** Strategischer Eckwertebeschluss für die Planung des Doppelhaushaltes 2020/2021 und die mittelfristige Finanzplanung 2022 bis 2024

Erstellungsdatum 04.12.2019

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.12.2019	SVV		X

**Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:****Die SVV möge beschließen:**

Ziffer 2

Es gelten die folgenden fünf strategischen Themenfelder, welche innerhalb der Eckwerte finanziell zu berücksichtigen sind:

- Die Landeshauptstadt Potsdam als bürgernahe Dienstleisterin und attraktive Arbeitgeberin
- Klimaschutz und umwelt- und sozialgerechte Mobilität
- Bezahlbares Wohnen und nachhaltige Quartiersentwicklung, sozialer Ausgleich und gleichwertige Lebensverhältnisse in den Stadt- und Ortsteilen
- Moderne Bildungsinfrastruktur
- Konzeptionierung, Entwicklung und Erstellung einer 10-Jahres-Investitionsplanung für die Landeshauptstadt Potsdam

Ziffer 3a

Diese erhöhten, teilweise nicht gebundenen Eigenmittel sollen insbesondere folgenden investiven Schwerpunktsetzungen in den Jahren von 2020 bis 2024 dienen:

- Aktive Liegenschaftsstrategien / Grundstücksankäufe
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Radwege / Radverkehr
- IT und Schul-IT
- Bildungsinfrastruktur / Schulen, Schulsport, Schulausstattung
- Schaffung guter Arbeitsbedingungen (u.a. Verwaltungsgebäude)
- Stadtentwicklungsmaßnahmen Potsdamer Süden

## Ziffer 3b

Der Klimaschutz ist ein herausgehobenes und sämtliche städtische Aufgaben umfassendes Ziel. Daher erfolgt im Vorbericht zum Haushaltsentwurf 2020/2021 eine gesonderte Darstellung und Berichterstattung, welche finanziellen Ressourcen in den einzelnen Produkten und in den Investitionsmaßnahmen der Geschäftsbereiche für die Erreichung dieses Zieles vorgesehen sind.

Ziffer 4. wird neu gefasst, wie folgt:

4. Haushaltsneutrale Umschichtungen zwischen den Geschäftsbereichsbudgets können im Rahmen der konkretisierenden Haushaltsplanung vorgenommen werden. Die Pflichtleistungen sind dabei zu sichern. Auch Mittel für freiwillige Leistungen sollen möglichst mit ansteigenden Bedarfen entsprechend dem Bevölkerungswachstum erhöht werden.

---

Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag  
 Ergänzungsantrag  
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

19/SVV/1174

 öffentlich

Einreicher: AfD Fraktion

Betreff: Änderungsantrag Eckwertebeschluss

Erstellungsdatum 03.12.2019

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.12.2019	Stadtverordnetenversammlung		x

**Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:**

Die DS 19/SVV/1174 wird wie folgt geändert:

Der Punkt 2 wird wie folgt geändert bzw. ergänzt:

Erster Spiegelstrich:

Investitionen in die Infrastruktur für eine gute Mobilität

Zweiter Spiegelstrich:

Schaffung von bezahlbarem und altersgerechtem Wohnraum

Dritter Spiegelstrich:

Bedarfsgerechte Bildungsinfrastruktur

Vierter Spiegelstrich:

LHP als attraktiver Arbeitgeber und Dienstleister

Begründung:

Die in Punkt 2 der Vorlage aufgeführten Themenfelder stellen unseres Erachtens nach eine Rangfolge dar, die finanziell zu berücksichtigen ist - beginnend mit der LHP als attraktiver Arbeitgeber und Dienstleister. Richtig ist, dass einschlägige finanzielle Maßnahmen in der Planung hervorzuheben sind. Allerdings wird nicht gesehen, die LHP an erster Stelle zu nennen. Voranzustellen sind Investitionen in die Infrastruktur für eine gute Mobilität aller Verkehrsteilnehmer, die behutsame Schaffung von bezahlbarem und altersgerechtem Wohnraum, natürlich auch in Abstimmung mit den Umlandgemeinden sowie eine bedarfsgerechten Bildungsinfrastruktur.

Zwar sieht die Verwaltung in der Auflistung zu TOP 2 der BV keine Rangfolge, gleichwohl dürften die Potsdamer wahrnehmen, dass sich z.B. die Entwicklung von Infrastruktur und Wohnraum erst nach der Entwicklung der LHP als attraktiver Arbeitgeber und Dienstleister wiederfindet.

Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag**  
 **Ergänzungsantrag**  
 **Neue Fassung**

zur Drucksache Nr.

19/SVV/1174

 öffentlich**Einreicher:** Fraktion der Freien Demokraten**Betreff:** Strategischer Eckwertebeschluss für die Planung des Doppelhaushaltes 2020/2021 und die mittelfristige Finanzplanung 2022 bis 2024

Erstellungsdatum 04.12.2019

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.12.2019	Stadtverordnetenversammlung alle Ausschüsse		

**Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:**

*Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:*

Die Beschlussvorlage des Oberbürgermeisters in der Fassung vom 22.10.2019 wird in Ziffer 2 wie folgt geändert:

2. Es gelten die folgenden fünf strategischen Themenfelder, welche innerhalb der Eckwerte finanziell zu berücksichtigen sind:

- Die Landeshauptstadt Potsdam als attraktiver Wirtschaftsstandort mit einer effizienten und digitalisierten Verwaltung
- Ausbau einer umweltgerechten und multimodalen Mobilität
- Nachhaltige Stadt- & Quartiersentwicklung und Schaffung von bezahlbarem Wohnraum
- Moderne Bildungsinfrastruktur mit vorausschauender Planung
- Konzeptionierung, Entwicklung und Erstellung einer 10-Jahres-Investitionsplanung für die Landeshauptstadt Potsdam mit regelmäßiger Erfolgskontrolle

**Begründung:**

Dass die Landeshauptstadt Potsdam als attraktive Arbeitgeberin auftreten und ihre Rolle als bürgernahe Dienstleisterin wahrnehmen muss, ist eine Selbstverständlichkeit.

Strategisch sollte in der Potsdamer Stadtpolitik nicht nur an das Verteilen, sondern auch an das Erwirtschaften gedacht werden. Deshalb muss das Ziel sein, die Attraktivität der Landeshauptstadt Potsdam als Wirtschaftsstandort zu steigern, damit sich neue Unternehmen ansiedeln oder gründen sowie bestehende Betriebe gern in Potsdam bleiben und sich erweitern, unterstützt von einer modernen und dienstleistungsorientierten Verwaltung, die auf Digitalisierung und kurze Wege setzt.

Mobilität muss erhalten bleiben. Deswegen müssen die verschiedenen Verkehrsmittel intelligent miteinander vernetzt werden. Wer das Auto stehen lassen möchte, braucht attraktive Park&Ride-Angebote, einen guten ÖPNV und eine Fahrradinfrastruktur, etwa nach Kopenhagener Vorbild. Dennoch muss es möglich bleiben, auch die Innenstadt mit einem Auto zu erreichen.

Im Bereich der Bildungsinfrastruktur (einschließlich ergänzender Angebote im Bereich Kultur und Sport) muss auch in Potsdam vorausschauend und in längeren Zeithorizonten gedacht werden, um erforderliche Erweiterungen bzw. Anpassungen rechtzeitig vornehmen zu können und bestehende Angebote zu sichern.

Die Besonderheiten Potsdams mit dem miteinander von altem und neuem muss bei der Stadtentwicklung bedacht werden. Zu berücksichtigen ist die Entwicklung des Stadtgebietes in seiner Gesamtheit. Bezahlbar bleibt Wohnen nur dann, wenn gebaut wird und wieder ein ausgeglichener Wohnungsmarkt entstehen kann.

Alle Investitionsplanungen sollten in regelmäßigen Abständen geprüft und ggf. angepasst werden.

gez. Björn Teuteberg  
Fraktionsvorsitzender

Fraktion der Freien Demokraten

Unterschrift

gez. Sabine Becker  
Fraktionsvorsitzende



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/0750**

öffentlich

### Betreff:

Institut für Agrartechnik und Bioökonomie Bornim (ATB) ohne Umwege direkt an den Hauptbahnhof anbinden

**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 30.07.2019

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

14.08.2019

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt,

- in Kooperation mit dem ViP für eine direkte Anbindung des Leibniz-Institut für Agrartechnik und Bioökonomie (ATB) in Bornim zum Hauptbahnhof mit einem verlässlichen Takt zu sorgen. Die Streckenführung ist dabei ohne Umwege zu führen, also über die *Breite Straße*, die *Schopenhauerstraße* und die *Bornstedter Straße* zur *Tramendhaltestelle Kirschallee* und dann wie bisher über die *Potsdamer Straße* und die *Rückertstraße*.
- Die Linie 692 kann dann entsprechend um den Streckenabschnitt von der Kirschallee bis zum ATB verkürzt werden.

gez.

Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?** Ja Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Das ATB in Bornim ist ein wichtiger Arbeitgeber, der bisher nur über Umwege und nach einem Umstieg vom Potsdamer Hauptbahnhof erreicht werden kann. Das ist für Einpendler nicht attraktiv. Hier ist daher eine Direktverbindung vom ATB ohne Umwege zum Hauptbahnhof nötig, damit in Zukunft mehr Mitarbeiter des ATB den ÖPNV nutzen.

Diese Strecke würde auch für die Einwohner von Bornim den Anschluss an die Innenstadt und den Hauptbahnhof verbessern und attraktiver gestalten.

Mit dieser Linie können auch Touristen umsteigefrei und ohne Umwege vom Potsdamer Hauptbahnhof zum Schloss Sanssouci und auch zum Krongut Bornstedt fahren.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag  
 Ergänzungsantrag  
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

19/SVV/0750

öffentlich

**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

**Betreff:** Institut für Agrartechnik und Bioökonomie Bornim (ATB) ohne Umwege direkt an den Hauptbahnhof anbinden

Erstellungsdatum 23.09.2019

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
26.09.2019	KUM		X

#### Änderungs-/Ergänzungsvorschlag Neue Fassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, im Rahmen der Erarbeitung des neuen Nahverkehrsplans zu prüfen, wie das Leibniz-Institut für Agrartechnik und Bioökonomie (ATB) in Bornim umstiegsfrei an einen der Potsdamer Regionalbahnhöfe angebunden werden kann.

Dabei sollen insbesondere folgende Optionen geprüft werden:

- **Direkte Anbindung an den Bahnhof Golm**
  - z.B. durch Integration in die von den Ortsbeiräten Golm und Eiche gewünschte Ringbusverbindung;
  - durch geänderte Linienführungen der Linien 698 (Kirschallee – Campus Jungfernsee), 692 (Klinikum – Institut für Agrartechnik), 612 (Kirschallee - Bhf Golm/Universität);
- **Direkte Anbindung an den Hauptbahnhof**
  - ohne Umwege z.B. über die Breite Straße, die Schopenhauerstraße und die Bornstedter Straße zur Tramendhaltestelle Kirschallee und dann wie bisher über die Potsdamer Straße und die Rückertstraße. Die Linie 692 könnte dann entsprechend um den Streckenabschnitt von der Kirschallee bis zum ATB verkürzt werden;
- **Direkte Anbindung an den Bahnhof Sanssouci**
  - über einen Lückenschluss über die Amundsenstraße.

#### **Begründung:**

Das ATB in Bornim ist ein wichtiger Arbeitgeber, der bisher von keinem der Potsdamer Regionalbahnhöfe umstiegsfrei erreicht werden kann. Ab Hauptbahnhof müssen dabei erhebliche Umwege in Kauf genommen werden. Das ist für Einpendler nicht attraktiv. Hier ist daher eine Direktverbindung vom ATB zu einem der gut erreichbaren Potsdamer Regionalbahnhöfe nötig, damit in Zukunft mehr Mitarbeiter des ATB den ÖPNV nutzen.

**Fortsetzung auf der Rückseite**



**Fortsetzung Begründung:**

Die Direktverbindung zum Hauptbahnhof hätte den Vorteil, auch für die Einwohner von Bornim den Anschluss an die Innenstadt und den Hauptbahnhof zu verbessern und attraktiver zu gestalten. Mit dieser Linie können auch Touristen umsteigefrei und ohne Umwege vom Potsdamer Hauptbahnhof zum Schloss Sanssouci und auch zum Krongut Bornstedt fahren.

Vorteil der Anbindung an den Bahnhof Golm wäre die besonders niedrige Fahrzeit ab dem Bahnhof. Die Option der Anbindung an den Park Sanssouci über den Lücken Schluss zur Amundsenstraße könnte dann in Frage kommen, wenn eine Fortführung der Verbindung vom Park Sanssouci über die Amundsenstraße zum Campus Jungfernsee nicht umgesetzt werden sollte.

gez. Janny Armbruster  
Fraktionsvorsitzende

gez. Dr. Gert Zöllner  
Fraktionsvorsitzender

---

Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag  
 Ergänzungsantrag  
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

DS 19/SVV/0750

 öffentlich**Einreicher:** Stadtverordneter Menzel, BVB-Freie Wähler**Betreff:** Neue Fassung zu Ergänzungsantrag zu DS 19/SVV/0750 Institut für Agrartechnik und Bioökonomie Bornim (ATB) ohne Umwege direkt an den Hauptbahnhof anbinden

Erstellungsdatum 29.11.2019

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.12.2019	Stadtverordnetenversammlung		X

**Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge ergänzend beschließen:

**Ebenso ist zu prüfen,**

- **Direkte Anbindung an den Bahnhof Berlin-Spandau  
Ohne Brechung am Jungfernsee**
- **Direkte Anbindung an den Bahnhof Falkensee  
Ohne Brechung am Jungfernsee**
- **Direkte Anbindung nach Kartzow/Fahrland  
Ohne Brechung am Jungfernsee**

**Begründung:**

Die Begründung des Antrages trifft ebenfalls auf die Verkehre von und nach dem Bhf. Falkensee, Berlin-Spandau und **Kartzow/Fahrland** zu. Vor allem viele tausende Pendler, Senioren, Schüler\*innen und Menschen mit Handicaps werden auf diesen beiden Linien täglich gezwungen längere Umwege mit der Tram zu nehmen, was ihre Lebenszeit kostet und den ÖPNV unattraktiv macht. Lange Wartezeiten ohne jeden Schutz vor Sonnenstrahlung im Sommer und Kälte im Winter am Campus sind gerade für die sozial Schwächsten unzumutbar. Als Folge ist ein Zuwachs des PKW Verkehrs nach Potsdam auf der B2 zu verzeichnen. Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und Einhaltung der Klimaziele sind überall direkte Verbindungen ohne Umweg und Umsteigen erforderlich. Vom Institut für Agrartechnik und Bioökonomie Bornim (ATB) ohne Umwege zu Hauptbahnhof wie von Bhf. Falkensee und Bahnhof Berlin1-Spandau zum Hauptbahnhof Potsdam.

---

 Unterschrift gez. Andreas Menzel



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag  
 Ergänzungsantrag  
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

DS 19/SVV/0750

 öffentlich

**Einreicher:** Stadtverordneter Menzel, BVB-Freie Wähler

**Betreff:** Neue Fassung zu Ergänzungsantrag zu DS 19/SVV/0750 Institut für Agrartechnik und Bioökonomie Bornim (ATB) ohne Umwege direkt an den Hauptbahnhof anbinden

Erstellungsdatum 02.12.2019

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.12.2019	Stadtverordnetenversammlung		X

### Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge ergänzend beschließen:

**Ebenso ist zu prüfen,**

- **Direkte Anbindung von Kartzow/Satzkorn/Fahrland nach Berlin-Spandau  
Ohne Brechung am Jungferensee**

### Begründung:

Die Begründung des Antrages trifft ebenfalls auf die Verkehre von **Kartzow/Satzkorn/Fahrland nach Berlin** zu. Vor allem viele tausende Pendler fahren täglich aus dem Raum Kartzow/Fahrland/Satzkorn etc. mit dem PKW nach Berlin. Die Besiedlung hat dort in den letzten 10 Jahren stark zugenommen. Als Folge ist ein Zuwachs des PKW Verkehrs auf der Ketziner Str, L92 und der B2 nach Berlin zu verzeichnen. Will man politisch Autos von der Straße holen, muss der ÖPNV attraktiver werden. Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und zum nachhaltigen Umgang mit den Ressourcen sollten attraktive, möglichst direkte Verbindungen, ohne Umweg und Umsteigen, angeboten werden. Eine attraktive Busverbindung zum Bhf. Berlin-Spandau würde für viele Berlin Pendler aus der Region Fahrland auch zur Entlastung auf den weiteren Straßen in Berlin wie z.B. dem Ritterfelddamm, Potsdamer Chaussee und der Heerstr. führen können und liegt daher auch im Interesse des VBB.

\_\_\_\_\_  
Unterschrift gez. Andreas Menzel



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/0037**

öffentlich

**Betreff:**

Innovative Radverkehrslösung in Golm

**Einreicher:** Dr. Saskia Ludwig, Ortsvorsteherin Golm

Erstellungsdatum 08.01.2019

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

Zuständigkeit

30.01.2019

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Stadt Potsdam bewirbt sich im Rahmen des Bundesprogramms „Klimaschutz durch Radverkehr“ für die Förderung eines Pilotprojektes in Golm und reicht eine entsprechende Projektskizze in 2019 beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) ein.

gez. Dr. Saskia Ludwig  
Ortsvorsteherin

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?** Ja Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Der Ortsbeirat Golm hat in seiner 57. öffentlichen Sitzung am 13.12.2018 mit Stimmenmehrheit beschlossen (DS 18/SVV/0928), diese den Ortsteil betreffende Angelegenheit der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen (gemäß § 46 Abs. 2 BbgKVerf).



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/0996**

öffentlich

**Betreff:**

Ampelanlagen mit Abbiegespiegeln verbessern

**Einreicher:** Fraktion CDU

Erstellungsdatum 17.09.2019

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

Zuständigkeit

06.11.2019

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen und mit welcher Wirkung Kreuzungen im Stadtgebiet mit Spiegeln derart ausgestattet werden können, dass für abbiegende motorisierte Verkehrsteilnehmer weiterfahrende Radfahrer und auch Fußgänger sichtbarer werden.

Dem Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität ist im 2. Quartal 2020 zu berichten.

gez. C. Viehrig  
Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**



**Termin: 2. Quartal 2020**

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?** Ja Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Besonders beim Abbiegevorgang kommt es vermehrt zu Unfällen aus unterschiedlichen Gründen. Die Stadt Münster bringt seit 2013 an Kreuzungsbereichen Spiegel an, um insbesondere für Radfahrer/Fußgänger die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die „Black Spot Mirrors“ muten wie ein viertes Ampellicht an. Anders als bei der bisherigen Nutzung von Verkehrsspiegeln wird dieser Spiegel mit seiner konvexen Form quasi als vierte Kammer unter dem Grünlicht in die Ampelanlage angeordnet. Wenn bspw. ein Lkw-Fahrer in der Zufahrt auf eine Ampel die Lichtzeichen beobachtet, hat er damit die oder den rechts neben ihm fahrenden Radfahrer im Blick.

Das BMVI hat bereits die „Aktion Abbiegeassistent“ initiiert, an welcher sich bereits unzählige Unternehmen beteiligen. Diese richtet sich vor allem an LKW. Da aber bisher nur ein kleiner Teil der LKW und Busse mit Systemen ausgestattet ist, kann ein solcher Kreuzungsspiegel für den gesamten motorisierten Verkehr eine Verbesserung der Verkehrssicherheit darstellen.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/0997**

öffentlich

**Betreff:**

Regeln zur Nutzung von E-Scooter in Potsdam

**Einreicher:** Fraktion CDU

Erstellungsdatum 17.09.2019

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

06.11.2019

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, wie die Teilnahme von E-Scootern am Straßenverkehr und insbesondere das Abstellen von E-Scootern im öffentlichen Straßenraum so geregelt werden kann, dass andere Verkehrsteilnehmer nicht über die Maßen beeinträchtigt werden.

Das Ergebnis der Prüfung ist der Stadtverordnetenversammlung zu ihrer Sitzung im Dezember vorzulegen.

gez.  
Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**



Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?** Ja Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

In Beantwortung der kleinen Anfrage DS 19/SVV/0592 teilte die LHP im Juli 2019 mit, dass es nach ihrer Einschätzung vermehrt Unfälle mit E-Scootern gab und es auch Probleme mit dem Abstellen derselben geben werde. Die LHP gab dabei ihre Absicht bekannt, mit den privaten Anbietern auf der Grundlage von freiwilligen Vereinbarungen zur Nutzung und zur Abstellung der E-Scooter diesem Problem begegnen zu wollen. Nunmehr muss festgestellt werden, dass die E-Scooter nach der Nutzung wahllos im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden und dabei Fußgänger und Fahrradfahrer behindert werden. Auch bei der Nutzung von E-Scootern ist oft aufgrund von Unkenntnis der geltenden Verkehrsregeln durch die Nutzer eine Beeinträchtigung der anderen Verkehrsteilnehmer gegeben. Die freiwilligen Vereinbarungen scheinen offensichtlich nicht die beabsichtigte Wirkung zu erzielen, so dass weitergehende bzw. alternative Regelungen zu prüfen sind.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/1029**

öffentlich

### Betreff:

Treibhausgasneutralität neuer Investitionen

<b>Einreicher:</b> Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke	Erstellungsdatum	25.09.2019
	Eingang 502:	

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
06.11.2019	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Landeshauptstadt Potsdam verpflichtet sich, bis Juni 2020 darzustellen, wie es möglich wird, bei Investitionen in Gebäude, Fahrzeuge, Maschinen und Kraftwerke keine neuen Treibhausgasemissionen zu erzeugen.

Das bedeutet im Einzelnen:

#### 1. Gebäudebetrieb

Bei Gebäudeneubau oder dem Tausch der zentralen Heizanlage bzw. Klimaanlage ist zu gewährleisten, dass durch den Betrieb des Gebäudes in den Bereichen Heizung, Kühlung, Technik und Stromversorgung keine Treibhausgasemissionen entstehen. Z.B. können zur Wärmeversorgung des Gebäudes erneuerbare Energien (hier jeweils in der Definition des Erneuerbare-Energien-Gesetzes) eingesetzt werden oder Wärmepumpen, die mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben werden. Öl- und mit fossilem Erdgas betriebene Heizungen werden nicht mehr installiert. Die Gebäude werden mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgt. Emissionen aus Vorketten in der Produktion der Investitionsgüter finden hier keine Berücksichtigung.

#### 2. Gebäudeerrichtung

Für die Neuerrichtung, die Sanierung oder den Umbau von Gebäuden ist, wo baulich sinnvoll, an Stelle von Zement ein klimafreundlicher Werkstoff wie z.B. Holz zu verwenden. Es sind geeignete bestverfügbare Standards anzuwenden, die gewährleisten, dass die Baumaterialien später möglichst getrennt und wiederverwertet werden können.

**Fortsetzung des Beschlusstextes auf der Rückseite**

Janny Armbruster  
Fraktionsvorsitzende/r

Gert Zöllner

Stefan Wollenberg

Imke Eisenblätter

Daniel Keller

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**



**Termin: 01.07.2020**

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?**

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Fortsetzung Beschlusstext:**

**3. Betrieb von Fahrzeugen und Maschinen**

Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen und Maschinen wird gewährleistet, dass diese im Betrieb keine Treibhausgasemissionen erzeugen. Z.B. können Dienstfahräder eingesetzt werden oder Kraftfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Maschinen, die elektrisch mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben werden. Nicht gewährleistet wird ein emissionsfreier Betrieb bspw. durch Hybridautos oder durch Fahrzeuge mit konventionellem Verbrennungsmotor. Emissionen aus Vorketten in der Produktion der Investitionsgüter finden hier keine Berücksichtigung.

**4. Errichtung von Kraftwerken**

Bei der Neuerrichtung von Kraftwerken zur Strom- bzw. Wärme-/Kälteerzeugung oder dem Austausch wesentlicher Komponenten wird gewährleistet, dass diese bei der Energiewandlung in Strom keine Treibhausgasemissionen erzeugen. Zum Beispiel können Kraftwerke zur Nutzung erneuerbare Energien errichtet oder erneuert werden. Fossiles Erdgas kann in neuen Kraftwerken nicht eingesetzt werden. Emissionen aus Vorketten in der Produktion der Investitionsgüter finden hier keine Berücksichtigung.

**5. Ausschreibung von Stromlieferverträgen**

Bei der Ausschreibung von Stromlieferverträgen wird gewährleistet, dass der zu liefernde Strom aus erneuerbaren Energien stammt.

**6. Mögliche Unvermeidbarkeit und Kompensation**

Sollte aus Sicht der jeweiligen Verwaltungseinheit oder eines kommunalen Unternehmens eine treibhausgasneutrale Investitionslösung nicht möglich sein, ist die Klimakoordinierungsstelle zur Beratung zu konsultieren.

Falls auch die Klimakoordinierungsstelle keine treibhausgasneutrale Lösung findet, erfolgt ein regelmäßiger Ausgleich der neuen Treibhausgasemissionen durch eine Investition in die Wiedervernässung von Mooren in Brandenburg, welche als Treibhausgassenke wirken. Falls eine Investition in die Wiedervernässung von Mooren in Brandenburg nicht möglich ist, kann auch eine andere geeignete Lösung zur Kompensation der Treibhausgasemissionen genutzt werden.

**7. Kommunale Unternehmen**

Der Oberbürgermeister als Gesellschaftsvertreter des Landeshauptstadt Potsdam wird beauftragt die gleichen Regelungen für die kommunalen Unternehmen zu bewirken.

**Begründung:**

Um einen gefährlichen Klimawandel über die Grenze von 1,5 °C hinaus zu verhindern, müssen die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2035 auf netto-null sinken. Wenn wir heute eine neue Heizung oder ein neues Kraftwerk in Betrieb nehmen, werden diese 15 Jahre oder länger laufen. Das bedeutet alle neuen Investitionen müssen bereits heute treibhausgasneutral sein. Die dafür nötigen technischen Lösungen stehen bereit.

Potsdam ist der weltweit renommierteste Standort für Klimawissenschaft in Deutschland. Die Landeshauptstadt Potsdam kann mit diesem Beschluss zum Thema Klimaschutz eine Vorbildrolle in Deutschland aber auch für ihre Bürgerinnen und Bürger sowie die örtliche Wirtschaft übernehmen.

Viele andere Städte und Kommunen machen sich bereits auf den Weg: Marburg strebt schon bis 2030 netto-null Emissionen an und berücksichtigt dies bereits im Haushalt 2020. Oslo strebt ebenfalls netto-null Emissionen 2030 an. Finnland zielt auf Netto-Null in 2035. Hamburg wird ab 2020 nur noch elektrische Busse kaufen. Berlin, Frankfurt, Köln und München planen eine komplette Elektrifizierung bzw. Umstellung auf Brennstoffzellen ihrer Busflotten bis 2030.

Auch auf der Angebotsseite ist die Elektrifizierung in vollem Gange. So wird z.B. die Firma Volvo Construction Equipment ab 2020 kleinere Baumaschinen wie Bagger nur noch elektrisch anbieten.

Die Nutzung erneuerbarer Energien zu stark sinkenden Kosten stärkt zudem regionale Wirtschaftskreisläufe während für Kohlenwasserstoffimporte zu schwankenden Preisen enorme Kapitalmengen in zum Teil autoritäre Staaten abfließen.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/1063**

öffentlich

**Betreff:**

Straßenlaternen zu Ladesäulen

**Einreicher:** Fraktion DIE LINKE, Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 01.10.2019

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
06.11.2019	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, gemeinsam mit den Stadtwerken einen Weg zu finden, wie sich die Potsdamer Straßenlaternen, nach dem Vorbild anderer deutscher Städte, zu Ladesäulen für Elektrofahrzeuge umrüsten lassen.

Ein Konzept, das auch die mögliche Akquirierung von Fördermitteln beinhaltet, ist der Stadtverordnetenversammlung im ersten Halbjahr 2020 vorzulegen.

gez. Stefan Wollenberg  
Fraktionsvorsitzende

Janny Armbruster/Dr. Gert Zöllner

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?** Ja Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgebblätter beifügen

**Begründung:**

Strom für das Elektroauto an der Straßenlaterne zu laden, kann ein zusätzliches Angebot sein, um den Stromer in Potsdam nachts zu laden. Die Lade-Lampe als Teil der vernetzten Stadt. Die Laternen-Idee spart Platz und fügt sich besser in das Stadt- und Straßenbild als neue Ladestationen. Das Berliner Unternehmen Ubitricity hat es vorgemacht. Es baut seit Jahren Straßenlaternen um und entwickelte dafür ein smartes Kabel, über das gleichzeitig geladen und abgerechnet wird. Es schaltet Ladevorgänge automatisch frei, erfasst die Verbrauchsdaten fahrzeuggenau und sendet diese zur Abrechnung an eine Datenplattform. Basis hierfür ist ein Stromvertrag, der für das Kabel abgeschlossen wird.

Unterschiedliche Ansätze und Pilotprojekte in Deutschland gibt es in Essen, Bochum, München, Berlin und Leipzig. So hängt z.B. in Leipzig an den Säulen der Laternen ein kleiner Kasten, mit dem das parkende Auto verbunden und so mit Strom versorgt werden kann. Die Leipziger Ladestationen sind eingebunden in die 160 Ladepunkte umfassende Ladeinfrastruktur der Stadtwerke.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/1079**

öffentlich

### Betreff:

Kein Kanalsprint im Trinkwasser

**Einreicher:** Fraktion DIE aNDERE

Erstellungsdatum 07.10.2019

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

06.11.2019

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird - auch in seiner Funktion als städtischer Vertreter in der Gesellschafterversammlung städtischer Betriebe - beauftragt, dafür Sorge zu tragen, dass für Wassersportveranstaltungen im Stadtkanal Potsdam künftig kein Trinkwasser mehr zur Verfügung gestellt wird und kein Sponsoring durch städtische Betriebe mehr erfolgt.

Die Stadtverordnetenversammlung soll im Januar 2020 über die Umsetzung des Beschlusses informiert werden.

gez.

Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?** Ja Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Bereits seit mehr als 10 Jahren steht die Füllung des Stadtkanals mit 6000 Kubikmeter Trinkwasser (10/SVV/0586) für den Kanalsprint öffentlich in der Kritik. Immer wieder äußern Bürgerinnen und Bürger auf den Leserbriefseiten der Lokalzeitungen und in den sozialen Netzwerken Unverständnis. Die Verwendung von Trinkwasser für ein Sportevent, das lediglich wenige Stunden dauert, und die Bereitstellung öffentlicher Mittel dafür wird von vielen Menschen als unangemessen bewertet.

Die letzten Jahre waren im Land Brandenburg und auch in der Landeshauptstadt Potsdam durch geringe Niederschläge und sinkende Grundwasserspiegel geprägt. Der Potsdamer Oberbürgermeister forderte die Bevölkerung zum Gießen der Stadtbäume auf. Die Schlösserstiftung beklagte enorme Baumverluste in den historischen Parkanlagen. Wichtige Moore oder Gewässer (z.B. Düstere Teiche und Kindermannsee) trocknen aus.

Potsdams unmittelbare Nachbarlandkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland verboten erst Ende August 2019 die Wasserentnahme aus allen Flüssen, Kanälen, Seen und Teichen bis auf Weiteres. Das galt auch für die Wasserentnahme mittels Pumpvorrichtungen aus oberirdischen Gewässern zu Bewässerungszwecken jeweils in den gesamten Landkreisen. Im Landkreis (LK) Havelland wurde darüber hinaus zwischen 8 Uhr morgens und 20 Uhr abends die Nutzung von Sprengern untersagt.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark hatte begründet, *"aufgrund der bereits außergewöhnlich langanhaltenden, sehr angespannten hydrometeorologischen Lage ist (...) eine wasserwirtschaftliche Extremsituation eingetreten. Diese stellt sich insbesondere durch die stark gesunkenen Pegelwasserstände der Gewässer innerhalb des Landkreises Potsdam-Mittelmark dar."* (1)

Der LK Havelland hatte darauf hingewiesen, dass sich *"auch das Grundwasser auf bedenklichem Rückzug [befindet]. Mehrere Brunnen, darunter besonders wichtige Feuerlöschbrunnen, sind bereits trocken gefallen. Die Untere Wasserbehörde des Havellandes hat daher die Nutzung von Brunnen zur Beregnung von privaten Grün- und Gartenflächen beschränkt."* (2)

Die Landeshauptstadt Potsdam hat Vorbildfunktion und sollte nicht nur mit Blick auf den ausgerufenen Klimanotstand kein Verhalten an den Tag legen, das die Bemühungen der Nachbarlandkreise konterkariert und von diesen nur als dekadentes Hauptstadtgehabe verstanden werden kann.



Im August beschloss die Stadtverordnetenversammlung, künftig alle Beschlüsse auch auf ihre Auswirkungen auf den Klimaschutz zu prüfen (19/SVV/0543). Es ist offensichtlich, dass eine weitere Förderung des Kanalsprints mit den Zielen dieses Beschlusses nicht vereinbar ist.

Kanuwettbewerbe können im Sportpark Luftschiffhafen und in der nur wenige hundert Meter vom Stadtkanal entfernten Havel ohne Verbrauch großer Mengen Trinkwasser durchgeführt werden.

(1) [https://www.potsdam-mittelmark.de/de/aktuelles-terminen/neues-aus-dem-landkreis/aktuelles/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=804&cHash=ca7a9acb1f4358338d218a34285c48a1](https://www.potsdam-mittelmark.de/de/aktuelles-terminen/neues-aus-dem-landkreis/aktuelles/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=804&cHash=ca7a9acb1f4358338d218a34285c48a1)

(2) <https://www.havelland.de/presse/einzelansicht/news/detail/article/untere-wasserbehoerde-untersagt-wasserentnahme-aus-havellaendischen-gewaessern/>



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag**  
 **Ergänzungsantrag**  
 **Neue Fassung**

zur Drucksache Nr.

19/SVV/1079

öffentlich

**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

**Betreff:** Kein Kanalsprint im Trinkwasser

Erstellungsdatum 04.11.2019

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
06.11.2019	Stadtverordnetenversammlung		X

**Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich in Gesprächen mit dem Veranstalter des alljährlichen Kanalsprints dafür einzusetzen, dass für den Kanalsprint zukünftig kein Trinkwasser, sondern Havelwasser genutzt wird.

**Begründung:**

Die Nutzung von frischem Trinkwasser für die Flutung des Stadtkanalabschnitts in der Yorckstraße für den Kanalsprint im erneut sehr trockenen Sommer 2019 hat in der Öffentlichkeit für sehr viel Unverständnis gesorgt, weil die Grundwasserstände seit Jahren sinken und im Dürresommer der Einsatz von Havelwasser für Bewässerungszwecke eingeschränkt werden musste. Zum Teil wurde gar ein Verbot der Veranstaltung gefordert, das die Stadt wahrscheinlich gar nicht hätte aussprechen können. In dem Zusammenhang wurde dennoch von der Stadt angekündigt, Alternativen zur Verwendung von Frischwasser zu prüfen. Solche Alternativen wären angesichts der wachsenden Schwierigkeiten, die Trinkwasserversorgung in Anbetracht sinkender Grundwasserstände sicherzustellen, auf jeden Fall angebracht.

Die Antwort der Stadt auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Alternativen zur Nutzung von Frischwasser für den Kanalsprint“ (DS Nr.: 19/SVV/0987) ist jedoch so zu verstehen, dass die Stadt keine Handhabe hätte, einen erneuten Antrag auf Durchführung des Kanalsprints mit Trinkwasser abzulehnen. Vor diesem Hintergrund bleibt nur die Möglichkeit, im Dialog mit dem Veranstalter zu einer Lösung zu kommen, die nicht erneut zu großem Unverständnis führt. Das liegt auch im Interesse der Stadt.

Eine Lösung könnte der Einsatz von Havelwasser sein, das der Havel nur vorübergehend entnommen werden muss. Eine daraus folgende schädliche Gewässeränderung ist deswegen nicht zu erwarten. Eine andere mögliche Alternative wäre die Verlegung der Veranstaltung zum Beispiel an die Alte Fahrt.

gez. Jens Dörschel

Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/1091**

öffentlich

**Betreff:**

Änderung der Stellplatzsatzung

**Einreicher:** Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD

Erstellungsdatum 09.10.2019

Eingang 502:

**Beratungsfolge:**

Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
06.11.2019	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Stellplatzsatzung dahingehend ändern zu lassen, dass für Wohngebäude keine Mindestanzahl von KFZ-Stellplätzen vorgeschrieben wird. Nach dem Vorbild der Hamburger Bauordnung (HbauO) ist in §3 hinter (1) folgender Abschnitt (1a) einzufügen: „Die Verpflichtung zur Herstellung oder zum Nachweis von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge gilt abweichend von Absatz 1 nicht für Wohnungen oder Wohnheime. Bei Wohnungen oder Wohnheimen entscheiden die Bauherrinnen und Bauherren in eigener Verantwortung über die Herstellung von Stellplätzen in angemessenem Umfang, wobei sie neben dem Stellplatzbedarf der Bewohnerinnen und Bewohner, den örtlichen Verkehrsverhältnissen, der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr insbesondere die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen sollen.“ Die Richtzahlen für Fahrradstellplätze in Anlage 2, Spalte 4 sind wie folgt anzupassen: Unter Punkt 1 (Wohngebäude) ist 1 Fahrradstellplatz pro Wohnung mit bis zu 50 m<sup>2</sup> Wohnfläche bereitzustellen; für jede Wohnung zwischen 50 und 100 m<sup>2</sup> sind 2 Stellplätze, und für jede Wohnung mit mehr als 100 m<sup>2</sup> sind 3 Stellplätze einzurichten. Weiterhin ist in Spalte 4 die Zahl 15 unter der lfd. Nr. 1.2 und die Zahl 1 unter der lfd. Nr. 1.3 einzutragen.

Janny Armbruster  
Fraktionsvorsitzende/r

Gert Zöllner

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?**

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Die Vorgabe einer Mindestanzahl von KFZ-Stellplätzen stellt eine unnötige und mittlerweile unzeitgemäße Regulierung für Bauherrinnen und Bauherren dar. Eine Deregulierung führt zu einer Flexibilisierung von Bauvorhaben, senkt Baukosten, und vereinfacht Genehmigungsverfahren. Im Gegensatz zu KFZ-Stellplätzen sind Fahrradstellplätze platzsparend, preisgünstig und nicht mit Flächenversiegelung verbunden. Dem zunehmenden Bedarf an Fahrradstellplätzen soll daher durch eine moderate Anpassung und Differenzierung der Richtzahlen Rechnung getragen werden.

In wachsenden Städten werden Flächen immer knapper und wertvoller. Gleichzeitig wird Mobilität dort zunehmend durch den ÖPNV und das Fahrrad abgedeckt, während das eigene Kraftfahrzeug mit seinem hohen Platzbedarf im fließenden und ruhenden Verkehr an Bedeutung verliert. In der Folge sind an vielen Orten ungenutzte Stellplätze zu beobachten, die nur deshalb existieren, weil sie von der Stellplatzsatzung vorgeschrieben wurden. Neben der Verschwendung knapper Flächen werden somit auch Baukosten unnötig in die Höhe getrieben. Dieser Missstand wurde in der Freien und Hansestadt Hamburg bereits vor Jahren erkannt und führte 2014 zur Aufhebung der KFZ-Stellplatzpflicht für Wohnungen und Wohnheime. Statt starrer Vorgaben können dort Stellplätze gebaut werden, wo sie gebraucht werden, während z.B. an Orten mit guter ÖPNV-Anbindung ganz darauf verzichtet werden kann. Der Evaluierungsbericht von 2016 stellt dazu fest: „Die erfolgte Deregulierung unterstützt flexible, differenzierte und vorhabenbezogene Lösungen der Stellplatzfrage, die starre gesetzliche Regelungen nicht abbilden können. Der Verzicht auf starre Quoten ermöglicht den Bauherren flexible, vorhabenspezifische und ortsindividuelle Stellplatzlösungen und ermöglicht das flexible Reagieren auf sich verändernde Mobilitätsbedarfe“. Weiter heißt es in der Auswertung: „Gleichzeitig belegt die Evaluation, dass Bauherrinnen und Bauherren ihre Eigenverantwortung wahrnehmen und bedarfsgerecht Stellplätze realisieren. Klares Indiz dafür ist, dass sich die realisierten Stellplatzzahlen nach den Erhebungen der Wohnungswirtschaft gegenüber der ursprünglichen Regelung, seit dem Wegfall der gesetzlichen Vorgabe, in der Summe nicht verändert haben. Die gewünschten Ziele der Aufhebung der Stellplatzpflicht hinsichtlich der Entlastung des Baugenehmigungsverfahrens und der Baukostensenkung sind erfüllt worden“.

Die derzeitige Potsdamer Stellplatzsatzung geht davon aus, dass das private Kraftfahrzeug vorrangiges Fortbewegungsmittel ist und bietet in §3(4) lediglich geringe Abweichungsmöglichkeiten von den starren Richtzahlen der Stellplätze für Lagen mit guter ÖPNV-Versorgung. Allerdings ist im Mobilitätsverhalten der Potsdamer Bürgerinnen und Bürger eine deutliche Hinwendung zum Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad) und insbesondere zu komplexen und vernetzten Mobilitätskonzepten unter Einbeziehung mehrerer Verkehrsmittel (Park & Ride, Bike & Ride,

Carsharing etc.) zu verzeichnen. Diese Entwicklung wird durch den Beschluss und die Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr (StEK Verkehr) im Umweltszenario für die Zukunft weiter gefördert und sollte daher mit einer Flexibilisierung des Baus von Stellplätzen begleitet werden.

Der vollständige Evaluierungsbericht zur Aufhebung der Kfz-Stellplatzpflicht im Wohnungsbau der Freien und Hansestadt Hamburg kann unter:

[http://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/60582/evaluierungsbericht\\_zur\\_aufhebung\\_der\\_kfz\\_stellplatzpflicht\\_im\\_wohnungsbau\\_sowie\\_stellungnahme\\_des\\_senats\\_zu\\_dem\\_ersuchen\\_der\\_buergerschaft\\_vom\\_2\\_deze.pdf](http://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/60582/evaluierungsbericht_zur_aufhebung_der_kfz_stellplatzpflicht_im_wohnungsbau_sowie_stellungnahme_des_senats_zu_dem_ersuchen_der_buergerschaft_vom_2_deze.pdf)

abgerufen werden.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/1147**

öffentlich

### Betreff:

Nachhaltige Bauweise beim Neubau öffentlicher Gebäude

**Einreicher:** Fraktion DIE aNDERE

Erstellungsdatum 21.10.2019

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

06.11.2019

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bei der Neuerrichtung von Bauten der sozialen Infrastruktur, insbesondere von Schulen und Kindertagesstätten, in der Planung, Ausschreibung und Bauausführung eine nachhaltige Bauweise durchzusetzen.

Die Nachhaltigkeit wird mit der Wahl des Materials der Trag-, Innen- und Außenwandkonstruktionen bestimmt. Diese sollen überwiegend aus Holzwerkstoffen bestehen.

Sollte von der Holzbauweise abgewichen werden, ist dieses vor Beginn der Objektplanung auf der Grundlage einer fundierten und detaillierten Begründung der Stadtverordnetenversammlung oder dem Hauptausschuss zur Entscheidung vorzulegen.

Die Stadtverordnetenversammlung soll im März 2020 über die Umsetzung des Beschlusses unterrichtet werden.

gez.

Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?**

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Im Hinblick auf den von der Stadtverordnetenversammlung am 14. August 2019 ausgerufenen Klimanotstand bedarf es zahlreicher Einzelschritte. Einer liegt im Bauen.

Mit Baustoffen, die unter einem enorm hohen Energieaufwand erzeugt werden, kann ein ganzheitlich nachhaltiges Bauen nicht erreicht werden. Beispielsweise ist die Produktion von Zement als Bindemittel für Beton sowie von Stahl aus energetischer Sicht sowie im Hinblick des hohen, klimaschädlichen Kohlendioxidausstoßes nicht mehr mit den Zielen des Klimanotstandes vereinbar.

So ist beispielsweise im Sommer 2019 im Zuge der Umsetzung der Berliner Schulbauoffensive ein erster Neubau - hier für die Integrierte Sekundarschule (ISS) Mahlsdorf - in Betrieb genommen worden.

*"Die ISS ist eine von drei Schulen in Berlin, die erstmals in Holzmodulbauweise errichtet werden. Die Wände: alle in Fichte. Auch die Geländer im luftigen zentralen Treppenhaus: alle aus Fichte. Die Flure sind breit, auch sie sollen je nach Unterrichtssituation Räume des Lernens werden.*

*290 Module seien insgesamt verbaut worden, drei bilden einen Klassenraum, wie Architekt Andreas Krawczyk erläutert. Jedes wurde mit bodentiefen Fenstern, Türen und Installationen wie Heizkörper und Steckdosen bei einer Firma in Köpenick vormontiert und zur Baustelle geliefert. ... Am 27. August 2018 erfolgte Grundsteinlegung, am 27. Februar wurde bereits Richtfest gefeiert. ...*

*... Vom Beginn der Planung bis zur Fertigstellung seien insgesamt nur drei Jahre vergangen – inklusive zweier europaweiter Ausschreibungen. Das Land investierte 34,8 Millionen Euro und blieb damit weitgehend im Kostenrahmen."*

<https://www.tagesspiegel.de/berlin/schule/der-osten-als-vorreiter-erster-neubau-der-berliner-schulbauoffensive-eroeffnet/24872012.html>







Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/1148**

öffentlich

### Betreff:

Verbesserung rechtlicher Regelungen zum Vogelschutz

**Einreicher:** Fraktion DIE aNDERE

Erstellungsdatum 21.10.2019

Eingang 502:

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
06.11.2019	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, welche Maßnahmen die Landeshauptstadt Potsdam treffen kann, um den Vogelschutz zu verbessern und die Zahl der Unfälle von Vögeln an Fenstern, Gebäudefassaden, Haltestellen und Lärmschutzwänden zu reduzieren.

Insbesondere soll geprüft werden

1. welche Maßnahmen zum Vogelschutz bei Neubau und Sanierung städtischer Gebäude getroffen werden können,
2. welche Maßnahmen zum Vogelschutz an städtischen Bestandsgebäuden umgesetzt werden können und
3. welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen, Maßnahmen zum Vogelschutz festzusetzen:
  - a) in einer kommunalen Vogelschutzsatzung
  - b) in Gestaltungssatzungen
  - c) in der kommunalen Bauleitplanung
  - d) bei der Bearbeitung von Bauanträgen.

Das Prüfergebnis soll den Stadtverordneten im Januar 2020 vorgelegt werden.

gez.

Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?**

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Nach einer Hochrechnung der Länderarbeitsgemeinschaft der Vogelschutzwarten (LAG VSW) *"verunglücken in Deutschland jährlich rund 100 bis 115 Millionen Vögel an Glas. Dies sind etwa 5-10 % aller im Jahresverlauf in Deutschland vorkommenden Vögel."*

Bei diesem Glas kann es sich um Fenster- oder Glasfassaden, unabhängig von deren Größe, handeln. Vögel können Glas- oder Spiegelhindernisse nicht erkennen und ihnen deshalb nicht ausweichen. Der Aufprall gegen solche Hindernisse verursacht neben schweren Knochenbrüchen und Lähmungen auch Einblutungen in das Gehirn und irreversible Verletzungen der Augen. Aufprallunfälle sind für Vögel in der Regel tödlich.

Nach § 44 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatschG) (1) ist das Töten oder Verletzen wildlebender, besonders geschützter Tierarten verboten. Der Status mindestens *besonders geschützt* trifft auf alle wildlebenden Vögel in Deutschland zu. Die Inkaufnahme der Tötung oder Verletzung von Vögeln durch Glas-Vogelschlag erfüllt ebenso den Tatbestand des Paragraph 44 (1) BNatschG, wie das Absichtliche Verletzen und Töten wilder Tiere.

Da Glasfassaden bekanntermaßen ein *"signifikant erhöhtes Tötungsrisiko"* für wildlebende Vögel darstellen, liegt ein Verstoß gegen das BNatschG vor. Der Schutz von Vögeln kann bereits vor dem Bau von Gebäuden oder nachträglich erreicht werden, indem bspw. Fenster oder Glasfassaden von Vögeln nicht als Flugschneisen verstanden werden, weil die Räume dazwischen keine optischen Hindernisse aufweisen, indem Fenster und Glasfassaden nicht bis an die Fassadenkante gezogen werden, indem Scheiben mit Laserdruckverfahren bearbeitet und so optische Hindernisse mit langer Lebensdauer integriert werden, indem Ranknetze für Pflanzen um die Gebäude gespannt werden oder indem großflächige Aufkleber auf Fenstern und Scheiben bzw. deutliche Hindernisse dahinter aufgebracht bzw. installiert werden. Markierungen auf Glaselementen sind, sofern sie z.B. nach österreichischer Norm ONR 191040 ausgeführt werden, hochwirksam gegen Vogelschlag. Die noch heute an Gebäuden aufzufindenden klassischen Silhouetten von Vögeln führen nach wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht zu einer Verminderung des Glas-Vogelschlages.





Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/1157**

öffentlich

**Betreff:**

Baumpaten gesucht

**Einreicher:** Fraktion DIE LINKE

Erstellungsdatum 22.10.2019

Eingang 502: \_\_\_\_\_

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
06.11.2019	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die 2017 ins Leben gerufene Aktion: Für ein grünes Potsdam - Gestaltung und Pflege von Straßengrün; Baumpatenschaften attraktiver zu gestalten. Dabei sind den Bürgerinnen und Bürgern weitere, auch niederschwelligere und konkretere Angebote zu unterbreiten. Der Eigeninitiative zur Pflanzung von Bäumen durch Bürgerinnen und Bürger sollte mehr Raum gegeben und Angebote auch zu geringeren Kostenbeträgen sollten ergänzt werden.

Es sind Möglichkeiten zur Kennzeichnung des bepflanzten Baumes mit Angaben zur Spenderin/ zum Spender und ggf. Anlass der Pflanzung zu ergänzen.

Über das Ergebnis ist die Stadtverordnetenversammlung im 1. Quartal 2020 zu informieren.

gez. Stefan Wollenberg  
Fraktionsvorsitzender

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?** Ja Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Es wurden 2.500 Exemplare des Flyers „Gestaltung und Pflege von Straßengrün - Baumpatenschaften“ gedruckt, die im Bürgerbereich des ehemaligen Standortes des FB 47 sowie im Bürgerservice ausgelegt worden sind. Dazu konnte man den Flyer auf der Homepage der Stadt finden. Das Ergebnis: null Baumpatenschaften.

Die bisherigen Vorschläge und Regeln zu Baumpatenschaften haben in Potsdam nicht die gewünschte Resonanz erfahren, weil sie teils zu unpersönlich, teils von Bürgerinnen und Bürgern als zu teuer empfunden werden. Durch Eröffnung weiterer Möglichkeiten für Teilbaumspenden oder für Selberpflanzungen an geeigneten Orten könnte der gewünschte Zuspruch vergrößert werden. Dabei sind positive Erfahrungen aus anderen Städten in die Überlegungen einzubeziehen.

Bäume sorgen nicht nur für die Aufwertung des Stadtbildes, sondern übernehmen wichtige Funktionen zur Umweltverbesserung in der Stadt und leisten damit viel für unser Wohlbefinden. Sie filtern den Staub aus der Luft, produzieren Sauerstoff und mindern Lärmbelastungen. Bäume machen unsere Stadt einfach schöner, lebenswerter und bieten vielen Tieren einen Lebensraum. In Potsdam werden viele Bäume gefällt und teure Ersatzpflanzungen müssen getätigt werden. Daher wäre es doch sinnvoll, wenn die Stadt für die Bäume Paten innerhalb der Bürgerschaft sucht. Die Patenschaft bringt neben den o.g. positiven Effekten auch eine persönlich bleibende Erinnerung für den Paten. und entlastet die Stadtkasse.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/1160**

öffentlich

**Betreff:**

Querungshilfe am Kindergarten in Bornim

**Einreicher:** Fraktionen DIE LINKE; DIE aNDERE, SPD, Bündnis  
90/Die Grünen

Erstellungsdatum 22.10.2019

Eingang 502: \_\_\_\_\_

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
06.11.2019	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, ob und wenn ja, wie am Kindergarten an der Mitschurinstraße/Hugstrasse an geeigneter Stelle aus Gründen der Sicherheit und Ordnung eine geeignete Querungshilfe entsprechend § 45 StVO eingerichtet werden kann.

Ebenfalls soll die bestehende zeitliche Einschränkung der Tempo 30-Zone geprüft werden, mit dem Ziel, die Einschränkung gänzlich aufzuheben.

Der Stadtverordnetenversammlung ist dazu in ihrer Sitzung im Dezember 2019 zu berichten.

gez.  
Fraktionsvorsitzende

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?**

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Aufgrund der baulichen Situation der unübersichtlichen, engen Kurve und der verkehrsbedingten Begebenheit (überhöhte Geschwindigkeit und zunehmender LKW-Verkehr) besteht hier eine ständigen Gefahrenquelle für die Fußgänger\*innen, insbesondere für die Kinder.

Die Kinder müssen mindestens 2x am Tag diese viel befahrene Straße überqueren, ohne eine einzige Querungshilfe wie Ampel oder Zebrastreifen.

Zur Konzeption einer geeigneten Querungshilfe soll neben Vertreter\*innen der Kindertagesstätte, den Eltern und des Fachverbandes Fußverkehr Deutschlandsoll auch die direkt benachbarte Feuerwehr in die Planung einbezogen werden.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/1164**

öffentlich

### Betreff:

Sicherheit von Fahrradfahrern an Kreuzungen

**Einreicher:** Fraktion CDU

Erstellungsdatum 22.10.2019

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

06.11.2019

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt;

1. zu prüfen ob, wo und wie die aus aktuellen Untersuchungen des ADAC (adac.de/radfahrer-sicherheit) resultierenden Empfehlungen in Potsdam umgesetzt werden können,
2. gegebenenfalls eine Prioritätenfolge und einen Zeitplan zur Umsetzung der Massnahmen zu erarbeiten und
3. im Haushalt 2020/21 die entsprechenden Mittel einzustellen.

Dem Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität ist bis März 2020 das Ergebnis der Prüfungen sowie ggf. Realisierungsvorschläge vorzustellen.

gez.

Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**



Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?**

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Der überwiegende Teil der Fahrradunfälle durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen passieren laut einem aktuellen Untersuchungsergebnis des ADAC an Kreuzungen. Für die Verbesserung der Situation wurden konkrete Empfehlungen ausgearbeitet. Da die LHP zur Erreichung der Klimaziele sowie zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs anstrebt, die Nutzung des Fahrrads für möglichst viele Potsdamer attraktiv zu machen, müssen die Radwege möglichst sicher und übersichtlich - insbesondere in den Kreuzungsbereichen - gestaltet werden.



**Landeshauptstadt  
Potsdam**  
Der Oberbürgermeister

## Mitteilungsvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/1130**

**Betreff:**  
**Tempo 30 Potsdamer Straße**

öffentlich

**bezüglich**  
**DS Nr.: 18/SVV/0960**

Erstellungsdatum	17.10.2019
Eingang 502:	18.10.2019

Einreicher: Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium
06.11.2019	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

### Inhalt der Mitteilung:

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Im Ergebnis der straßenverkehrsbehördlichen Prüfung sind gemäß der in 2019 durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen die Richtwerte nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 an verschiedenen Immissionsorten in der Rückertstraße und der Potsdamer Straße überschritten. Eine Ermächtigungsgrundlage zur Anordnung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen liegt somit vor.

Unter Berücksichtigung der entscheidungsrelevanten Rahmenbedingungen (Verkehrsbelastung, Bebauung, Flächennutzungen etc.) sind die Rückertstraße und die Potsdamer Straße in drei Straßenabschnitte untergliedert und bewertet worden.

In Auswertung der unterschiedlichen Straßenabschnitte stellen sich die nachstehenden Geschwindigkeitsrestriktionen als erforderliche und ausreichend wirksame Maßnahmen dar:

- I. Rückertstraße (Marquardter Chaussee – Potsdamer Straße):**  
30 km/h nachts (22-6Uhr) für den LkW-Verkehr
- II. Potsdamer Straße (Rückertstraße – Amundsenstraße):**  
30 km/h nachts (22-6Uhr) für den LkW-Verkehr  
(ausgenommen Schulstandort – Bornimer Grundschule, wie Bestand 30 km/h Gesamtverkehr)
- III. Potsdamer Straße (Amundsenstraße – Schulplatz):**  
30 km/h nachts (22-6Uhr) für den Gesamtverkehr

Um die Maßnahmen erfolgreich umsetzen zu können, ist das derzeit laufende verwaltungsrechtliche Verfahren abzuschließen. Unter Berücksichtigung der zeitlichen und organisatorischen Abläufe (auch Witterung) ist die Umsetzung der Maßnahmen in Form der Aufstellung entsprechender Verkehrszeichen bis Ende des Jahres vorgesehen.





**Landeshauptstadt  
Potsdam**  
Der Oberbürgermeister

## Mitteilungsvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**19/SVV/1212**

**Betreff:**  
**Durchfahrtsverbot für LKW**

öffentlich

**bezüglich**  
**DS Nr.: 19/SVV/0441**

Erstellungsdatum	30.10.2019
Eingang 502:	30.10.2019

Einreicher: Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium
06.11.2019	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

### Inhalt der Mitteilung:

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Im Ergebnis der straßenverkehrsbehördlichen Prüfung ergibt sich nachfolgende rechtliche und tatsächliche Bewertung:

Das Straßennetz der Landeshauptstadt Potsdam hat grundsätzlich die Aufgabe den öffentlichen Nahverkehr, kommunalen Individual- und Wirtschaftsverkehr sowie Anteile des regionalen und überregionalen Verkehrs aufzunehmen und deren verkehrssichere Abwicklung zu gewährleisten.

Für die Beschränkung einzelner Verkehrsteilnehmergruppen oder Verkehrsarten, zu welchen auch der LKW-Durchgangsverkehr zuzuordnen ist, bedarf es grundsätzlich einer rechtlichen Ermächtigungsgrundlage, welche hier die einschlägige Norm § 45 (1) Satz 2 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) darstellt.

Demnach können die Straßenverkehrsbehörden zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen die Benutzung bestimmter Straßen einschränken oder verbieten.

Hinsichtlich bestehender Lärmbelastungen gilt es die Maßgaben des Lärmaktionsplanes der Landeshauptstadt Potsdam umzusetzen und einzuhalten. Im Ergebnis der aktuellen straßenverkehrsrechtlichen Auswertung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes konnte jedoch kein Erreichen von relevanten Grenz- oder Richtwerten festgestellt werden, welche die Grundlage einer Ermächtigung zur Anordnung eines Durchfahrtsverbotes für den LKW-Verkehr bilden würde.

Bezüglich der Abgasbelastungen gilt es hingegen die Immissionsgrenzwerte nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und den nachgelagerten Verordnungen für NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> (s. auch Luftreinhalte- und Aktionsplan der Landeshauptstadt Potsdam 2008 und deren Fortschreibungen 2012 / 2016) einzuhalten und zu überwachen.

Im Ergebnis der Luftreinhalteplanung 2015/2016 und gemäß den vom Landesamt für Umwelt (LfU) ermittelten aktuellen Werten ist festzustellen, dass im gesamten Stadtgebiet die erlaubten Maximal- und Durchschnittswerte definierter Luftschadstoffbelastungen, als auch die Anzahl an Überschreitungstagen hinsichtlich der Feinstaubbelastung sowie seit 2015 auch bezüglich der Stickstoffdioxidbelastungen eingehalten werden konnten.

**Fortsetzung der Mitteilung Seite 3**



**Fortsetzung der Mitteilung:**

Eine rechtliche Voraussetzung für ein etwaiges Durchfahrtsverbot für den LKW-Verkehr aufgrund von Luftschadstoffbelastungen liegt somit nicht vor.

Die in der Begründung des Antrages formulierte Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße widerspricht als Begründung für Verkehrsverbote den Grundsätzen der Funktion eines Straßennetzes. Die Grundlagen für den Bau und die Unterhaltung der öffentlichen Straßen bilden die Regelungen des Bundesfernstraßengesetzes, Brandenburgischen Straßengesetzes und nachgeordneter technischer Richtlinien und Regelwerke, welche in Umsetzung der öffentlichen Daseinsvorsorge vom Straßenbaulastträger angewandt und in Abhängigkeit der Funktion und Bedeutung der Straße auch umgesetzt werden. Hiernach sind die Straßen der Landeshauptstadt Potsdam für die Belastung durch den LKW-Verkehr, welcher in Potsdam vergleichsweise zu anderen Städten als gering einzustufen ist, ausgelegt und werden so unterhalten.

Eine prophylaktische Sperrung von Straßen zur Vermeidung einer Schädigung / Abnutzung / Reparatur dieser bzw. der Minderung finanzieller Unterhaltungslasten steht im groben Widerspruch zu den gesetzlichen Bestimmungen und wäre schlicht rechtswidrig.

Eine Ermächtigungsgrundlage aufgrund einer Verhütung außerordentlicher Schäden an Straßen ist somit nicht gegeben.

Ergänzend wird der im Antrag formulierte Verweis auf andere Städte aufgenommen. So hat beispielsweise die Landeshauptstadt Dresden bestimmte Teile der Stadt für den LKW-Verkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t gesperrt. Diese Maßnahme ist Bestandteil des Luftreinhalteplanes der Stadt Dresden und beruht alleinig auf immissionsschutzrechtlicher Grundlage. Wie auch in anderen bundesdeutschen Städten basieren derartige Verbote stets auf Grundlage von Überschreitungen der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte von Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) und/oder Feinstaub (PM 10) und deren Folgemaßnahmen.

Positiv für die Landeshauptstadt Potsdam ist wiederholt festzustellen, dass derartige Überschreitungen nicht bestehen.

Eine Kurzübersicht zu den Luftschadstoffbelastungen der letzten zwei Jahre an den für das Stadtgebiet maßgeblichen Hochbelastungsabschnitten sowie Referenzorten (an allen vier Standorten sind Messstationen des Landesumweltamtes vorhanden) ist in einer Anlage beigefügt.

Auch für das laufende Jahr 2019 sind keine Schadstoffbelastungen zu erwarten, welche ein Erreichen bzw. Überschreiten der maßgeblichen Grenzwerte von 40 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>x</sub> als Jahresmittelwert bzw. der max. Anzahl von 35 Überschreitungstage mit über 50 µg/m<sup>3</sup> Feinstaub (PM 10) erwarten lassen.

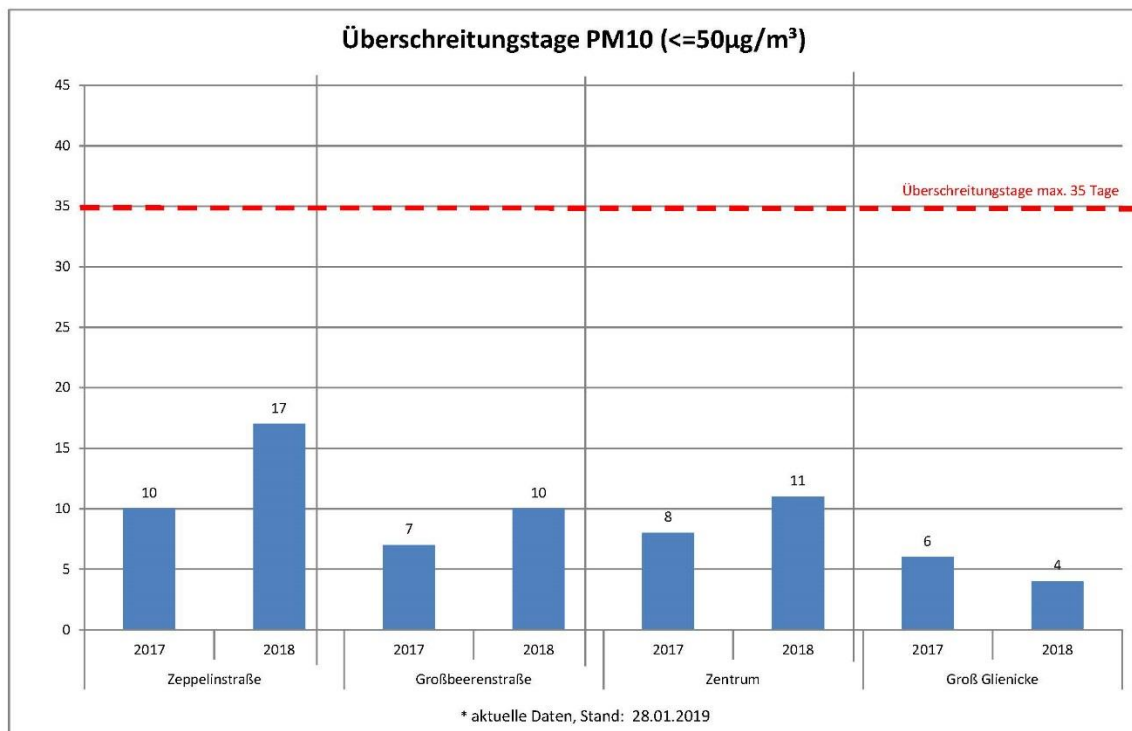
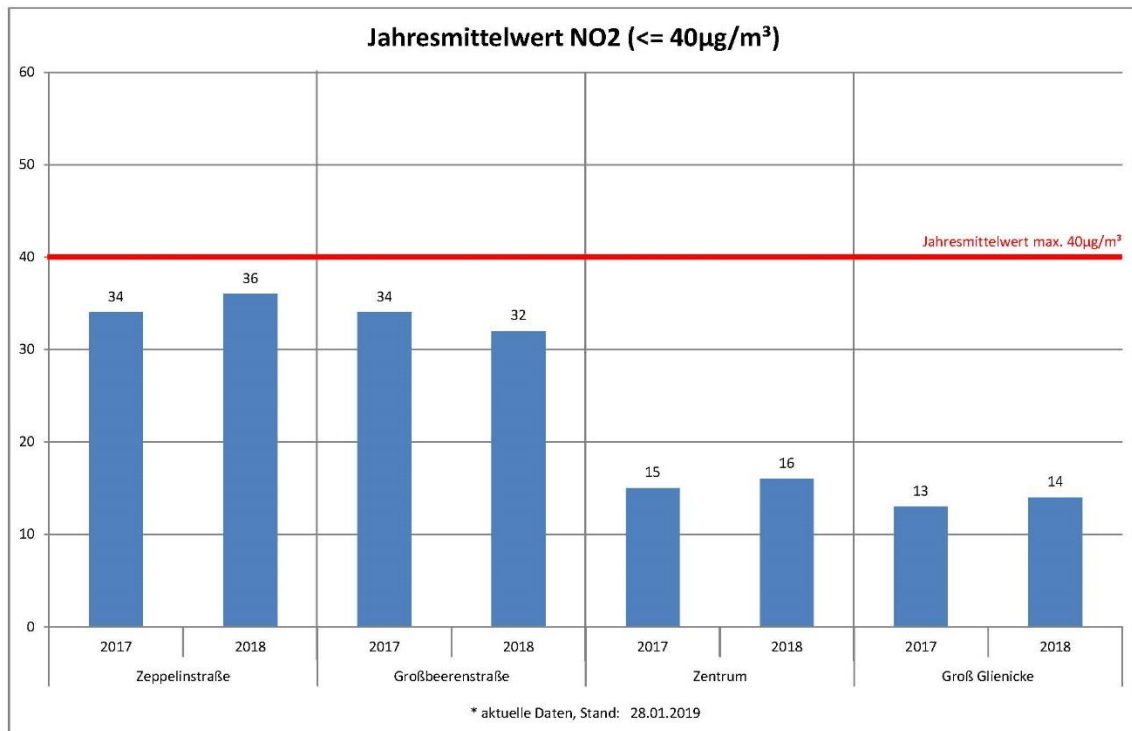
**Fazit:**

In Ermangelung der rechtlichen Voraussetzungen kann ein Durchfahrtsverbot für das Stadtgebiet Potsdam für den LKW-Verkehr nicht erlassen werden.

Anlage:

Kurzübersicht

## Anlage zur MV Durchfahrtsverbot für LKW





## Niederschrift

### 4. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität

---

**Sitzungstermin:** Donnerstag, 28.11.2019  
**Sitzungsbeginn:** 18:00 Uhr  
**Sitzungsende:** 22:06 Uhr  
**Ort, Raum:** Raum 405, Hegelallee, Haus 1

---

#### Anwesend sind:

##### Ausschussvorsitzender

Herr Andreas Walter	Bündnis 90/Die Grünen	Leitung der Sitzung
---------------------	--------------------------	---------------------

##### Ausschussmitglieder

Herr Leon Troche	SPD	bis 18:30 Uhr
Frau Tina Lange	DIE LINKE	ab 18:05 Uhr
Herr Matthias Finken	CDU	
Frau Dr. Anja Laabs	DIE aNDERE	
Herr Sebastian Olbrich	AfD	

##### stellv. Ausschussmitglieder

Herr Jens Dörschel	Bündnis 90/Die Grünen
Herr Pete Heuer	SPD

##### sachkundige Einwohner

Herr Maximilian Adams	
Frau Dr. Sophie Haebel	
Herr Dr. Matthias Kretschmer	
Herr Jan Kuppert	DIE aNDERE
Frau Elke Lentz	SPD
Herr Norbert Wilke	

##### Beigeordnete

Herr Bernd Rubelt	BGO f. d. GB4
-------------------	---------------



Frau Kathleen Krause (Ortsvorsteherin Golm) zum TOP 4.2

**Nicht anwesend sind:**

**Ausschussmitglieder**

Herr Uwe Adler	SPD	entschuldigt
Herr Fabian Twerdy	Bündnis 90/Die Grünen	entschuldigt
Herr Michél Berlin	DIE LINKE	entschuldigt

**zusätzliches Mitglied**

Herr Björn Teuteberg	Freie Demokratische Partei	entschuldigt
Frau Dr.med. Carmen Klockow	Bürgerbündnis	entschuldigt

**Vertreter des zusätzlichen Mitgliedes**

Herr Wolfhard Kirsch	Bürgerbündnis	entschuldigt
----------------------	---------------	--------------

**sachkundige Einwohner**

Herr Klaus Rietz		entschuldigt
------------------	--	--------------

**Gäste**

Frau Gabriele Kosel	(Bereich Infrastruktur- und Straßenverwaltung) zu TOP 3.1
Herr Siegfried Weise	(Geschäftsstelle Bauen) zu TOP 3.2
Herr Norman Niehoff	(Bereich Verkehrsentwicklung) zu TOP 4.1, 4.2, 4.8, 4.13, 5.1
Frau Kathleen Krause	(Ortsvorsteherin Golm) zu TOP 4.2
Herr Torsten Wustrack	(Bereich Verkehr und Technik) zu TOP 4.3, 4.6, 4.12, 4.14, 4.15
Frau Dana Fiebig	(Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt) zu TOP 4.4
Herr Thomas Schenke	(Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen) zu TOP 4.7, 4.11,
Herr Lars Schmäh	(Bereich Umwelt und Natur) zu TOP 4.10
Herr Markus Schneider	(Anwohner) Rederecht zu TOP 4.12
Frau Martina Woiwode	(Bereich Verkehrsanlagen) zu TOP 5.2, 5.3

**Schriftführer/in:**

Frau Anhoff

## Tagesordnung:

### Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung
- 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung /  
Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des  
öffentlichen Teils der Sitzung vom 24.10.2019 / Feststellung der öffentlichen  
Tagesordnung
- 3 Vor Einbringung in die Stadtverordnetenversammlung
- 3.1 1. Änderungssatzung zur Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung der  
Landeshauptstadt Potsdam  
Vorlage: 19/SVV/1176  
Einreicher: Oberbürgermeister, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen  
(alle OBR, FA, KUM)
- 3.2 Strategischer Eckwertebeschluss für die Planung des Doppelhaushaltes  
2020/2021 und die mittelfristige Finanzplanung 2022 bis 2024  
Vorlage: 19/SVV/1174  
Einreicher: Oberbürgermeister, Geschäftsstelle 103
- 4 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung
- 4.1 Institut für Agrartechnik und Bioökonomie Bornim (ATB) ohne Umwege direkt an  
den Hauptbahnhof anbinden  
Vorlage: 19/SVV/0750  
Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
(Wiedervorlage aus KUM 26.9.2019/ Abstimmung EA Hr. Menzel v. 28.8.2019)
- 4.2 Innovative Radverkehrslösung in Golm  
Vorlage: 19/SVV/0037  
Einreicher: Dr. Saskia Ludwig, Ortsvorsteherin Golm  
(erneute Überweisung in Fachausschuss [KUM] nach Behandlung im KOUL  
21.2.2019)
- 4.3 Ampelanlagen mit Abbiegespiegeln verbessern  
Vorlage: 19/SVV/0996  
Einreicher: Fraktion CDU  
(nur KUM)
- 4.4 Umgang mit E-Scootern
- 4.4.1 Vorstellung Umgang mit E-Scootern in der LHP  
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt
- 4.4.2 Regeln zur Nutzung von E-Scootern in Potsdam  
Vorlage: 19/SVV/0997  
Einreicher: Fraktion CDU  
(nur KUM)
- 4.5 Treibhausgasneutralität neuer Investitionen  
Vorlage: 19/SVV/1029  
Einreicher: Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke

- (SBWL, KUM, WA KIS)
- 4.6 Straßenlaternen zu Ladesäulen  
Vorlage: 19/SVV/1063  
Einreicher: Fraktionen DIE LINKE, Bündnis 90/Die Grünen  
(nur KUM)
- 4.7 Kein Kanalsprint im Trinkwasser  
Vorlage: 19/SVV/1079  
Einreicher: Fraktion DIE aNDERE  
(B/Sp., KUM, HA)  
+ AA Bündnis 90/Die Grünen v. 4.11.2019
- 4.8 Änderung der Stellplatzsatzung  
Vorlage: 19/SVV/1091  
Einreicher: Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen  
(GSWI, SBWL, KUM)
- 4.9 Nachhaltige Bauweise beim Neubau öffentlicher Gebäude  
Vorlage: 19/SVV/1147  
Einreicher: Fraktion DIE aNDERE  
(SBWL, KUM, WA KIS)
- 4.10 Verbesserung rechtlicher Regelungen zum Vogelschutz  
Vorlage: 19/SVV/1148  
Einreicher: Fraktion DIE aNDERE  
(nur KUM)
- 4.11 Baumpaten gesucht  
Vorlage: 19/SVV/1157  
Einreicher: Fraktion DIE LINKE  
(nur KUM)
- 4.12 Querungshilfe am Kindergarten in Bornim  
Vorlage: 19/SVV/1160  
Einreicher: Fraktionen DIE LINKE; DIE aNDERE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen  
(nur KUM)
- 4.13 Sicherheit von Fahrradfahrern an Kreuzungen  
Vorlage: 19/SVV/1164  
Einreicher: Fraktion CDU  
(nur KUM)
- 4.14 Tempo 30 Potsdamer Straße  
Vorlage: 19/SVV/1130  
Einreicher: Oberbürgermeister, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen  
(Mitteilungsvorlage)
- 4.15 Durchfahrtsverbot für LKW  
Vorlage: 19/SVV/1212  
Einreicher: Oberbürgermeister, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen  
KUM, HA  
(Mitteilungsvorlage)
- 5 Mitteilungen der Verwaltung
- 5.1 Berichterstattung "Schwerpunkte der Fortschreibung des STEK Verkehr"  
(gem. DS 18/SVV/0748)  
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
- 5.2 Berichterstattung zum Stand der Ausbauplanung Brandenburger Straße

- Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
- 5.3 Berichterstattung zum Stand der Planung Busspur Geltow/Potsdam  
Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
- 5.4 Information zum Grundgerüst Klimarat  
Koordinierungsstelle Klimaschutz
- 5.5 Berichterstattung "Fortsetzung des Brandenburger 1000-Speicher Programms  
(gem. Beschluss zur DS 19/SVV/0714)  
Koordinierungsstelle Klimaschutz
- 6 Sonstiges

## **Niederschrift:**

### **Öffentlicher Teil**

#### **zu 1 Eröffnung der Sitzung**

Der Ausschussvorsitzende, Herr Walter, begrüßt die Mitglieder und eröffnet die Sitzung.

#### **zu 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 24.10.2019 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung**

Der Vorsitzende stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit mit 7 von 9 stimmberechtigten Mitgliedern fest.

Zur Niederschrift der Sitzung vom 24.10.2019 gibt es keine Einwendungen. Sie wird mit 4:0:3 bestätigt.

Zur Tagesordnung ergehen die Bitten,

- die Tagesordnungspunkte 4.5 „Treibhausgasneutralität neuer Investitionen“ und 4.9 „Nachhaltige Bauweise beim Neubau öffentlicher Gebäude“ zurückzustellen – beide Anträge werden nochmals vom Einreicher beraten
- den Tagesordnungspunkt 4.8 „Änderung der Stellplatzsatzung“ dem SBWL folgend bis voraussichtlich August 2020 zurückzustellen  
(Im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und ländliche Entwicklung vom 26.11.2019 wurde durch die Verwaltung berichtet, dass davon ausgegangen werde, etwa Mitte nächsten Jahres eine umfangreiche Veränderung der Stellplatzsatzung in den politischen Raum zu geben. Es erging die Empfehlung, die Aufbereitung abzuwarten und den Antrag mit dieser gemeinsam zu behandeln. [Anm. der Protokollantin])
- den Tagesordnungspunkt 4.12 „Querungshilfe am Kindergarten in Bornim“

vorzuziehen und vor 4.1 zu behandeln.

Die so geänderte Tagesordnung wird einstimmig bestätigt.

Es liegt folgender Antrag auf Rederecht vor:

- zum Tagesordnungspunkt 4.12 „Querungshilfe am Kindergarten in Bornim“ für Herrn Markus Schneider (Anwohner)

Das Rederecht wird einstimmig gewährt.

### **zu 3 Vor Einbringung in die Stadtverordnetenversammlung**

#### **zu 3.1 1. Änderungssatzung zur Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung der Landeshauptstadt Potsdam**

##### **Vorlage: 19/SVV/1176**

Einreicher: Oberbürgermeister, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen  
(alle OBR, FA, KUM)

Frau Kosel (Bereich Infrastruktur- und Straßenverwaltung) bringt die Vorlage ein und geht auf die Neuerungen sowie auf spezielle Wohngebiete ein (siehe Begründung zur Beschlussvorlage).

Herr Wilke fragt, wie eine Erhöhung von zu beseitigendem Laub zustande kommt und wie sich die hohen Kosten im Bereich des Winterdienstes erklären, obwohl hier weniger Aufwand zu verzeichnen ist.

Frau Kosel erklärt, dass im Zusammenhang mit dem Winterdienst hohe Fixkosten bestehen, die unabhängig von den tatsächlichen Einsätzen anfallen. Die Laubbeseitigung wurde flächenmäßig ausgeweitet, sodass in der Summe mehr Laub zu entsorgen ist, was die Kosten erhöht. Zudem gestaltet sich die Entsorgung zunehmend schwieriger, da die Kapazitäten der hiesigen Entsorger knapp werden.

Frau Dr. Laabs erkundigt sich nach dem Sachstand bezüglich der Laubbläser und danach, wie die Laubbeseitigung auf Grünflächen funktioniert. Zudem gebe es Fälle, in denen die Straßenreinigung auf die Miete umgeschlagen werde. Sie möchte wissen, wie damit umgegangen werden kann.

Frau Kosel erklärt, dass ein Verzicht von Laubbläsern geprüft wurde. Aus zeitlichen - wie auch Kapazitätsgründen ist das bei der Menge an Laub, die im Stadtgebiet zu bewältigen ist, nicht möglich. Jedoch sind die verwendeten Geräte überwiegend Batteriebetrieben. Auf Straßenbegleitgrün, das zur Straße zählt, wird das Laub komplett entfernt, auf anderen Grünflächen, aus naturschutzfachlichen Gründen, nur teilweise.

Herr Schenke geht ergänzend auf die Frage nach einer Kostenumlage auf die

Miete ein.

Herr Heuer regt an, in der Darstellung der finanziellen Auswirkungen der Beschlussvorlage die Bezeichnungen Vorjahr/Folgejahr durch die konkrete Jahreszahl zu ersetzen.

Frau Kosel informiert, dass es sich hier um ein Formular handelt und diese Bezeichnungen vom Bearbeiter nicht geändert werden können.

Der Vorsitzende stellt die Vorlage zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

1. Änderungssatzung zur Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung der Landeshauptstadt Potsdam einschließlich der Anlage „Straßenverzeichnis“

**Abstimmungsergebnis:**  
Einstimmig angenommen.

**zu 3.2 Strategischer Eckwertebeschluss für die Planung des Doppelhaushaltes 2020/2021 und die mittelfristige Finanzplanung 2022 bis 2024**  
**Vorlage: 19/SVV/1174**

Einreicher: Oberbürgermeister, Geschäftsstelle 103

Herr Weise (Geschäftsstelle Bauen) bringt die Vorlage ein und erläutert sie anhand einer Präsentation, die diesem Protokoll anhängt. Er informiert hinsichtlich der Belange des Geschäftsbereiches Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt und erläutert die Schwerpunkte. Dabei geht er auf die Bereiche, Umwelt und Natur, Stadtplanung und Stadterneuerung, Grün- und Verkehrsflächen, Koordinierung Klimaschutz sowie das strategische Ziel der umweltgerechten Mobilität ein.

Auf Nachfragen zum Radverkehr und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geht Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) ein.

Auf die Frage von Frau Lange, ob die im Radverkehrskonzept in der Priorität I festgelegten Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden, gibt er an, dass die Priorität I eine Umsetzung bis 2025 vorsieht.

Herr Finken sieht eine Schiefelage in Bezug auf die Straßeninstandsetzung.

Herr Rubelt wie auch Herr Schenke (Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen) weisen darauf hin, dass diese Diskussion nicht am Ergebnishaushalt allein zu führen ist, sondern immer im Zusammenhang mit den Investitionen zu betrachten sei. Investive Mittel werden jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt diskutiert,

dies sieht das System zurzeit noch so vor.

Herr Dörschel regt für die Zukunft an, bereits zur Diskussion über die Eckwerte Aussagen zur Verteilung der Investitionsmittel vorzunehmen.

Frau Dr. Laabs bringt einen Ergänzungsantrag für die Fraktion DIE aNDERE ein, den sie verliest, jedoch noch nicht schriftlich vorlegen kann.

Der Vorsitzende bittet die einbringende Fraktion, den Ergänzungsantrag über das Büro der Stadtverordnetenversammlung ins Ratsinformationssystem einstellen zu lassen.

Er schlägt vor, die Beschlussvorlage heute in 1. Lesung zu behandeln, zur 2. Lesung liegt dann auch der Ergänzungsantrag der Fraktion DIE aNDERE vor.

Der Vorschlag wird mit 6:0:1 **angenommen**.

#### **zu 4 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung**

##### **zu 4.12 Querungshilfe am Kindergarten in Bornim**

**Vorlage: 19/SVV/1160**

Einreicher: Fraktionen DIE LINKE; DIE aNDERE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen (nur KUM)

Herr Schneider nimmt sein Rederecht wahr. Als Anwohner kennt er die in Rede stehende Stelle. Hier bestehe eine unsichere Verkehrslage: schwer einsehbar, ständige Geschwindigkeitsübertretungen, die nicht kontrolliert werden auf einer stark befahrenen Straße. Er appelliert an die Stadtverordneten, diesen Standort durch Experten bewerten zu lassen und wünscht sich hierfür ein Gesamtkonzept, welches die Sicherheit der Fußgänger dort als Maßstab nimmt. Er glaubt nicht, dass eine Querung in diesem Bereich viel bewirken würde, er plädiert für mehr Kontrollen des bestehenden Tempolimits, dies sei seiner Ansicht nach zielführender.

Frau Lange bringt den Antrag ein und begründet ihn. Sie bittet um Zustimmung.

Herr Wustrack (Bereich Verkehr und Technik) berichtet, dass im Jahr 2015 verschiedene Maßnahmen für diesen Standort geprüft wurden, auch unter Mitwirkung der Kitaleitung (Kita Neunmalklug) und Elternvertretern. Einige Maßnahmen waren nicht möglich, sodass man sich für die in 2017 umgesetzte Variante entschied. Hier wurden sowohl der Parkplatz neu geordnet, als auch ein neuer Gehweg angelegt und Gehwegabsenkungen realisiert, um die Straßenquerung sicherer zu machen.

Die polizeiliche Unfallstatistik weist diesen Bereich nach wie vor als unauffällig aus. Das notwendige Verwaltungsverfahren zur zeitlichen Ausdehnung der dortigen Tempo-30-Strecke (aktuell Montag bis Freitag, 6 bis 17 Uhr) wurde

durchgeführt. Die Kontrolle des Tempolimits obliegt der Polizei, die auch vor Ort aktiv sei. Eine Kontrolle durch Radargeräte sei in diesem Bereich aufgrund der Kurvenlage nicht möglich.

Im Ergebnis sei der Bereich ausgeplant und der Antrag daher abzulehnen.

Auf diverse Vorschläge und Rückfragen geht Herr Wustrack ein. Unter anderem wird geklärt, warum eine Ampel, ein Zebrastreifen, „Hindernisse“ auf der Fahrbahn sowie eine festinstallierte Blitzeranlage in diesem Bereich nicht funktionieren.

Herr Dörschel plädiert dafür, den Antrag als durch Verwaltungshandeln erledigt zu erklären.

Herr Rubelt schlägt die Prüfung einer testweisen Aufstellung einer Geschwindigkeitsanzeigetafel vor. Seiner Ansicht nach könnte diese Maßnahme in diesem Bereich schon etwas bewirken. Die Verwaltung nimmt diesen Prüfauftrag mit.

Den Anregungen aus der Debatte folgend ändern Frau Lange und Herr Finken den Antrag wie unten stehend.

Der Vorsitzende stellt den geänderten Antrag zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, ob und wenn ja, wie am Kindergarten an der Mitschurinstraße/Hugstrasse an geeigneter Stelle aus Gründen der Sicherheit und Ordnung ~~eine geeignete Querungshilfe~~ **weitere Verkehrssicherungsmaßnahmen (z. B. Querungshilfe, Geschwindigkeitsanzeigetafel, häufigere temporäre oder stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen, dauerhafte Geschwindigkeitseinschränkung auf 30 km/h)** entsprechend § 45 StVO eingerichtet werden ~~kann~~ **können**. Ebenfalls soll die bestehende zeitliche Einschränkung der Tempo 30-Zone geprüft werden, mit dem Ziel, die Einschränkung gänzlich aufzuheben.

**Dem Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität ist dazu im Februar 2020 zu berichten.** ~~Der Stadtverordnetenversammlung ist dazu in ihrer Sitzung im Dezember 2019 zu berichten.~~

**Abstimmungsergebnis:**  
einstimmig angenommen.



**zu 4.1 Institut für Agrartechnik und Bioökonomie Bornim (ATB) ohne Umwege  
direkt an den Hauptbahnhof anbinden**

**Vorlage: 19/SVV/0750**

Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

(Wiedervorlage aus KUM 26.9.2019/ Abstimmung EA Hr. Menzel v. 28.8.2019)

Die Debatte zum Antrag erfolgte in der Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität am 26.9.2019. Nicht abgestimmt wurde in dieser Sitzung der Ergänzungsantrag des Stadtverordneten Menzel, was hiermit nachgeholt wird (Anm. der Protokollantin).

Herr Menzel bringt seinen Ergänzungsantrag ein und begründet ihn.

- „Die Linie 604 von Falkensee nach Potsdam ist ebenfalls in einer direkten Anbindung ohne Umsteigen in die Tram an den Potsdamer Hauptbahnhof zu führen.
- Die Linie 638 vom Bahnhof Berlin-Spandau zum Hauptbahnhof Potsdam ist ebenfalls in einer direkten Anbindung ohne Umsteigen in die Tram an den Potsdamer Hauptbahnhof zu führen.“

Im Ortsbeirat Groß Glienicke wurde die Ergänzung einstimmig befürwortet.

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) stellt fest, dass die Forderung des Ergänzungsantrags bereits Prüfgegenstand war und im Ergebnis negativ ausgefallen sei. Parallelverkehre seien hier nicht möglich und auch nicht sinnvoll. Der Ergänzungsantrag sei daher abzulehnen.

Herr Dörschel plädiert dafür, über eine Lösung zwischen den Bahnhöfen Potsdam und Spandau nachzudenken, jedoch sei der hier diskutierte Ergänzungsantrag nicht sinnvoll.

Herr Olbrich sieht an dem diskutierten Standort entgegen der Verwaltung sehr wohl Parallelverkehre als sinnvolle Möglichkeit.

Herr Rubelt erinnert an die in der Vergangenheit bereits ausführlich geführte Debatte dieser Thematik. Die Landeshauptstadt Potsdam hat Leistungsfähigkeitsprobleme zu lösen, Parallelverkehre sind hier nicht zielführend.

Auch Herr Heuer weist darauf hin, dass die Forderung aus dem Ergänzungsantrag bereits geprüft wurde. Das müsse nicht wiederholt werden. Zudem hat er die Rückmeldung, dass das Umsteigen an besagter Stelle mittlerweile gut funktioniert. Der Ergänzungsantrag ist daher abzulehnen und die neue Fassung, die hier bereits beschlossen wurde, auf den Weg zu bringen.

Herr Finken stimmt den Ausführungen von Herrn Heuer zu. Er vermisst jedoch in der neuen Fassung eine Kapazitätsprüfung und stellt den Antrag auf Ergänzung des Satzes „Dabei ist die Auslastung der Tramlinie 92 zu berücksichtigen.“, der

am Ende des ersten Absatzes der neuen Fassung vom 23.9.2019 eingefügt werden soll.

Herr Menzel ändert seinen Ergänzungsantrag in einen Prüfauftrag.

Der Vorsitzende stellt den geänderten Ergänzungsantrag von Herrn Menzel zur Abstimmung.

Ebenfalls zu prüfen ist,

- Die Linie 604 von Falkensee nach Potsdam ist ebenfalls in einer direkten Anbindung ohne Umsteigen in die Tram an den Potsdamer Hauptbahnhof zu führen.
- Die Linie 638 vom Bahnhof Berlin-Spandau zum Hauptbahnhof Potsdam ist ebenfalls in einer direkten Anbindung ohne Umsteigen in die Tram an den Potsdamer Hauptbahnhof zu führen.

**Abstimmungsergebnis:** mit 1:6:0 abgelehnt.

Der Vorsitzende stellt die geänderte neue Fassung (vom 23.9.2019) zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung die neue Fassung wie folgt zu beschließen:

**Der Oberbürgermeister wird beauftragt, im Rahmen der Erarbeitung des neuen Nahverkehrsplans zu prüfen, wie das Leibniz-Institut für Agrartechnik und Bioökonomie (ATB) in Bornim umstiegsfrei an einen der Potsdamer Regionalbahnhöfe angebunden werden kann. Dabei ist die Auslastung der Tramlinie 92 zu berücksichtigen.**

**Dabei sollen insbesondere folgende Optionen geprüft werden:**

- **Direkte Anbindung an den Bahnhof Golm**
  - z.B. durch Integration in die von den Ortsbeiräten Golm und Eiche gewünschte Ringbusverbindung;
  - durch geänderte Linienführungen der Linien 698 (Kirschallee – Campus Jungfernsee), 692 (Klinikum – Institut für Agrartechnik), 612 (Kirschallee - Bhf Golm/Universität);
- **Direkte Anbindung an den Hauptbahnhof**
  - ohne Umwege z.B. über die Breite Straße, die Schopenhauerstraße und die Bornstedter Straße zur Tramendhaltestelle Kirschallee und dann wie bisher über die Potsdamer Straße und die Rückertstraße. Die Linie 692 könnte dann entsprechend um den Streckenabschnitt von der Kirschallee bis zum ATB verkürzt werden;

- **Direkte Anbindung an den Bahnhof Sanssouci**
  - über einen Lückenschluss über die Amundsenstraße.

**Abstimmungsergebnis:**  
einstimmig **angenommen**.

#### zu 4.2 **Innovative Radverkehrslösung in Golm**

**Vorlage: 19/SVV/0037**

Einreicher: Dr. Saskia Ludwig, Ortsvorsteherin Golm  
(erneute Überweisung in Fachausschuss [KUM] nach Behandlung im KOUL  
21.2.2019)

Frau Krause (Ortsvorsteherin Golm) stellt fest, dass die Bewerbungsfrist für die im Antrag geforderte Bewerbung abgelaufen ist. Nachdem dieser Antrag im ehemaligen Ausschuss für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung bereits einmal abgelehnt wurde, möchte sie jedoch wissen, warum dieses Projekt von der Verwaltung nicht befürwortet wurde.

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) führt aus, dass die Gelder der Landeshauptstadt Potsdam (LHP) an Prioritäten gebunden seien. Diese Prioritäten stehen an erster Stelle. Denn auch bei einer Förderung, die nie zu einhundert Prozent ausfällt, fallen immer noch Kosten für die LHP an. Beides, bestehende Prioritäten und neue Projekte, kann von der LHP nicht bewältigt werden. Zudem erfüllte das vorgeschlagene Projekt nicht in Gänze die Anforderungen für eine entsprechende Förderung.

Herr Heuer stellt den Antrag zur Geschäftsordnung, den Antrag für durch Verwaltungshandeln erledigt zu erklären.

Für und gegen den Geschäftsordnungsantrag spricht niemand.

**Abstimmungsergebnis:** mit 6:0:1 **angenommen**.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, den Antrag DS 19/SVV/0037 als durch Verwaltungshandeln erledigt zu erklären.

#### zu 4.3 **Ampelanlagen mit Abbiegespiegeln verbessern**

**Vorlage: 19/SVV/0996**

Einreicher: Fraktion CDU  
(nur KUM)

Herr Finken bringt den Antrag ein und erläutert ihn.

Herr Wustrack (Bereich Verkehr und Technik) informiert über die Ergebnisse aus Münster, die diesen Versuch bereits unternommen haben. Laut einer aktuellen Evaluierung haben die Spiegel hier keine erkennbare Wirkung. Abbiegeassistenzsysteme haben sich in diesem Zusammenhang bislang als einziges wirksames technisches Mittel erwiesen.

Zudem bestehe hier eher die Gefahr einer Scheinsicherheit und könnte unter Umständen zu einer Verringerung der Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer führen. Die Verwaltung empfiehlt daher, den Antrag abzulehnen.

Herr Wilke erkundigt sich nach der Möglichkeit, an ausgewählten Standorten testweise gesponserte Abbiegespiegel zu installieren.

Herr Wustrack teilt mit, dass dies von der Verwaltung kritisch gesehen werde und ihm auch keine geeigneten Standorte bekannt sind.

Herr Finken stellt den Antrag zur Geschäftsordnung, den Antrag für durch Verwaltungshandeln erledigt zu erklären.

Für und gegen den Geschäftsordnungsantrag spricht niemand.

**Abstimmungsergebnis:** mit 6:0:1 **angenommen**.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, den Antrag 19/SVV/0996 für durch Verwaltungshandeln erledigt zu erklären.

#### **zu 4.4 Umgang mit E-Scootern**

##### **zu 4.4.1 Vorstellung Umgang mit E-Scootern in der LHP**

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt

Frau Fiebig (Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt) berichtet zum aktuellen Sachstand entsprechend der anliegenden Präsentation.

In den mit den Anbietern getroffenen Vereinbarungen sind bereits Regelungen zur Nutzung enthalten. Eine Mustervereinbarung gibt sie zur Ansicht aus. Regelmäßige Gespräche der Verwaltung mit den Anbietern seien bisher höchst konstruktiv verlaufen.

Für Bürgerinnen und Bürger gibt es die Möglichkeit, Beschwerden telefonisch oder über den Maerker aufzugeben, die dann von der Verwaltung an den Anbieter weitergegeben werden. In der Regel funktioniert dieses Vorgehen reibungslos.

Es ergeht das Angebot an die Mitglieder, für die weiteren Gespräche mit den Anbietern Anregungen und Hinweise zu sammeln. Diese können an Frau Anhoff geschickt werden.

Im März 2020 könne dann hier im Ausschuss erneut berichtet werden. Damit empfiehlt die Verwaltung den Antrag unter TOP 4.4.2 „Regeln zur Nutzung von E-Scootern in Potsdam“ als durch Verwaltungshandeln erledigt zu erklären.

Herr Wustrack (Bereich Verkehr und Technik) ergänzt, dass die Anbieter in Potsdam auf freiwilliger Basis agieren und zwischen ihnen und der Landeshauptstadt ein sehr guter Draht besteht.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

**zu 4.4.2 Regeln zur Nutzung von E-Scootern in Potsdam**

**Vorlage: 19/SVV/0997**

Einreicher: Fraktion CDU

(nur KUM)

(sh. Berichterstattung zu TOP 4.4.1)

Herr Finken stellt den Antrag zur Geschäftsordnung, den Antrag zurückzustellen und die weitere Berichterstattung zu dem Thema im März 2020 abzuwarten. Dann soll über den Antrag entschieden werden.

Für und gegen den Geschäftsordnungsantrag spricht niemand.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig **angenommen**.

Der Antrag 19/SVV/0997 wird bis nach der weiteren Berichterstattung der Verwaltung im März 2020 im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität zurückgestellt.

**zu 4.5 Treibhausgasneutralität neuer Investitionen**

**Vorlage: 19/SVV/1029**

Einreicher: Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke

(SBWL, KUM, WA KIS)

Zurückgestellt (siehe Abstimmung zur Tagesordnung)

**zu 4.6 Straßenlaternen zu Ladesäulen**

**Vorlage: 19/SVV/1063**

Einreicher: Fraktionen DIE LINKE, Bündnis 90/Die Grünen

(nur KUM)

Frau Lange bringt den Antrag ein.

Herr Wustrack (Bereich Verkehr und Technik) teilt für die Verwaltung mit, die geforderte Prüfung vornehmen zu können. Ein Ergebnis sollte bis Juni 2020 vorliegen.

Nach Klärung einer Verständnisfrage ergänzt Frau Lange für den Antragsteller den Antrag im ersten Absatz nach dem Wort Elektrofahrzeuge um die Präzisierung „(Autos, Fahrräder etc.)“.

Der Vorsitzende stellt den geänderten Antrag zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, gemeinsam mit den Stadtwerken einen Weg zu finden, wie sich die Potsdamer Straßenlaternen, nach dem Vorbild anderer deutscher Städte, zu Ladesäulen für Elektrofahrzeuge (**Autos, Fahrräder etc.**) umrüsten lassen.

Ein Konzept, das auch die mögliche Akquirierung von Fördermitteln beinhaltet, ist der Stadtverordnetenversammlung im ersten Halbjahr 2020 vorzulegen.

**Abstimmungsergebnis:**  
einstimmig angenommen.

(Herr Olbrich zur Abstimmung nicht im Raum)

#### **zu 4.7 Kein Kanalsprint im Trinkwasser**

**Vorlage: 19/SVV/1079**

Einreicher: Fraktion DIE aNDERE

(B/Sp., KUM, HA)

+ ÄA Bündnis 90/Die Grünen v. 4.11.2019

Frau Dr. Laabs bringt den Antrag ein.

Herr Dörschel bringt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ein und ergänzt ihn wie folgt:

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich in Gesprächen mit dem Veranstalter des alljährlichen Kanalsprints dafür einzusetzen, dass für den Kanalsprint zukünftig kein Trinkwasser, sondern Havelwasser genutzt wird. **Anderenfalls soll kein Sponsoring durch städtische Betreiber mehr erfolgen.**“

Herr Schenke (Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen) grenzt die Problematik auf die Frage, ob der Energie und Wasser Potsdam GmbH (EWP) vorgeschrieben werden kann, jemandem kein Trinkwasser zu liefern, ein. Denn darauf würde der Antrag hinauslaufen. Dies wäre nicht möglich. Das Gespräch mit dem Veranstalter zu suchen, hält er hingegen für einen guten Weg.

Die Frage von Herrn Heuer, ob durch die Trinkwasserentnahme für den Stadtkanal das Grundwasser beeinträchtigt werde, verneint Herr Schenke. Er weist jedoch auf den hohen Aufwand, Wasser aus der Havel in den Stadtkanal zu verbringen hin.

Herr Heuer hält beide Anträge für nicht zielführend, wenn die Entnahme von Oberflächenwasser aus der Havel einen größeren Aufwand bedeutet.

Frau Lange plädiert für die Beschlussfassung aus dem Ausschuss für Bildung und Sport vom 19.11.2019:

„Der Oberbürgermeister wird - auch in seiner Funktion als städtischer Vertreter in der Gesellschafterversammlung städtischer Betriebe - beauftragt, dafür Sorge zu tragen, dass für ~~Wassersportveranstaltungen im Stadtkanal Potsdam~~ **ab spätestens 2021 kein Trinkwasser mehr zur Verfügung gestellt wird und kein Sponsoring durch städtische Betriebe mehr erfolgt. nicht mehr in Trinkwasser stattfinden.**“

Frau Dr. Laabs wendet unter anderem ein, warum diese Veranstaltung nicht direkt auf der Havel stattfindet.

Herr Walter weist auf eine künftig drohende Trinkwasserknappheit hin. Aufgrund einer reduzierten Trinkwasserneubildung werde es in der Zukunft zu Versorgungsengpässen kommen.

Herr Finken sieht in der Gesamtbilanz die Nutzung von Havelwasser als nicht zielführend. Der Kanalsprint sei jedoch ein wichtiges Event für Potsdam, das über dessen Grenzen hinaus bekannt ist.

Herr Wilke hält die Entscheidung gegen die Nutzung von Trinkwasser für ein wichtiges Symbol.

Nach kontroverser Diskussion stellen Frau Dr. Laabs und Herr Kuppert den Antrag für den Antragsteller zurück, um ihn nochmals in der Fraktion zu beraten.

**zu 4.8 Änderung der Stellplatzsatzung**

**Vorlage: 19/SVV/1091**

Einreicher: Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen  
(GSWI, SBWL, KUM)

Zurückgestellt (siehe Abstimmung zur Tagesordnung)

**zu 4.9 Nachhaltige Bauweise beim Neubau öffentlicher Gebäude**

**Vorlage: 19/SVV/1147**

Einreicher: Fraktion DIE aNDERE  
(SBWL, KUM, WA KIS)

Zurückgestellt (siehe Abstimmung zur Tagesordnung)

**zu 4.10 Verbesserung rechtlicher Regelungen zum Vogelschutz**

**Vorlage: 19/SVV/1148**

Einreicher: Fraktion DIE aNDERE  
(nur KUM)

Frau Dr. Laabs bringt den Antrag ein.

Herr Schmäh (Bereich Umwelt und Natur) teilt mit, das die Prüfung

antragsentsprechend vorgenommen werden kann. Er bittet um Anpassung der Terminstellung auf März 2020 im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität.

Frau Dr. Laabs übernimmt die terminliche Anpassung.

Der Vorsitzende stellt den geänderten Antrag zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, welche Maßnahmen die Landeshauptstadt Potsdam treffen kann, um den Vogelschutz zu verbessern und die Zahl der Unfälle von Vögeln an Fenstern, Gebäudefassaden, Haltestellen und Lärmschutzwänden zu reduzieren.

Insbesondere soll geprüft werden

1. welche Maßnahmen zum Vogelschutz bei Neubau und Sanierung städtischer Gebäude getroffen werden können,
2. welche Maßnahmen zum Vogelschutz an städtischen Bestandsgebäuden umgesetzt werden können und
3. welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen, Maßnahmen zum Vogelschutz festzusetzen:

- a) in einer kommunalen Vogelschutzsatzung
- b) in Gestaltungssatzungen
- c) in der kommunalen Bauleitplanung
- d) bei der Bearbeitung von Bauanträgen.

Das Prüfergebnis soll **im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität im März 2020** ~~den Stadtverordneten im Januar 2020~~ vorgelegt werden.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	<b>6</b>
Ablehnung:	<b>0</b>
Stimmenthaltung:	<b>1</b>

**zu 4.11 Baumpaten gesucht**  
**Vorlage: 19/SVV/1157**  
Einreicher: Fraktion DIE LINKE  
(nur KUM)

Frau Lange bringt den Antrag ein.

Herr Schenke (Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen) gibt an, dass dem Antrag gefolgt werden kann. Er bittet lediglich um Anpassung des Termins der Mitteilung des Ergebnisses, welches im März 2020 in diesem Ausschuss vorgestellt werden kann.



Frau Lange stimmt diesem Vorgehen für den Antragsteller zu.

Der Vorsitzende stellt den geänderten Antrag zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die 2017 ins Leben gerufene Aktion: Für ein grünes Potsdam - Gestaltung und Pflege von Straßengrün; Baumpatenschaften attraktiver zu gestalten. Dabei sind den Bürgerinnen und Bürgern weitere, auch niederschwelligere und konkretere Angebote zu unterbreiten. Der Eigeninitiative zur Pflanzung von Bäumen durch Bürgerinnen und Bürger sollte mehr Raum gegeben und Angebote auch zu geringeren Kostenbeträgen sollten ergänzt werden.

Es sind Möglichkeiten zur Kennzeichnung des bepflanzten Baumes mit Angaben zur Spenderin/ zum Spender und ggf. Anlass der Pflanzung zu ergänzen.

Über das Ergebnis ist **im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität im März 2020** ~~die Stadtverordnetenversammlung im 1. Quartal 2020~~ zu informieren.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	<b>6</b>
Ablehnung:	<b>0</b>
Stimmenthaltung:	<b>1</b>

**zu 4.13 Sicherheit von Fahrradfahrern an Kreuzungen**

**Vorlage: 19/SVV/1164**

Einreicher: Fraktion CDU  
(nur KUM)

Herr Finken bringt den Antrag ein und erläutert ihn.

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) stellt noch einmal klar, dass der ADAC hier keine aktuelle Untersuchung durchgeführt, sondern lediglich die Umsetzung des Stands der Technik an Kreuzungen in verschiedenen deutschen Städten überprüft hat. Der ADAC hat den Stand der Technik als Ergebnis zur Anwendung empfohlen. Dieser Stand der Technik ist bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes 2017 berücksichtigt worden und es sind entsprechende Maßnahmen definiert. Das Radverkehrskonzept 2017 wurde unter der Drucksachenummer 17/SVV/0020 beschlossen und bildet die Grundlage des weiteren Verwaltungshandelns. Eine weitere Untersuchung ist daher aktuell nicht notwendig und der Antrag durch Verwaltungshandeln erledigt.

Herr Kuppert stellt den Antrag zur Geschäftsordnung, den Antrag für durch Verwaltungshandeln erledigt zu erklären.

Für und gegen den Geschäftsordnungsantrag spricht niemand.

Der Vorsitzende stellt den Geschäftsordnungsantrag zur Abstimmung:

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, den Antrag 19/SVV/1164 als durch Verwaltungshandeln erledigt zu erklären.

**Abstimmungsergebnis:** mit 5:2:0 angenommen.

**zu 4.14 Tempo 30 Potsdamer Straße**

**Vorlage: 19/SVV/1130**

Einreicher: Oberbürgermeister, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen  
(Mitteilungsvorlage)

Herr Wustrack (Bereich Verkehr und Technik) verweist auf die Mitteilungsvorlage und steht für Rückfragen zur Verfügung.

Auf die Bitte um Klarstellung des Umfangs der beschriebenen Maßnahme von Herrn Kuppert und Herrn Heuer geht Herr Wustrack ein.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Mitteilungsvorlage 19/SVV/1130 zur Kenntnis.

**zu 4.15 Durchfahrtsverbot für LKW**

**Vorlage: 19/SVV/1212**

Einreicher: Oberbürgermeister, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen  
KUM, HA  
(Mitteilungsvorlage)

Herr Wustrack (Bereich Verkehr und Technik) verweist auf die Mitteilungsvorlage und steht für Rückfragen zur Verfügung.

Herr Heuer empfiehlt, sich die Kordonenerhebung 2016 anzuschauen, die bestätigt, dass es sich hier eher um eine gefühlte Belastung durch LKW handelt.

Frau Dr. Laabs erkundigt sich, ob es noch aktuellere Zahlen als aus 2016 gibt.

Herr Wustrack informiert, dass auch andere Untersuchungen eine Belastung durch LKW an dieser Stelle nicht belegen.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Mitteilungsvorlage 19/SVV/1212 zur Kenntnis.

## **zu 5        Mitteilungen der Verwaltung**

### **zu 5.1      Berichterstattung "Schwerpunkte der Fortschreibung des STEK Verkehr" (gem. DS 18/SVV/0748)**

Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) berichtet anhand der diesem Protokoll beigefügten Präsentation. Er informiert weiter, dass es einen Zwischenbericht zur Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK) Verkehr geben wird.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

### **zu 5.2      Berichterstattung zum Stand der Ausbauplanung Brandenburger Straße**

Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen

Frau Woiwode (Bereich Verkehrsanlagen) informiert über die untersuchten Steinmuster. Aus sechs in die engere Wahl gezogenen Steinarten sind noch drei im Rennen, die bereits durch die Denkmalpflege, den Bereich Marketing und den Beirat für Menschen mit Behinderung begutachtet wurden. Aus diesen drei Steinen wurde jeweils eine Musterfläche erstellt, die beim Bauhof ausliegen. Zur Begutachtung durch die Mitglieder bietet sie einen gemeinsamen Vor-Ort-Termin an.

Eine Schwierigkeit, die noch der Klärung bedarf, ist das zu installierende Blindenleitsystem. Hier ist noch nicht klar, wo die Führung verlaufen soll bzw. wo sie am sinnvollsten lang zu führen ist. Hierzu wird es noch Gespräche geben.

Daneben sind die nächsten Schritte unter anderem die Anschaffung der Steine, die Ausschreibung der Baumaßnahme sowie die Planung mit den Anliegern.

Frau Woiwode verweist auf die Präsentation aus dem ehemaligen Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr vom 27.11.2018 „2018 Varianten Brandenburger Straße“

(<https://egov.potsdam.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=121458#searchword>)

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

### **zu 5.3      Berichterstattung zum Stand der Planung Busspur Geltow/Potsdam**

Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen

Frau Woiwode (Bereich Verkehrsanlagen) führt anhand der Präsentation „Rückstauuntersuchung B1 Zeppelinstraße“, die diesem Protokoll beigefügt ist, zum Sachstand aus.

Der Untersuchungszeitraum beläuft sich auf den 1.1. - 14.10.2019 jeweils in der Zeit von 6 bis 18 Uhr. Sie erläutert die Messung, in deren Folge eine erforderliche Busspur von insgesamt 300 Metern Länge festgestellt wurde. Diese ist nun zu untersuchen. In einem Ortstermin mit dem Landesbetrieb Straßenwesen, der Landesforstbehörde sowie dem Bereich Grünflächen wurde sich ein Bild über die Möglichkeiten der Straßenführung gemacht. Die favorisierte Führung bedingt die Fällung von zehn Alleebäumen. Als nächster Schritt muss ein Fällantrag gestellt

werden, in diesem Rahmen werden dann auch noch einmal die entsprechenden Prüfungen vorgenommen.

Weiter ist die Befreiung vom Planfeststellungsverfahren beabsichtigt. Ein entsprechender Antrag auf Planverzicht ist beim Landesamt für Bauen und Verkehr eingereicht. Der Baustart ist für 2020 vorgesehen.

Auf Verständnisfragen geht Frau Woiwode ein.

Herr Dörschel plädiert bei der Aussicht auf die Fällung von zehn Bäumen für eine wiederholte Abwägung der möglichen Verlaufsvarianten.

Frau Woiwode erklärt, dass auch die andere Variante Baumfällungen zur Folge hätte, da bei dieser der Fahrradweg weiter an den Waldrand rücken müsste. Außerdem hat diese den Nachteil, dass der Radverkehr streckenweise nicht mehr von der Busspur getrennt verlaufen würde, was ein zusätzliches Gefahrenpotential darstelle. Die Argumente werden im Verlauf der Beantragung und Genehmigung der Baumfällungen ausgetauscht und abgewogen.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

#### **zu 5.4 Information zum Grundgerüst Klimarat** Koordinierungsstelle Klimaschutz

Herr Rubelt gibt folgende Informationen zum Konzept des Grundgerüsts des neu zu konstituierenden Klimarates:

##### **1. Aufgaben**

- **Anwalt und Repräsentant des Masterplan (MP) Klimaschutz**
- **Beraterfunktion, Zielkonflikte herausarbeiten**
- **Mediator und Vermittlerfunktion, Stadtdebatte führen**
- **Kontrollfunktion Umsetzung Masterplan Klimaschutz**
- **Impulsgeber Klimaschutzpolitik**
  - Forum für Öffentlichkeit / Plattform für Lösungssuche
  - Beurteilung von Entscheidungsanträgen/-Vorlagen mit wesentlichen Auswirkungen auf den Klimaschutz in Potsdam
  - Beurteilung der zur Förderung oder Prämierung eingereichten Projekte Klimafonds und Gütesiegel
  - Klimafond-Anträge mit Stichtag (1x Ende Mai – 1x September)
  - Wissenstransfer von Innovationen von Forschung in Praxis

##### **2. Mitglieder**

10 Mitglieder (m/w Parität):

8 = 1 je Handlungsfeld (Themenschwerpunkt) nach Masterplan Klimaschutz

+ 2 Vertreter von Fridays For Future (Beschluss SVV zum Klimanotstand)

→ jeweils personengebunden, ohne Vertretung, keine Politik, wenig

## Wissenschaft

2 „Sprecher“ für Agenda-setting, erweiterter Kreis als öffentliches Forum

Moderation: Herr Rubelt Moderation öffentlicher / nichtöffentlicher Sitzungen

Personen: Ernennung namentlich per Beschluss der Stadtverordnetenversammlung;

Geschäftsführungen der kommunalen Unternehmen werden durch die LHP/ dem Beigeordneten GB4 hinzugeladen – Teilnahme an der Diskussion / ohne Stimmrecht

erweiterter Kreis ( städtische Klimakonferenz 1x jährlich):

alle 13 Institutionen der Klimapartnerschaft lt. Lol Unterzeichnende: Landeshauptstadt Potsdam (LHP), Stadtwerke Potsdam (SWP), ProPotsdam, ProWissen Potsdam e. V. (ProWi), Leibniz-Institut für Agrartechnik und Bioökonomie e.V. (ATB), Alfred-Wegener-Institut (AWI), Deutsches GeoForschungsZentrum (GFZ), Hasso-Plattner-Institut (HPI), Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung (IASS), Potsdam-Institut für Klimaforschung (PIK), Fachhochschule Potsdam (FHP), Universität Potsdam (UP), Stiftung Baukultur;  
+ weitere z. B. Industrie- und Handelskammer (IHK), Handwerkskammer (HWK) (als berufene Mitglieder ähnlich Wirtschaftsrat)

### 3. Vorstand

- „2 Sprecher“ aus den Reihen der Mitglieder;

### 4. Arbeitsrhythmus / Arbeitsstruktur

- mindestens 2x jährlich,
  - Jahresthema setzen

mögliche Themen:

- Richtung für die Öffentlichkeitsarbeit
  - Zielkonflikte Mieten
  - Zielkonflikte Verkehr
  - Monitoring Masterplan Klimaschutz
  - Beratung Ausschreibung Energienutzungsplan
- weitere Sitzungen nach Bedarf
  - Facharbeitsgruppen nach Bedarf
  - 1x jährlich Klimakonferenz 1 Tag // als Stadtteilkonferenz z. B. wenn Fortschritte zu berichten sind, z. B. Projekte - dort OBM – Teilnahme → Vorbereitung und Themenschwerpunkte aus der Kerngruppe oder Mitgliedervorschlag, Unterstützung bei Veranstaltungsorganisation durch die Koordinierungsstelle Klimaschutz (KoKli) (403) mögliche Agenda:

1) Umsetzungsstand Masterplan Klimaschutz

2) Darstellung Agendaarbeit Klimarat → mit spielerischen Elementen

- Klimarat tagt öffentlich und nichtöffentlich
  - öffentlich – Debatten über Beschlussanträge und Konzepte

- nichtöffentlich zur Bewertung der Projektanträge Klimafonds und Gütesiegel
- jährliche Berichterstattung an die Stadtverordnetenversammlung (Anbindung und Verknüpfung mit der Berichterstattung zum 1. Aktionsplan)
- erhält das Recht, sich von Unternehmen und Verwaltung Bericht erstatten zu lassen

## 5. Geschäftsstelle

- Sprecher / unterstützt von Koordinierungsstelle Klimaschutz (403)
- Sprecher verantwortlich für Agenda-setting Tagesordnung / Koordinierungsstelle Klimaschutz unterbreitet Vorschlag
- Koordination, Information und Sitzungsvorbereitung: Unterstützung durch Koordinierungsstelle Klimaschutz

## 6. Sitzungsverfahren

- Beschlüsse mit einfacher Mehrheit
- Empfehlungen an Oberbürgermeister (OBM) zur Entscheidung und Einbringung in die Stadtverordnetenversammlung, nach Behandlung im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität
- Tagung öffentlich und nichtöffentlich
  - öffentlich – Debatten über Beschlussanträge und Konzepte
  - nichtöffentlich zur Bewertung der Projektanträge Klimafonds und Gütesiegel
- Beschlüsse werden durch Sprecher oder benannte Ratsmitglieder öffentlich dargestellt
- Niederschrift: Koordinierungsstelle Klimaschutz, Vorsitzende und ein weiteres Mitglied unterzeichnet

Zu im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität behandelten Themen kann der Klimarat seine Expertise abgeben.

Eine Beschlussvorlage zum Aufbau und Wirkungskreis des Klimarates soll Anfang 2020 in die Stadtverordnetenversammlung eingebracht werden.

Frau Dr. Laabs erkundigt sich, ob ein Vorstand notwendig sei und ob es sich hier um Stellen im öffentlichen Dienst handelt.

Herr Rubelt geht auf die Nachfragen ein. Bei den Stellen handelt es sich um Ehrenämter.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

**zu 5.5     Berichterstattung "Fortsetzung des Brandenburger 1000-Speicher Programms  
(gem. Beschluss zur DS 19/SVV/0714)  
Koordinierungsstelle Klimaschutz**

Herr Rubelt berichtet gemäß des Beschlusses (Drucksache 19/SVV/0714), „Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich bei der Landesregierung mit Nachdruck für eine Neuauflage des Brandenburger 1000-Speicherprogramms einzusetzen.“ zur Fortsetzung des Programms.

Das Programm wurde in ähnlicher Form ab 1.11.2019 unter dem Namen Kleinspeicher-Programm wieder aufgelegt. Wegen der großen Nachfrage im alten Programm und gesteigener Wirtschaftlichkeit sind die Zuschussquoten reduziert und das Windhundprinzip eingeführt.

Das Wichtigste zum Programm:

- Zielgruppe: natürliche Personen, die Eigentümer/Miteigentümer eines bestehenden oder eines neu errichteten, ausschließlich zu eigenen Wohnzwecken genutzten, Wohneigentums sind
- Programmstart: 1. November; vorerst werden nur die ersten 500 Anträge angenommen und geprüft
- Konditionen: 30% Zuschuss zu Nettoausgaben, bis max. 3.000€

Frau Dr. Laabs weist hinsichtlich des Verbraucherschutzes auf folgendes hin: Zum einen besteht die Befürchtung, dass nur wirtschaftlich besser gestellte Personen sich dieses Programm leisten können, zum anderen sei die Haltbarkeit der Module eingeschränkt.

Herr Rubelt kann auf die Hinweise nicht eingehen, da es sich hierbei um ein Projekt auf Landesebene handelt.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

**zu 6        Sonstiges**

Herr Wietschel (Beirat für Menschen mit Behinderung) möchte zwei Punkte zur Barrierefreiheit ansprechen:

1. E-Roller

Er teilt die positive Darstellung aus der Berichterstattung zum Tagessordnungspunkt 4.4.1 nicht. Ungünstig abgestellte E-Roller stellen nach wie vor ein erhebliches Hindernis für Menschen mit Behinderung dar.

2. Behinderungen durch Überfahrbrücken

Bei Veranstaltungen, wie aktuell beim hiesigen Weihnachtsmarkt behindern die Überfahrbrücken, die bei der Kabelverlegung genutzt werden, weiterhin massiv. Von bestimmten Personen sind diese nicht überwindbar. Dies sollte absprachegemäß bei den Planungen für den Weihnachtsmarkt berücksichtigt werden. Was jedoch nicht der Fall ist. Herr Wietschel fragt die Verwaltung, wie

die getroffene Abmachung umgesetzt werden soll.

Die Herstellung der Barrierefreiheit sei nicht so schwer, dennoch habe sich nichts getan. Die Unzufriedenheit der Betroffenen steigt zunehmend, die Geduld sinkt. Die Menschen sind enttäuscht, dass sich hier nichts bewegt.

Frau Woiwode (Bereich Verkehrsanlagen) ermutigt weiterzumachen und weiterhin gemeinsam an einer Veränderung zu arbeiten. Sie ist sich sicher, gute Lösungen auf den Weg bringen zu können.

Der Vorsitzende dankt Herrn Wietschel für die Ausführungen und macht deutlich, dass die geschilderte Situation für die Betroffenen diesem Gremium bewusst ist und das Anliegen gehört werde.

Andreas Walter  
Ausschussvorsitzender

Franziska Anhoff  
Niederschrift





# **Schwerpunkte des Geschäftsbereichs 4 Stadtentwicklung Bauen, Wirtschaft und Umwelt zu den Eckwerten zum Haushalt 2020/ 2021**

für die Beratung in den Ausschüssen

## Eckwert des Geschäftsbereich 4 – Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt

Vorschlag für Zuschuss- Eckwerte je GB* (in Mio. EUR)	nachrichtlich		2020	2021	2022	2023	2024
	Plan 2018	NTH 2019**					
<b>GB 4</b>	<b>-59,2</b>	<b>-62,1</b>	<b>-67,43</b>	<b>-70,33</b>	<b>-73,07</b>	<b>-75,88</b>	<b>-78,92</b>
Zuschuss im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr in Mio. EUR***		+2,90	+5,33	+2,90	+2,74	+2,81	+3,04
Zuschuss- Aufwuchs im vgl. zur MiFi in Mio. EUR ***			+4,76	+5,97	+7,62	+10,43	+13,47

\* Rundungsdifferenzen möglich

\*\* Für 2019: Nachtragshaushalt (NTH) 2019, um Einmaleffekte bereinigt.

\*\*\* Zum besseren Verständnis und Darstellung der Ergebnisverbesserung wurde hier – entgegen der Haushaltslogik mit positiven Werten gearbeitet.

# Schwerpunkte des Geschäftsbereiches 4

## - Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt -



Landeshauptstadt  
Potsdam

### → Bauaufsicht, Denkmalpflege, Umwelt und Natur - pflichtige Aufgaben –

z.B. die Wahrnehmung von Aufgaben nach der Brandenburgischen Bauordnung, die Erteilung denkmalrechtlicher Erlaubnisse für bauliche Maßnahmen an Denkmälern, die Bearbeitung von Fragen der Abfallwirtschaft, der Altlasten, des Boden-, Immission-, und Naturschutz bis hin zur Ergreifung von erforderlichen Maßnahmen

EHH in T€	2020	2021	2022	2023	2024
Erträge	4.368	4.450	4.455	4.296	4.464
Aufwendungen	9.679	10.129	10.203	10.169	9.858
Zuschuss	5.311	5.679	5.748	5.873	5.394

# Schwerpunkte des Geschäftsbereiches 4

## - Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt -



Landeshauptstadt  
Potsdam

→ Stadtplanung und Stadterneuerung – pflichtige Aufgabe -

Steuerung des Wachstums und dieses behutsam und sozialverträglich zu gestalten, klimagerechte und energieeffiziente Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklung, treuhänderische Steuerung in sanierungs- und Entwicklungsgebieten, von komplexen Entwicklungen ausgewählter Stadtgebiete, konsequente Anwendung des Potsdamer Baulandmodells zur Sicherung der sozialen Infrastruktur im Rahmen städtebaulicher Verträge, Bündelung der städtebaulichen Steuerung der baulichen Entwicklung von den Grundlagen der Stadtentwicklung über die planungsrechtlichen Vorgaben in der Bauleitplanung für die Nutzung von Grundstücken

EHH in T€	2020	2021	2022	2023	2024
Erträge	14.311	15.116	14.220	14.220	14.220
Aufwendungen	29.516	30.802	30.430	30.983	31.557
Zuschuss	15.204	15.686	16.209	16.762	17.336

# Schwerpunkte des Geschäftsbereiches 4

## - Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt -



Landeshauptstadt  
Potsdam

### → Grün- und Verkehrsflächen - pflichtige Aufgaben -

Sicherung der technischen Verkehrsinfrastruktur, Unterhaltung im Straßenbau, Verkehrsmanagement, Radwege, Grünflächen, Kinderspielplätze und Uferwege  
Steuerung der Maßnahmen für das Trink- und Abwasser, der Straßenverwaltung sowie der Straßenreinigung und des Winterdienstes, Steuerung der Spielplatz- und Freiraumplanung, der Grün- und Parkflächen sowie deren Unterhaltung, Bewirtschaftung, Unterhaltung und Verwaltung der kommunalen Friedhöfe, Finanzierung, Steuerung und Koordinierung sämtlicher Straßenbaumaßnahmen inkl. der dazugehörigen Verkehrsanlagen (ca. 10,2 Mio. m<sup>2</sup> Unterhaltung der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze)

→ Problem: Preissteigerungen im Straßenbau seit 2015 von ca. 30% zu berücksichtigen. Dies führt dazu, dass trotz gleichbleibender Unterhaltungsansätze im Haushalt im Verhältnis weniger Mittel pro qm Verkehrsfläche jährlich umgesetzt werden können.

EHH in T€	2020	2021	2022	2023	2024
Erträge	89.342	89.812	91.164	91.164	91.164
Aufwendungen	126.496	128.480	130.875	132.066	133.340
Zuschuss	37.153	38.668	39.710	40.902	42.175

# Schwerpunkte des Geschäftsbereiches 4

## -Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt -



### → Koordinierung Klimaschutz – freiwillige Aufgabe –

- Energienutzungsplan, Stadtklimakarte, Verankerung von Klimavorgaben mittels Städtebauinstrumentarium und Leitfäden, Quartierskonzepte, Projekt ExTrass (Klimaanpassung), Moorrenaturierung
- Studie Sektorziele und Umsetzungsfahrpläne Kommunale Unternehmen
- Wertschöpfungs- und Lebenszyklusbetrachtungen, Mobilitätsberatungen
- übergreifende Kommunikationsstrategie, Klimapreis, Akteursnetzwerk, Klimadialoge, Stadtteilarbeit, Monitoring
- Koordinierung der Beschlüsse zum Klimanotstand
- Schaffung und Betreuung des Klimafonds mit 100T€ für Fondsausstattung

EHH in T€	2020	2021	2022	2023	2024
Erträge	113				
Aufwendungen	613	544	546	546	546
Zuschuss	500	544	546	546	546

# Schwerpunkte des Geschäftsbereiches 4

## - Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt -



Landeshauptstadt  
Potsdam

→ Wirtschaftsförderung - freiwillige Aufgabe –

unterstützt, berät und fördert Unternehmen, Existenzgründer und Investoren, Stärkung der Schwerpunkte „Platz für Aus- und Neugründungen vorhalten“, „Entwicklung und Erweiterung diverser Standorte für innovative Unternehmen, u. a. Weiterfinanzierung Media Hub Management

EHH in T€	2020	2021	2022	2023	2024
Erträge	1.543	1.248	1.165	1.058	1.058
Aufwendungen	3.781	3.737	3.684	3.707	3.779
Zuschuss	2.238	2.488	2.518	2.648	2.720

## Strategisches Ziel: **Umweltgerechte Mobilität**

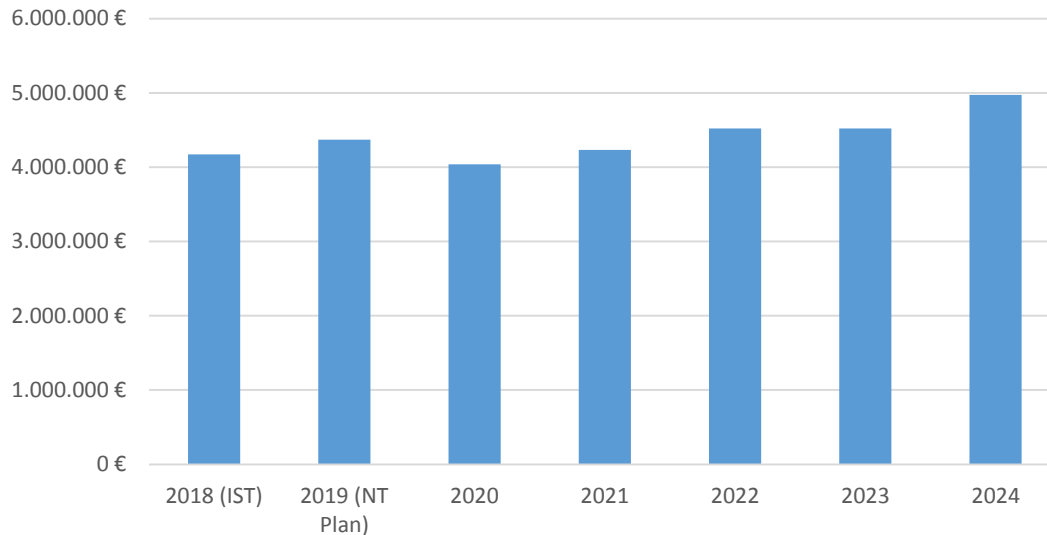
- Die umweltgerechten Verkehrsmittel (ÖPNV, Radverkehr und Fußgänger) werden vorrangig als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiter ausgebaut und durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit beworben.
- Eine integrierte Stadtentwicklung und ein vernetztes Verkehrsmanagement sorgen für eine optimale Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur und tragen zur Verringerung von Alltagsverkehr auf den Straßen bei.
- Verkehrswege werden so instandgehalten, dass sie dauerhaft, sicher und barrierefrei nutzbar sind.

**Besser mobil.  
Besser leben.**





# 1) Ausbau des Fuß- und Radverkehrs



## Ausbau des Fuß- und Radverkehrs (noch ohne Fr.-Ebert-Straße)

	gesamt
2018 (IST)	4.169.900 €
2019 (NT Plan)	4.371.400 €
2020	4.036.400 €
2021	4.231.400 €
2022	4.521.400 €
2023	4.521.400 €
2024	4.971.400 €

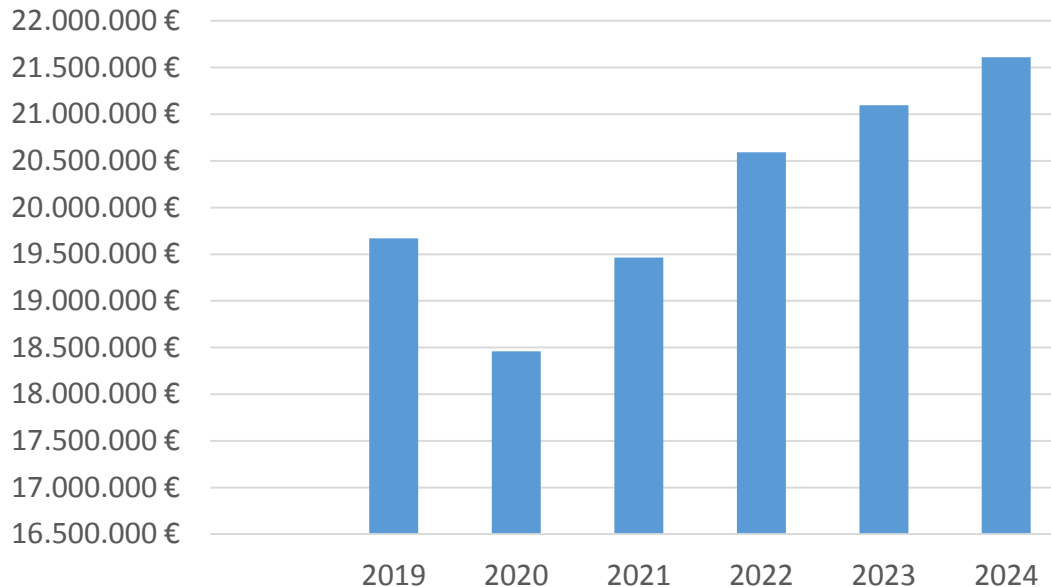
- Gewährleistung einer ganzjährigen Nutzbarkeit von Geh- und Radwegen durch eine Schwerpunktsetzung bei der Durchführung der Reinigung von Verkehrswegen und des Winterdienstes
- Umsetzung der Maßnahmen im Radverkehrskonzept entsprechend der dort enthaltenen Prioritäten
- Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße einschl. Unterbindung des Durchgangsverkehrs entlang der Gutenbergstraße



## 2) Ausbau des ÖPNV



Landeshauptstadt  
Potsdam



Gesamt-  
Finanzvolumen  
2018 (IST):  
14.934.500 €  
2019 (NT Plan):  
19.670.800 €  
2020: 18.460.100 €  
2021: 19.465.100 €  
2022: 20.590.900 €  
2023: 21.096.700 €  
2024: 21.611.200 €

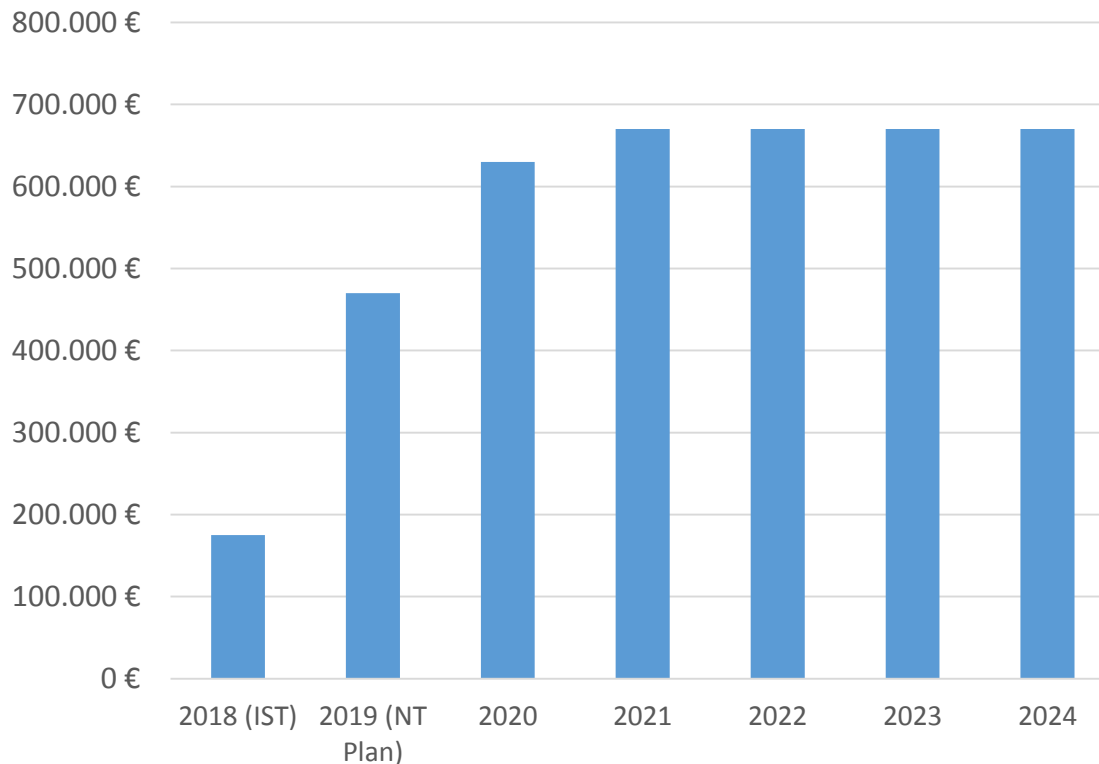
- Bereitstellung eines leistungsfähigen ÖPNV
- Straßenbahnerweiterung in den Potsdamer Norden
- Barrierefreier Ausbau / Umbau der Haltestellen für Busse und Bahnen
- Umsetzung Park- und Ride-Konzept
- Ersatz bestehender Tatra-Straßenbahnen (Umsetzung Barrierefreiheit)
- Barrierefreier Umbau der Friedrich-Ebert-Straße



### 3) Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit



Landeshauptstadt  
Potsdam

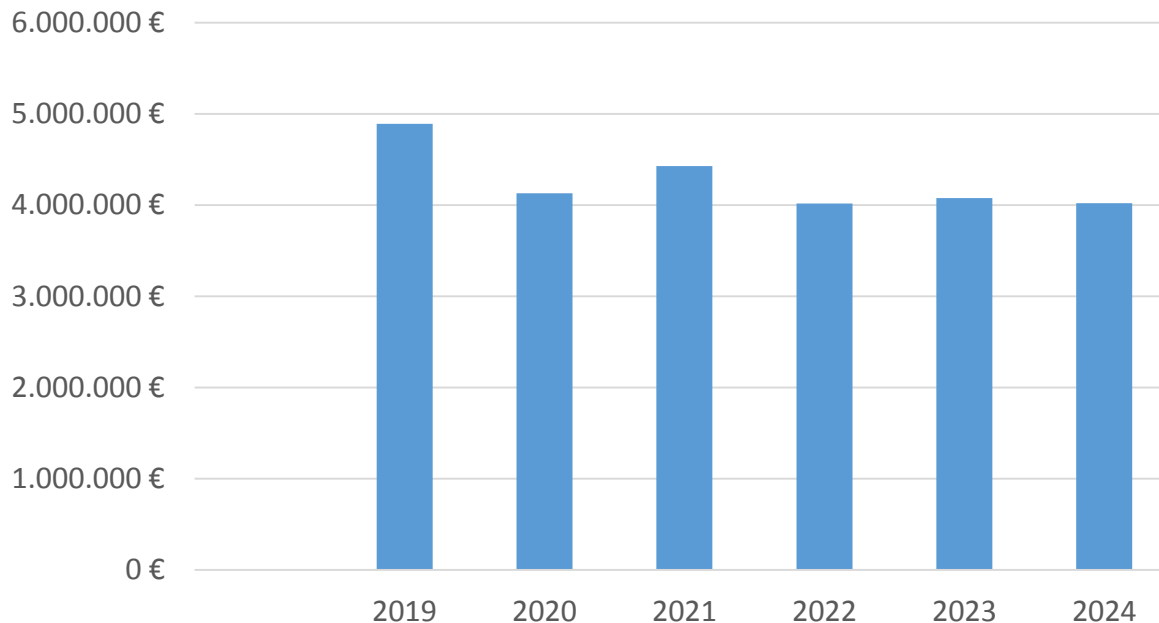


2018 (IST)	175.000 €
2019 (NT Plan)	470.000 €
2020	630.000 €
2021	670.000 €
2022	670.000 €
2023	670.000 €
2024	670.000 €

- Fortschreibung und Begleitung der Umsetzung städtischer Konzepte zur Verkehrsentwicklung
- Weiterführung der Mobilitätsoffensive
- Einrichtung/ Betrieb einer Mobilitätsagentur



## 4) Straßenunterhaltung



2019	4.892.000 €
2020	4.129.556 €
2021	4.429.049 €
2022	4.017.400 €
2023	4.075.822 €
2024	4.020.160 €

Verkehrswege werden so instandgehalten, dass sie dauerhaft, sicher und barrierefrei nutzbar sind als wesentliche Voraussetzung für den ÖPNV



# Schwerpunkte des Geschäftsbereiches 4

## - Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt -



Landeshauptstadt  
Potsdam

### 5) Verkehrssicherheit und Immissionsschutz (Finanzvolumen pro Jahr rd. 1,1 Mio. EUR).

#### 5 a) Regelmäßige Analyse und Beseitigung von Unfallhäufigkeiten

Als pflichtige Aufgabe werden Unfallhäufungsstellen verkehrssicherheitstechnisch untersucht und sowohl mit straßenbaulichen als auch verkehrsorganisatorischen Maßnahmen entschärft

#### 5 b) Umsetzung Luftreinhalteplan

- Optimierung der P&R-Situation um den Umstieg vom MIV (Motorisierter Individualverkehr) zum ÖPNV zu erleichtern
- Weitere Beschleunigung des Personennahverkehrs durch verbesserte Lichtsignalsteuerungen
- Verstetigung und Verringerung des MIV zur Unterschreitung der Luftschadstoffbelastungsgrenzen
- Energieeinsparungen durch Verwendung von LED-Technik in verkehrstechnischen Anlagen (Lichtsignalanlagen und Straßenbeleuchtung)

**Vielen Dank  
für die  
Aufmerksamkeit.**





Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag  
 Ergänzungsantrag  
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

19/SVV/1174

 öffentlichEinreicher: **Fraktion DIE aNDERE**

Betreff:

Erstellungsdatum 20.11.2019

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
20.11.2019	Finanzausschuss	x	
04.12.2019	Stadtverordnetenversammlung		x

**Anderungs-/Ergänzungsvorschlag:**

Die Ds 19/SVV/1174 wird wie folgt geändert:

In Punkt 2 wird ergänzt:

- a. erster Spiegelstrich: die Landeshauptstadt Potsdam **und die städtischen Eigenbetriebe** als attraktiver Arbeitgeber und Dienstleister
- b. zweiter Spiegelstrich: umweltgerechte **und soziale** Mobilität
- c. neuer, sechster Spiegelstrich: **Weiterentwicklung der Partizipation über die Weiterentwicklung des Bürgerhaushalts**
- d. neuer, siebenter Spiegelstrich: **Weiterentwicklung der multikulturellen, sozialen und kulturell vielfältigen Stadt**

Als **zusätzlicher Punkt 8** wird ergänzt:

**Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bei künftigen Investitionsentscheidungen für die einzelnen Investitionsalternativen die absehbaren CO<sub>2</sub>- Emissionen zu ermitteln und dann mit einem CO<sub>2</sub>-Preis zu kalkulieren.**

**Begründung:**

Die Berücksichtigung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Entscheidung über Investitionen stellt einen Beitrag zum Klimaschutz dar. Außerdem wird das Risiko minimiert, dass geplante Investitionen später durch einen CO<sub>2</sub>-Preis unrentabel werden.

\_\_\_\_\_  
Unterschrift



# Elektrotretroller / EScooter in Potsdam

## Sachstand und weiterer Umgang

Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität am 28. November 2019

## Rahmenbedingungen (Bundesrecht)



- Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – eKfV) mit Änderungen des Bundesrates am 15.06.2019 in Kraft getreten.
- Teilnahme mit den in der Verordnung beschriebenen Fahrzeugen am Straßenverkehr zulässig.
- Anbieter von Verleihsystemen nach Erhalt von Versicherungsplakette und Typgenehmigung können mit solchen Fahrzeugen am Markt tätig werden.





- EScooter sind grundsätzlich Fahrrädern gleichgestellt, dürfen auf Radwegen fahren, sowohl auf separaten Radwegen als auch auf gemeinsamen Geh- und Radwegen.
- Wenn solche nicht vorhanden sind, darf die Fahrbahn benutzt werden.
- Für das Abstellen von EScootern im gesamten öffentlichen Straßenraum gelten die für Fahrräder geltenden Parkvorschriften entsprechend (unter Beachtung von Verkehrssicherheitsaspekten), wenn es keine festen Stationen gibt (bei Verleih im „floating“-System).
- Darüber hinaus keine Regulierungsmöglichkeiten aus bundes- und landesgesetzlichen Regelungen.

## Wie gehen wir damit um?



- Derzeit zwei Anbieter in Potsdam für Verleihsystem im „floating“ – System mit virtuellen Stationen
- Mit beiden sind freiwillige Vereinbarungen zur Zusammenarbeit geschlossen worden
- diese beinhalten auch Regelungen zur Nutzung und zum Abstellen der EScooter
- demnächst finden erste Auswertungsgespräche statt (darüber hinaus erfolgt kontinuierliche Kommunikation nach Bedarf)

## Vereinbarungen mit den Anbietern



### **Anbieter verpflichten sich (Auszug):**

- Nutzer auf die bestehenden Regelungen für die Nutzung im Straßenverkehr und die Regeln zum Abstellen dieser hinzuweisen.
- auf besondere Gefahrenquellen hinzuweisen, z. B. gepflasterte historische Straßenbereiche und Gefahr beim Queren von Straßenbahngleisen
- als virtuelle Stationen nur Flächen im öffentlichen Straßenland anzubieten (nicht auf privaten Flächen)
- grundsätzlich maximal 4 Fahrzeuge an einer virtuellen Station
- fester Ansprechpartner im Unternehmen und Hotline für Störfälle

### **Verbotzonen für das Abstellen (Auszug):**



- in Flucht- und Rettungswegen, auf Feuerwehraufstellflächen
- an öffentlichen Fahrradständern
- an Treppen und Rampen einschließlich Handläufe/Geländer
- in Haltestellenbereichen des öffentlichen Nahverkehrs
- auf Gehwegen, wenn die verbleibende Gehwegbreite größer als 2,50 m
- auf gemeinsamen Geh- und Radwegen, wenn die verbleibende Wegbreite größer als 3,00 m
- im Bereich von abgesenkten Gehwegborden (Barrierefreiheit)
- in öffentlichen Grünanlagen

## Umgang mit Meldungen und Beschwerden



- Bei der Einführung der EScooter in Potsdam Vielzahl von allgemeinen Meldungen und Beschwerden (Aufklärung und Information)
- Meldungen zu falsch abgestellten EScootern (per Mail, telefonisch, Maerker) → unverzügliche Weitergabe an die Anbieter

### Beispiel:



- Meldung über Maerker (mit Foto und Standort): 15.03 Uhr an Anbieter weitergeleitet
- 15.54 Uhr: Rückmeldung, dass Roller eingesammelt wurden



@Maerker Potsdam

## Verkehrssicherheit



- Verkehrssicherheitstraining am 26.9.2019 auf dem Luisenplatz (weitere Veranstaltungen geplant)



@Voi



@Voi

- Theorie-Führerscheintest (online): [www.RideLikeVoila.com](http://www.RideLikeVoila.com)

## Wie weiter?



- Gespräche (6-Monats-Bilanz) mit Anbietern zur gemeinsamen Auswertung und Verbesserung

### Themen, u. a.:

- Betrieb / Betriebszone (Anpassungsbedarfe, Parken)
  - Verkehrssicherheit
  - Möglichkeiten und Notwendigkeit zur Verbesserung (gemeinsame Aktionen gegen Falschparker?)
- weitere Anregungen zu Themen, z. B. bestimmte Verbotszonen für Parken, aus dem KUM?
- auf Bundes- und Landesebene bereits verschiedene Bestrebungen zur Anpassung/Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen

## DS 19/SVV/0997: Regeln zur Nutzung von E-Scooter in Potsdam



„Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, wie die Teilnahme von E-Scootern am Straßenverkehr und insbesondere das Abstellen von E-Scootern im öffentlichen Straßenraum so geregelt werden kann, dass andere Verkehrsteilnehmer nicht über die Maßen beeinträchtigt werden.“

Das Ergebnis der Prüfung ist der Stadtverordnetenversammlung zu ihrer Sitzung im Dezember vorzulegen.“



Vielen Dank  
für die Aufmerksamkeit.

**Besser mobil.  
Besser leben.**  
[www.potsdam.de/besser-mobil](http://www.potsdam.de/besser-mobil)



**Vereinbarung  
über ein stadtverträgliches Angebot  
von Verleihsystemen für Elektrokleinstfahrzeuge**

zwischen

...

....

....

*(nachfolgend: Anbieter)*

und

Landeshauptstadt Potsdam  
Friedrich-Ebert-Straße 79/81  
14469 Potsdam  
*(nachfolgend: LHP)*

**Präambel**

Die Landeshauptstadt Potsdam ist in den vergangenen Jahren stark gewachsen und die Bevölkerung wird nach den aktuellen Prognosen auch weiter anwachsen. Dadurch wird insbesondere die Gestaltung einer nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung vor große Herausforderungen gestellt und auch zukünftig eine enorme Bedeutung haben. Um diese Herausforderungen erfolgreich und umweltgerecht bewerkstelligen zu können, ist es prioritäres Ziel der Landeshauptstadt Potsdam, die Verkehrsträger des Umweltverbundes zu stärken. Neben dem Ausbau und der Attraktivierung des ÖPNV-Angebots, der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und der Förderung des Fußverkehrs sind auch neue Lösungskonzepte gefragt, um den begrenzten öffentlichen Raum so effizient wie möglich, gleichzeitig aber auch sicher und ökonomisch zu nutzen. Nur so kann allen Bürgerinnen und Bürgern ein bedarfs- und nachfrageorientiertes Mobilitätsangebot zur Verfügung gestellt werden.

Die Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – eKFV) ist am 15. Juni 2019 in Kraft getreten. Dadurch ist nun die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr mit „elektrisch betriebenen Fahrzeugen ohne Sitz und mit selbstbalancierenden Fahrzeugen“ möglich. Gleichzeitig können Anbieter von Verleihsystemen nach Erhalt von Versicherungsplakette und Typgenehmigung mit solchen Fahrzeugen am Markt tätig werden.

Das Sharing-Angebot für Elektrotretroller/EScooter (nachfolgend Fahrzeuge) erweitert das multimodale Portfolio in der LHP.

Der Anbieter und die LHP verabreden eine aktive, ehrliche und transparente Kommunikation miteinander, um gemeinsam die Rahmenbedingungen für die sichere und attraktive Nutzung der Fahrzeuge und die Verkehrssicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer in Potsdam sicherzustellen. Ergänzend zum eigenen Verhaltenskodex des Anbieters werden ergänzende Vereinbarungen für ein stadtverträgliches Angebot von Verleihsystemen für Elektrokleinstfahrzeuge in Potsdam getroffen.

### **(1) Nutzung der Fahrzeuge**

Die Fahrzeuge sind grundsätzlich Fahrrädern gleichgestellt und dürfen demnach auf Radwegen fahren, sowohl auf separaten Radwegen als auch auf gemeinsamen Geh- und Radwegen. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf die Fahrbahn benutzt werden. In Fußgängerzonen und auf Gehwegen ist das Fahren mit den Fahrzeugen unzulässig.

#### Der Anbieter verpflichtet sich:

- die Nutzer auf die bestehenden Regelungen für die Nutzung der Fahrzeuge im Straßenverkehr und die Regeln zum Abstellen dieser in geeigneter Form hinzuweisen. Dies betrifft die Einhaltung der Regelungen aus der Straßenverkehrsordnung, des Straßengesetzes und der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung, inklusive der geltenden Vorschriften zum Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss.
- aufgrund der überwiegend touristischen Nutzung in der Innenstadt auf besondere Gefahrenquellen hinzuweisen; dies sind z. B. die Vielzahl der gepflasterten historischen Straßenbereiche und die Gefahr beim Queren von Straßenbahngleisen.
- als virtuelle Stationen nur Flächen im öffentlichen Straßenland anzubieten (Ausnahmen siehe unten).

- grundsätzlich maximal 4 Fahrzeuge an einer virtuellen Station vorzuhalten (sonst kann eine genehmigungsfreie Teilnahme am Gemeingebrauch nicht mehr unterstellt werden und die Ausnahme von der Sondernutzungspflicht erlischt).
- einen festen Ansprechpartner im Unternehmen mit Angabe des Namens, der Telefonnummer und E-Mailadresse zu benennen und eine Hotline für Störfälle einzurichten.

## **(2) Abstellen der Fahrzeuge**

Für das Abstellen der Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen sind die für Fahrräder geltenden Parkvorschriften entsprechend anzuwenden.

Es werden folgende Tabuzonen festgelegt, in denen keine virtuellen Fahrzeug-Stationen realisiert und als öffentliche Abstellfläche genutzt werden:

- in Flucht- und Rettungswegen und auf Feuerwehraufstellflächen
- an öffentlichen Fahrradständern; diese dienen dem Allgemeingebrauch
- an Treppen und Rampen einschließlich der Handläufe/Geländer
- in Haltestellenbereichen des öffentlichen Nahverkehrs und deren Zuwegung (Der Haltestellenbereich wird wie folgt definiert: In Längsrichtung wird der Haltestellenbereich 15 m vor und hinter dem Haltestellenschild sowie in Querrichtung 2 m von der Bordkante abgegrenzt. Bei Straßenbahnsteigen gilt der komplette Bahnsteig als Haltestellenbereich.)
- auf Gehwegen, wenn die verbleibende Gehwegbreite durch die virtuelle Station weniger als 2,50 m beträgt
- auf gemeinsamen Geh- und Radwegen, wenn die verbleibende Wegbreite durch die virtuelle Station weniger als 3,00 m beträgt
- im Bereich von abgesenkten Gehwegborden (Barrierefreiheit)
- in öffentlichen Grünanlagen.

Darüber hinaus wird vereinbart, dass:

- die Fahrzeuge in einem verkehrssicheren Zustand zu halten sind.
- defekte Fahrzeuge schnellstmöglich repariert werden.
- umgestürzte Fahrzeuge schnellstmöglich wieder in die richtige Position gebracht werden.
- unbewegte Fahrzeuge umverteilt werden.
- bei temporären Anlässen die Fahrzeuge schnellstmöglich zu entfernen und die Station zeitweise zu schließen bzw. zu verlegen sind.
- bei öffentlichem Interesse und städtischem Bedarf virtuelle Stationen verlegt werden.
- bei Aufgabe des Systems die Fahrzeuge aus Potsdam entfernt werden.



Der Anbieter sichert zu, bei durch die LHP festgestellten und an den Anbieter gemeldeten Verstößen gegen die Regelungen zu (2) Abstellen der Fahrzeuge in eigenem Interesse die Störung schnellstmöglich, spätestens innerhalb von 24 Stunden nach Feststellung, zu beheben. Gleichzeitig wird der Anbieter täglich eigene Überprüfungen durchführen, ob die Fahrzeuge ordnungsgemäß abgestellt werden. Bei Zuwiderhandlungen gegen die Vereinbarung und insbesondere bei verkehrsrechtlichen Verstößen kann die Landeshauptstadt Potsdam Fahrzeuge der Anbieter auf deren Kosten entfernen.

### **(3) Weitere Vereinbarungen**

Es wird ein erster Auswertungstermin drei Monate nach der Inbetriebnahme des Verleihsystems vereinbart. Bei dem Gespräch wird gemeinsam eine erste Bilanz zur Einführung des Fahrzeug-Sharings in der LHP gezogen. Ein regelmäßiger Gesprächsturnus wird verabredet.

Die LHP behält sich vor, bei mehrfach festgestellten Verstößen gegen die Vereinbarung das Gespräch mit dem Anbieter zu suchen, ergänzende Vereinbarungen zu treffen und ggf. aufzugeben, mit technischen Vorkehrungen die Nutzung der Fahrzeuge nur auf den freigegebenen Flächen und in der vorgesehenen Art und Weise sicherzustellen.

### **(4) Hinweis**

Die zwischen der LHP und dem Anbieter getroffenen Regelungen gelten nicht für private Flächen; insbesondere wird auf die Flächen der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg und die Flächen rund um die Bahnhofspassagen hingewiesen. Hierzu wird der Anbieter mit dem Flächeneigentümer Kontakt aufnehmen und ggf. gesonderte Vereinbarungen treffen.

---

Bernd Rubelt  
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen,  
Wirtschaft und Umwelt

---

xxx  
xxx



# Schwerpunkte der Fortschreibung des StEK Verkehr

## DS 18/SVV/0748



**Stadtentwicklungskonzept Verkehr**  
für die Landeshauptstadt Potsdam

Fortschreibung  
des Verkehrsentwicklungsplans bis 2025

Januar 2014

# Beschluss vom 30.01.2019



Schwerpunkte der Fortschreibung des STEK Verkehr  
Vorlage: 18/SVV/0748

**Der Oberbürgermeister wird beauftragt, für die geplante Fortschreibung des STEK Verkehr aktualisierte Verkehrsdaten zu Grunde zu legen.**

**Ziel der Fortschreibung ist die Beurteilung der gesamtstädtischen Verkehrsbeziehungen, um die Diskussion auf einer sachlichen und fundierten Basis führen zu können.**

**Neben anderen Varianten wird die Fortschreibung des Konzeptes, die Beurteilung einer Umgehungsstraße mit einer weiteren Havelquerung sein, damit verbunden auch die Auswirkungen auf die gesamtstädtische Verkehrsentwicklung, das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt und verschiedener nördlicher und westlicher Ortsteile bei weiterem Wachstum der Stadt.**

**Die geplanten Schwerpunkte für die Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr sind im IV. Quartal 2019 im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr vorzustellen und zu erörtern.**

## **BESCHLUSS**

### **der 47. öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 30.01.2019**

Stärkung des Umweltverbundes im STEK Verkehr  
Vorlage: 18/SVV/0872

**Der Oberbürgermeister wird beauftragt, darauf zu achten, dass bei den Vorbereitungen zur Fortschreibung des STEK Verkehr der Umweltverbund konsequent gestärkt wird. Ihm ist sowohl in der Planung als auch in der Abstimmung mit den Nachbargemeinden und dem Land Brandenburg sowie in der Finanzierungsplanung höchste Priorität einzuräumen. Darüber hinaus ist besonderes Augenmerk auf klimaneutrale Antriebstechniken sowie die gemeinschaftliche Nutzung von Verkehrsmitteln Wert zu legen.**

# StEK Verkehr



Landeshauptstadt  
Potsdam

ÖPNV

Rad-/ Fußgänger-  
verkehr

Straßenverkehr

Mobilitätsmanagement /  
Öffentlichkeitsarbeit

Nahverkehrsplan

Radverkehrs-K.

Lkw-Führungsk.

**Besser mobil.  
Besser leben.**



[www.potsdam.de/besser-mobil](http://www.potsdam.de/besser-mobil)

Radsicherheits-K.

P+R-Konzept

Uferwegekonzept

Parkraumbew.K.

Fußverkehrs-K.

Touristenbus-K.

Ladesäulen-K.

Mobilitätsagentur

Wegweisungskonzept

Innenstadtverkehrskonzept

Luftreinhalteplan / Lärmaktionsplan

## Umweltgerechte Mobilität

Die Landeshauptstadt Potsdam sorgt für eine umweltgerechte Mobilität unter den Bedingungen einer wachsenden Stadt.

- Zielszenario bleibt die Nachhaltige Mobilität

- aktuelle Ergebnisse der Haushaltsbefragung SrV 2018
- aktuelle Bevölkerungsprognose der LH Potsdam für das Jahr 2035
- aktuelle Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg
- Berücksichtigung der Fortschreibung des INSEK für die LH Potsdam
- Verkehrsprognose mittels eines multimodalen Simulationsnetzes, welches auch die Nachbarregionen einbindet

1. Evaluation der Umsetzung des StEK Verkehr 2014
2. Darstellung des Ist-Zustandes
3. Konkretisierung des Zielzustandes „Umweltgerechte Mobilität“
4. Verkehrsprognose für das Jahr 2035 (Null-Fall)
5. Betrachtung von Einzelmaßnahmen mit gesamtstädtischer Wirkung
  - a. Umgehungsstraße mit einer weiteren Havelquerung  
(anschließend Zwischenbericht gegenüber der SVV)
  - b. weitere Maßnahmenvorschläge
6. Bewertung von Maßnahmen und Umsetzungsempfehlungen



- Netzentwicklung für den ÖPNV
- Alternative Angebote für den Pendlerverkehr
- Ruhender Verkehr im öffentlichen Raum
- Geschwindigkeiten im Stadtgebiet
- Mobilität im Quartier
- Mobilitätsmanagement / Öffentlichkeitsarbeit

**Besser mobil.  
Besser leben.**

[www.potsdam.de/besser-mobil](http://www.potsdam.de/besser-mobil)



Landeshauptstadt  
Potsdam

Dipl.-Ing. Norman Niehoff

Landeshauptstadt Potsdam | Bereich Verkehrsentwicklung

0331/289-2545 | [Verkehrsentwicklung@rathaus.potsdam.de](mailto:Verkehrsentwicklung@rathaus.potsdam.de)

# Rückstauuntersuchung B1 Zeppelinstraße

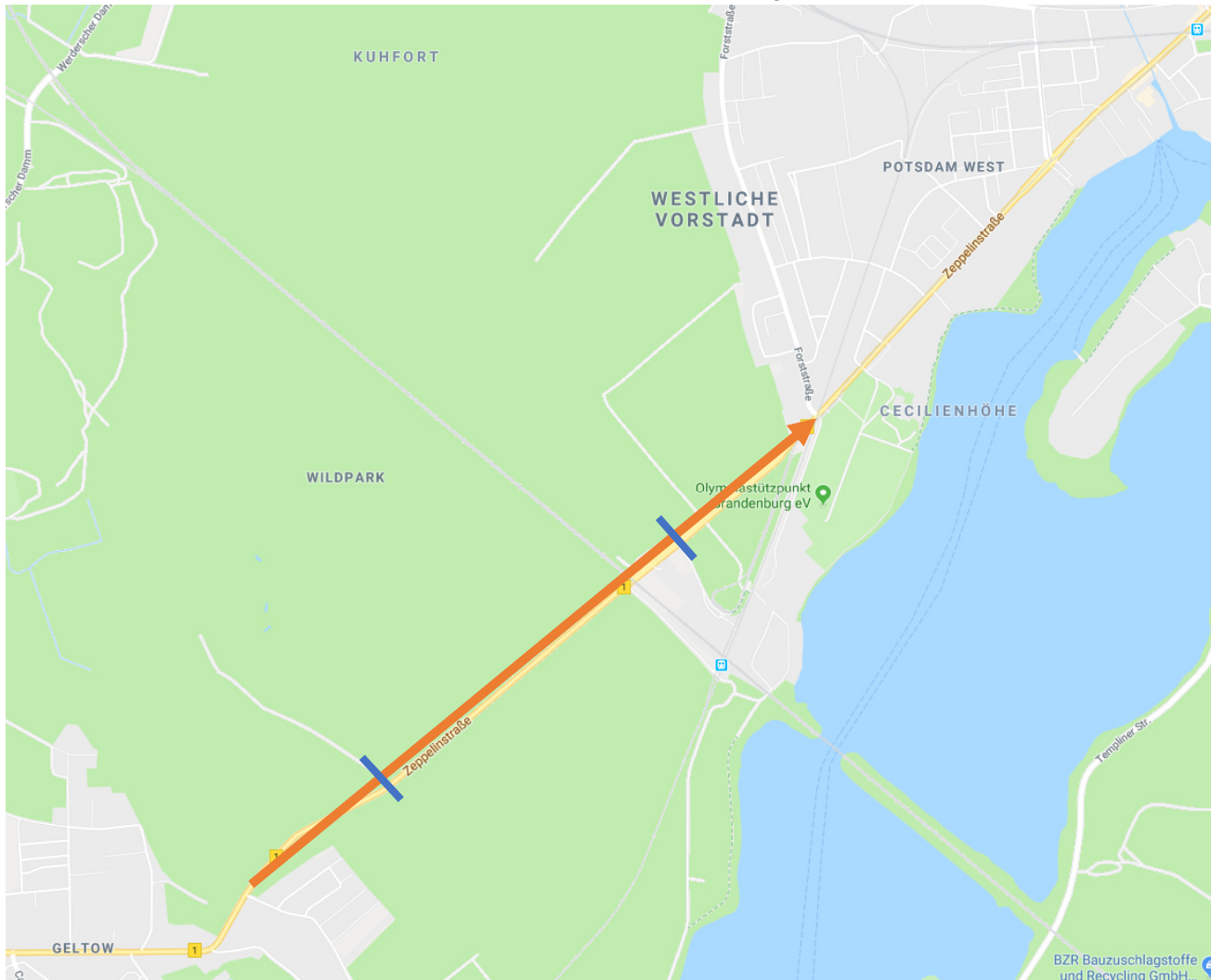
Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen

Bereich Verkehr und Technik

# Screenshots Verkehrslage Beispiel



# Übersicht Datenquellen



Reisezeitmessung



Messstelle Kfz-Menge  
und Geschwindigkeit

Untersuchungszeitraum:

01.01.19 – 14.10.19

jeweils 6 Uhr bis 18 Uhr

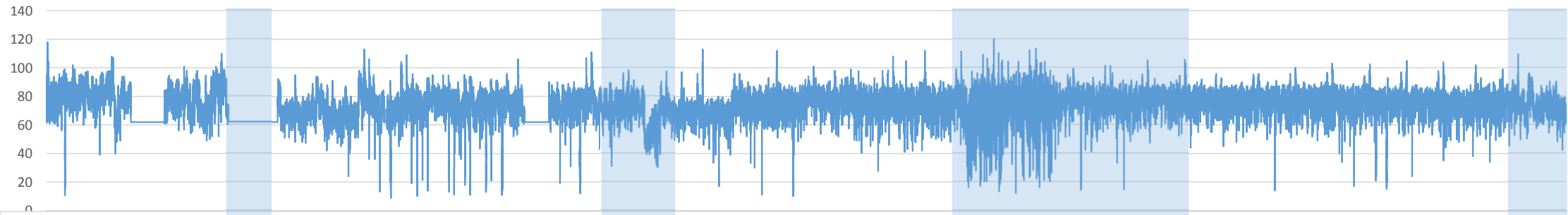
mit 41329 Intervallen à 5 min

Maßgebender Stichtag:

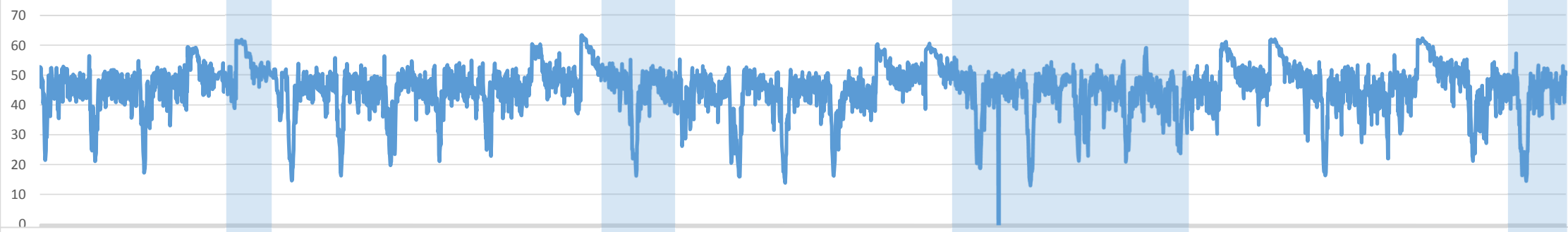
Einführung der Einbahnstraße Maybachstraße  
Beginn 2019

Ferien

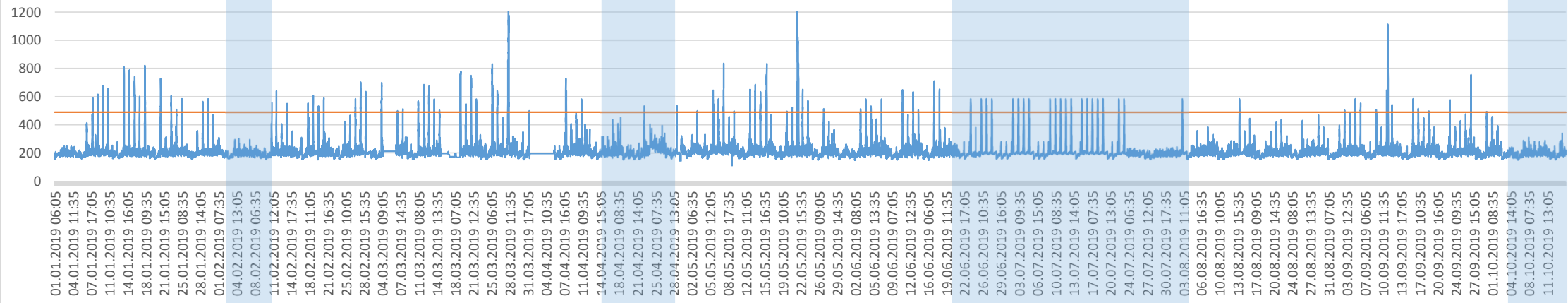
### Kfz Geschwindigkeit [km/h] Höhe Bayrisches Haus für Zeitraum 01.01.2019 – 14.10.2019 jeweils 6 Uhr-18 Uhr



### Kfz Geschwindigkeit [km/h] zwischen Geltow und Forststraße



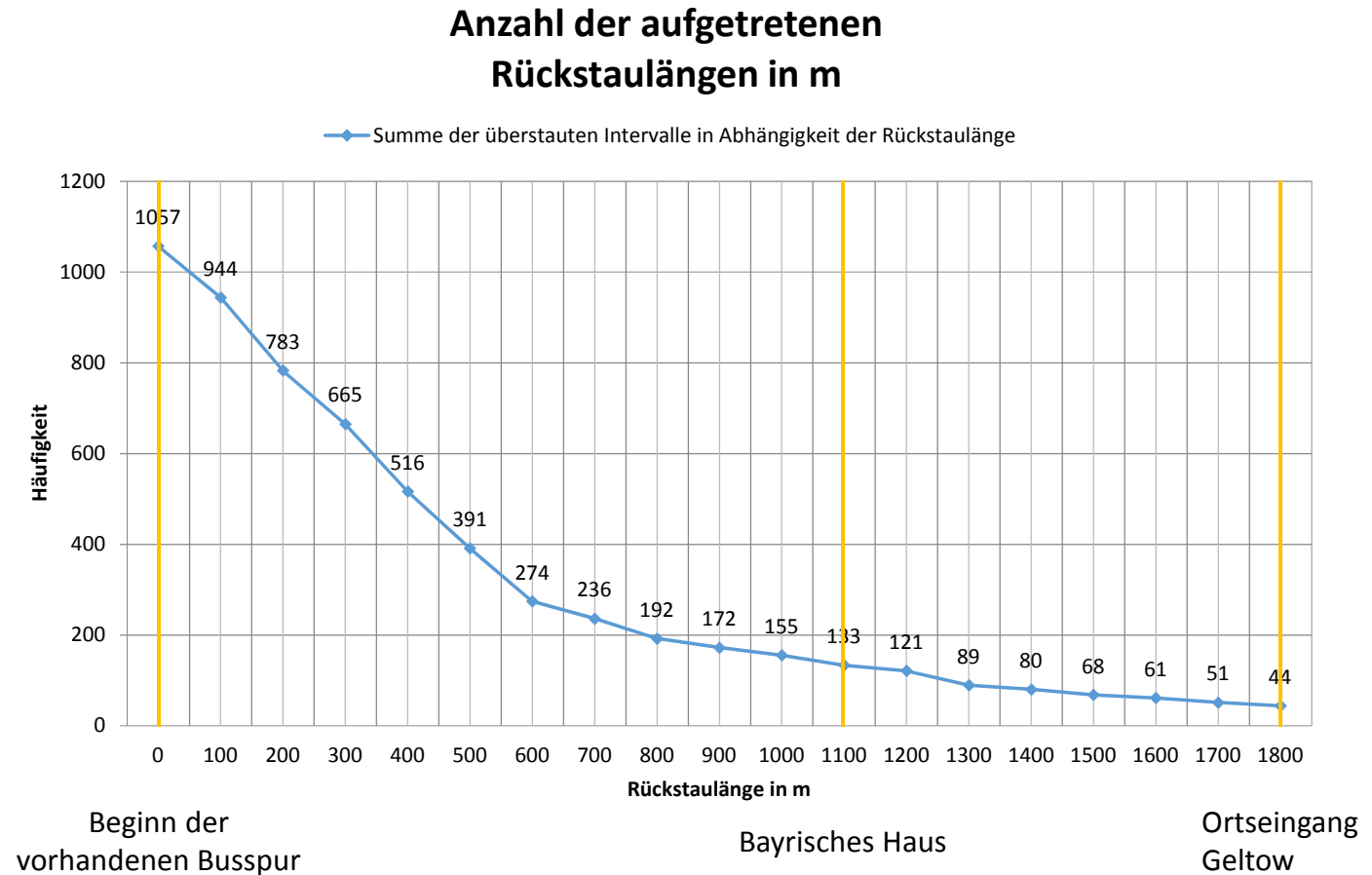
### Reisezeit [s] zwischen Geltow und Forststraße



01.01.2019 06:05  
04.01.2019 11:35  
07.01.2019 17:05  
11.01.2019 10:35  
14.01.2019 16:05  
18.01.2019 09:35  
21.01.2019 15:05  
25.01.2019 08:35  
28.01.2019 14:05  
01.02.2019 07:35  
04.02.2019 13:05  
08.02.2019 06:35  
11.02.2019 12:05  
14.02.2019 17:35  
18.02.2019 11:05  
21.02.2019 16:35  
25.02.2019 10:05  
28.02.2019 15:35  
04.03.2019 09:05  
07.03.2019 14:35  
11.03.2019 08:05  
14.03.2019 13:35  
18.03.2019 07:05  
21.03.2019 12:35  
25.03.2019 06:05  
28.03.2019 11:35  
31.03.2019 17:05  
04.04.2019 10:35  
07.04.2019 16:05  
11.04.2019 09:35  
14.04.2019 15:05  
18.04.2019 08:35  
21.04.2019 14:05  
25.04.2019 07:35  
28.04.2019 13:05  
02.05.2019 06:35  
05.05.2019 12:05  
08.05.2019 17:35  
12.05.2019 11:05  
15.05.2019 16:35  
19.05.2019 10:05  
22.05.2019 15:35  
26.05.2019 09:05  
29.05.2019 14:35  
02.06.2019 08:05  
05.06.2019 13:35  
09.06.2019 07:05  
12.06.2019 12:35  
16.06.2019 06:05  
19.06.2019 11:35  
22.06.2019 17:05  
26.06.2019 10:35  
29.06.2019 16:05  
03.07.2019 09:35  
06.07.2019 15:05  
10.07.2019 08:35  
13.07.2019 14:05  
17.07.2019 07:35  
20.07.2019 13:05  
24.07.2019 06:35  
27.07.2019 12:05  
30.07.2019 17:35  
03.08.2019 11:05  
06.08.2019 16:35  
10.08.2019 10:05  
13.08.2019 15:35  
17.08.2019 09:05  
20.08.2019 14:35  
24.08.2019 08:05  
27.08.2019 13:35  
31.08.2019 07:05  
03.09.2019 12:35  
07.09.2019 06:05  
10.09.2019 11:35  
13.09.2019 17:05  
17.09.2019 10:35  
20.09.2019 16:05  
24.09.2019 09:35  
27.09.2019 15:05  
01.10.2019 08:35  
04.10.2019 14:05  
08.10.2019 07:35  
11.10.2019 13:05

# Auswertung der aufgetretenen Rückstaulängen

- Wie oft ist ein Rückstau länger als x Meter aufgetreten?
- Mit einer Länge von ca. 300 m kann die Anzahl der überstauten Zeiträume weiter überbrückt werden.



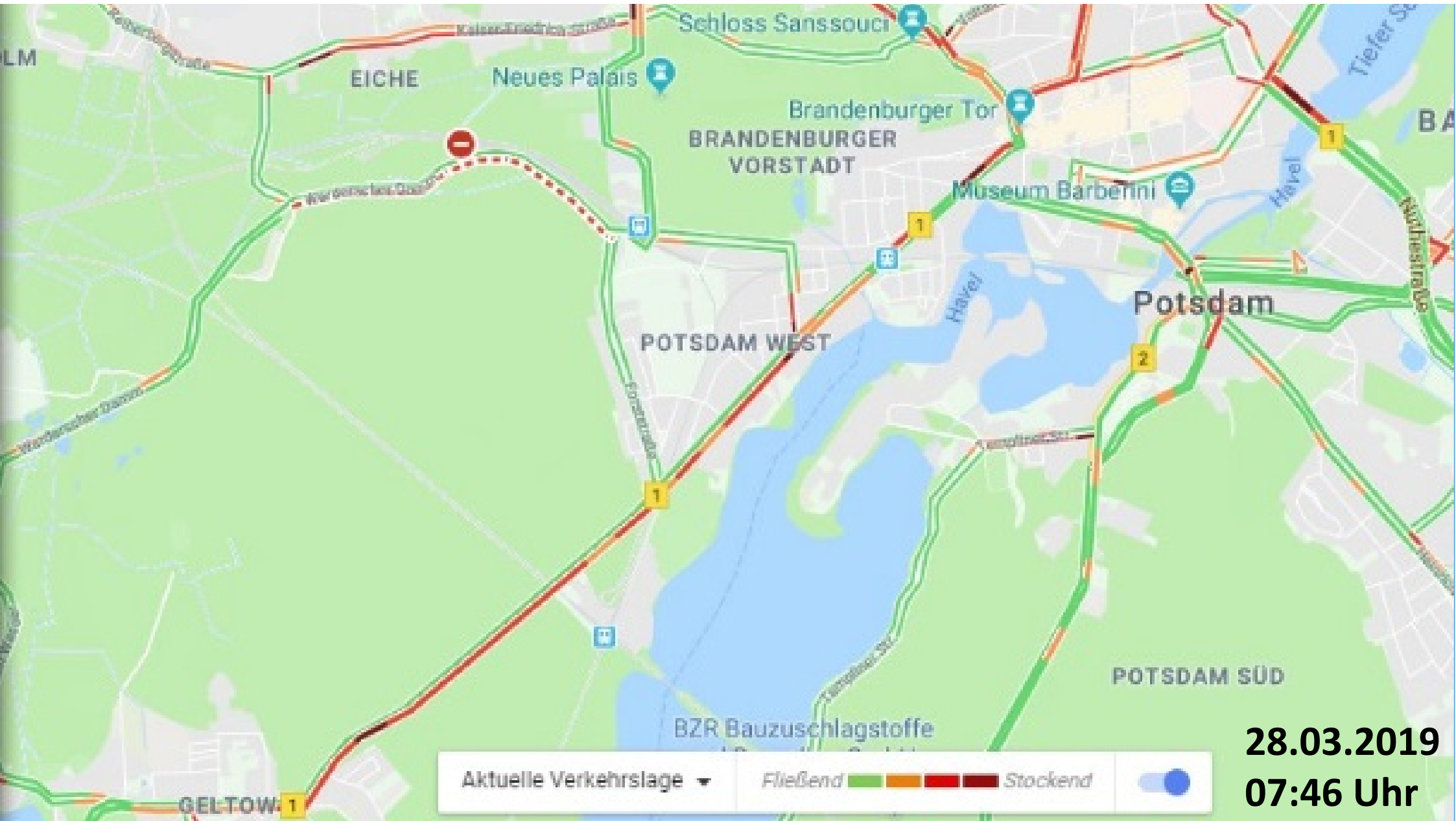
# Zusammenfassung

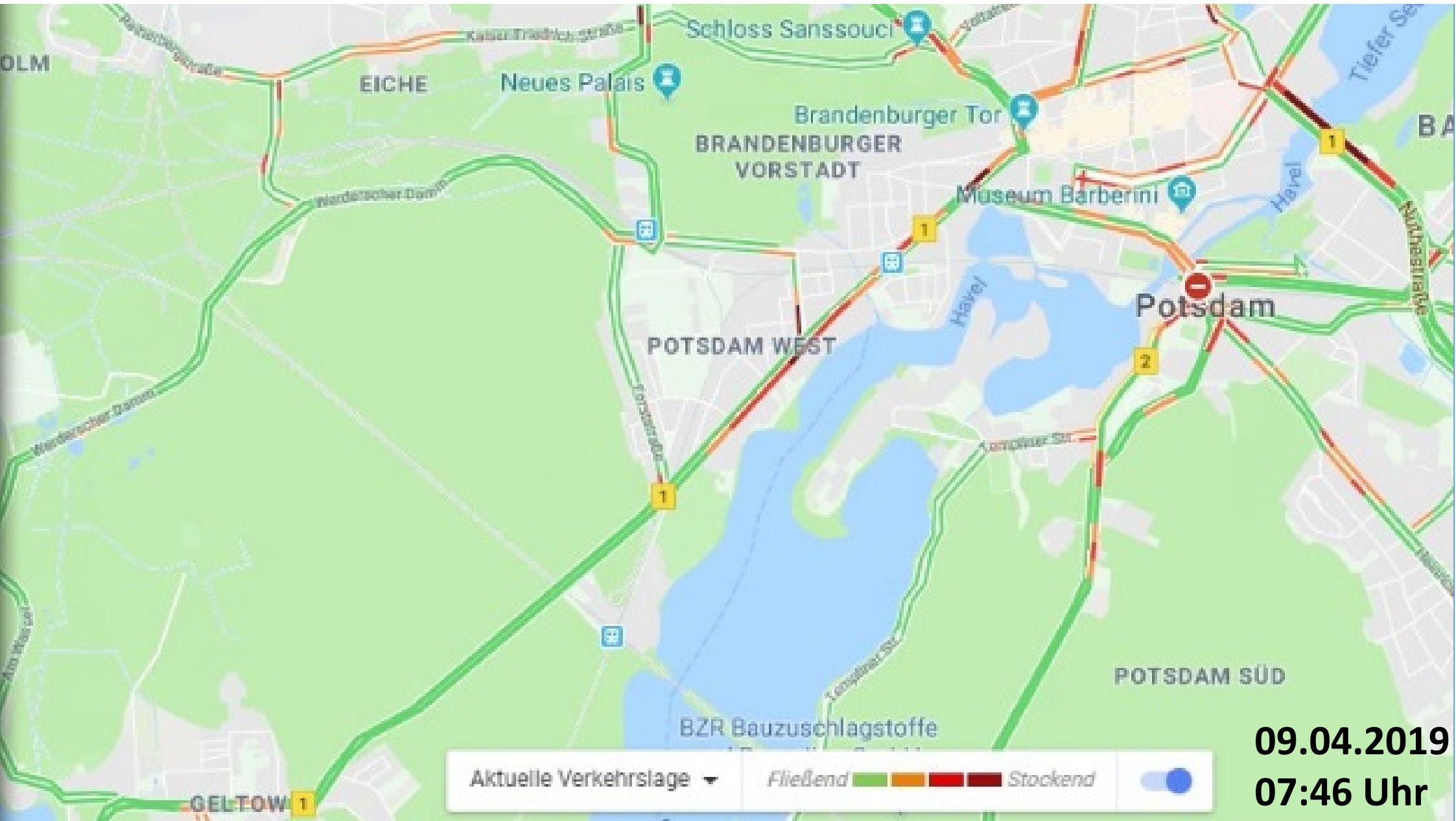
- Reisezeit wurde zur Abschätzung der Rückstaulänge genutzt werden
- Maßgeblicher Rückstau über die vorhandene Busspur (2100 m) von Kastanienallee bis Straße An der Pirschheide erkennbar, wenn dann
  - kurzzeitig im Berufsverkehr vorwiegend Frühspitze und/oder
  - bei Problemen auf der A10 Süd oder A10 West
- Im untersuchten Zeitraum sind ca. 1057 Intervalle (5 min) mit einer Überstauung der vorhandenen Busspur aufgetreten. Dies betraf ca. 2,56 % des untersuchten Zeitraums.
- Ein Rückstau bis zum Bayrischen Haus (3200 m) ist in 133 Intervallen (5 min) aufgetreten. Dies betraf ca. 0,32% innerhalb des untersuchten Zeitraums.
- Je länger eine separate Busspur wird, desto weniger Nutzen hat diese.

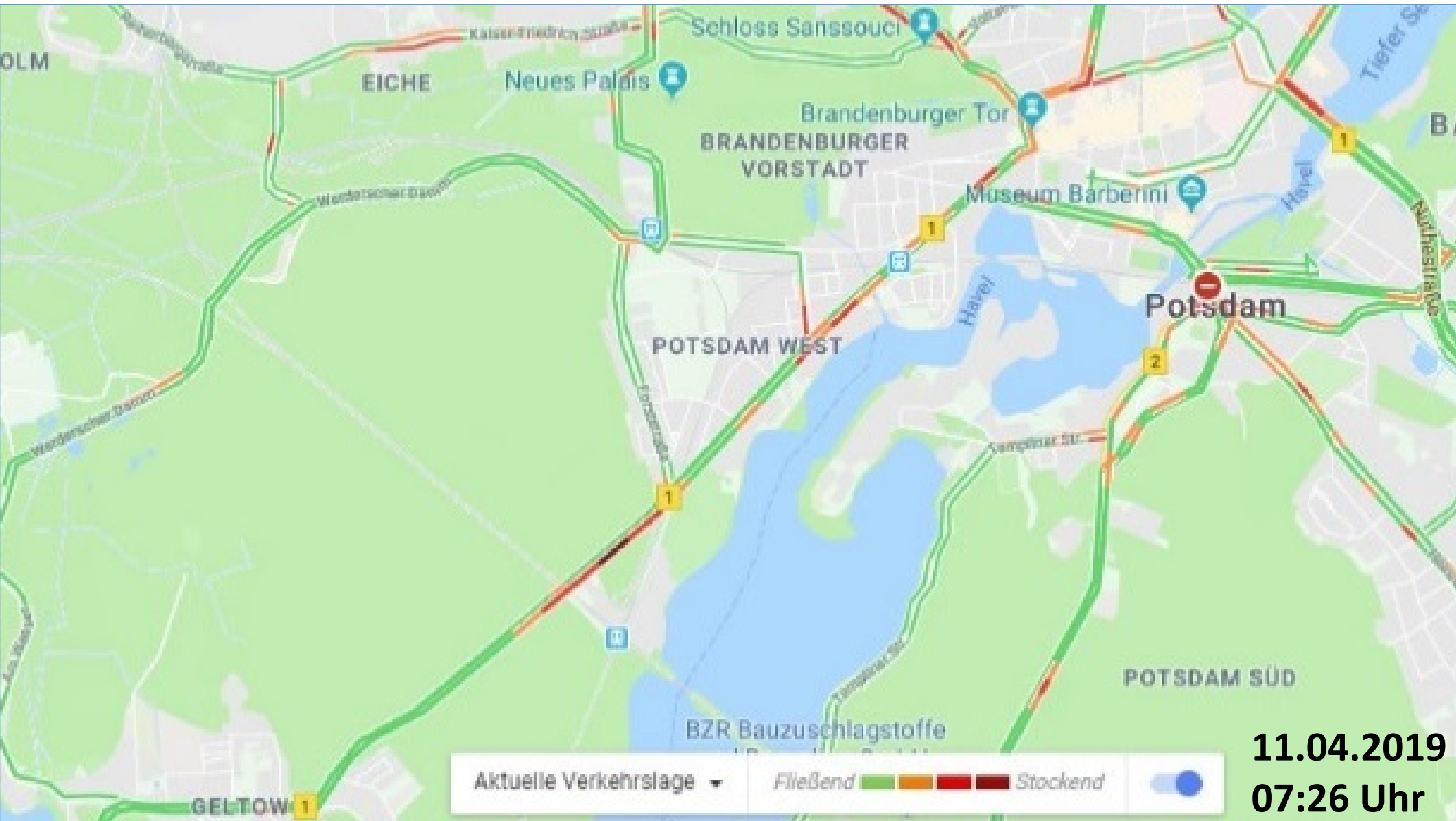


**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**

Landeshauptstadt Potsdam  
Bereich Verkehr und Technik  
[www.mobil-potsdam.de](http://www.mobil-potsdam.de)  
[Verkehr-Technik@rathaus.potsdam.de](mailto:Verkehr-Technik@rathaus.potsdam.de)







11.04.2019  
07:26 Uhr

