



4. öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Ordnung und Sicherheit

Gremium: Ausschuss für Ordnung und Sicherheit
Sitzungstermin: Dienstag, 25.02.2020, 18:00 Uhr
Ort, Raum: Raum 3.025, Haupthaus, Fr.-Ebert-Str. 79/81

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 26.11.2019 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung**

- 3 **Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung**
 - 3.1 **Barrierefreier und belästigungsarmer Weihnachtsmarkt ab 2020**
20/SVV/0011 Fraktion DIE aNDERE

 - 3.2 **Weiterentwicklung des zentralen Weihnachtsmarktes in der Potsdamer Innenstadt**
20/SVV/0090 Fraktion der Freien Demokraten

- 4 **Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21**
 - 4.1 **Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 2: Hundesteuer in Potsdam erhöhen**
20/SVV/0031 Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

 - 4.2 **Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 4: Energie-Einsparung durch weniger Straßenbeleuchtung**
20/SVV/0033 Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

 - 4.3 **Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 9: Feuerwerke einschränken oder verbieten**
20/SVV/0038 Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

- | | | |
|----------|--|---|
| 4.4 | Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 10: Autofreie Innenstadt und verkehrsberuhigte Quartiere
20/SVV/0039 | Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung |
| 4.5 | Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 16: Fahrradwege in Potsdam ausbauen und sicherer gestalten
20/SVV/0045 | Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung |
| 4.6 | Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 17: Umgehungsstraße realisieren (Havelspange, 3. Havelübergang)
20/SVV/0046 | Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung |
| 4.7 | Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 19: Müllvermeidung vor Müllentsorgung: Pfandbechersystem etablieren
20/SVV/0048 | Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung |
| 5 | Mitteilungen der Verwaltung | |
| 5.1 | Tag des Respekts in Potsdam
19/SVV/1356 | Oberbürgermeister, Fachbereich Feuerwehr |
| 5.2 | Statistik Feuerwehr 2019 | |
| 6 | Sonstiges | |



Niederschrift

3. öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Ordnung und Sicherheit

Sitzungstermin:	Dienstag, 26.11.2019
Sitzungsbeginn:	18:00 Uhr
Sitzungsende:	19:43 Uhr
Ort, Raum:	Raum 1.077, Stadthaus, Friedrich-Ebert-Str. 79/81

Anwesend sind:

Ausschussvorsitzender

Herr Daniel Friese	AfD	Sitzungsleitung
--------------------	-----	-----------------

Ausschussmitglieder

Herr Leon Troche	SPD	
Frau Marie Schäffer	Bündnis 90/Die Grünen	ab 18:02 Uhr
Frau Jana Schulze	DIE LINKE	
Frau Anna Lüdcke	CDU	
Frau Dr. Anja Laabs	DIE aNDERE	ab 18:08 Uhr

stellv. Ausschussmitglieder

Frau Wiebke Bartelt	Bündnis 90/Die Grünen	
Herr Nico Marquardt	SPD	ab 18:25 Uhr

sachkundige Einwohner

Herr Tino Henning	DIE LINKE	ab 18:28 Uhr
Herr Karsten Dornhöfer	SPD	
Herr Wolfgang Geist	CDU	
Herr Lars Gindele	Bündnis 90/Die Grünen	

Beigeordnete

Frau Brigitte Meier	Geschäftsbereich 3	
---------------------	--------------------	--

Nicht anwesend sind:

Ausschussmitglieder

Herr Uwe Adler	SPD	entschuldigt
Herr Fabian Twerdy	Bündnis 90/Die Grünen	entschuldigt
Herr Ralf Jäkel	DIE LINKE	entschuldigt

zusätzliches Mitglied

Frau Dr.med. Carmen Klockow	Bürgerbündnis	entschuldigt
-----------------------------	---------------	--------------

sachkundige Einwohner

Herr Tamás Blénessy	DIE aNDERE	entschuldigt
Herr Helmut Lange	Freie Demokraten	nicht entschuldigt
Herr Peter Roggenbuck	Bürgerbündnis	entschuldigt

Gäste:

Herr Ralf Krawinkel
Frau Nicole Prestin
Frau Martina Spyra

Fachbereich Feuerwehr
Fachbereich Ordnung und Sicherheit
Schriftführerin

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 01.10.2019 / Feststellung der öffentlichen
Tagesordnung

- 3 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung
- 3.1 Strategischer Eckwertebeschluss für die Planung des Doppelhaushaltes
2020/2021 und die mittelfristige Finanzplanung 2022 bis 2024
Vorlage: 19/SVV/1174
Oberbürgermeister, Geschäftsstelle 103
- 3.2 Siebente Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von
Benutzungsgebühren für Leistungen des Rettungsdienstes der
Landeshauptstadt Potsdam (Siebente
Rettungsdienstgebührenänderungssatzung)
Vorlage: 19/SVV/1127
Oberbürgermeister, Fachbereich Feuerwehr

- 4 Mitteilungen der Verwaltung
- 4.1 Standorte Glascontainer
Vorlage: 19/SVV/1210
Oberbürgermeister, Fachbereich Ordnung und Sicherheit

- 5 Sonstiges

Niederschrift:**Öffentlicher Teil****zu 1 Eröffnung der Sitzung**

Begrüßung und Eröffnung der Sitzung durch den Ausschussvorsitzenden, Herrn Daniel Friese.

**zu 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung /
Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des
öffentlichen Teils der Sitzung vom 01.10.2019 / Feststellung der
öffentlichen Tagesordnung**

Herr Friese stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest. Zu Beginn der Sitzung sind 5 von 9 stimmberechtigten Mitgliedern anwesend. Somit ist die Beschlussfähigkeit des Ausschusses gegeben.

Herr Friese stellt die Niederschrift zur Sitzung vom 01.10.2019 zur Abstimmung.

Die Niederschrift wird einstimmig **bestätigt**.

Anschließend bittet Herr Friese um Abstimmung über die vorliegende Tagesordnung.

Die Tagesordnung wird einstimmig **bestätigt**.

zu 3 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung

**zu 3.1 Strategischer Eckwertebeschluss für die Planung des Doppelhaushaltes
2020/2021 und die mittelfristige Finanzplanung 2022 bis 2024
Vorlage: 19/SVV/1174**

Oberbürgermeister, Geschäftsstelle 103

Frau Meier gibt eine kurze Einleitung.

Frau Prestin erläutert anhand einer Präsentation den vorläufigen Eckwert des Fachbereichs Ordnung und Sicherheit. Sie macht dabei darauf aufmerksam, dass es sich durchweg um pflichtige Leistungen handelt. Anschließend gibt Frau Prestin nähere Erläuterungen zum kommunalen Präventionsrat und erklärt danach die Produkte Bürgerservice, Bußgeldangelegenheiten und Abfallwirtschaft.

Frau Schulze fragt mit Bezug auf den zu bildenden Lenkungsausschuss des Präventionsrates, welche Vertreter dort mitwirken werden. Des Weiteren spricht sie den Personalaufwuchs an, der noch nicht vollständig hinterlegt ist.

Frau Prestin erklärt, dass der Präventionsrat ist aus Vertretern von Verwaltung, Polizei und themenbezogen auch freien Trägern zusammengesetzt wird.

Frau Meier ergänzt, dass im Eckwertebeschluss noch nicht alle Stellen enthalten sind, die eingerichtet werden sollen.

Frau Schäffer bittet um Aufschlüsselung der Bußgelder nach Tatbeständen.

Frau Prestin kann die genauen Tatbestände nicht benennen und sagt zu, dies als Anlage zur Niederschrift nachzureichen.

Frau Schulze bittet um eine Aussage zu den noch benötigten, aber nicht im Eckwertebeschluss enthaltenen Stellen.

Frau Meier erklärt, dass es sich um ca. 25 bis 30 Stellen für den gesamten Geschäftsbereich handelt. Es ist aber vereinbart, dass Stellen auch aus

Sachkosten gedeckt werden können. Sie sagt zu, Frau Schulze die Zahlen zukommen zu lassen.

Herr Krawinkel gibt anhand einer Präsentation Erläuterungen zum Eckwert des Fachbereichs Feuerwehr und stellt die Schwerpunkte für den Haushaltsplan 2020/2021 vor.

Herr Geist fragt, ob es auch neue Systeme gibt, die durch die Landeshauptstadt Potsdam beschafft sind.

Herr Krawinkel erklärt, dass es bei der Feuerwehr Fahrzeuge gibt, die durch die Landeshauptstadt Potsdam beschafft wurden, aber auch Fahrzeuge, die durch das Land Brandenburg gefördert werden. Ein großer Teil der Fahrzeuge wurde über Miete oder Leasing beschafft. Daher sind die monatlichen Kosten relativ gleich.

Herr Troche fragt, ob in den Darstellungen die Freiwilligen Feuerwehren enthalten sind und welchen Anteil diese darstellen.

Herr Krawinkel wird die Statistik 2019 der Feuerwehr in der Februarsitzung 2020 dem Ausschuss vorstellen. Darin sind auch alle Einsätze der freiwilligen Feuerwehr enthalten.

Herr Geist entnimmt den vorgelegten Zahlen, dass es kein großes Projekt geben wird.

Herr Krawinkel verweist auf das Gutachten, das derzeit erstellt wird. Anhand dessen wird erkennbar, ob weitere Investitionen erforderlich sind.

Auf Nachfrage erklärt er, dass die Feuerwehr Potsdam beabsichtigt, Ausbildungen selbst durchzuführen, da die Landesfeuerweherschule nicht die erforderliche Platzzahl zur Verfügung stellen kann. Dazu soll eine Arbeitsgruppe gebildet werden.

Frau Schulze fragt, wer die Ausbildung und die Stellen in der Verwaltung finanziert.

Herr Krawinkel erklärt, dass nur im Land Brandenburg die Grundausbildung an der Landesfeuerweherschule stattfindet. In allen anderen Bundesländern findet diese immer am Feuerwehrstandort statt. Dies ist allerdings nicht im normalen Dienstgeschäft möglich.

Herr Henning fragt, ob es durch die Einsätze bei den Waldbränden auch Ersatzerstattungen bei Verschleiß gibt. Es fragt, ob und mit wem die Kosten für das HFS getragen werden.

Herr Krawinkel erklärt, dass ihm nicht bekannt ist, dass es Verluste an Material bei den Waldbränden gab. Zum HFS erklärt er, dass es sich um einen Container und ein Fahrzeug mit Anbauteilen handelt. Ein ähnliches Trägerfahrzeug und ein Logistikfahrzeug muss sowieso 2024 angeschafft werden. Dies wird nicht zusammen mit benachbarten Gebietskörperschaften angeschafft. Es wird durch eine gemischte Besatzungen Freiwillige Feuerwehr und Berufsfeuerwehr besetzt.

Herr Gindele erinnert daran, dass 2018 und 2019 eher trockene Jahre mit einigen großen Waldbränden waren. Das ist anhand der dargestellten Fallzahlen nicht erkennbar.

Herr Krawinkel macht deutlich, dass es im Potsdamer Stadtgebiet, anders als im Umland, eher keine Waldbrände gibt.

Frau Dr. Laabs bittet um nähere Erläuterungen zum Fahrzeugleasing.

Herr Krawinkel erklärt, dass das Leasing der Fahrzeuge über den kommunalen Fuhrparkservice erfolgt für einen bestimmten Zeitraum erfolgt. Danach werden die Fahrzeuge ggf. auch veräußert.

Auf Nachfrage teilt Herr Krawinkel mit, dass es für die 15 Freiwilligen Feuerwehren 7 neue Löschfahrzeuge geben wird. Problematisch bei der Verteilung der Fahrzeuge auf die Wachen ist die Größe der Gerätehäuser, da die Aufbauten der neuen Fahrzeuge höher sind als bei den alten Fahrzeugen.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, stellt Herr Friese die Drucksache zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Ordnung und Sicherheit empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu 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.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig mit 6 Zustimmungen und 2 Enthaltungen angenommen.

zu 3.2 Siebente Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Benutzungsgebühren für Leistungen des Rettungsdienstes der Landeshauptstadt Potsdam (Siebente Rettungsdienstgebührenänderungssatzung)

Vorlage: 19/SVV/1127

Oberbürgermeister, Fachbereich Feuerwehr

Herr Krawinkel bringt die vorliegende Drucksache ein und erklärt, dass der Rettungsdienst kostendeckend arbeitet und zu 100 % durch die Krankenkassen refinanziert wird.

Herr Dornhöfer verweist auf die Kostensteigerungen 2020 zum Vergleich 2019 und fragt wie es dazu kommt.

Herr Krawinkel erklärt dies am Beispiel der Inanspruchnahme des Rettungswagens im Vergleich zu anderen Gemeinden im Land Brandenburg. In diesem Vergleich liegt die Landeshauptstadt Potsdam im unteren Bereich. Er macht darauf aufmerksam, dass die Kosten der Inanspruchnahme durch die Krankenkasse übernommen werden. Dies ist also eine Verrechnung mit der Krankenkasse.

Der Betrag ergibt sich auch aufgrund zahlreicher Fehleinsätze im Rettungsdienst. Diese Einsätze müssen auf die Gesamtheit der Einsätze umgelegt werden. Hier ist im gesamten Bundesgebiet eine starke Steigerung zu verzeichnen.

Alle Kosten sind mit den Krankenkassen abgestimmt, da diese die Kosten übernehmen.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, stellt Herr Friese die Drucksache zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Ordnung und Sicherheit empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Siebente Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Benutzungsgebühren für Leistungen des Rettungsdienstes der Landeshauptstadt Potsdam (Siebente Rettungsdienstgebührenänderungssatzung).

Abstimmungsergebnis:

einstimmig angenommen.

zu 4 Mitteilungen der Verwaltung

zu 4.1 Standorte Glascontainer

Vorlage: 19/SVV/1210

Oberbürgermeister, Fachbereich Ordnung und Sicherheit

Frau Prestin stellt die Mitteilungsvorlage vor und weist darauf hin, dass die Landeshauptstadt Potsdam das Duale System bei der Suche nach geeigneten Standorten im Stadtgebiet unterstützt.

Bei zukünftigen Neubaumaßnahmen wird die Aufstellung von Glascontainerstandorten berücksichtigt.
Des Weiteren verweist Frau Prestin auf die geprüften Standorte auf dem Verwaltungscampus und erklärt das Prüfergebnis.

Herr Geist fragt, wie viele Standorte gebraucht werden und wo weitergesucht wird.

Frau Prestin erklärt, dass der Anschlussgrad für Glascontainer nicht vorgeschrieben ist. Aufgrund des Wegfalls der Unterflurbehälter wurden an bereits bestehenden Standorten die Behälter gegen Container mit einem erheblich größeren Fassungsvermögen ausgetauscht.

Es wird in der gesamten Stadt geprüft, wo Stellplätze für Glascontainer eingerichtet werden können. Die Prüfung in der Innenstadt ist abgeschlossen, da es aufgrund des Denkmalschutzes und der Parkraumbewirtschaftung nicht möglich ist, weitere Standorte zu errichten.

Frau Prestin weist darauf hin, dass voraussichtlich ab 2021 auf dem Verwaltungscampus erhebliche Neubaumaßnahmen beginnen und somit der einzig mögliche Standort auf dem Campus nicht geeignet ist.

Frau Dr. Laabs fragt, ob weitergesucht und erneut im Ausschuss für Ordnung und Sicherheit berichtet werden kann. Sie betont, dass ihr eine Lösung wichtig ist.

Frau Prestin betont, dass ständig weiter nach Standorten gesucht wird. Es handelt sich hierbei um einen regelmäßigen Prozess, da durch Baumaßnahmen auch immer wieder Standorte entfallen.

Die Mitteilungsvorlage wird zur Kenntnis genommen.

zu 5 Sonstiges

Frau Schulze fragt, ob von Seiten des Ausschusses für Ordnung und Sicherheit darüber nachgedacht wird, im Nachgang zum Beschluss des Sitzungskalenders 2020, im kommenden Jahr die Sitzungstermine noch zu ändern.

Frau Meier weist darauf hin, dass dies im Ältestenrat besprochen werden muss.

Herr Gindele macht darauf aufmerksam, dass es im letzten Jahr zu Silvester zu Verletzungen und Sachschäden kam. Er fragt nach dem Ergebnis der Prüfung eines Feuerwerkverbots.

Frau Meier erklärt, dass aus Sicht des Geschäftsbereichs Ordnung, Sicherheit, Gesundheit und Soziales keine Gründe vorliegen, um Silvesterfeuerwerke zu verbieten.

Herr Krawinkel erklärt, dass in den letzten Jahren in der Silvesternacht vorwiegend kleinere Balkonbrände und Mülltonnenbrände zu verzeichnen waren. Dabei wurde auch geprüft, wie sich die Feuerwehreinsätze über das Stadtgebiet verteilt haben. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass es eine Häufung von Einsätzen in den Wohngebieten Waldstadt und Schlaatz gab.

Auch die Einsätze des Rettungsdienstes in der Silvesternacht wurden geprüft. Auch hier ist ein Anstieg zu verzeichnen. Er macht deutlich, dass nicht alle chirurgischen Fälle, die in der Notaufnahme des Klinikums Ernst von Bergmann aufgenommen werden, auch aus dem Potsdamer Stadtgebiet sind.

In der Summe der Betrachtung wurde eingeschätzt, dass ein Feuerwerksverbot nicht sinnvoll ist.

Frau Meier ergänzt, dass auch die Polizeiinspektion abgefragt wurde und zu dem gleichen Ergebnis gekommen ist.

Nächste Sitzung des OS-Ausschusses: 19. Dezember 2019, 18:00 Uhr

Daniel Friese
Ausschussvorsitzender

Martina Spyra
Schriftführerin



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0011

öffentlich

Betreff:

Barrierefreier und belästigungsarmer Weihnachtsmarkt ab 2020

Einreicher: Fraktion DIE aNDERE

Erstellungsdatum 06.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

Zuständigkeit

29.01.2020

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt dafür Sorge zu tragen, dass der Weihnachtsmarkt in Potsdam ab dem Jahr 2020 barrierefrei zugänglich ist und dass die von ihm ausgehenden Belästigungen und Gefahren deutlich reduziert werden.

Vor Erteilung einer neuen Genehmigung zur Durchführung des Weihnachtsmarktes ist im Hauptausschuss ein Konzept vorzulegen, das folgenden Aspekten Rechnung trägt:

- Barrierefreiheit insbesondere hinsichtlich der Kabelführungen und Wasser/Abwasseranschlüsse, hinsichtlich des Platzangebotes zwischen den Verkaufsständen und Geschäften sowie hinsichtlich der Aufstellung von Werbeaufstellern, Tischen und Stühlen im Straßenraum in der Fußgängerzone
- Abschirmung des Weihnachtsmarktes ohne Zugangsbeschränkungen z.B. für Rollstuhlfahrer*innen oder Menschen mit Rollatoren
- Freie Zufahrtswege für Rettungsfahrzeuge auf dem gesamten Gelände des Weihnachtsmarktes
- Abfallentsorgung mit Mülltrennung (Papier, Glas, Verpackungen, Restmüll)
- Reduzierung von Geruchs-, Lärm- und Lichtbelastungen für die Anwohnenden

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:

Die Lage des Weihnachtsmarktes auf der Brandenburger Straße hat viele Nachteile. Vor allem die beengte räumliche Situation führt zu großen Problemen für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Das große Müllaufkommen und die Belastung durch Geräusch- und Lichtemissionen stellen für die Anwohner*innen des Weihnachtsmarktes eine schwerwiegende Beeinträchtigung dar.

Auf dem Weihnachtsmarkt befinden sich zur Strom- und Wasserversorgung zahlreiche Leitungen, die erhebliche Hindernisse für Menschen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator darstellen. Die massiven Barrieren für diese Menschen sind mit den Grundsätzen der gleichberechtigten Teilhabe in der Stadt nicht vereinbar.

Dazu kommen in diesem Jahr noch Abschirmungen durch Fahrzeuge (Lieferwagen). Die an den Zufahrten abgestellten Fahrzeuge (insbesondere in der Friedrich-Ebert-Straße/Ecke Brandenburger Straße) erschweren nicht nur den Zugang, sondern führen zur Gefährdung durch querende Autos, Straßenbahnen und Fahrräder.

Um all diese Missstände abzustellen, soll vor einer erneuten Genehmigung ein tragfähiges Konzept im Hauptausschuss vorgelegt und diskutiert werden.

Falls der Weihnachtsmarkt auf der Brandenburger Straße nicht barrierefrei und anwohnerfreundlich durchgeführt werden kann, muss ein neuer Veranstaltungsort gefunden werden.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0090

öffentlich

Betreff:

Weiterentwicklung des zentralen Weihnachtsmarktes in der Potsdamer Innenstadt

Einreicher: Fraktion der Freien Demokraten

Erstellungsdatum 14.01.2020

Eingang 502: 14.01.2020

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Um Verbesserungen hinsichtlich des zentralen Weihnachtsmarktes in der Innenstadt herbeizuführen, wird auf Veranlassung der Landeshauptstadt Potsdam zeitnah ein Workshop unter Beteiligung von Stadtpolitik und interessierten Einrichtungen/Vereinen organisiert.

gez. S. Becker
Fraktionsvorsitzende

B. Teuteberg

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:

Neben einigen jeweils nur für wenige Tage durchgeführten kleineren Weihnachtsmärkten findet in Potsdam ein zentraler großer Weihnachtsmarkt statt. Ort und Ausgestaltung dieses Weihnachtsmarktes werden seit Jahren immer wieder kontrovers diskutiert. Der zentrale Weihnachtsmarkt wird zwar nicht von der Stadt Potsdam selbst veranstaltet. Da er aber für mehrere Wochen das Erscheinungsbild vor allem einer der zentralen Straßen der historischen Innenstadt, der Brandenburger Straße, prägt, steht die Stadt in der Verantwortung, auf Verbesserungen und einen Ausgleich der Interessen der Beteiligten, nämlich der örtlichen Gewerbetreibenden, der Anwohner – denn „die Brandenburger“ ist auch eine Wohnstraße – und der Weihnachtsmarkthändler hinzuwirken. Es hat seit Beginn der öffentlichen Diskussion um den zentralen Weihnachtsmarkt im Jahre 2007 durchaus aner kennenswerte Verbesserungen gegeben, so etwa eine Aufstellung der Hütten nicht mehr unmittelbar nebeneinander, gefälligeres Erscheinungsbild des Personals der „Essbuden“, ansprechendere Gestaltung der Hütten als solcher (ungeachtet ihrer Befüllung) etc. Diese reichen aber noch immer nicht aus.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0031

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 2:
Hundesteuer in Potsdam erhöhen

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

Zuständigkeit

29.01.2020

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Hundesteuer wird erhöht. Steuerfreiheit für kleine Hunde wird abgeschafft.

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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 Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 8.627 Punkte, wurde unter der Nummer 2 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Die Hundesteuer in der Landeshauptstadt Potsdam ist unverändert seit 01.07.2013 (nach 2. Änderung der ursprünglichen Satzung vom 26.02.2004). Steuermaßstab (feste Beträge) ist die Anzahl der gehaltenen Hunde bzw. die Einstufung als gefährlicher Hund. Die Grundsätze der Hundesteuersatzung der Landeshauptstadt Potsdam gelten bereits jetzt für alle Hunde. Eine Steuerbefreiung aufgrund der Größe der Hunde sieht die Satzung nicht vor.

In Anlehnung an die Bezugsgrößen (Hundebestand 2019) ergeben sich folgende betragsmäßige Erhöhungen pro Jahr:

- Erhöhung um 1%: Erhöhung um ca. 7.500 Euro
- Erhöhung um 2%: Erhöhung um ca. 15.000 Euro

Bei der Zeitplanung für eine Satzungsänderung sind die einzubeziehenden Gremien sowie die Schaffung von technischen Voraussetzungen zu berücksichtigen. Für Planungszwecke sollte sich ein halbes Jahr Vorlauf ergeben. Hierbei wäre zusätzlich zu berücksichtigen, dass die Jahresbescheidsschreibung jeweils zum 1. Januar des Jahres erfolgt. Unterjährige Änderungen wären insoweit nicht ohne weiteren Verwaltungsaufwand (unter Einsatz von Personal und zusätzlichen Druck- und Portokosten) möglich.

Originalvorschläge:

636. Hundesteuer erhöhen

Meiner Meinung nach könnte die Hundesteuer erhöht werden. Es gibt zu viele Tiere in der Stadt. Das könnte damit eingedämmt werden. Gerade im Zentrum Ost werden die Grünflächen aufgrund der Hundehinterlassenschaften vielmals überstrapaziert.

1226. Hundesteuer sollte erhöht werden

Die Hundesteuer sollte erhöht werden. Hunde verunreinigen noch immer die Stadt.

1034. Hundesteuererhöhung zur Finanzierung steigender Ausgaben

Damit Potsdam steigende Ausgaben finanzieren kann, sollten folgende Einnahmen erhöht werden:
Hundesteuer erhöhen

1136. Hundesteuer für alle Hunde!

Es ist nicht mehr zeitgemäß, dass kleinere Hunde steuerfrei gehalten werden. Gerade die Anzahl dieser Hunde hat massiv zugenommen. Steuerfreiheit für kleine Hunde abschaffen und für Gleichberechtigung sorgen, ist daher die Forderung.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0033

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 4: Energie-Einsparung durch weniger Straßenbeleuchtung

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Ausleuchtung öffentlicher Gebäude und die Beleuchtung durch Straßenlaternen wird eingeschränkt. Dazu werden zunächst Straßenabschnitte identifiziert, bei denen eine Reduzierung der nächtlichen Beleuchtung in Frage kommt (u.a. Fliederweg).

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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 Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 4.577 Punkte, wurde unter der Nummer 4 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Die Landeshauptstadt Potsdam betreibt bereits energiesparende Straßenlaternen mit Natriumdampf-Hochdrucklampen. Diese Technik erfüllt die neuesten EU-Umweltstandards und zieht mit ihrem orangefarbenem Licht Insekten deutlich weniger an als herkömmliche Straßenbeleuchtung.

Seit einigen Jahren wird verstärkt bei Neubauvorhaben in der Straßenbeleuchtung LED-Technik - seit kurzem auch dimmbar - eingesetzt. Der Bau und Betrieb öffentlicher Straßenbeleuchtung erfolgt auf der Grundlage deutschlandweit gültiger Normen. Eine Unterschreitung dieser Normen (bspw. Abschalten jeder zweiten Leuchte, starke Dimmung oder ganzes Abschalten) geht zu Lasten der Verkehrssicherheit und reduziert zudem das soziale, teils subjektiv empfundene, Sicherheitsgefühl der Bürgerinnen und Bürger. Es kann daher nur im Einzelfall geprüft werden, ob und wie weit die betreffende Beleuchtungsanlage tatsächlich gedimmt werden kann.

Kosten der Umsetzung:

Da der Fliederweg eine Privatstraße ist, wird die dortige Straßenbeleuchtung nicht von der Landeshauptstadt Potsdam bestellt und so können hier auch keine speziellen Aussagen zum Einsparpotential getroffen werden. Das allgemeine Einsparpotential ist jedoch von vielen Faktoren und damit auch vom Einzelfall abhängig. Deutlich höheren Investitionskosten steht eine Stromeinsparung von durchschnittlich etwas über 50% gegenüber. Eine Amortisation dieser höheren Anschaffungskosten kann bei optimalen Bedingungen bei knapp 11 Jahren liegen.

Originalvorschläge:

1203. Reduzierung Beleuchtung

Weiterhin sollten auch Straßenabschnitte identifiziert werden, bei der eine Reduzierung der nächtlichen Beleuchtung infrage kommt (Lichtkonzept). [Teilhinhalt vom Redaktionsteam gestrichen, da hierbei kein Spar-Effekt verfolgt: Optimierung der Pflege öffentlicher Grünflächen mit den Zielen: a) Förderung des Insektenschutzes und finanzielle Einsparungen. Das kann gelingen durch eine Reduzierung der Mähhäufigkeit auf ausgewählten, geeigneten Flächen und durch die Modifizierung bestehender Aufträge/Verträge bzw. Berücksichtigung des zu verringernden Pflegeaufwands bei

Neuvergaben/Neuabschluss von Aufträgen/Verträgen. Zudem können ausgewählte Kleinstflächen als Rückzugsgebiete für Insekten weitgehend naturbelassen erhalten bleiben.]

278. Schluss mit der Lichtverschmutzung

Potsdam sollte Vorreiter und Vorbild für andere Städte sein - Schluss mit der nächtlichen Lichtverschmutzung! Die Stadtverwaltung könnte nachts die Ausleuchtung öffentlicher Gebäude und die Beleuchtung durch Straßenlaternen einschränken. So kann man mit geringem Aufwand sehr viel gegen das Insektensterben machen.

1244. Energieeinsparung durch weniger Straßenbeleuchtung

Energieeinsparung ab 23/24 Uhr: Jede 2./3. Straßenlaterne abschalten. Evtl. könnte mal ein Versuch in einem Stadtteil durchgeführt werden.

401. Strom sparen (Reduzierung Straßenbeleuchtung)

Prüfen, in welchen Straßen jede zweite Straßenlaterne abgeschaltet werden kann, Bsp. Fliederweg



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0038

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 9: Feuerwerke einschränken oder verbieten

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Silvesterfeuerwerk wird nur noch an zentralen, festgelegten Orten erlaubt. Es werden böllerfreie Zonen eingerichtet. Feuerwerke die anlässlich bestimmter Anlässe durchgeführt werden, sind rechtzeitig öffentlich anzukündigen.

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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 Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 4.340 Punkte, wurde unter der Nummer 9 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Für ein Verbot sämtlicher Silvesterfeuerwerke im gesamten Stadtgebiet gibt es derzeit keine gesetzliche Grundlage. § 24 Abs. 2 der 1. SprengV (Erste Verordnung zum Sprengstoffgesetz) eröffnet lediglich die Möglichkeit, Silvesterfeuerwerk in der Nähe von brandempfindlichen Gebäuden oder Anlagen (z.B. Reetdächer und Tankstellen) zu verbieten. Außerdem ist es rechtlich möglich, Silvesterfeuerwerke mit ausschließlicher Knallwirkung (Bölller) in dichtbesiedelten Gemeinden oder Teilen von Gemeinden zu verbieten. Aus ordnungsrechtlicher Sicht gibt es keine weiteren Regelungen zum Umgang mit Feuerwerken. Auch die Möglichkeit, eine Allgemeinverfügung wegen einer akuten Gefahr zu erlassen, ist nicht gegeben.

Die Landeshauptstadt Potsdam selbst hat in den letzten Jahren keine kommunalen Feuerwerke durchgeführt. Die wahrgenommenen Großfeuerwerke wurden von gewerblichen Veranstaltern in Auftrag gegeben und finanziert. Alle Genehmigungen von Feuerwerken enthalten unabhängig von deren Größe bereits die Auflage, Anwohner über das bevorstehende Feuerwerk zu informieren. Rein private Feuerwerke außerhalb von Silvester werden für das Stadtgebiet Potsdam nur sehr wenige zu ganz besonderen Anlässen genehmigt (ca. 10 Feuerwerke pro Jahr).

Um großflächige Gebiete flächendeckend zu kontrollieren, müssten bei der Stadtverwaltung Potsdam und bei der Polizei personelle Kapazitäten erhöht werden. Die Ahndung von etwaigen Ordnungswidrigkeiten ist zudem oft nicht möglich, da dafür die konkrete Person, die das Feuerwerk/den Böller angezündet hat, bekannt sein muss. Die bloße Anwesenheit ist nach der geltenden Rechtsprechung nicht ausreichend.

Originalvorschläge:

272. Silvesterfeuerwerk nur an definierten Orten zulassen, sonst Ordnungsgelder verhängen
Durch das unregelmäßige Silvesterfeuerwerk kommt es zu Umweltverschmutzungen und Lärmbelästigungen. Z. B. ist das Wohngebiet Am Stern zu Silvester stundenlang wie im Nebel. Der Lärm durch viele Raketen ist so stark, dass man sich so Krieg vorstellt. Für Leute, die unbedingt ein

Feuerwerk brauchen, könnte das an definierten Orten, wie z. B. im Lustgarten stattfinden. Durch Feuerwerk in Wohngebieten entsteht eine starke Lärm- und Staubbelastung. Dafür könnte Ordnungsgeld erhoben werden.

692. Böllerfreie Zonen zu Silvester

Sylvester-Feuerwerk nur noch an festgelegten (zentralen) Plätzen erlauben. Böllerfreie Zonen, wo das "knallen" verboten ist, schaffen.

564. Lärmreduktion: Keine Feuerwerke, mehr Kontrollen

Unnötiger Lärm entsteht in Potsdam durch einzelne oder Verbände von Motorradfahrern, die bereits im Frühjahr beim ersten Sonnenstrahl die Einfallstraßen der Stadt - und nicht nur diese - mit ihren absichtlich auf Laut getrimmten Fahrzeugen passieren, durch private und öffentliche Feuerwerke und durch private und öffentliche Konzertveranstaltungen, bei denen die Lautsprecher so aufgedreht werden, dass die Anwohner sich genötigt sehen, ihre Zeit im Hochsommer bei geschlossenen Fenstern und Türen mit dem nur wenig helfenden Ohropax zu verbringen. Lärm macht krank - Mensch und Tier!, Auf Feuerwerke (die besonders für Tiere eine Qual sind) kann man ganz verzichten, auch des Gestanks und Mülls wegen, der dadurch entsteht. Konzerte kann man für normal hörende Leute in normaler Lautstärke aufführen (nicht normal hörende Leute sollten auch im Allgemeinen über die Anschaffung einer Hörhilfe nachdenken). Und was die allgegenwärtigen lauten Motorräder angeht, so hoffe ich auf die Schaffung entsprechender gesetzlicher Rahmenbedingungen, wenn es diese nicht schon gibt, und auf die feste Einplanung und flächendeckende Installation von Lärm-Blitzgeräten (s. Gedanken aus der Schweiz <https://www.suedostschweiz.ch/aus-dem-leben/2019-01-14/blitzt-es-bald-be...>) zumindest an allen Ortseingängen. Nach den Investitionen für Anschaffung und Aufbau der Geräte hätte die Stadt eine neue Einnahmequelle.

393. Private Feuerwerke verbieten

Alle privaten Feuerwerke sollten mit Rücksicht auf die in Potsdam lebenden Tiere verboten werden, mit Ausnahme des traditionellen Sylvesterfeuerwerks. Feuerwerke die anlässlich bestimmter Feiern von der Stadt durchgeführt werden sind rechtzeitig öffentlich auf allen Medien anzukündigen. Grund: In den letzten Jahren nimmt die Anzahl der nicht öffentlich bekanntgegebenen ständig zu, was alle Tierbesitzer verunsichert und ärgert.

533. Feuerwerksverbot an Silvester

In Potsdam sollte es zu Silvester ein allgemeines Feuerwerksverbot geben. Der viele Dreck, die Reinigung und auch die Umweltverschmutzung sind nicht vertretbar.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0039

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 10: Autofreie Innenstadt und verkehrsberuhigte Quartiere

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

29.01.2020

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Bereich zwischen Hegelallee und Charlottenstraße, Luisenplatz und dem Holländischen Viertel wird zum verkehrsberuhigten und für LKW gesperrten Bereich erklärt (unter Beibehaltung der Fußgängerzone und Ausnahmen für Handwerker und Lieferverkehr). Die hierbei gewonnenen Erfahrungen werden städteplanerisch ausgewertet und in die Planung der Entwicklung von autofreien Quartieren in Potsdam mit einfließen. Dabei soll der bisherige ÖPNV um attraktive Angebote erweitert und eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung vorgenommen werden.

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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 Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 4.020 Punkte, wurde unter der Nummer 10 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Zur Verkehrsentwicklung der Potsdamer Innenstadt hat die Stadtverordnetenversammlung am 7. Juni 2017 das Innenstadtverkehrskonzept beschlossen. Im Vorfeld sind viele Vorschläge unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit gesammelt und bewertet worden, u. a. auch der Vorschlag einer autofreien Innenstadt. Dieser wurde im Rahmen des Beteiligungsprozesses jedoch nicht in das Konzept übernommen, da bestimmte Autoverkehre (u. a. Bewohner, Lieferung, Rettungsdienste, Handwerker, Entsorgung und PKW von Personen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung) weiterhin möglich sein sollten. Stattdessen wurde gefordert, den Durchgangsverkehr entlang der Gutenbergstraße zu unterbinden, was zu einer deutlichen Verkehrsberuhigung beitragen wird. Eine Sperrung für den Lkw-Verkehr (außer Anlieger und Lieferverkehr) ist somit nicht mehr nötig, weil dann die Anreize für eine Nutzung durch ortsfremden Lkw-Verkehr fehlen. Diese Maßnahme befindet sich derzeit in Vorbereitung.

Für eine Ausweisung weiter Teile der Innenstadt als verkehrsberuhigten Bereich fehlen zurzeit die rechtlichen Voraussetzungen. Neben einem entsprechenden Beschluss der Stadtverordnetenversammlung ist für die geforderte Beschilderung auch die Umgestaltung der Straßenräume entsprechend der Anforderungen an verkehrsberuhigte Bereiche notwendig. Dazu gehören insbesondere die Beseitigung von Hochborden und die einheitliche Belagsgestaltung zur Verdeutlichung der dann allumfassenden Aufenthaltsbereiche, welche im Widerspruch zu den Sanierungszielen für die 2. Barocke Stadterweiterung stehen. Auch fehlen bislang Lösungen zum Umgang mit den bestehenden Kfz-Parkplätzen der Anwohnerinnen und Anwohner.

Originalvorschläge:

1029. Verkehrsberuhigte Innenstadt und Kozeptentwicklung autofreie Quartiere

Die Stadt Potsdam möge den Bereich zwischen Hegelallee und Charlottenstraße, Luisenplatz und dem Holländischen Viertel zügig zum verkehrsberuhigten Bereich erklären (natürlich unter Beibehaltung der Fußgängerzone). Begleitend mögen Konzepte für autofreie Quartiere in Potsdam entwickelt werden, hier können die Erfahrungen aus der verkehrsberuhigten Innenstadt hinzugezogen

werden. Begründung: Der Bereich zwischen Hegelallee und Charlottenstraße ist größtenteils durch enge, grob gepflasterte Straßen gekennzeichnet, die zumeist kein Aneinandervorbeifahren von PKW erlauben, auf beiden Seiten der Straßen sind Parkflächen. Der Bereich ist zwar teils als Tempo-20-Zone ausgeschildert, dies wird jedoch größtenteils ignoriert. Die hohen Geschwindigkeiten auf dem groben Kopfsteinpflaster führen einerseits zu sehr hoher Lärmentwicklung zu jeder Tageszeit, andererseits führt die Erwartung eines schnellen Verkehrsflusses schon früh morgens zu Hupkonzerten, wenn PKW und der Lieferverkehr sich blockieren. Außerdem führt der unangepasste Fahrstil in Verbindung mit der hohen Dichte an parkenden PKW regelmäßig zu unschönen Situationen für Fußgänger. Ein verkehrsberuhigter Bereich mit Schrittgeschwindigkeit würde den Lärm- und Stresspegel deutlich senken, aber gleichzeitig den effektiven Verkehrsfluss - auch für den Lieferverkehr - nicht wirklich reduzieren. Hieraus würde sich auch ein großer Vorteil für Handel und Gastronomie 'in der zweiten Reihe', also zum Beispiel der Gutenbergstraße, ergeben, da sich auch deutlich mehr Laufkundschaft auf die Nebenstraßen verteilen würde. Die hierbei gewonnenen Erfahrungen sollten städteplanerisch ausgewertet werden und in die Planung der Entwicklung von autofreien Quartieren in Potsdam mit einfließen.

765. Umweltfreundliche autofreie Stadt

Es sollte ein weiterer Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs bis in die Randgebiete und das Umland von Potsdam und eine Einschränkung des Individualverkehrs mit dem Auto in der Stadt geben. Eine Finanzierung kann durch die City Maut und intensive Parkraumbewirtschaftung (wie z.B. im Prenzlauer Berg) realisiert werden.

130. Verkehrsberuhigte Innenstadt

Die nördliche Innenstadt und das Holländer Viertel sollten vollständig zum verkehrsberuhigten Bereich werden. Ausschließlich ÖPNV und Anwohner (mit ausgestellter Magnetkarte o.ä.) sollten dort fahren dürfen. Hierfür sollten weitere Park&Ride-Parkhäuser zur Verfügung gestellt und der ÖPNV kostenlos gestaltet werden. Finanzierung sollte durch eine Umweltsteuer ansässiger Unternehmen sowie pro Kfz erhoben werden (siehe Vorschlag Nr. 129).

775. Autofreie Innenstadt entwickeln

Endlich die autofreie Innenstadt sichtbar für uns Bürger entwickeln. Geredet wurde darüber schon viel zu lange. Ich bin zudem für die Sperrung der Stadt für die Durchfahrt von LKW, die nur Maut sparen möchten. Zufahrt nur für jene, die in der Stadt zu tun haben, Ent- oder Aufladen. Oder zumindest die Sperrung für Brummis. Was sich täglich an der Kreuzung Zeppelinstraße/Breite Straße abspielt ist unverantwortlich, waghalsig und gefährlich für Auto- und Radfahrer und auch für uns Fußgänger.

373. Autofreie Innenstadt

In Potsdam sollte es eine autofreie Innenstadt geben.

253. Autofreie Innenstadt und attraktives Bus/Bahn-Angebot

Ich bin dafür, dass es in Potsdam eine autofreie Innenstadt gibt, außer für Handwerker und Lieferverkehr. Damit es auch Alternativen gibt, sollte der öffentliche Nahverkehr in diesem Bereich zudem attraktiver gestaltet werden.

211. Autofreie Innenstadt + P&R-Plätze

Eine zumindest teilweise autofreie Innenstadt wäre auch ein tolles Pilotprojekt, das zeigen könnte, wie man mit Kreativität und Zielstrebigkeit eine Tourismusstadt mit vielen historischen Bauten mit moderner Stadtplanung verbinden kann, die sowohl Anwohnern als auch Touristen zugute kommen würde. Unterstützend könnten am Stadtrand ausreichend P&R-Möglichkeiten mit Umstiegsmöglichkeiten zu kleinen E-Autos angeboten werden.

477. Parkraumbewirtschaftung statt City-Maut

Der Autoverkehr in Potsdam wird seit Jahren dichter, die Infrastruktur ist jedoch nicht mitgewachsen. Laut Studien handelt es sich beim Großteil des Verkehrs um Pendel- und nicht um Durchgangsverkehr. Appelle und Konzepte, die Autofahrer freiwillig auf den Umstieg auf den ÖPNV motivieren sollen, gab es immer wieder. Der Erfolg blieb aus. Veränderungen benötigen offenbar sanften Druck.

Um die Fahrt in die Stadt unattraktiver zu machen, schlage ich deshalb die massive Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in den aktuellen Beobachtungsgebieten (1. Stufe) und darüber hinaus (2. Stufe) vor. Das Bewirtschaftungsgebiet ist so großflächig zu wählen, dass es für Pendler nicht lohnenswert ist, bis an die Bewirtschaftungsgrenze zu fahren, dort kostenlos zu parken und dann den letzten Rest der Strecke zu Fuß zurückzulegen. Aber auch Einwohner der Stadt, die in anderen Zonen nicht als Anwohner parkberechtigt sind, würden sich so überlegen, ob sie für innerstädtische Wege tatsächlich auf das Auto setzen müssen. Gegenargumente, wonach zunächst die ÖPNV-Infrastruktur geschaffen sein muss, sollten nicht mehr gelten. Diese werden seit Jahren vorgebracht, ohne das sich etwas geändert hat. Zeit, das Henne-Ei-Problem von der anderen Seite zu denken und zu schauen, wie sich die Pendler auf die Situation einstellen.

Vergleichbar ist der Vorschlag somit mit den hier bereits eingereichten Vorschlägen zur City-Maut, hat jedoch nicht den Nachteil, dass Fragen zur Erhebung geklärt werden müssen (Videoüberwachung der Zufahrtsstraßen, Schrankenanlagen, Vignetten?). Anwohnerparkausweise, Parkscheinautomaten und Kontrolldruck durch das Ordnungsamt würden ausreichen.

Vorteile des Vorschlags für die Einwohner: Weniger Autos im Stadtzentrum bedeuten weniger Lärm, weniger Luftverschmutzung, weniger Belastung der Straßeninfrastruktur und damit geringere Instandhaltungskosten. Weniger Autos bedeuten auch mehr Platz für alle Verkehrsteilnehmer und weniger Konfliktpotenzial auf den Straßen. Weniger Autos leisten einen Beitrag zum Ziel der Stadt: Klimaneutralität



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0045

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 16:
Fahrradwege in Potsdam ausbauen und sicherer gestalten

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Das Radwegenetz in Potsdam wird ausgebaut und sicherer gestaltet. Konkrete Maßnahmen sind: eine Radverbindung von der Kaiser-Friedrich-Straße zur Lindenallee, ein durchgehender Radweg am Havelufer von der Glienicker Brücke bis zur Neustädter Havelbucht, die Sanierung des für Fuß- und Radfahrer gemeinsam nutzbaren Weges entlang des Schafgrabens, eine Radverbindung durch den Schlaatz, ein durchgehender Radweg an/auf der Maulbeerallee und mehr Sicherheit für Radfahrer in der großen Weinmeisterstraße sowie vor dem Landtagsgebäude.

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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 Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 16.854 Punkte, wurde unter der Nummer 16 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Die Radverkehrsförderung wird bereits seit Jahren erfolgreich betrieben, was sich in guten Platzierungen im ADFC-Fahrradklimatest 2018 widerspiegelt. Das Radverkehrskonzept 2017 wurde von den Stadtverordneten beschlossen und bildet die Grundlage des weiteren Verwaltungshandelns. Ziel der Landeshauptstadt Potsdam ist es, auch weiterhin den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Das Radverkehrskonzept Potsdam stellt hierfür die wesentliche Grundlage dar. Die Radverbindungen zwischen der Kaiser-Friedrich-Straße und der Lindenallee wurden bereits 2014 erneuert. Die Nebenanlage am Otto-Braun-Platz soll umgebaut werden. Alle weiteren vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Radverkehrskonzept bisher nicht berücksichtigt und damit auch nicht finanziell untersetzt.

Kosten der Umsetzung:

Derzeit stehen durchschnittlich 950.000 Euro pro Jahr (ohne Fördermittel) für die Realisierung des Radverkehrskonzepts zur Verfügung. Für eine deutliche Steigerung der Radverkehrsanteile wird mit dem Radverkehrskonzept 2017 (siehe www.potsdam.de/radverkehrskonzept-2017, S.41) und in Anlehnung an den nationalen Radverkehrsplan, eine Gesamtaufwendung von 18 Euro je Einwohner/in pro Jahr empfohlen. Damit würden dann ca. 3 Mio. Euro jährlich inklusive Fördermittel für die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen bereitstehen.

Originalvorschläge:

360. Fahrradwege ausbauen

Es sollte ein weiterer Ausbau von sicheren Fahrradwegen in Potsdam stattfinden.

816. Fahrradfahren sicherer gestalten

Das Fahrradfahren in Potsdam ist oft todesmutig. Es gibt keine vernünftigen Wege und auf den Straßen werden die Fahrradstreifen von den Autos missachtet. Bei Baustellen auf der Straße werden die Radfahrer abgedrängt, beim Abbiegen wird gar nicht erst nach ihnen geschaut. Alles Dinge, die

sich vermeiden lassen, wenn es vernünftige Fahrradstraßen, Radwege und durchdachte, sinngemäße Streckenführungen für Auto, Rad und Fußgänger gebe. Ich fahre jeden Tag vom Bornstedter Feld in den Süden ins Industriegebiet mit Fahrrad. Ich weiß nicht wie viele Nahtoderlebnisse ich inzwischen schon hatte, aber Fahrradfahren in Potsdam ist eine absolute Zumutung. Man möchte die Stadt CO2-neutral entwickeln und fördert aus meiner Sicht kaum den Wechsel vom Auto auf das Fahrrad. Die Fahrradnetze müssen besser gestaltet werden, sicherer gemacht werden, Ampelschaltungen ähnlich wie in Kopenhagen müssen eingerichtet werden, sodass man nicht ständig an jeder Ampel wieder warten muss. Man kann einiges tun, um Fahrradfahren attraktiver zu machen.

844. In Radwege investieren

Die Radwege in Potsdam sind alle zu schmal und vielfach nicht vom Straßenverkehr bauseitig abgegrenzt. Die Unfallzahlen 2018 sprechen eine eindeutige Sprache. Die Stadt ist schlecht auf den zunehmenden Radverkehr vorbereitet! Das Motto muss lauten: Wer aus Klimagründen mehr Radverkehr will, muß auch die dafür notwendige Infrastruktur schaffen.

961. Besseres Radwegenetz: Sichere Radwege

Sichere Radwege, die getrennt von der Auto-Fahrbahn sind. Investitionen in neue Radwege neben den Fahrbahnen.

303. Bessere Radwege

Fahrradwege sollten in Potsdam verbessert und sicherer gestaltet werden.

723. Fahrradwege sanieren

Fahrradwege sanieren

103. Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr

Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr entwickeln. Rad- und Fußverkehr strikt trennen, da ein gemeinsamer Rad- und Fußverkehr für beide Seiten meist belastend ist. Schaffung von ausreichend Autoparkplätzen am Stadtrand ist für dieses Vorhaben unerlässlich. Absenken der Bordsteinkanten ist für Rollstuhlfahrer wichtig. Stufen durch Rampen ersetzen, ist auch für Kinderwagen und Rollatoren wichtig. Überquerungshilfen sind vermehrt einzubauen, in der Innenstadt sollte auf Ampeln verzichtet werden mit Ausnahme für Straßenbahn und Bus. Es sollte nach einem Masterplan vorgegangen werden

706. Potsdam muss fahrradfreundlicher werden

Wichtig ist, dass Potsdam fahrradfreundlicher werden muss und daher sollte man den Radfahrern umweltfreundliche und schadstoffarme Alternativen anbieten. Aufgemalte Radwege sind generell keine Radwege und ständig kommen vorbeifahrende Busse und PKWs den Radfahrern schwindelerregend und gefährlich nahe! ,

71. Radwege ausbauen / Radnutzung ermöglichen

Verkehrskonzept mehr auf Rad umstellen und Möglichkeiten schaffen, trotz historischer Pflasterung die Stadt für die Nutzung des Rades möglich zu machen.

883. Öffentliches Verkehrsnetz und Radwege ausbauen

Das öffentliche Verkehrsnetz sollte ausgebaut werden. Im den Verkehr aus der Stadt heraus zu holen, sollten auch die Fahrradwege ausgebaut werden.

803. Fahrradfreundlichkeit spürbar erhöhen

Fahrradstellplätze in Innenstadt und Bahnhöfen erhöhen. Radwege endlich einheitlich gestalten. Ampeln für Radfahrer einheitlich gestalten, nicht einmal vor und einmal hinter der Kreuzung. Sicherheit für Fahrradfahrer erhöhen. Bessere Kontrollen und Strafen für falsch fahrende Radfahrer,

Konkrete Maßnahmen, mit mehr als 10 Punkten bei der Vorauswahl/Priorisierung:

595. Radverbindung Kaiser-Friedrich-Str. zur Lindenallee

Vor einigen Jahren wurde das Verbindungsstück von der Kaiser-Friedrich-Str. (Kreuzung Grüner Weg) zum Radschnellweg in der Lindenallee deutlich verbreitert und mit einer wassergebundenen Decke versehen. Das war sehr erfolgreich, dieser Weg wird seither als autofreie Verbindungsstrecke zur Innenstadt von Radfahrern aus Eiche und Golm stark genutzt. Leider wurden dabei die letzten 200-300 m an der Kaiser-Friedrich-Str. nicht saniert. Die zahlreichen Flickstellen mit losem Kies und Sand sind inzwischen zu einer echten Gefahrenstelle mit Sturzgefahr geworden. Das gut begonnene Werk sollte auch gut zuende gebracht werden.

41. Durchgehender Radweg: Havelufer zw. Glienicker Brücke und Neustädter Havelbucht

Der Ufer-Rad- und Spazierweg zwischen Glienicker Brücke und Neustädter Havelbucht ist mehrfach unterbrochen, gleich hinter der Brücke durch das Sportgelände, später durch Privatgrundstücke, hinter der Langen Brücke vor allem durch die Kleingartenanlagen, die für Radfahrer ausdrücklich gesperrt sind. Ziel des Vorschlag ist, durch entsprechende Planvorgaben, Verhandlungen und Baumaßnahmen zu einer Durchgängigkeit dieses Uferwegs zu kommen.

1023. Fuß- und Radweg am Schafgraben sanieren

Zwischen Zeppelinstraße und Geschwister-Scholl-Straße "fließt" der Schafgraben. Entlang diesem gibt es einen Weg, der sowohl als Fuß- und auch Radweg ausgewiesen ist. Dieser Weg ist jedoch von der Beschaffenheit eigentlich eine Katastrophe. Es ist dringend erforderlich, diesen zu sanieren, einschließlich des Geländers. Ich habe 2007 bereits darauf hingewiesen. Viele Menschen wären froh und dankbar, wenn dieses Problem endlich gelöst werden könnte.

644. Fußweg am Schafgraben sanieren

Der Fußweg am Schafgraben in Potsdam West ist in einem sehr schlechten Zustand. Dort wurden mehrere Beläge übereinandergelegt und zum Wassergraben hin ist er stark abfallend. Hier sollte es dringend eine Verbesserung geben und der Weg saniert werden. Dabei sollten auch die Grünflächen am Graben verbessert und bestenfalls eine Beleuchtung ergänzt werden. Das wichtigste ist jedoch zunächst die Sanierung des Weges zwischen Geschwister-Scholl und Zeppelinstraße.

1110. Erneuerung des Schafgrabens

Der Weg ist sehr schmal und fällt an einigen Stellen steil ab. Wenn es eng wird, sind dies gefährliche Stellen für Rad- oder Gehwagenfahrer bzw. Kinderwägen. Der Belag ist zudem sehr uneben und das Gelände am Graben recht alt.

841. Radverbindung durch den Schlaatz

Eine Radverbindung von der Innenstadt (Hauptbahnhof) bzw. Babelsberg (über Horstweg) durch den Schlaatz in die Waldstadt bzw. nach Bergholz-Rehbrücke. Die Radverbindung existiert bereits: Schlaatzweg - vorbei am Sperberhorst und Basketballplatz - entlang der Wiese am Friedrich-Reinsch-Haus - ein kurzes Stück über die Straße Milanhorst - über den Boulevard zum Magnus-Zeller-Platz - weiter zur Drewitzer Straße. Sie müsste nur ausgeschildert und eventuell an manchen Stellen auf der Fahrbahn markiert werden. Deswegen dürften keine allzu großen Kosten anfallen. Die Radverbindung würde eine attraktive Fernverbindung innerhalb der Stadt bzw. nach Bergholz-Rehbrücke sein, die zum größten Teil abseits des Autoverkehrs mit seiner Lärm und Schadstoffbelastung führt. Gleichzeitig würde möglicherweise der zentrale Markt im Schlaatz belebt. Vielleicht steigt sogar die Kaufkraft im Stadtteil, wenn Radler*innen auf dem Weg nach Hause noch Einkäufe tätigen oder eine Erfrischung kaufen. Dadurch wird das Mehrwertsteuer- bzw. Gewerbesteueraufkommen erhöht, insbesondere wenn Auswärtige (aus den Nachbargemeinden/ Tourist*innen) einkaufen, aber auch, wenn Potsdamer*innen mehr Geld als bisher in ihrer eigenen Stadt ausgeben.

439. Radweg für die Maulbeerallee

Die Radverkehrssituation auf der Maulbeerallee ist derzeit sehr schlecht. Radler müssen mehrfach die Straßenseite wechseln, um vernünftig fahren zu können. Zuerst muss man stadtauswärts an den Neuen Kammern auf den Seitenstreifen/Gehweg wechseln, da das Straßenpflaster zu holprig für Radler ist und dann am Botanischen Garten wieder zurück auf die neue Straße, da der Seitenstreifen/Gehweg dann zu sandig ist bzw. beim letzten großen Regen sichtbar weggespült wurde. Ich bin für eine historisch vereinbarte Lösung. Entweder könnte auf der Straße ein beidseitig

befahrbarer Radweg hergestellt oder auf dem Gehweg ein durchgehender und klar abgetrennter Radweg gebaut werden.

279. Sicherung der Radfahrer in der Großen Weinmeisterstraße

Sicherung der Radfahrer in der Großen Weinmeisterstraße (Abschnitt Kleine Weinmeisterstraße, Glumestraße), Hintergrund: Starke Zunahme des Verkehrs – diese Strecke seit den letzten 2 Jahren verstärkt frequentiert – insbesondere Große Busse sowie auch Bewohner des nördlichen Potsdams. In Teilstücken können abwechselnd auch noch Autos parken. Die Straße weist hohe Unebenheiten auf! Die Straße kann in 2 Richtungen befahren werden. Dabei ergeben sich oftmals Engpässe insbesondere für Fahrradfahrer besteht dort ein im Vergleich erhöhtes Gefährdungspotential. Wir fahren täglich mehrmals diesen Straßenabschnitt und werden als Fahrradfahrer häufig abgedrängt (von Bussen und oftmals für die Straße nicht angepassten zu schnelle Verkehr (Rechts vor Links – aus der Persiusstr. kommend – wird nur in seltenen Fällen vom Verkehr beachtet). Durch die Neigung des Straßenrandes hatten nicht nur wir schon einige brenzlige Situationen. Ausweichen auf dem Bürgersteig (z.B. vor der Botschaft von Venezuela) ist auch schwierig, da der Fußweg oftmals gut besucht ist und aufgrund der schlechten Oberflächenstruktur auch keine Alternative.

Wunsch: Verstärkter Schutz der Fahrradfahrer, da an diesem Straßenabschnitt durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und der engen sowie schlecht ausgebauten Fahrbahnoberfläche ein erhöhtes Gefährdungspotential besteht.

Vorschläge: 1. Kurzfristig: Parken an den Seiten stärker einschränken oder gar verbieten (Kostenneutral – lediglich sind Schilder zu versetzen) 2. Kurzfristig: den Abschnitt als Einbahnstraße umzufunktionieren (Kostenneutral – lediglich sind Schilder zu versetzen) 3. Kurzfristig: Geschwindigkeit drosseln 4. Kurzfristig: Durchfahrts-Verbot von Bussen aussprechen 5. Kurzfristig: Schild Rechts vor Links – von Glumestraße aus gesehen vor der T-Kreuzung zur Persiusstr. anbringen (die Ausfahrt Persiusstr. ist für viele Autofahrer nicht gut einsehbar) 6. Mittelfristig: Ausbau der Straße mit einem Fahrradfahrer-Schutzbereich Gerne lade ich Sie zu einem gemeinsamen Fahrradfahren ein, damit Sie sich einen Eindruck von der Situation vor Ort verschaffen können.

1097. Gefahrenstelle für Radfahrer und Fußgänger am Landtag entschärfen

An der Vorderseite des Landtagsschlusses kommt es nach wie vor zu gefährlichen Situationen zwischen Radfahrern, Fußgängern und Straßenbahnen sowie Bussen. Wobei Radfahrer aus Richtung Lange Brücke meist noch mit hohem Tempo "angeschossen" kommen. Dort könnte eine Markierung (Sperrlinie) oder Ampel die Gefahrenstelle entschärfen.

269. Sicherung des Fußweges im Bereich Landtag/Haltestelle

Für Fußgänger ist die Benutzung des Weges zwischen dem Landtag und der Haltestelle wegen der gleichzeitigen und ungeordneten Nutzung durch Radfahrer (lebens-)gefährlich.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0046

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 17:
Umgehungsstraße realisieren (Havelspange, 3. Havelübergang)

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Landeshauptstadt Potsdam setzt sich für die Wiederaufnahme des Projekts Umgehungsstraße (Havelspange, 3. Havelübergang) ein, auf Grundlage der bereits vorhandenen Projektierungen zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs (B2 bis Wetzlarer Straße).

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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 Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 13.051 Punkte, wurde unter der Nummer 17 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung „Verkehrsentlastung durch Umgehungsstraße bzw. weiteren Havelübergang“ (DS 17/SVV/0837) sowie zum Antrag „Prüfung einer Umgehungsstraße für Potsdam“ (DS 18/SVV/0748) wurde festgelegt, dass die Betrachtung mit der nächsten Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzepts (StEK) Verkehr erfolgen soll. Die Fortschreibung des Konzepts ist voraussichtlich ab 2020 vorgesehen (DS 17/SVV/0837). In diesem Rahmen kann eine solche Maßnahme erneut fachlich fundiert und mit allen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz der Landeshauptstadt Potsdam und der Gemeinden im Umland betrachtet werden. Eine vorherige, insbesondere eine isolierte, Betrachtung ist fachlich nicht sinnvoll und entspräche auch nicht den vorliegenden Beschlüssen.

Kosten der Umsetzung:

Die Kosten für die Prüfung der Ortsumgehung im Rahmen der Erarbeitung des StEK Verkehr sind im Einzelnen nicht bezifferbar.

Originalvorschläge:

567. Umgehungsstraße (3.Havelübergang, Havelspange)

Dieser Vorschlag erreichte im Bürgerhaushalt 2018/19 bei der abschließenden Votierung insgesamt mit 12.453 Punkten das zweithöchste Ergebnis. In einer Forsa-Umfrage votierten 2019 über 70 % der Befragten Potsdamer für eine entsprechende Lösung. Auf Beschluss der Stadtverordnetenversammlung soll das Thema bei der Überarbeitung der StEK Verkehr 2020 erneut beraten werden. Entgegen der von einer Mehrheit der Potsdamer zum Ausdruck gebrachten Unterstützung dieser Maßnahme wird von der Stadtverordnetenversammlung, von fast allen Parteien und der Stadtverwaltung neuerdings davon kaum Notiz genommen, obwohl sich die diesbezügliche Verkehrssituation weiter zugespitzt hat und von den besonders Betroffenen allmählich erkannt wird (z.B. Ortsdurchfahrt Grube oder Golm mit dem Vorschlag, eine Seilbahn zu errichten! oder Verkehrslösungen für Krampnitz). Leider war vor 15 Jahren der Ortsteil Golm der Hauptgegner des in

der Versenkung verschwundenen Projektes. Damit das Projekt „Umgehungsstraße“ nicht in Vergessenheit gerät, sollte im Bürgerhaushalt 2020/21 dieses Thema unverändert, weil weiter aktuell, aufgenommen werden. Wiederaufnahme der Planungen für eine Umgehungsstraße (Havelspange, 3. Havelübergang) auf der Grundlage bereits vorhandener Projektierungen zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs (B 2 bis Wetzlarer Straße). Für die künftigen Bewohner des Krampnitzer Kasernengeländes und des Bornstedter Feldes würde eine schnelle Verbindung zur A 10 und den Bundesstraßen B 1 und B 2 ohne Durchfahrt durch die Innenstadt geschaffen und die Bewohner von Fahrland könnten von einer Ortsumfahrung profitieren. Die Einpendler aus dem Umland und der A 10-Abfahrt Potsdam-Nord, die südliche und westliche Stadtteile ansteuern, würden die Belastung der B 273 in Bornim und Bornstedt verringern. Golm mit Wissenschaftspark und Universität wäre der größte Nutznießer einer solchen Umfahrung. Die Zufahrtsmöglichkeit zu diesen Einrichtungen von überregionaler Bedeutung reicht gegenwärtig nicht aus (Leest - Grube, Kaiser-Friedrich-Straße oder Bornim). Weitere Wohnbauten, Gewerbeansiedlungen und Erweiterungen des Wissenschaftsparks haben in Golm zu der Erkenntnis geführt, dass sich damit zunehmende Verkehrsbelastungen ergeben, und der Golmer Ortsbeirat setzt sich jetzt für einen zusätzlichen Anschluss an die bereits überlastete Straße nach Bornim ein. Obwohl auf Beschluss der Stadtverordneten das Projekt aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen wurde, werden Potsdam und betroffene Anliegergemeinden nicht ohne eine Umgehungsstraße die künftigen Verkehrsprobleme lösen.

1227. Umgehungsstraße über die Havel Richtung Brandenburg

Dringlich ist die Umgehungsstraße über die Havel Richtung Brandenburg. Damit wäre der Innenstadtverkehr und der CO₂-Austritt in Potsdam stark reduzierbar. Das Vorhaben sollte schon vor vielen Jahren realisiert werden und lag auch bei der letzten Bürgerbefragung an 1. Stelle. Wagen Sie es endlich.

37. Verkehrsführung: Ortsumfahrung

Tatsache ist, dass sich täglich Unmengen von Autos durch die Innenstadt quälen, um diese in Richtung Norden oder Westen wieder zu verlassen. Große LKWs und Sattelschlepper benutzen besonders die B273, um Richtung Autobahn zu gelangen. Die Staus an der Langen- und Humboldtbrücke und Behlertstraße sind unerträglich. Blechlawinen quälen sich am Neuen Garten entlang. Das ist eine der schönsten Ecken unserer Stadt und ein Aushängeschild des Tourismus. Es stinkt und ist unerträglich laut. Als Radfahrer lebt man in Lebensgefahr, da die Enge der Straße kaum ein Überholen zulässt. In unseren Augen ist eine vernünftige ORTSUMFAHRUNG wie bereits in vielen Gemeinden üblich, unabdingbar. Eine Optimierung der Radwege ist ja gut und schön. Die Mengen an Autos und LKWs werden deshalb jedoch nicht weniger!, Selbstverständlich ist die Finanzierung ein gewaltiges Projekt und als "normale" Potsdamerin Anfang 40, kann ich die Komplexität dieses Vorhabens nur erahnen. Es ist jedoch für mich und VIELE Potsdamer absolut unerklärbar, warum Schlösser und Kirchen wiederaufgebaut werden. Das Geld für den Aufbau der Garnisonskirche und auch des Stadtschlusses hätte wunderbar dafür verwendet werden können. Kultur und Erinnerung sind wichtig. Das steht nicht zur Diskussion. Dennoch:, Die (Steuer-) Gelder nicht für den Wiederaufbau sondern für die Menschen und das Leben im Hier und Jetzt verwenden. Es ist auch denkbar, einen Teil der Gelder durch freiwillige Spenden zu sammeln. Bei Aktionen, Konzerten, Festen. Bekanntmachung in den sozialen Netzwerken etc. Man findet so viele Stände auf der Brandenburger Straße. Warum nicht einen Stand von der Stadt? Information über die aktuelle Situation.... Möglicherweise wäre eine Sammelaktion eine Idee, bspw. beim Kauf von.... gehtCent / Euro, Oder vielleicht ein Thema für eine Diplom- oder Doktorarbeit im Rahmen eines Ingenieurstudiums (Straßenbau oder oder...)

917. Umgehungsstraße von Babelsberg zum Norden

Folgende Investition ist mir besonders wichtig: Dritter Havelübergang von der Wetzlarer Straße über den Templiner See bis hin zur B273.

481. Innenstadt entlasten: 3. Havelübergang

Ich bin für einen 3. Havelübergang: Dieses Anliegen seit Jahren hat die Stadt verpatzt: Es ist bekanntlich ein Chaos für die Innenstadt. Problem der Luftbelastung, Arbeitszeit ect. man kann die Reihe stark erweitern. Es macht die Pendler, Berufsfahrer und Touristen wütend, wenn man von A nach B will/muss.

1151. Endlich den dritten Havelübergang schaffen

Die Stadt sollte endlich den dritten Havelübergang schaffen, um einen Teil des Verkehrs der Stadt zu entlasten. Dieser Vorschlag wurde schon seit längerer Zeit gemacht, er wird aber einfach ignoriert, ohne eine adäquate Alternative zu bieten.

1009. Deutliche Verkehrsentlastung durch 3. Havelübergang

Dieser Vorschlag wird seit mindestens 25 Jahren diskutiert, findet aber leider keine Umsetzung: Der 3. Havelübergang! Das hätte bzw. das würde der Potsdamer Innenstadt eine deutliche Verkehrsentlastung gebracht bzw. bringen. Das will aber in der heutigen Zeit keiner hören, denn es geht um Verkehrsvermeidung mit völlig unbrauchbaren Mitteln: Fahrspurwegnahme, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h sogar auf Bundesstraßen, ggf. LKW-Fahrverbote. Lieferverkehr mit Lastenrädern, immer teurer werdender ÖPNV. Wenn an einer Potsdamer Havelbrücke gebaut wird, ist Stau unausweichlich. Er wäre interessant zu berechnen, wie viel Tonnen CO2 dadurch mehr ausgestoßen werden.

963. Havelübergang

Ein Dritter Havelübergang / Havelspange würde die Stadt um mindestens 25% vom Durchfahrtsverkehr entlasten. Dann müssten nicht weiterhin die Lastwagen und KFZ Verkehr durch die Stadt fahren und könnte diese umgehen.

476. Umgehungsstraße / 3. Havelübergang

Zur Entlastung der katastrophalen Verkehrssituation schlage ich Umgehungsstraßen insbesondere einen 3. Havelübergang vor.

703. Dritter Havelübergang an der Templiner Brücke

Ich fordere einen dritten Havelübergang an der Templiner Brücke. Dieser war schon in der DDR in den 80er Jahren geplant. Er wäre die beste und kostengünstigere Lösung gegenüber Seilbahnen oder Tunneln.

733. Verkehr entlasten durch Umgehungsstraße

Potsdams Verkehrsplanung ist eine Katastrophe. Die Stadt kann Autos nicht verteufeln, indem sie eine einzige Baustelle ist: Stau, Stau, Stau. Eine Umgehungsstraße sollte gebaut werden. Denn je mehr Einwohner die Stadt hat, desto mehr Autos gibt es auch.

77. 3. Havel-Übergang

In einer Attraktiven Stadt steht man nicht im Stau. Die Stadtverwaltung löst Probleme mit dem Verkehr vorausschauend.

299. 3. Havel-Übergang

Ich finde, ein dritter Havelübergang sollte für Potsdam ökologisch sinnvoll gestaltet realisiert werden.

800. Verkehrslösung: Havelspange

Verkehrslage in den Griff bekommen und Havelspange planen und bauen!,

1214. 3. Havelspange

Entlastung Verkehrssituation durch die „3. Havelspange“

466. Dritter Havelübergang am Templiner See

Die Stadt sollte sich endlich auf den dritten Havelübergang am Templiner See konzentrieren. Wir brauchen diese sehr wichtige Verbindung von der B1 zur B2 beim Nesselgrund. Handel und Wirtschaft funktionieren nur, wenn die Infrastruktur mitwächst und gleichzieht. Die Straße am Bahnhof Pirschheide ist doch schon vorhanden. Ein berühmter Mann sagte einmal: Manchmal muss das Dorf niederbrennen, wenn ich eine Stadt errichten will.? Baut gleich die Verlängerung von B1 zur B273 über die Forststraße und baut die Zepelinstraße wieder zurück.

754. Innerstädtischen Verkehr entlasten: ISES / 3. Havelübergang

Ein dritter Havelübergang und die Weiterführung des Projekts ISES sind wichtig. Beide Investitionen entlasten nachhaltigst den innerstädtischen Verkehr. Zu glauben, dass der Individualverkehr

zurückgedrängt werden kann (z. B. durch Erhöhung der Parkraumbewirtschaftung) halte ich für illusorisch.

84. Endlich 3. Havelspanne für Potsdam

Potsdams Verkehr braucht dringend eine dritte Havelspanne, um den Verkehr durch die Innenstadt zu entlasten. Jedes Jahr wird Potsdam größer, mit immer mehr Einwohnern. Und jedes Jahr ziehen mehr Menschen in die umliegenden Orte. Aber die Verkehrslage, die immer schlimmer wird, wird nicht beachtet.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0048

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 19:
Müllvermeidung vor Müllentsorgung: Pfandbechersystem etablieren

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

Zuständigkeit

29.01.2020

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Potsdam etabliert ein städtisches Pfandbechersystem. Vorbild ist das System in Hannover. Die Kommune geht mit den Investitionskosten in Vorleistung. Die Becher können auch für das Stadtmarketing genutzt werden, führen dauerhaft zu geringeren Kosten bei der Müllentsorgung.

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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 Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 5.794 Punkte, wurde unter der Nummer 19 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Es ist bereits geplant, im Jahr 2019 ein Pfandsystem für Coffee-to-go-Becher in Potsdam einzuführen. Dies soll in Zusammenarbeit mit der Bürgerstiftung, städtischen Tochterunternehmen und der Landeshauptstadt Potsdam erfolgen. Zur Unterstützung des Projektes haben die Partner am 16. September 2019 eine Absichtserklärung unterzeichnet, mit der das Pfandbechersystem als Pilotprojekt in den nächsten drei Jahren etabliert werden soll. Ziel ist es, den in Deutschland hergestellten, umweltfreundlichen und von der Bürgerstiftung Potsdam designten PotsPRESSO-Becher in Umlauf zu bringen. Dies soll ohne eine finanzielle Beteiligung der Ausgabestellen (Cafés, Bäckereien etc.) erfolgen, damit sich viele Händler an dem Pfandsystem beteiligen. Der PotsPRESSO-Becher soll bereits in diesem Jahr zu Veranstaltungen als Pfandbecher genutzt werden.

Kosten der Umsetzung:

Die Landeshauptstadt Potsdam beabsichtigt für das Pfandbechersystem gemeinsam mit Tochterunternehmen der Stadt im Jahr 2019 die Anschubfinanzierung in Höhe von 80.000 Euro zu leisten. Zugleich prüft die Stadt, inwiefern eine Zuwendung für die Jahre 2020 und 2021 geleistet werden kann, um das Pfandbechersystem zu etablieren.

Originalvorschlag:

395. Müllvermeidung vor Müllentsorgung: Pfandbechersystem

Sehr viel von Müll, der für überfüllte Mülleimer im öffentlichen Bereich sorgt und am Straßenrand liegt, wird von "ToGo"-Bechern, d.h. Einwegbechern gebildet. Statt diesen Müll teuer zu entsorgen und weitere Mülleimer aufzustellen, wäre es ökonomisch und ökologisch sinnvoll, ein Pfandbechersystem zu etablieren, wie es in Hannover beispielsweise bereits vorhanden ist. Dabei sollte die Kommune mit den Investitionskosten in Vorlage gehen, denn wenn die Marktteilnehmer die Kosten für die Beschaffung von Pfandbechern tragen müssen, werden nicht genügend Bäckereien, Cafés etc. mitmachen. Der Becher könnte für das Stadtmarketing verwendet werden. Die Investitionskosten

würden durch die geringeren Kosten bei der Müllentsorgung dauerhaft wieder aufgewogen. Die Vermeidung von Müll spart Kosten bei der Entsorgung.



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Mitteilungsvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

19/SVV/1356

Betreff:
Tag des Respekts in Potsdam

öffentlich

bezüglich
DS Nr.: 19/SVV/0712

Erstellungsdatum 27.11.2019

Eingang 502: _____

Einreicher: Fachbereich Feuerwehr

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

19.12.2019 Ausschuss für Ordnung und Sicherheit

Inhalt der Mitteilung:

Der Ausschuss für Ordnung und Sicherheit nimmt zur Kenntnis:

Der Fachbereich Feuerwehr favorisiert folgende Maßnahmen:

- Zum „Tag des Respekts“ am 18. September eines jeden Jahres soll das Thema durch die städtische Pressestelle mit Unterstützung der Feuerwehr aufgegriffen und pressewirksam dargestellt werden.
- In Kombination mit dem jährlich am ersten Septemberwochenende stattfindenden „Tag der offenen Tür“ der Feuerwehr Potsdam soll auf das Thema Respekt aufmerksam gemacht werden. Hier können beispielsweise auf dem Gelände verschiedene Roll-Up Ständer zum Thema aufgestellt und an einer Standfläche mit Gesprächspartnern bearbeitet werden.



- Prüfung durch den Fachbereich Feuerwehr, ob auf Rettungsdienst- und Feuerwehrfahrzeugen entsprechende Hinweise/Aufkleber angebracht werden können.

Finanzielle Auswirkungen? Ja NeinDas **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als **Pflichtanlage** beizufügen.**Fazit finanzielle Auswirkungen:**

Haushaltsmittel für Roll-Up's, Beschriftung Fahrzeuge oder „Werbung“ in Straßenbahnen sind in folgender Höhe bereitzustellen (Brutto):

- Roll-Up's
5 Stück á 38,95 EUR 194,75 EUR

 - Beschriftung der Fahrzeuge
Aktuell:
12 RTW x 71,30 EUR 1.018,16 EUR
5 NEF x 30,70 EUR 182,67 EUR

 - ViP-Fahrgast TV über die Firma „Antrieb“ Agentur für Medienvermarktung
14 Tage – 30x tgl. / 20 Min Takt mit einer Spotlänge von 10 sek. 662,23 EUR
- Insgesamt: 2.057,81 EUR

Finanzielle Mittel sind im Haushalt nicht eingeplant.

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Geschäftsbereich 5

Fortsetzung der Mitteilung:

- Dauerhafte Sensibilisierung durch wiederkehrende Einblendungen in den Monitoren der Straßenbahnen oder im Eingangsbereich des Rathauses.