



76. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bauen
Gremium: Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen
Sitzungstermin: Dienstag, 15.01.2013, 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 11.12.2012 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung

- 3 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung
 - 3.1 Stadtbildpflege (Wiedervorlage) **12/SVV/0028** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

 - 3.2 Sanierungsgebiet "Potsdamer Mitte" Änderung der Sanierungsziele im Bereich "Hafen/Neuer Lustgarten" bezüglich 10/SVV/0605 **12/SVV/0853** Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung
ÄA Fraktion Potsdamer Demokraten

 - 3.3 Städtebauliche Klärung zur Anordnung der Weißen Flotte am Potsdamer Lustgarten **12/SVV/0842** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

 - 3.4 Pro Potsdam entwickelt Alte Post **12/SVV/0818** Fraktion DIE LINKE

 - 3.5 Errichtung einer Leitfassade Alte Post **12/SVV/0845** Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP

 - 3.6 Nahverkehrsplan 2012 - 2018 der Landeshauptstadt Oberbürgermeister, FB

	Potsdam (2. Lesung)	Stadtplanung und Stadterneuerung SB (ff) auch in alle OBR
	12/SVV/0751	
3.7	Potsdamer Solarsatzung	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen SB (ff)
	12/SVV/0655	
3.8	Nachhaltiger sozialer Wohnungsbau für Potsdam	Fraktion DIE LINKE
	12/SVV/0837	
3.9	Vorrang Lärmaktionsplan vor Umbau Breite Straße	Fraktion Die Andere SB (ff)
	12/SVV/0822	
3.10	Bürgerhaushalt	
3.10.1	Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 1: Kein städtisches Geld für Errichtung und Unterhalt der Garnisonkirche	Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung FA (ff)
	12/SVV/0759	
3.10.2	Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 2: Schwimmbad-Neubau: Kostengrenze 23 Mio. Euro einhalten	Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung FA (ff)
	12/SVV/0760	
3.10.3	Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 3: Reduzierung der Fraktionsfinanzierung	Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung FA (ff)
	12/SVV/0761	
3.10.4	Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 4: Stromsparen durch Umrüsten auf LED	Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung FA (ff)
	12/SVV/0762	
3.10.5	Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 5: Erhöhung der Hundesteuer	Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung FA (ff)
	12/SVV/0763	

3.10.6	Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 6: Schulsozialarbeiterinnen an allen Potsdamer Schulen 12/SVV/0764	Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung FA (ff)
3.10.7	Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 7: Radverkehrskonzept: Fortschreibung und Erweiterung 12/SVV/0765	Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung FA (ff)
3.10.8	Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 8: Krippen- und Kita-Gebühren senken 12/SVV/0766	Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung FA (ff)
3.10.9	Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 9: Lehrer-Vertretungsfonds weiter finanzieren 12/SVV/0767	Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung FA (ff)
3.10.10	Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 10: Hundekot: Beseitigung stärker einfordern, Unterlassung sanktionieren 12/SVV/0768	Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung FA (ff)
3.10.11	Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 11: Neugestaltung des Öffentlichen Nahverkehrs (unentgeltlich, ticketfrei) 12/SVV/0769	Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung FA (ff)
3.10.12	Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 12: Schulweg-Verkehrssicherheit durch unterstützende Maßnahmen fördern 12/SVV/0770	Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung FA (ff)
3.10.13	Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 13: Herstellung der barrierefreien Innenstadt 12/SVV/0771	Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung FA (ff)
3.10.14	Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 14: Städtische Sachkostenzuschüsse für Schulen in freier Trägerschaft	Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung FA (ff)

12/SVV/0772

- 3.10.15 Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 15: Autofreier Sonntag (nach Vorbild Hannovers) Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
FA (ff)

12/SVV/0773

- 3.10.16 Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 16: Babelsberg und im Potsdamer Norden: Fußballplätze einrichten Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
FA (ff)

12/SVV/0774

- 3.10.17 Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 17: Freibad für Potsdams Norden Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
FA (ff)

12/SVV/0775

- 3.10.18 Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 18: Archiv endlich dauerhaft sichern Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
FA (ff)

12/SVV/0776

- 3.10.19 Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 19: Breite Straße: Umbau verschieben (erst nach stehender Finanzierung Garnisonkirche) Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
FA (ff)

12/SVV/0777

- 3.10.20 Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 20: Sportforum Waldstadt: Umwandlung des Schotterplatzes in Kunstrasen Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
FA (ff)

12/SVV/0778

- 3.11 Sanierung Reiherbergstraße, Teilabschnitt Bahnunterführung sowie Einwohnerantrag Golm Oberbürgermeister, FB Grün- und Verkehrsflächen auch OBR Golm Mitteilungsvorlage

12/SVV/0871

- 4 Mitteilungen der Verwaltung

- 4.1 Aufgabenstellung für die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts

- 4.2 "Bebauungsplan Nr.120 "Ehemalige Kaserne Eiche", Weiterführung des Verfahrens als Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 32 "Ehemalige Kaserne Eiche" sowie Beschluss zur öffentlichen Auslegung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans und Zustimmung zum Durchführungsvertrag" FB Stadtplanung und Stadterneuerung
- 4.3 Verständigung zur Liste der Vorbescheidsanträge/Bauanträge vom 22.11.2012 bis 19.12.2012

Nichtöffentlicher Teil

- 5 Sanierungsgebiet "Potsdamer Mitte" Grundstücksübertragung und -verkauf zur Realisierung des Neubaus für die Weisse Flotte **12/SVV/0851** Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Herr Hannes Püschel

nicht teilgenommen

sachkundige Einwohner

Frau Kerstin Beyer	Behindertenbeirat	entschuldigt
Herr Jan Hanisch	DIE LINKE	nicht teilgenommen
Herr Christopher Kühn	FDP	entschuldigt
Frau Claudia Mucha	SPD	entschuldigt
Herr Christian Schirrholtz	Die Andere	entschuldigt
Herr Kai Weber	SPD	nicht teilgenommen
Herr Rudi Wiggert	SPD	entschuldigt

Beigeordnete

Herr Matthias Klipp	Beigeordneter	entschuldigt
---------------------	---------------	--------------

Gäste:

Frau Holtkamp (Bereich Verbindliche Bauleitplanung)
Herr Kahle (Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung)
Frau Woiwode (Verkehrsanlagen)
Herr Beck (Bereich Bauordnung)
Herr Böttche (Bereich Wohnen)
Frau Rabbe (Entwicklungsträger Bornstedter Feld)

Niederschrift:
Frau Kropp

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 27.11.2012 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung

- 3 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung

- 3.1 Information über die Situation am Wohnungsmarkt der Landeshauptstadt Potsdam 2011 (Wohnungsmarktbericht 2012)
Vorlage: 12/SVV/0707
Oberbürgermeister, FB Soziales, Gesundheit und Umwelt

- 3.2 Baumerhalt als Planungsprämisse
Vorlage: 12/SVV/0736
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

SB (ff)

- 3.3 Nahverkehrsplan 2012 - 2018 der Landeshauptstadt Potsdam
Vorlage: 12/SVV/0751
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung
SB (ff)
auch in alle OBR
- 3.4 Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center", Teilbereich Bahnhofspassagen,
Satzungsbeschluss zur 1. Änderung
Vorlage: 12/SVV/0824
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung
- 3.5 Vorbereitende Untersuchungen für das Gebiet an der Nuthestraße zwischen
Friedrich-Engels-Straße und Horstweg
Vorlage: 12/SVV/0846
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung
SB (ff)
- 3.6 Rahmenplanung der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld
Vorlage: 12/SVV/0830
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung
- 3.7 Uferweg Speicherstadt
Vorlage: 12/SVV/0687
Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung
- 4 Mitteilungen der Verwaltung
 - 4.1 BE zur Auslobung Wettbewerb Brauhausberg
FB Stadtplanung und Stadterneuerung
 - 4.2 Information über den B-Plan-Entwurf Nr. 80.2, 1. Änderung "Rote Kaserne
West-nördlich Esplanade" vor der Auslegung (Standortsicherung weiterführende
Schule im Bornstedter Feld)
FB Stadtplanung und Stadterneuerung
 - 4.3 Berichterstattung zum Bauvorhaben Radverkehrskonzept, Route B, vom Urnen-
feld bis Kuhforter Damm, Ergebnis der Anhörung
FB Grün- und Verkehrsflächen

- 4.4 Verständigung zur Liste der Vorbescheidsanträge/Bauanträge vom 08.11.2012 bis 21.11.2012 sowie Beantwortung der Nachfragen aus der Sitzung 30.10.2012 und 27.11.2012
- 5 Sonstiges

Nichtöffentlicher Teil

- 6 Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des nicht öffentlichen Teils der Sitzung vom 27.11.2012 / Feststellung der nicht öffentlichen Tagesordnung

Protokoll:

Öffentlicher Teil

zu 1 Eröffnung der Sitzung

Eröffnung der Sitzung durch den Ausschussvorsitzenden, Herrn Kutzmutz.

zu 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 27.11.2012 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung

Der Ausschussvorsitzende begrüßt die Anwesenden, stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest und entschuldigt den Beigeordneten, Herrn Klipp, welcher zeitgleich einen anderen Termin wahrnehmen muss. Der Geschäftsbereich Stadtentwicklung und Bauen wird durch Herrn Goetzmann vertreten.

Zur Niederschrift der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bauen vom 27.11.2012 gibt es keine Hinweise; die Niederschrift wird mit 8 Ja-Stimmen, bei 1 Stimmenthaltung bestätigt.

Bezüglich der vorliegenden Nachtragstagesordnung erkundigt sich Herr Jäkel, weshalb die MV Wohnungsmarktbericht am Beginn der TO steht. Der Ausschussvorsitzende erinnert, dass diese Mitteilungsvorlage bereits in der vergangenen Sitzung auf der TO gestanden hat und aufgrund des Abbruchs um 22.00 Uhr nicht mehr behandelt worden ist. Um eine Wiederholung zu verhindern, wird dem zuständigen Bearbeiter Herrn Böttche die Möglichkeit auf Nachfragen zu antworten zu Beginn der heutigen Sitzung eingeräumt.

Weiterhin fragt Herr Jäkel nach, ob es möglich ist, künftig auf der TO zu kenn-

zeichnen, ob es sich um Beschlussvorlagen oder Mitteilungsvorlagen handelt. Die Frage wird durch die Ausschussbetreuerin an das zuständige Büro der Stadtverordnetenversammlung weiter gegeben.

Die vorliegende Nachtragstagesordnung wird einstimmig bestätigt.

zu 3 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung

zu 3.1 Information über die Situation am Wohnungsmarkt der Landeshauptstadt Potsdam 2011 (Wohnungsmarktbericht 2012)

Vorlage: 12/SVV/0707

Oberbürgermeister, FB Soziales, Gesundheit und Umwelt

Herr Böttche (Bereich Wohnen) verzichtet auf die Einbringung und signalisiert Bereitschaft auf Rückfragen zu antworten.

Herr Kirsch nimmt Bezug auf die Tabelle 52 (Erfüllungsstand der Wohnraumvertragsverträge 2007 bis 2011). Hier sind nur die Genossenschaften und die PRO Potsdam erwähnt; gibt es auch Vereinbarungen mit privaten Unternehmen?

Herr Böttche informiert über den rechtlichen Hintergrund. Die bestehenden Wohnraumvertragsverträge wurden auf der Grundlage des Belegungsbindungsgesetzes (BelBindG BB) geschlossen, dessen rechtliche Grundlage wiederum das Altschuldenhilfegesetz (AHG) ist. Danach sind Unternehmen, die Hilfen nach dem AHG in Anspruch genommen haben, verpflichtet der Kommune Belegungsbindungen (jedoch ohne Mietpreisbindung) an Wohnungen ihres Bestandes einzuräumen.

Das BelBindG BB läuft am 31.12.2013 aus, so dass auf dieser Grundlage keine weiteren Belegungsbindungen entstehen können.

Auf Frau Hünekes Frage unter Bezugnahme auf die Abb. 5 hinsichtlich der innerstädtischen Wanderungsverluste im Sozialraum (SR) 3 im Jahr 2011, ob dies einem grundsätzlichen Trend entspricht, antwortet Herr Böttche, dass dies kein neuer Trend ist, sich der innerstädtische Wanderungsverlust sich im Vergleich zum Vorjahr sogar verringert habe. In der Bilanz innerstädtischer und außerstädtischer Wanderungen wird für den SR 3, wie für alle anderen SR, ein positiver Saldo ausgewiesen.

Die Wohnungsnachfrage nach 1-2 Raumwohnungen macht ca. 80 % der Wohnungssuchenden aus und auch die Suche nach größeren Wohnungen (größer 4-Raum-WE) wird zunehmend größer. Ein Wohnberechtigungsschein (WBS) läuft nach einem Jahr aus und muss ggf. neu beantragt werden. Die erteilten WBS machen lediglich einen Teil der Wohnungsnachfrage in der LHP aus. Zu Wohnungssuchenden, die auf Grund Ihrer Einkommenssituation nicht zum Kreis der Berechtigten für einen WBS zählen, liegen der Verwaltung keine Erkenntnisse vor. Bei dem WBS handelt es sich um eine bundesweit gültige Bescheinigung für den Bezug öffentlich geförderter Wohnungen. Wohnungssuchende aus Potsdam können sich also auch in anderen Kommunen mit dieser Bescheinigung um Wohnraum bemühen.

Der Hinweis von Herrn Kutzmutz, dass es sich bei der WBS-Erfassung nur um einen Ausschnitt des gesamten Wohnungsmarktes handelt, wird durch Herrn Böttche bestätigt. Was ansonsten im Wohnungsmarktbericht dargestellt worden ist, bezieht sich jedoch im Wesentlichen auf die Gesamtstadt.

Herr Böttche erläutert die Ergebnisse der mit der ProPotsdam im Rahmen eines auf zwei Jahre angelegten Modellprojektes flexibler Miet- und Belegungsbindungen. Hier konnte der Nachweis erbracht werden, dass es mit einem überschaubaren finanziellen Aufwand möglich ist, Miet- und Belegungsbindungen im Bestand neu zu schaffen. Letztlich ist es diesem Modellvorhaben zuzurechnen, dass es gelungen ist das Land von der Bedeutung flexibler Bindungen zu überzeugen. Im Ergebnis konnte in 2012 ein erster Vertrag über die Schaffung von 1.200 neuen Miet- und Belegungsbindungen für ehemals geförderte Wohnungen innerhalb von 4 Jahren geschlossen werden. Über Weitere Pakete laufen derzeit Verhandlungen mit dem MIL und ILB.

Zur Analyse der Wohnungsangebote 2011 wird darauf hingewiesen, dass es sich um Angebote handelt, die im Rahmen der Angemessenheitsprüfung von Leistungsempfängern nach SGB II und SGB XII zur Prüfung vorgelegt wurden. Da es sich auch hier um eine Ausschnittsbetrachtung handelt, sind Rückschlüsse auf das Geschehen in der Gesamtstadt hierzu nicht zielführend. Die geprüften Angebote entfallen zu 58 % auf kommunale, zu 14 % auf genossenschaftliche und zu 28 % auf private Eigentümer. Der Wohnungsbestand 2011 setzt sich zu ca. 19,5 % aus genossenschaftlichen, 21 % kommunalen 58 % privaten und Wohnungen sonstiger Eigentümer Wohnungen zusammen.

Zur Frage von Herrn Pfrogner ob statistische Angaben vorliegen, in wie weit in Wohnungen mit auslaufender Belegungsbindung noch Bedürftige wohnen, antwortet Herr Böttche, dass es hierzu keine gesicherten Erkenntnisse gibt. Wohnungssuchende müssen lediglich zum Zeitpunkt des Bezuges einer gebundenen Wohnung zum Kreis der WBS-Berechtigten gehören. Eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Situation hat keinen Einfluss auf das bestehende Wohnrecht. Es ist rechtlich auch nicht vorgesehen, innerhalb eines bestehenden Mietverhältnisses die Einkommenssituation erneut zu prüfen. Dies wird sich mit den neuen flexiblen Bindungen ändern. Hier wird im Regelfall nach 5 Jahren erneut geprüft ob eine WBS-Berechtigung vorliegt. Trifft dies zu, kann die Bindungszeit um weitere 5 Jahre verlängert werden – wenn nicht, endet die Bindung und der betreffende Mieter unterliegt den normal geltenden Regelungen des Mietrechts nach BGB.

Den Hinweis von Herrn Bachmann darauf, dass 2011 0,98 % der Wohnungen als unvermietbarer Leerstand dargestellt worden sind, greift Herr Böttche auf und teilt mit, dass es sich hier überwiegend um privaten Besitz handelt. Diese Wohnungen sind ruinös bzw. restitutionsbehaftet und es ist erkennbar, dass sie absehbar nicht zur Verfügung stehen werden. Eine rechtliche Möglichkeit dagegen vorzugehen, gibt es nicht.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen nimmt die Mitteilungsvorlage zur Kenntnis.

zu 3.2 Baumerhalt als Planungsprämisse
Vorlage: 12/SVV/0736
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

SB (ff)

Frau Hüneke bringt den Antrag ein. Auslöser für die Antragsstellung ist die Fällung der Eichen in der Nedlitzer Straße aber auch die Diskussion zu den Maßnahmen in der Friedrich-Ebert-Straße.

Herr Cornelius stellt die Frage, ob es sinnvoll wäre, nicht nur die Politik zu informieren sondern auch die Anlieger vorher.

Frau Hüneke äußert, dass es zur Anwohnerbeteiligung bereits ein Reglement gibt. Der Antrag zielt dahingehend, die Planung bereits mit einzubeziehen.

Herr Kirsch betont, dass es in einem Bebauungsplanverfahren viele Punkte abzuwägen gibt. Der mit dem Antrag beabsichtigte Vorgriff stellt seines Erachtens ein Ungleichverhältnis in der Abwägung dar. Von daher würde er den Antrag ablehnen.

Herr Lehmann teilt Herrn Kirsch's Auffassung und hält den Antrag für nicht erforderlich.

Herr Pfrogner begrüßt den Antrag. Hier handelt es sich um ein politisches Bekenntnis. Die frühzeitige Vorstellung und Diskussion sowie frühzeitige Mitwirkung der Bürger und Betroffenen befürwortet Herr Pfrogner.

Herr Heuer berichtet, dass der KOUL-Ausschuss den Antrag zur Beschlussfassung empfohlen hat, insbesondere hat der Antrag starken appellarischen Charakter.

Herr Goetzmann berichtet, dass das was mit dem Antrag verfolgt wird, im Wesentlichen das ist, was bereits Praxis ist. Er macht aufmerksam, dass man auch nach einem Beschluss zu diesem Antrag an bestimmten Stellen immer wieder auf Konflikte stoßen wird. Hinsicht der Beschlusstextpassage "bei allen Planungen für Hoch- und Tiefbaumaßnahmen der LHP und" verweist Herr Goetzmann auf die Vorläufe in Richtung Ausschreibung, auf die zeitnah eine Umsetzung erfolgt. Herr Goetzmann hält abschließend fest, dass die Praxis aus dem Blickwinkel der Verwaltung durchaus den Prämissen des Antrages entspricht.

Herr Lehmann entnimmt aus der Begründung, dass die Stoßrichtung des Antrages dahin geht, den Erhalt der Bäume an die erste Stelle zu stellen.

Herr Jäkel unterstützt den Antrag aufgrund seiner appellarischen Intention.

Herr Cornelius macht aufmerksam, dass die Begründung nicht mit beschlossen wird.

Der Antrag wird zur Abstimmung gestellt:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, dafür Sorge zu tragen, dass dem Schutz und Erhalt existierender Baume, die durch die Baumschutzverordnung und andere gesetzliche Grundlagen geschützt sind, bei allen Planungen für Hoch- und Tiefbaumaßnahmen der Landeshauptstadt Potsdam und ihrer Gesellschaften von Anfang an eine hohe Priorität zugemessen wird.

Die dann dennoch von der Stadtverwaltung avisierten Baumfällungen sollen dem Umweltausschuss so rechtzeitig zur Kenntnis gegeben werden, dass eine sinnvolle Befassung und ggf. Änderungen möglich sind.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	6
Ablehnung:	2
Stimmenthaltung:	1

zu 3.3 Nahverkehrsplan 2012 - 2018 der Landeshauptstadt Potsdam

Vorlage: 12/SVV/0751

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung

SB (ff)

auch in alle OBR

Herr Kahle (Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung) bringt die Vorlage ein und nimmt Bezug auf die Auswertung der öffentlichen Auslegung des Entwurfes des Nahverkehrsplanes. Die Auswertung wird dem Protokoll als Anlage beigelegt. Im KOUL-Ausschuss ist die Vorlage in 1. Lesung behandelt worden. Herr Jäkel hat dort mehrere Anregungen gegeben, zu denen Herr Kahle jetzt Auskunft gibt:

- 30 Minuten-Takt der Fähre zw. Auf dem Kiewitt und Hermannswerder in den Abendstunden (Auswertung mit dem Verkehrsbetrieb ist erfolgt; unwirtschaftlich, da zu wenige Nutzer)
- Streichung der Worte "eher gering" bzgl. der Bedeutung des regionalen Bahnverkehrs für innerstädtische Nahverkehrsaufgaben (wird von Verwaltung übernommen)
- Enthaltener Hinweis auf Straßenbahnnetzwerkerweiterung Golm-Eiche (im Nahverkehrsplan nicht verbindlich geregelt; keine Änderung im NVP erforderlich -> Verweis auf das Stadtentwicklungskonzept Verkehr, über die Maßnahme wird dort entschieden)
- Spät- und Nachtverkehr nach 1.00 Uhr nur durch Busse – Erweiterung stündliche Fahrten auf den Hauptlinien durch die Straßenbahn (Nachtverkehr N 14 und weitere Linien v. Freitag zu Samstag und Samstag zu Sonntag derzeit halbstündlich bzw. zum Teil stündlich – sollte so beibehalten werden, wegen höherer Flexibilität und Wirtschaftlichkeit)
- Linienverdichtung beim Regionalbahnverkehr außerhalb des Berufsverkehrs (keine Relevanz da Stadt nicht Auftraggeber ist)

Herr Jäkel bringt folgende Änderungsanträge ein:

1. Auf Seite 26 im Punkt 3.2.3 Fähre Kiewitt – Hermannswerder ist zu ergänzen Fahrabstand in Minuten 30 für Abendverkehr.
2. Auf Seite 29 im Punkt 3.2.6 Regionaler Bahnverkehr ist der erste Satz des zweiten Absatzes "Die Bedeutung .. ist eher gering." zu streichen – hier hat die Verwaltung signalisiert, dass dies übernommen wird.
3. Auf Seite 42 im Punkt 4.1.2 Netzentwicklung ist der dritte Absatz (Straßenbahntrassen Eiche – Golm) komplett zu streichen. In der Abbildung ist die Straßenbahntrasse ab Neues Palais ersatzlos zu streichen.
4. Auf Seite 52 im Punkt 4.2 Bedienungsstandards ist unter dem Begriff Spät- und Nachtverkehr im zweiten Unterpunkt Nachtverkehr der Zusatz (nur Bus) zu streichen und zu ersetzen durch (Bus und Tram)
5. Auf Seite 54 im Punkt 4.2 ist unter dem Begriff Regionalbahnverkehr RB 21 und RB 22 die Einschränkung "im Berufsverkehr" (bis nach Berlin-Friedrichsfelde) zu streichen.

Herr Kirsch bittet um Information, bis wann die Untersuchungen Tram Großbeerenstraße abgeschlossen sind?

Herr Kahle berichtet, dass hier nachrichtlich auf das STEK-Verkehr Bezug genommen worden ist. Erst mit der Entscheidung zum STEK-Verkehr ist klar, ob das überhaupt untersucht werden soll.

Herr Goetzmann betont, dass mit dem Nahverkehrsplan im Kern die Fixierung der Standards vorgenommen wird, die die Landeshauptstadt Potsdam als Aufgabenträger des Nahverkehrs dem Auftragnehmer Verkehrsbetrieb Potsdam überträgt. Die in der Verwaltungsvorlage enthaltenen Aufgaben sind intern abgeglichen, wie es sich auch im Haushalt und in der mittelfristigen Finanzplanung widerspiegelt. Wenn seitens der Politik ein Aufwuchs an dieser oder jener Stelle gewünscht wird, so ist gleichzeitig die Benennung eines Deckungsvorschlages erforderlich. Das bedeutet, dass für zusätzliche Fahrten der Fähre, z.B. Fahrten der Busse im gleichen finanziellen Rahmen wegfallen müssten. Möglich sei auch das Bekenntnis aus der Politik einen entsprechenden Mehraufwand im Haushalt aufzusatteln. Eine politische Zielvorgabe, die nicht erfüllbar ist, ist für die Verwaltung nicht sinnvoll.

Hinsichtlich dem Vorschlag zur Verdichtung des Taktes der Regionalbahn nach Berlin berichtet Herr Goetzmann, dass dies nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes ist, da das Land Brandenburg der Aufgabenträger für den schienengebundenen Nahverkehr ist.

Bzgl. des Antrages zum Einsatz von Straßenbahnen nach 1.00 Uhr verweist Herr Goetzmann darauf, dass das in der Konsequenz heißen würde, ein teureres Fahrzeug zu nicht ausgelasteten Fahrzeiten zu nutzen.

Frau Hüneke beantragt zur Geschäftsordnung:

Der TOP wird auf die nächste Sitzung für eine 2. und abschließende Lesung vertagt .

Auf Fragen von Herrn Teuteberg zur Finanzierung (sh. Abb. 51) antwortet Herr Kahle, dass nur gesichert ist, was mit dem Haushalt beschlossen worden ist. Der Begriff Mobilitätsagentur ist nachrichtlich aus dem STEK-Verkehr übernommen worden. Hier handelt es sich um eine Einrichtung mit verschiedenen Dienstleistungen mit der Zielstellung, den Verkehrsteilnehmer deutlich bessere Informationen zur Mobilität innerhalb des Stadtgebietes und nach außerhalb zu geben (Verfügbarkeit über Internet bzw. elektronische Medien – wie kommt man besser und schneller ans Ziel). Die Konzeption, die der VBB ausgearbeitet hat, soll im nächsten Jahr weiter ergänzt werden. Dazu müssen Personen eingestellt werden und sind Investitionen erforderlich. Die Konzeption ist bisher zu 100 % vom Land finanziert worden, für die tatsächliche Umsetzung einschl. personeller Ressourcen sind ½ Mio. € erforderlich.

Herr Jäkel äußert nochmals, dass es sich bei seinem 1. Antrag um ein Probeangebot für ½ Jahr handeln würde. Der 3. Antrag sollte als Option für die Straßenbahn verstanden werden. Bzgl. des 5. Antrages handelt es sich nur um die Streichung der Worte "im Berufsverkehr", mit dem Versuch das Angebot mehr als 1 Stunde pro Tag aufrecht zu erhalten.

Die Behandlung der Vorlage wird auf die Sitzung am 15.1.2013 vertagt.

**zu 3.4 Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center", Teilbereich Bahnhofspassagen, Satzungsbeschluss zur 1. Änderung
Vorlage: 12/SVV/0824**

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Frau Holtkamp (Verbindliche Bauleitplanung) bringt die Vorlage ein. Die Nachfrage von Frau Hüneke, ob der Einzelhandelsverband beteiligt worden ist, wird durch Frau Holtkamp bejaht, dieser hat zugestimmt.

Die Vorlage wird zur Abstimmung gestellt:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center", Teilbereich Bahnhofspassagen, 1. Änderung, wird gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen, die dazugehörige Begründung wird gebilligt (s. Anlagen 1 und 2).

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	8
Ablehnung:	0
Stimmhaltung:	1

zu 3.5 Vorbereitende Untersuchungen für das Gebiet an der Nuthestraße zwischen Friedrich-Engels-Straße und Horstweg

Vorlage: 12/SVV/0846

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung
SB (ff)

Herr Goetzmann bringt die Vorlage ein. Mit den Untersuchungen wird der Überlegung nachgegangen, ob dort Instrumente des besonderen Städtebaurechts angewandt werden sollen und mit welcher Zielrichtung.

Herr Jäkel stellt folgenden Änderungsantrag:

Der Geltungsbereich wird verkleinert. Alle Flächen, die derzeit von Kleingärten genutzt sind, werden aus dem Untersuchungsgebiet entfernt.

Herr Krause folgt dem Antrag von Herrn Jäkel mit Verweis auf das Kleingartenkonzept und den erforderlichen Erhalt der Kleingärten.

Herr Goetzmann macht deutlich, dass mit dieser Vorlage noch nicht die inhaltlichen Ziele einer etwaigen Entwicklungsmaßnahme beschlossen werden sollen, sondern Untersuchungen vorzunehmen. Aus diesem Grunde ist es fachlich nicht sinnvoll, vorab Möglichkeiten der Untersuchungen abzuschneiden.

Die Vorbereitenden Untersuchungen sollen die Grundlage dafür bilden in einem nächsten Schritt abzuwägen

- a) Ist überhaupt eine Entwicklungsmaßnahme sinnvoll?
- b) Welche Flächen werden mit einbezogen?
- c) Was sind die Ziele der Entwicklungsmaßnahme?

Herr Goetzmann ergänzt auf Nachfrage von Herrn Teuteberg, dass es in diesem Bereich einen minimalen städtischen Grundstücksbestand gibt.

Herr Krause betont nochmals, dass es um den Schutz der Kleingärten geht. Seines Erachtens gibt es rechtliche Konsequenzen mit Bekanntgabe der Durchführung Vorbereitender Untersuchungen.

Konsequenzen einer Vorbereitenden Untersuchung wären, dass weitere spekulative Erwartungen der Grundstückspreise nach oben unterbunden werden, informiert Herr Goetzmann.

Herr Kirsch spricht sich für den Bestand der Kleingärten aus, hält es aber trotzdem für sinnvoll diese Fläche in die Untersuchungen einzubeziehen.

Auch Herr Lehmann teilt diese Auffassung.

Herr Pfrogner äußert, dass die Fläche im FNP als Grün ausgewiesen und derzeit kein Bauland ist. Insofern sieht er keine Notwendigkeit.

Herr Jäkel hält an seinem Antrag fest und bittet um Abstimmung.

Herr Kirsch regt an, protokollarisch festzuhalten, dass mit der Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen keine Gefährdung der Kleingärten verbunden ist.

Herr Goetzmann widerspricht jedweder Fixierung von Einzelaussagen; hier wird ein 3. Schritt vor dem 1. Schritt erwartet. Vor Beginn einer Bestandsaufnahme und dem Fehlen einer Entscheidungsgrundlage, würde ein Teil der Entscheidung bereits im Vorgriff erwartet.

Der o.g. Änderungsantrag von Herrn Jäkel wird zur Abstimmung gestellt:
Zustimmung mit 4/2/3.

Die entsprechend veränderte Vorlage wird zur Abstimmung gestellt:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Für das Gebiet an der Nuthestraße zwischen Friedrich-Engels-Straße und Horstweg sind vorbereitende Untersuchungen nach § 165 Abs. 4 BauGB durchzuführen.

Das Untersuchungsgebiet ist im Lageplan (Anlage) abgegrenzt, der zum Bestandteil dieses Beschlusses erklärt wird.

Einschließlich Ergänzung:

Der Geltungsbereich wird verkleinert. Alle Flächen, die derzeit von Kleingärten genutzt sind, werden aus dem Untersuchungsgebiet entfernt.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	4
Ablehnung:	3
Stimmenthaltung:	2

zu 3.6 **Rahmenplanung der Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld**

Vorlage: 12/SVV/0830

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Frau Rabbe (Entwicklungsträger Bornstedter Feld) berichtet anhand einer Präsentation über den erreichten Stand sowie den weiteren Ausblick und geht auf Rückfragen ein.

Der Ausschussvorsitzende dankt für die geleistete Arbeit.

zu 3.7 Uferweg Speicherstadt

Vorlage: 12/SVV/0687

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Auf die Frage von Herrn Kirsch zur Fortführung des ufernahen Weges informiert Herr Goetzmann, dass das Wegerecht durch die südliche Speicherstadt inzwischen grundbuchrechtlich gesichert ist. Über die Straße „Am Speicher“ wird der Weg durch die mittlere Speicherstadt geführt.

Auf Herrn Jäkels Frage nach der Option "tiefergelegter Spundwanderweg" verweist Herr Goetzmann auf die Angaben in einer früheren Mitteilungsvorlage. Nur wenn die finanziellen Mittel für die entsprechende Vorplanung bereitgestellt werden, könne die Option verfolgt werden. Im Moment ist dies nicht finanziert; es stehen keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

zu 4 Mitteilungen der Verwaltung

zu 4.1 BE zur Auslobung Wettbewerb Brauhausberg

FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Herr Goetzmann informiert zum aktuellen Stand der Auslobung, dass die Büros bereits daran arbeiten. Der Ausschreibungstext wird in anonymisierter Form in der Sitzung durchgereicht und als Anlage zum Protokoll gegeben. In der nächsten Woche findet das Rückfragenkolloquium statt.

Herr Goetzmann erinnert, dass 2 Wettbewerbe hintereinander durchgeführt werden:

- Ein Städtebaulicher Wettbewerb in Verantwortung der Stadt für die Fläche nördlich und südlich der Max-Planck-Straße, welcher die übergreifenden städtebaulich-architektonischen Bedingungen entwickelt und eine Einordnung des Badneubaus, der Stellplätze sowie des geplanten Wohnungsbaus einbindet.
- Auf der Grundlage des v.g. Städtebaulichen Wettbewerbes der hochbauliche Realisierungswettbewerb für den Neubau des Familien- und Sportbades in Verantwortung der Stadtwerke

Zur zeitlichen Orientierung teilt Herr Goetzmann im Hinblick auf den Städtebaulichen Wettbewerb mit, dass der wesentliche Arbeitsprozess Ende November 2012 begonnen hat. Bis Anfang Februar reicht die Phase der Vorauswertung bzw. Vorprüfung, so dass die Jurysitzung Anfang März 2013 stattfinden kann. Unter Beibehaltung dieser zeitlichen Planung kann voraussichtlich in der 2. März-Hälfte über die Ergebnisse berichtet werden.

Auf einzelne Rückfragen der Ausschussmitglieder geht Herr Goetzmann ein.

Der SB-Ausschuss nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

zu 4.2 Information über den B-Plan-Entwurf Nr. 80.2, 1. Änderung "Rote Kaserne West-nördlich Esplanade" vor der Auslegung (Standortsicherung weiterführende Schule im Bornstedter Feld)
FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Herr Goetzmann berichtet, dass es 2 Verfahren gibt, die nebeneinander herlaufen und miteinander verschränkt sind.

Dies ist im Kern die bauliche Planung für die weiterführende Schule, die im vergangenen Herbst ausgelöst werden musste während parallel ein Nachdenken über die städtebauliche Entwicklung der Roten Kaserne West erforderlich ist. Anhand eines Planes (Arbeitsprobe aus dem Wettbewerbsverfahren) gibt Herr Goetzmann Erläuterungen zur Planung der Schule einschließlich der notwendigen Sport- und Freiflächen. In diesem Zusammenhang macht Herr Goetzmann aufmerksam, dass auch Baumbestände betroffen sein werden. Einen Fällantrag gibt es bereits; aber auch Eingriffe in den Baumbestand für die Sportfeldanlage bzw. 100- m- Bahn und Weitsprung werden erforderlich sein.

Die erforderliche Baurechtsschaffung für die Schule ist nur möglich, wenn der B-Plan-Entwurf Nr. 80.2, 1. Änderung "Rote Kaserne West nördlich Esplanade" kurzfristig ohne Beschluss in die öffentliche Auslegung gehen kann.

Der SB-Ausschuss nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

zu 4.3 Berichterstattung zum Bauvorhaben Radverkehrskonzept, Route B, vom Urnenfeld bis Kuhforter Damm, Ergebnis der Anhörung

FB Grün- und Verkehrsflächen

Frau Woiwode (Verkehrsanlagen) informiert über die getrennt durchgeführten Anhörungen für folgende Bereiche

- Am Urnenfeld (starke Mehrheit gegen den Bau; deshalb wird von der Maßnahme abgesehen)
- Wirtschaftsweg entlang Bahndamm Golm (keine Mehrheit gegen den Bau; d.h. die Maßnahme wird im nächsten Jahr umgesetzt werden; die Fördermittelanfrage beim Land wurde bekräftigt; die Baulänge beträgt ca. 800 m)
- Kuhforter Damm/Anbindung an die Lindenallee (Mehrheit gegen den Bau; erst einmal Verbleib des Radweges auf der Fahrbahn)

Die Anhörungsdiagramme werden dem Protokoll als Anlage beigefügt)

Auf einzelne Rückfragen/Hinweise der Ausschussmitglieder geht Frau Woiwode ein.

zu 4.4 Verständigung zur Liste der Vorbescheidsanträge/Bauanträge vom 08.11.2012 bis 21.11.2012 sowie Beantwortung der Nachfragen aus der Sitzung 30.10.2012 und 27.11.2012

Aus der Liste der Vorbescheidsanträge/Bauanträge vom 8.11.12 bis 21.11.12 wird zu folgenden Vorhaben um Information gebeten:

Lfd. Nr. 42 – Heinrich-von-Kleist-Str. 39 in Verbindung mit

Lfd. Nr. 55 – Heinrich-von-Kleist-Str. 39

Lfd. Nr. 43 – Dortustr. 44, 45

Lfd. Nr. 47 – Ribbeckstr. 14 (nur wenn sich das Vorhaben auf der Seeseite befindet)

Lfd. Nr. 49 – Johannes-Kepler-Platz 5 (ggf. bitte Info. mit dem Protokoll)

Lfd. Nr. 51 – Ribbeckstr. 15 (nur wenn sich das Vorhaben auf der Seeseite befindet)

sowie

Lfd. Nr. 32 – Walter-Klausch-Str. (aus der Auflistung Sitzung 27.11.12)

Die Vorstellung der Vorhaben wird in der Sitzung am 12. Februar 2013 erfolgen.

Die in den Sitzungen am 30.10.12 und 27.11.12 nachgefragten Vorhaben stellt Herr Beck (Bauordnung) vor.

zu 5 Sonstiges

entfällt

Nichtöffentlicher Teil

zu 6 Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des nicht öffentlichen Teils der Sitzung vom 27.11.2012 / Feststellung der nicht öffentlichen Tagesordnung

Der Ausschuss bestätigt die Niederschrift des nicht öffentlichen Teils der Sitzung vom 27.11.2012.

Rolf Kutzmutz
Ausschussvorsitzender

Viola Kropp
Niederschrift



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0028

öffentlich

Betreff:
Stadtbildpflege

Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 09.01.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
25.01.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		X

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, eine Prüfung des Ausbaus technischer Infrastruktur wie der Straßenbahnleitung und der Stadtmöblierung unter dem Aspekt der Stadtbildpflege zu veranlassen.

gez. Saskia Hüneke
Fraktionsvorsitzende

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 Ausbau der massiven Oberleitungsmasten der Straßenbahn zeigt in Babelsberg bereits eine gravierende Veränderung des Straßenbildes, die nicht unbedacht eingeführt werden sollte.



Landeshauptstadt
Potsdam

Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0853

Betreff:

öffentlich

Sanierungsgebiet "Potsdamer Mitte"

Änderung der Sanierungsziele im Bereich "Hafen/Neuer Lustgarten"

bezüglich 10/SVV/0605

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Erstellungsdatum 21.11.2012

Eingang 902: 21.11.2012

4/46/466

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
05.12.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

In Abänderung des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung 10/SVV/0605 vom 06.09.2010 werden die Sanierungsziele im Bereich "Hafen/Neuer Lustgarten" dahingehend präzisiert, dass für den erforderlichen Neubau der Weissen Flotte GmbH die in Anlage 1 dargestellte bebaubare Fläche im südlichen Teil des Hafens am Neptunbecken als Sanierungsziel des Sanierungsgebietes "Potsdamer Mitte" aufgenommen wird.

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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

Oberbürgermeister
Geschäftsbereich 1
Geschäftsbereich 2
Geschäftsbereich 3
Geschäftsbereich 4

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	Wirkungsindex Demografie	Bewertung Demografie-relevanz
					0	keine

Begründung:

Der Bereich "Hafen/Neuer Lustgarten" ist Bestandteil des förmlich festgesetzten Sanierungsgebiets "Potsdamer Mitte" mit Sanierungssatzung vom 15.11.1999 (ABl. 12/1999 vom 16.12.1999).

Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung 10/SVV/0462 vom 07.06.2010 wurde der Bereich "Hafen/Neuer Lustgarten" gelegen am westlichen Ufer der Alten Fahrt sowohl für die vorhandenen Funktionsbereiche als auch für die erforderliche Erweiterung im gastronomischen Bereich dauerhaft für die Weisse Flotte Potsdam GmbH gesichert.

Die Sanierungsziele wurden mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung 10/SVV/0605 vom 06.09.2010 entsprechend geändert und im Bereich "Hafen/Lustgarten" unmittelbar am Hotel Mercure eine bebaubare Fläche für die erforderliche bauliche Erweiterung des bestehenden Hafengebäudes ausgewiesen. Zur Realisierung des Erweiterungsbaus wurde 2011 ein Gutachterverfahren durchgeführt. Die für 2012 geplante Realisierung des Siegerentwurfs vom Büro Winkens Architekten konnte jedoch nicht erfolgen, da mit dem Angebot von Prof. Hasso Plattner, anstelle des Mercure eine Kunsthalle zu errichten, sich die Rahmenbedingungen für einen Neubau der Weissen Flotte an dieser Stelle grundsätzlich änderten. Der Ergänzungsbau sollte nicht mehr in der vorliegenden Planung realisiert, sondern die Raumbedarfe der Weissen Flotte baulich in den zu planenden Neubau für die Kunsthalle integriert werden.

Auch wenn die Kunsthalle von Prof. Hasso Plattner nicht mehr am Standort des Mercure realisiert werden soll, wird die städtebauliche Entwicklung des Mercure-Grundstücks neu diskutiert. Die Planungen zur Kunsthalle haben gezeigt, dass zwischen bislang bestehendem Hafengebäude und Hotel vielfältige bauliche, funktionale und gestalterische Zusammenhänge bestehen. Wenn demnach eine unterschiedliche Perspektive für die beiden Nutzungen in Betracht gezogen wird, spricht deshalb alles für eine getrennte bauliche Entwicklung.

Vor diesem Hintergrund schafft die Verlagerung des Standorts der Weissen Flotte in den südlichen Hafenbereich die erforderliche Planungssicherheit für die Weisse Flotte, unabhängig von der künftigen Entwicklung des Mercure-Grundstücks. Der neue Standort ermöglicht - nach einem nunmehr bereits über sechs Jahre dauernden Abstimmungsprozess - die zügige Realisierung der dringend erforderlichen baulichen Gastronomieerweiterung für die Weisse Flotte.

Der neue Standort basiert auf dem 2009 entstandenen "Konsensplan Neubauten Weisse Flotte" (*Planergemeinschaft Dubach, Kohlbrenner: "Fortschreibung der Sanierungsziele" im Auftrag der Sanierungsträger Potsdam GmbH*), der im Rahmen der städtebaulichen Untersuchung zur Einordnung des Ergänzungsbaus der Weissen Flotte im Bereich "Hafen/Neuer Lustgarten" zur Vorbereitung der Änderung der Sanierungsziele erarbeitet und abgestimmt wurde.

Der Planung des Neubaus liegt das Raumprogramm des Gutachterverfahrens zugrunde. Mit der Planung hat die Weisse Flotte den Sieger des Gutachterverfahrens beauftragt. Das Hauptelement des Siegerentwurfs - das gläserne Palmenzelt - bleibt erhalten und wird beidseitig durch Anbauten für Ticketverkauf, Küche, Büros und Lagerräume -ebenfalls mit transparenter Glasfassade - ergänzt.

Das alte Hafengebäude wird bis zur endgültigen Klärung der künftigen Entwicklung des Mercure zusätzlich von der Weissen Flotte durch eine der Lage entsprechende attraktive temporäre Nutzung zwischengenutzt werden.

Denkmalschutz

Vor Beginn der Baumaßnahmen müssen die derzeit auf dem Grundstück am Neptunbecken stehenden denkmalgeschützten Ringerkolonnaden abgebaut werden. Sanierungsziel ist die Erhaltung der denkmalgeschützten Originalteile der Ringerkolonnade und Verlagerung vom derzeitigen Standort am Neptunbecken an ihren historischen Standort zwischen Landtagsneubau und Marstall. Ihre Errichtung am historischen Standort ist durch Festsetzung im Bebauungsplan SAN-P 10 "Landtagsneubau" bereits planungsrechtlich gesichert. Der Aufbau der Ringerkolonnade am ursprünglichen Standort kann jedoch erst nach vollständiger Restaurierung und Schaffung der Baufreiheit nach Fertigstellung des Landtagsneubaus erfolgen.

Die Kolonnaden stellten am historischen Standort in Verbindung mit dem Marstall die nördliche Begrenzung des Lustgartens dar. Als solche sind sie ein wesentliches Element zur Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses in der Potsdamer Mitte und für das Verständnis der historischen Raumbezüge Lustgarten/Schloss unabdingbar.

Durch den geplanten Baubeginn für den Neubau der Weißen Flotte am Neptunbecken 2013 ist es erforderlich, die Fragmente der Ringerkolonnaden vorzeitig am Neptunbecken abzubauen und bis zur endgültigen Wiederaufstellung am historischen Standort zwischenzulagern. Die Weiße Flotte erwirbt das Grundstück mit der aufstehenden Ringerkolonnade und beauftragt den Sanierungsträger Potsdam mit dem denkmalgerechten Rückbau. Die Finanzierung des Rückbaus erfolgt zu Lasten des für das Treuhandvermögen vereinnahmten Kaufpreises.

Anlage 1 Lageplan

Siehe Lageplan



Änderung der Sanierungsziele
im Bereich
"Hafen/Neuer Lustgarten"



Neu zu bildendes Grundstück
für den Neubau der Weissen
Flotte: 2.456 m²





Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0842

öffentlich

Betreff:

Städtebauliche Klärung zur Anordnung der Weißen Flotte am Potsdamer Lustgarten

Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 20.11.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, dafür Sorge zu tragen, dass Standort und Baukubatur des Hafengebäudes der Weißen Flotte gemeinsam mit dem Büro Dietz-Joppien als den Urhebern der modernen Lustgartenplanung geprüft wird. Außerdem soll die Option eines Erbbaurechtes für die Weiße Flotte am Lustgarten geprüft werden. Darüber hinaus sind die baurechtlichen Grundlagen für einen Neubau in diesem Bereich darzulegen.

Dem Haupt- und dem SB-Ausschuss ist im Januar 2013 Bericht zu erstatten.

gez. Saskia Hüneke
Fraktionsvorsitzende

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 Stadtverordnetenversammlung hat die Sanierungsziele 2008 so geändert, dass ein Neubau der Weißen Flotte am Potsdamer Lustgarten möglich wird. Sie hat die Ziele der "Wiedergewinnung der Freianlagen des ehemaligen Lustgartens" aber nicht widerrufen, die zu diesem Zeitpunkt in großen Teilen bereits realisiert waren. Dazu besteht ein Urheberrecht. Die vorgestellte Planung für ein Hafengebäude ist nicht geeignet, die verschiedenen Ziele zu harmonisieren. Die baurechtlichen Grundlagen bedürfen der Darstellung.

Das am 13.11.2012 im SB-Ausschuss vorgestellte Gebäude der Weißen Flotte weist verschiedene städtebauliche Probleme auf, die zu dem Ziel der Wiedergewinnung des Potsdamer Lustgartens in Widerspruch stehen:

- es trennt das Neptunbecken und damit den ganzen Lustgarten von der Havel, der damit auf 2/3 seiner Tiefe keine landschaftsfreie Seite mehr hat;
- es gestattet südlich des Neptunbeckens keinen freien Zugang zu der Position gegenüber dem Landtagsgebäude, einem der wichtigsten und in der Zukunft reizvollsten Orte in Potsdam;
- damit findet die Privatisierung eines wichtigen öffentlichen Ortes statt;
- die Übereckbebauung direkt am Neptunbecken degradiert das Becken zu einem Hofteich der Weißen Flotte;
- die verschiedenen Aspekte touristischer Anforderungen sind nicht ausreichend abgewogen;
- die Fläche vor dem Bahndamm, die heute als Straße und Parkplatz genutzt wird, ist nicht ausreichend auf der ganzen Länge entlang des Lustgartens genutzt;
- die dadurch entstehende Funktionshäufung in der südöstlichen Ecke trägt zur ungünstigen Lage des Gebäudes bei.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0818

öffentlich

Betreff:

Pro Potsdam entwickelt Alte Post

Einreicher: Fraktion DIE LINKE

Erstellungsdatum 19.11.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Ausschreibung des Grundstücks der Alten Post – Haus des Reisens wird aufgehoben.

Die Pro Potsdam wird beauftragt, das Grundstück in eigener Verantwortung zu entwickeln.

gez.

Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 von der Stadtverordnetenversammlung vorgegebene Ausschreibung des Grundstücks der Alten Post hat nicht zum Erfolg geführt. Um weitere kostenspielige Umwege zu vermeiden, sollte die Pro Potsdam das Grundstück entwickeln.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0845

öffentlich

Betreff:

Errichtung einer Leitfassade Alte Post

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

Erstellungsdatum 20.11.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird als Gesellschaftervertreter beauftragt sicherzustellen, dass das Gebäude auf dem Grundstück der Alten Post als Leitfassade nach Georg Christian Unger errichtet wird. Über das weitere Verfahren ist dem Hauptausschuss im Dezember zu berichten.

gez. M. Schubert
Fraktionsvorsitzende/r

S. Hüneke J. v.d. Osten-Sacken

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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:

Da ein Angebot und öffentlich bekundete Verhandlungsbereitschaft zur Errichtung eines Gebäudes mit der historischen Fassade der Alten Post von Georg Christian Unger vorliegt, besteht kein Grund von der Beschlusslage der Stvv abzuweichen. Da die Pro Potsdam bekundet, die Alte Post selbst errichten zu wollen und auch eine Entwurfsansicht dazu veröffentlicht, erscheint eine Bekräftigung des Ziels der Errichtung eines Gebäudes mit der historischen Fassade der Alten Post nach Georg Christian Unger erforderlich.



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0751

Betreff:

öffentlich

Nahverkehrsplan 2012 - 2018 der Landeshauptstadt Potsdam

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Erstellungsdatum 24.10.2012

Eingang 902: 24.10.2012

4/46/461

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
07.11.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Nahverkehrsplan 2012-2018 als Grundlage für das weitere Verwaltungshandeln.

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmen- mehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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.)

Anlage finanzielle Auswirkungen als pdf. Datei

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Begründung:

Auf der Grundlage des zweiten Gesetzes zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg vom 26. Oktober 1995, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Dezember 2006 und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf der Schiene und Straße (EU-VO 1370/2007) wurde durch die Stadtverwaltung unter Mitwirkung der in der Landeshauptstadt tätigen Verkehrsunternehmen sowie der Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland der Nahverkehrsplan 2012-2018 aufgestellt.

Der Nahverkehrsplan skizziert ausgehend von der Analyse des ÖPNV unter Berücksichtigung der Stadt- und Verkehrsentwicklung die Ziele für die Entwicklung des städtischen Nahverkehrs bis 2018. Wesentliche Eckpunkte des Nahverkehrsplanes stellen die Erschließungs- und Qualitätsstandards, die Investitionsvorhaben sowie das Finanzierungskonzept dar.

Vor allem ist die Erfüllung der Daseinsvorsorge in hoher Qualität sicherzustellen. Die konsequente Förderung des ÖPNV unter Ausschöpfung der Optimierungsmöglichkeiten soll dabei für eine weitere Steigerung des ÖPNV-Anteils bei der Verkehrsmittelwahl sorgen.

Die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr bildet neben der Förderung des Radverkehrs eine wesentliche Voraussetzung zur Stärkung des Umweltverbundes, um die Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe, die Vorsorge beim Lärmschutz und die Erreichung des Klimaschutzzieles von 20% CO₂-Reduzierung bis 2025 zu gewährleisten. Dabei wird davon ausgegangen, dass nur ein hochwertiger, attraktiver und innovativer aber auch bezahlbarer ÖPNV im Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bestehen kann.

Der Entwurf zum vorliegenden Nahverkehrsplan wurde entsprechend des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung im Juni 2012 zur Stellungnahme der Bevölkerung öffentlich ausgelegt. Die dabei unterbreiteten Vorschläge wurden geprüft und entsprechend bewertet.

Anlage:

1. Entwurf Nahverkehrsplan 2012-2018,
2. Auswertung der Öffentlichen Auslegung Juni 2012

Anlagen:

1. Entwurf Nahverkehrsplan 2012-2018,
 2. Auswertung der Öffentlichen Auslegung Juni 2012
- Anlage finanzielle Auswirkungen
Berechnungstabelle Demografieprüfung



NAHVERKEHRSPLAN 2012 - 2018

für die Landeshauptstadt Potsdam

September 2012

Entwurf für die
Stadtverordnetenversammlung



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen und Aufgabenstellung	7
1.1	Entwicklung des europäischen Rechtsrahmens und die Umsetzung in nationales Recht.....	7
1.2	Entwicklungen im Land Brandenburg	7
1.3	Auswirkungen der Gesetzesänderungen auf die Wahrnehmung der Aufgaben- trägerrolle in der Landeshauptstadt Potsdam	8
1.4	Rechtliche Grundlage und Aufgabenstellung	10
2	Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt.....	13
3	Analyse und Prognose.....	15
3.1	Bewertung des NVP 2007 - 2011.....	15
3.1.1	Entwicklung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge im städtischen ÖPNV.....	15
3.1.2	Verkehrliche Leistungen	16
3.1.3	Kosten- und Zuschussentwicklung.....	18
3.2	Analyse der Leistungsfähigkeit	18
3.2.1	Straßenbahn.....	18
3.2.2	Stadtbus	21
3.2.3	Fähre.....	26
3.2.4	Regionalbus	26
3.2.5	S-Bahn	28
3.2.6	Regionaler Bahnverkehr	29
3.3	Prognose der Verkehrsnachfrage bis 2018.....	30
3.3.1	Rahmenbedingungen und Strukturdaten	30
3.3.2	Entwicklung der Verkehrsnachfrage	34
4	Vorgaben für den ÖPNV 2012- 2018	36
4.1	Erschließungsstandards	38
4.1.1	Quelle-Ziel-Beziehungen in der Stadt	40
4.1.2	Anforderungen zur Netzentwicklung	42
4.1.3	Haltestellenerreichbarkeit	43
4.1.4	Beförderungszeit und Zielerreichbarkeit.....	44
4.2	Bedienungsstandards.....	46
4.3	Qualitätsstandards.....	56
4.3.1	Umwelt	57
4.3.2	Anforderungen an den Fahrzeugpark	58

4.3.3	Haltestellenausstattung	60
4.3.4	Pünktlichkeit und Anschlussicherung	61
4.3.5	Kundenservice und Fahrgastinformation.....	64
5	Weiterentwicklung Tarif und Vertrieb	66
5.1	Tarif	66
5.2	Vertrieb.....	67
6	Finanzierungskonzept.....	69
6.1	Investitionsbedarf	69
6.2	Finanzierung der Leistungserbringung.....	70
6.3	Finanzierung der Investitionen 2012	71

Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1: Planerische Einordnung des Nahverkehrsplanes</i>	12
<i>Abbildung 2: Zeitliche Einordnung des Nahverkehrsplanes</i>	13
<i>Abbildung 3: Beförderungsleistung im Stadtgebiet</i>	16
<i>Abbildung 4: Beförderte Personen ViP</i>	17
<i>Abbildung 5: Werktägliche Streckennetzbelastung Straßenbahn und Bus (Quelle: ViP)</i> .	17
<i>Abbildung 6: Zuschussentwicklung (Tabelle)</i>	18
<i>Abbildung 7: Zuschussentwicklung (Grafik)</i>	18
<i>Abbildung 8: Straßenbahnlinien Dezember 2011</i>	20
<i>Abbildung 9: Infrastruktur der Straßenbahn</i>	20
<i>Abbildung 10: Straßenbahnlinien-Netz</i>	21
<i>Abbildung 11: Verkehrsangebot der Straßenbahn 2011</i>	21
<i>Abbildung 12: ÖPNV- und Busspuren</i>	23
<i>Abbildung 13: Stadtbuslinien der ViP Dezember 2011</i>	24
<i>Abbildung 14: Stadtbuslinien-Netz der ViP</i>	25
<i>Abbildung 15: Verkehrsangebot des Stadtbus 2011 (ViP)</i>	25
<i>Abbildung 16: Infrastruktur Bus</i>	25
<i>Abbildung 17: Fährlinie</i>	26
<i>Abbildung 18: Regionalbuslinien Dezember 2011</i>	27
<i>Abbildung 19: Regionalbus-Netz</i>	28
<i>Abbildung 20: Regionalbahnverkehr seit Dezember 2011*</i>	29
<i>Abbildung 21: SPNV-Liniennetz Potsdam und Umgebung ab Fahrplanjahr 2012*</i>	30
<i>Abbildung 22: Entwicklung der Einwohner und Erwerbstätigen</i>	31
<i>Abbildung 23: Einwohner-Entwicklung</i>	31
<i>Abbildung 24: Einwohner-Prognose</i>	32
<i>Abbildung 25: Bildungsstandorte</i>	33
<i>Abbildung 26: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl (Quelle: SrV 2008)</i>	34
<i>Abbildung 27: ÖPNV-Anteile im Vergleich (Quelle: SrV 2008 u. MiD)</i>	35
<i>Abbildung 28: Entwicklung der Einpendlerzahlen</i>	35
<i>Abbildung 29: Ein- und Auspendlerverteilung für Potsdam</i>	36
<i>Abbildung 30: Entwicklung des Modal Split (Quelle: SrV)</i>	37
<i>Abbildung 31: Wege je Ortsteil und Tag (Quelle: VBB)</i>	39
<i>Abbildung 32: Klasseneinteilung nach Ortsteilen (Quelle: VBB)</i>	39
<i>Abbildung 33: Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehr (Quelle: ViP)</i>	40
<i>Abbildung 34: Planungsgebiete zur Straßenbahnnetzerweiterung (Quelle: StEK-V)</i>	42
<i>Abbildung 35: Haltestelleneinzugsbereiche nach Klassen</i>	43

<i>Abbildung 36: Flächenerschließung durch Haltestellen</i>	44
<i>Abbildung 37: Maximale Umsteigehäufigkeiten nach Klassen.....</i>	45
<i>Abbildung 38: Taktzeiten nach Klassen.....</i>	46
<i>Abbildung 39: Regionalbuslinien mit städtischer Erschließungsfunktion.....</i>	48
<i>Abbildung 40: Regionalbuslinien mit Verdichtung des städtischen Angebotes</i>	49
<i>Abbildung 41: Funktion der Regionalbuslinien.....</i>	49
<i>Abbildung 42: Ortsteile für alternative Bedienformen und Stadtbusnetz</i>	51
<i>Abbildung 43: Nachtbusliniennetz So-Do (links) sowie Fr und Sa (rechts).....</i>	53
<i>Abbildung 44: Nachtverkehr.....</i>	53
<i>Abbildung 45: Regionalbahnhöfe in Potsdam.....</i>	55
<i>Abbildung 46: Dienstleistungskreis.....</i>	56
<i>Abbildung 47: Städtische Planungen zur Umweltproblematik.....</i>	58
<i>Abbildung 48: Bewertung der Anschlussqualität</i>	63
<i>Abbildung 49: Verknüpfungspunkte.....</i>	63
<i>Abbildung 50: Touch & Travel</i>	68
<i>Abbildung 51: Investitionen bis 2016.....</i>	69
<i>Abbildung 52: Investitionen 2012.....</i>	71

Abkürzungsverzeichnis

BimSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BL	Buslinie
B+R	Bike+Ride
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EF	Einzelfahrt
EG	Europäische Gemeinschaft
EMAS-Verordnung	Eco- Management and Audit Scheme (= "EU-Öko-Audit")
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EU-VO 1370/2007	Verordnung (EG) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
HVG	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
LHP	Landeshauptstadt Potsdam
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland (Studie)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MUGV	Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
OE	Regionalbahn der ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn GmbH)
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG Bbg.	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
OT	Ortsteile
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park+Ride
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen

StEK-V	Stadtentwicklungskonzept Verkehr
SuSiteam	Subjektive Sicherheit im ÖPNV-Test und Evaluation ausgewählter Maßnahmen
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWP	Stadtwerke Potsdam GmbH
VBB	VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ViP	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH
VLfV	Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag
VU	Verkehrsunternehmen
WE	Wochenende
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Vorbemerkungen und Aufgabenstellung

1.1 Entwicklung des europäischen Rechtsrahmens und die Umsetzung in nationales Recht

Seit dem 3. Dezember 2009 ist nach langer Vorbereitungszeit die europäische Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (EU-VO 1370/2007) über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten. Sie löst die Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates ab. Lange im Vorfeld des Inkrafttretens gab es neben Entwürfen der Bundesregierung eine Vielzahl von Vorschlägen unterschiedlicher Gremien zur Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Bisher ist es nicht gelungen, das Gesetzgebungsverfahren abzuschließen. Jedoch hat das Plenum des Bundesrates die von den Ländern mit den kommunalen Spitzenverbänden abgestimmten Empfehlungen anerkannt und in seiner Stellungnahme erhebliche Änderungen zum Regierungsentwurf aufgenommen. Letztendlich haben nunmehr die Bundesregierung und der Bundestag die Voraussetzungen zu schaffen, um die Zustimmung des Bundesrates zu erhalten.

Bis zu diesem Zeitpunkt gilt die EU-VO 1370/2007 unmittelbar. Das birgt gewisse Unsicherheiten bei der Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle in sich, die im Rahmen der Übergangsfrist bis zum Jahre 2019 zu überwinden sind.

1.2 Entwicklungen im Land Brandenburg

Obwohl der öffentliche Personennahverkehr in der Bundesrepublik Deutschland noch immer ein Teil der staatlichen Daseinsvorsorge mit erheblichem volkswirtschaftlichen Nutzen ist, hat sich in den vergangenen Jahren ein Paradigmenwechsel bei seiner Finanzierung vollzogen.

Das Land Brandenburg hat bereits 2005 begonnen, die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) neu zu ordnen und den zukünftigen gesetzlichen Bedingungen und finanziellen Zwängen anzupassen. Staatliche Zuwendungen, wie beispielsweise Ausgleichszahlungen für die Beförderung bestimmter Personengruppen oder allgemeine Zuzahlungen, wie z.B. für Investitionen erfolgen durch die angespannte Lage der öffentlichen Haushalte nicht mehr in der bisherigen Form.

Dennoch besteht der Anspruch, ein qualitativ hochwertiges Angebot im ÖPNV beizubehalten und die Fahrgastzahlen weiter zu erhöhen, um damit verkehrs- und umweltpolitische Ziele zu erreichen.

Die Verkehrsunternehmen agieren in diesem Spannungsfeld aus erforderlichen Einnahmen bei gleich bleibenden bzw. steigenden Qualitätsansprüchen bisher mit einer Strategie der Kostenreduzierung bzw. Produktivitätssteigerung. Große Einsparpotenziale wurden bereits realisiert und die Verkehrsunternehmen haben ihre Wirtschaftlichkeit erheblich erhöht. Die verbleibenden Effizienzreserven aber sind gering. Die allgemeine Inflationsrate und insbesondere die steigenden Energie- und Kraftstoffkosten sind allein über Fahrgeldeinnahmen nicht mehr zu realisieren. Insofern wird es schwieriger, das auf hohem Niveau bestehende Angebot im ÖPNV mittel- und langfristig aufrecht zu erhalten.

Die vom Land Brandenburg seit 2005 begonnene Übertragung der Verantwortung an die kommunalen Aufgabenträger wird im Jahr 2014 weiter vervollkommen. Mit einer gesonderten jährlichen Pauschalzuweisung wird die bisherige investive Einzelprojektförderung des Landes den Aufgabenträgern mit spurgebundenen ÖPNV-Systemen (Tram, O-Bus) in Eigenverantwortung übertragen werden.

1.3 Auswirkungen der Gesetzesänderungen auf die Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle in der Landeshauptstadt Potsdam

Mit dem Inkrafttreten der EU-VO 1370/2007 und der im Jahr 2005 begonnenen Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung des Landes Brandenburg sind die Aufgabenträger gefordert, ihre Daseinsvorsorge bezüglich der ausreichenden Bereitstellung von Leistungen des ÖPNV in freiwilliger Selbstverwaltungsaufgabe in Quantität und Qualität langfristig sicherzustellen.

Die Evaluierung der 2005 und 2007 umgesetzten Novellierungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG Bbg.) hat zu überwiegend positiven Ergebnissen geführt, so dass die Fortführung in einer weiteren Novellierung 2013 beabsichtigt ist. Nachsteuerungsbedarf wird vor allem in folgenden vier Punkten gesehen:

- Förderung der Aufgabenträger mit Straßenbahnen und O-Bussen,
- Finanzierung von Busersatzverkehren aufgrund abbestellter Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV),
- stärkere Förderung alternativer Bedienformen,
- Intensivierung der Zusammenarbeit benachbarter Aufgabenträger (Konkretisierung der Kriterien zur Zusammenarbeit sowie der Konsequenzen bei unzureichender Abstimmung).

Um letzterem gerecht zu werden haben sich die Landkreise Potsdam-Mittelmark, Havelland sowie die kreisfreie Stadt Brandenburg a.d. Havel und die Landeshauptstadt

Potsdam (LHP) unter Zuhilfenahme der VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) entschlossen, die Chance zur Reduzierung der Kosten mittels Zusammenführung der im Verkehrsraum tätigen kommunalen Unternehmen sowie der Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle untersuchen zu lassen. Im Ergebnis dessen gab es jedoch keine konsensfähige Struktur, so dass zunächst wieder jeder Aufgabenträger für sich entscheiden muss, wie er seine konkrete Verantwortung wahrnimmt. Das betrifft für die LHP insbesondere die Aufgabenträger-überschreitenden Verkehre aus den Landkreisen Potsdam-Mittelmark und Havelland.

Die unmittelbare Wirkung der EU-VO 1370/2007 gestattet es nicht mehr, die Leistungen der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG), dem kommunalen Unternehmen der beiden Landkreise, mittels Zuwendungsrecht durch die LHP mit zu finanzieren, wie es in den Vorjahren praktiziert wurde. Das Land Brandenburg empfiehlt deshalb auf der Grundlage des § 9 des ÖPNVG Bbg. in Verbindung mit § 3 der ÖPNV-Finanzierungsverordnung Verwaltungsvereinbarungen zwischen den Aufgabenträgern abzuschließen. Diese sind zurzeit in Vorbereitung. Danach sind die Aufgabenträger verpflichtet, sich bei Aufgabenträger-überschreitenden Verkehren abzustimmen und zur Übernahme der entstehenden Kostendeckungsfehlbeträge zu vereinbaren. Diese Vereinbarungen wurden im ersten Halbjahr 2012 abgeschlossen.

Die HVG leistet jährlich ca. 1,5 Mio Fahrplankilometer auf Potsdamer Gebiet, wovon ca. 760.000 Fahrplankilometer als Leistung der städtischen Daseinsvorsorge zuzuordnen sind. Das entspricht ca. 10% der erforderlichen Leistungen in der LHP.

Für 90% der Leistung bedient sich die LHP der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP), die damit als Verkehrsunternehmen für das Bedienungsgebiet der Stadt zuständig ist. Die LHP ist über die Stadtwerke Potsdam GmbH (SWP) alleinige Anteilseignerin der ViP. Zwischen dieser und der ViP besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Der 2005 geschlossene Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag (VLFV) der LHP mit der ViP war 2009 neu zu verhandeln. Dies erfolgte bereits unter Beachtung der neuen europarechtlichen Rahmenbedingungen.

Mittels Änderungsvereinbarung wurde der bestehende VLFV so gestaltet, dass er als Bestandsdienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 8 Abs. 3 der EU-VO 1370/2007 angesehen werden kann und für eine Laufzeit bis 2014, ggf. bis 2019 vorgesehen ist.

Wesentliche Änderungen betreffen:

- den Gesamtfinanzierungsrahmen für die Jahre 2010 bis 2014 bei gleichzeitiger Definition der Ausgleichskosten sowie der Festlegung eines Betrachtungszeitraumes von 4 Jahren bei einer möglicherweise auftretenden Überkompensation,
- die Ergänzung der Qualitätsvereinbarung durch ein Anreizsystem zur Sicherung der Qualitätsstandards,
- die Festlegung von Parametern zum Einsatz von Subunternehmern,
- die Vertragsdauer, längstens bis einschließlich 2019, jedoch nur bis 2014, wenn es zu keiner schriftlichen Einigung der Finanzierung ab 2015 kommt.

Eine zweite Änderungsvereinbarung wurde im Jahr 2010 geschlossen. Die HVG hat ihrerseits zur Einhaltung der neuen rechtlichen Rahmenbedingungen die Liniengenehmigungen der seit 2003 (Gemeindegebietsreform) außerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches bedienten städtischen Gebiete Golm, Fahrland und Satzkorn sowie Groß Glienicke an die ViP abgegeben. Durch diese Leistungserweiterung der ViP und deren Finanzierung durch die LHP war eine erneute Anpassung des VLFV erforderlich.

Die Liniengenehmigungen des Busverkehrs enden in den Jahren 2016/2017, die der Straßenbahnen ab 2024.

Diese langfristige vertragliche Bindung und nunmehr ermöglichte Leistungserbringung überwiegend „aus einer Hand“ muss dazu führen, diese wirtschaftlich noch stärker zu optimieren. Das ist umso dringender erforderlich, da sich die gegenwärtigen Finanzierungsquellen zunehmend verringern. In den betroffenen Zeitraum fallen:

- die Revision des Regionalisierungsgesetzes 2014 für Änderungen ab 2015,
- der Wegfall der Zweckbindung der Mittel des Entflechtungsgesetzes 2013 bei gleichzeitiger Abschmelzung bis 2019.

Zudem ist anzumerken, dass die im Querverbund der SWP erwirtschafteten Mittel zunehmend unsicherer werden und eine Entspannung der städtischen Haushaltslage in der Planungsperiode nicht zu erwarten ist.

Nach Definition der Daseinsvorsorge in diesem Nahverkehrsplan in Quantität und Qualität sind zur Sicherung des Standards neue Möglichkeiten der Finanzierung und der Kostenminimierung zu untersuchen.

1.4 Rechtliche Grundlage und Aufgabenstellung

Die rechtliche Grundlage für den Nahverkehrsplan der LHP bilden das PBefG sowie das ÖPNVG Bbg., das die Aufstellung von Nahverkehrsplänen als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch die kommunalen Aufgabenträger definiert.

Nach § 8 (3) PBefG haben die Genehmigungsbehörde, der Aufgabenträger und die beteiligten Verkehrsunternehmen gemeinsam für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit zu sorgen. Erforderlich hierfür ist ein integriertes Verkehrsangebot.

Die vom Land Brandenburg seit 2005 begonnene und 2008 weiter ausgebauten Übertragung der Verantwortung an die kommunalen Aufgabenträger wird im Zeitraum dieses Nahverkehrsplanes (NVP) vervollkommen. Die bisher im Land verbliebene Finanzierungsverantwortung für investive Projektförderungen wird den Landkreisen und kreisfreien Städten voraussichtlich ab 2014 ebenfalls vollständig übertragen.

Mit dem Instrument Nahverkehrsplan, der entsprechend § 8 (3) PBefG vom Aufgabenträger unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen zu erstellen ist, wird die inhaltliche Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes bestimmt.

Mittels NVP legt der Aufgabenträger durch politischen Beschluss fest, wie er sich die angemessene Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des ÖPNV vorstellt, welche Maßnahmen hierfür in den nächsten Jahren durchzuführen sind und wie diese finanziert werden sollen.

Als Rahmenplan beschreibt der NVP die Eckpunkte der weiteren Entwicklung der Verkehrsangebote, insbesondere die Bedienungsstandards und den Leistungsumfang.

Die konkrete Ausgestaltung der Verkehre, wie die endgültige Festlegung der Linien und Fahrpläne, erfolgt durch das Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

Bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes sind entsprechend § 8 ÖPNVG folgende Sachverhalte besonders zu berücksichtigen:

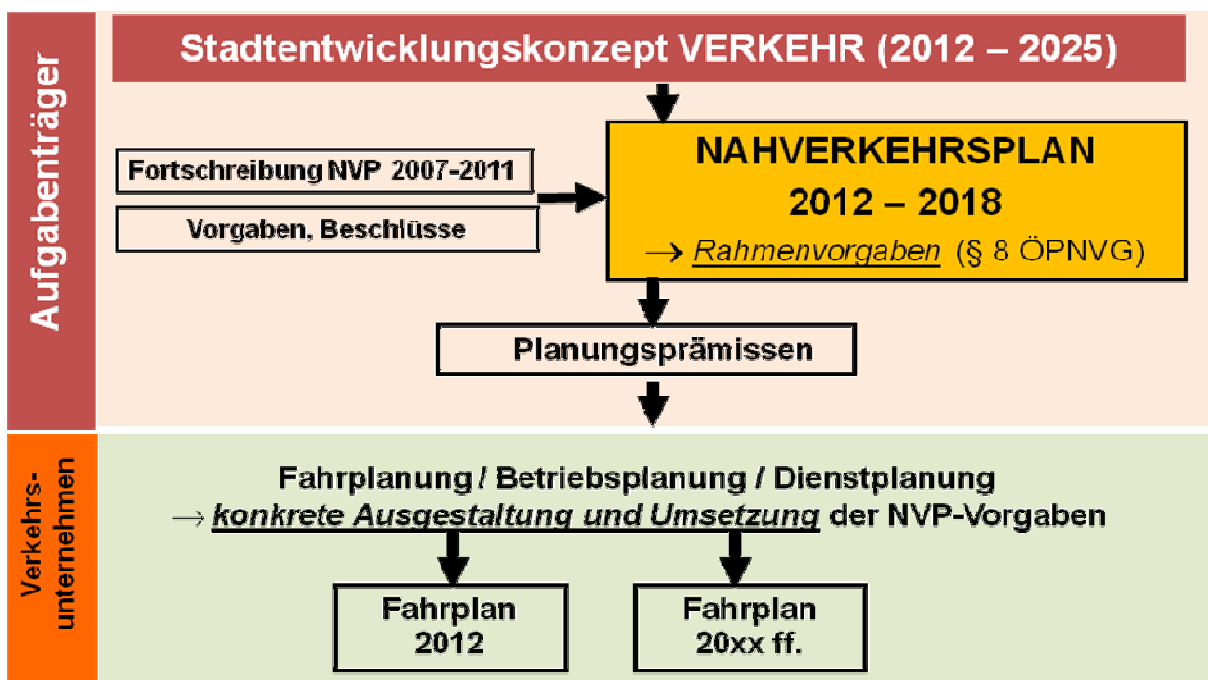
- die Erfordernisse der Raumordnung und Bauleitplanung, die Rahmenvorgaben des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr sowie des Luftreinhalte- und Lärm-minderungsplanes,
- die Ziele und Grundsätze des § 2 ÖPNVG sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung der Schulen,
- die Belange von Menschen mit Behinderung oder Mobilitätsbeeinträchtigung in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weit reichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV.

Der NVP sollte nach § 8 ÖPNVG analog dem Landesnahverkehrsplan außerdem mindestens Angaben zu folgenden Punkten enthalten:

- den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur künftigen Netz- und Linienentwicklung,
- das Fahrgastaufkommen und dessen zu erwartende Entwicklung,
- die Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich der Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebotes insbesondere über:
 - angestrebte Angebotsveränderungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht
 - die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste
 - die Standards von Fahrzeugen und baulichen Anlagen
 - die Qualität der Betriebsdurchführung
- den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten,
- das Finanzierungskonzept,
- die Berücksichtigung des Gleichstellungsgrundsatzes.

Der vorliegende NVP der LHP für den Zeitrahmen 2012 - 2018 beinhaltet die Ziele und dazu erforderlichen Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des ÖPNV. Die sich ändernden Rahmenbedingungen im Interesse der Weiterentwicklung des Modal Split (Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) zu Gunsten des Umweltverbundes und der Förderung eines stabilen, wirtschaftlichen ÖPNV sind hierbei berücksichtigt worden.

Abbildung 1: Planerische Einordnung des Nahverkehrsplanes



2 Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 04.07.2001 den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Landeshauptstadt bestätigt. In den Jahren 2010 - 2012 wird dieser als Stadtentwicklungskonzept Verkehr (StEK-V) fortgeschrieben und formuliert die verkehrspolitischen Zielstellungen in der Landeshauptstadt Potsdam bis zum Jahr 2025. Die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr bildet neben der Förderung des Radverkehrs eine wesentliche Voraussetzung zur Stärkung des Umweltverbundes, um die Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe, die Vorsorge beim Lärmschutz und die Erreichung des Klimaschutzzieles von 20% CO₂-Reduzierung bis 2025 zu gewährleisten. Dabei wird davon ausgegangen, dass nur ein hochwertiger, attraktiver und innovativer aber auch bezahlbarer ÖPNV im Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bestehen kann.

Abbildung 2: Zeitliche Einordnung des Nachverkehrsplanes



In Vorbereitung einer Marktöffnung im öffentlichen Verkehr sind insbesondere die Voraussetzungen für eine noch wirtschaftlichere Erbringung der gesetzlichen Verpflichtung zur Daseinsvorsorge zu schaffen.

Basierend auf dem vorausgegangenen NVP werden für die Entwicklung des ÖPNV folgende Ziele und Handlungsfelder fortgeschrieben bzw. den Vorgaben des StEK-V angepasst:

Ziele

- Den Bewohnern und Besuchern Potsdams ist eine hohe Mobilität (Verkehrsmöglichkeiten) zu ermöglichen, ohne dass sie auf ein eigenes Auto angewiesen sind.
- Zur Verwirklichung der anspruchsvollen Ziele des Klimaschutzes sind sowohl eine hohe Sicherheit als auch Gesundheit, das heißt, geringe Unfallgefährdung und verträgliche Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastungen anzustreben.

- Bei möglichst wenig Flächenverbrauch und möglichst geringen Investitions- und Betriebskosten soll eine Belegung der Innenstadt und der Stadtquartiere erfolgen.
- Der Abschluss der Umstellung der Fahrzeugflotte zur vollständigen Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ist zu realisieren. Gleichzeitig ist die Erhöhung des Anteils behindertengerecht gestalteter Haltestellen fortzuführen.

Handlungsfelder

- Bei der konsequenten Förderung des ÖPNV sind Optimierungsmöglichkeiten voll auszuschöpfen, um die Finanzierung von Betrieb und Infrastruktur bei angemessenen Zuschüssen mittels Leistungs- und Finanzierungsvertrag zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weitestgehend zu sichern.
- Komfort und Flexibilität sind ständig weiterzuentwickeln, um auf den nachfragestarken Relationen eine Alternative zur Pkw-Nutzung zu sichern. Das gilt auch für den Stadt-Umland-Verkehr. Für Schwachlastzeiten (SVZ) und zur Bedienung dünn besiedelter Stadtteile sind die Möglichkeiten des Einsatzes flexibler Bedienformen wie zum Beispiel RufBus auszuloten.
- Mit Blickrichtung auf die Fahrgastströme ist eine optimale Abstimmung und Anschlusssicherung zwischen Regionalbahnverkehr, S-Bahn, Straßenbahn und Bus durch eine Verknüpfung der Betriebsleitsysteme herzustellen.
- Die Verkehrsbeziehungen von und nach Berlin und mit dem Umland sind zugunsten des öffentlichen Verkehrs größtmöglich zu beeinflussen.
- Hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV ist der Schwerpunkt auf die Qualität der Bevorrechtigung und die Beschleunigung mittels abgestimmter Signalsteuerung zu legen. Die Effizienz der Betriebsabläufe (vor allem des Störungsmanagements) ist durch das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) weiter zu erhöhen.
- Die Fahrgastinformation ist einschließlich der Nutzung neuer Medien weiterzuentwickeln.
- Schnittstellen zwischen dem Individualverkehr mit Rad und Kfz und dem ÖPNV (B+R, P+R) sind entsprechend ihrer Bedeutung fort zu entwickeln. Handlungsschwerpunkt ist dabei die Realisierung eines Fahrradparkhauses am Potsdamer Hauptbahnhof. Wichtige P+R-Maßnahmen sind im StEK-Verkehr ausgewiesen.
- Maßnahmen zur nachhaltigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens und zur umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs sind durch den Aufbau einer Mobilitätsagentur im Rahmen eines Mobilitätsmanagements schrittweise umzusetzen.
- Modellversuche zur Einführung moderner Ticketingverfahren wie z.B. „Touch & Travel“ sind fortzuführen.

3 Analyse und Prognose

3.1 Bewertung des NVP 2007 - 2011

3.1.1 Entwicklung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge im städtischen ÖPNV

Im Verlauf der letzten Nahverkehrsplanperiode konnten wichtige Infrastrukturvorhaben zur Stärkung des ÖPNV abgeschlossen werden. So konnte Potsdam seinen hohen Ausbaustandard bei den einzelnen Verkehrsmitteln halten und zum Teil weiter verbessern.

Als wesentliche Vorhaben aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2001 und dem Nahverkehrsplan 2007 - 2011 wurden folgende Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt:

- Mit der Bündelung der Straßenbahn- und Busverkehre auf einer Trasse zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt wird das gemeinsame Angebot für die Fahrgäste wahrnehmbar. Außerdem hat die Separierung der Busse zu deren deutlicher Beschleunigung geführt.
- Mit der Verschwenkung der Straßenbahntrasse auf der Humboldtbrücke in die Seitenlage konnte eine niveaugleiche und behindertengerechte Erschließung des Wohngebietes Zentrum-Ost hergestellt werden. Außerdem verbesserte sich mit der neu eingerichteten Haltestelle Schiffbauergasse/Uferweg die Erschließung des Kulturstandortes an der Schiffbauergasse.
- Die Sanierung der Straßenbahninfrastruktur wurde mit der Rekonstruktion der Berliner Str. auf dem Streckenabschnitt zwischen Mangerstr. und Glienicker Brücke sowie im Zuge der Rudolf-Breitscheid-Str. abgeschlossen.
- An den Haltestellen Mangerstr. und Ludwig-Richter-Str. wurden die ersten überfahrbaren Haltestellenkaps im Stadtgebiet errichtet. Damit wurden auch bei beengten städtebaulichen Verhältnissen die Voraussetzungen für einen behindertengerechten Ein- und Ausstieg geschaffen.
- Die Erweiterung des rechnergestützten Betriebsleitsystems hinsichtlich der unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung, des Störungsmanagements und der Bereitstellung von Fahrplan-Ist-Daten für die Fahrplanauskunft ist erfolgt.
- Die Inbetriebnahme weiterer Niederflurstraßenbahnen (Variobahn) führte dazu, dass der Anteil an Fahrten, die mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nicht nutzen können, weiter abgenommen hat. Perspektivisch wird sich dies auf wenige Fahrten im Schüler- und Berufsverkehr beschränken.

- Die Beschaffung von 29 Niederflurgelenkonnibussen der Typen Volvo und Citaro mit EEV-Technologie (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) und die Nachrüstung älterer Busse mit Rußpartikelfiltern wurden vorgenommen.
- Mit der Einführung neuer mobiler Fahrkartenautomaten konnte die Zahlung mit Geldscheinen als lang gehegter Kundenwunsch umgesetzt werden. Zeitgleich wurde durch ein modernes Äußeres die Menüführung deutlich erleichtert und beschleunigt.

3.1.2 Verkehrliche Leistungen

Die Entwicklung der verkehrlichen Leistung im Berichtszeitraum wurde im Wesentlichen von zwei Faktoren geprägt:

1. Das Angebot im Straßenbahn- und Busverkehr wurde kontinuierlich und konsequent an den veränderten Bedürfnissen der Bevölkerung ausgerichtet. So wurde z.B. bei der Straßenbahn das Angebot nach Bhf. Pirschheide im Schülerverkehr auf einen annähernden 10-Minuten-Takt verdichtet und das Angebot zwischen Babelsberg und der Innenstadt im Spätverkehr bis 1.00 Uhr ausgeweitet.
2. Zum April 2010 erfolgte auf den Buslinien nach Golm (Buslinien X5, 605 und 606), Fahrland (Bus 609) und Groß Glienicke (Bus 638, 639, N15) die Übertragung des Betriebes von der HVG an die ViP. Die Überleitung ging einher mit einer Optimierung der Buslinienführung. Insbesondere geschah dies in den nördlichen Stadtteilen mit folgender Zielstellung:
 - verkehrliche Potenziale besser zu erschließen,
 - Anschlüsse zum SPNV zu verbessern,
 - Reisezeiten weiter zu minimieren,
 - nicht erforderliche Parallelverkehre zu reduzieren.

Im Ergebnis dessen stieg die Beförderungsleistung im Berichtszeitraum kontinuierlich an. Beim Busverkehr führte die Überleitung der Verkehre zu einer Verschiebung des Anteils zwischen den Verkehrsunternehmen ViP und HVG. Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Beförderungsleistung pro Jahr.

Abbildung 3: Beförderungsleistung im Stadtgebiet

		2006	2007	2008	2009	2010
Nutzkilometer (Tausend)	ViP	5.210	5.279	5.385	5.269	6.436
	<i>darunter Tram</i>	2.464	2.323	2.326	2.504	2.403
	HVG	2.963	2.956	2.959	3.008	1.871
	Sonstige VU	243	225	225	244	236
	Summe	8.416	8.460	8.569	8.521	8.543

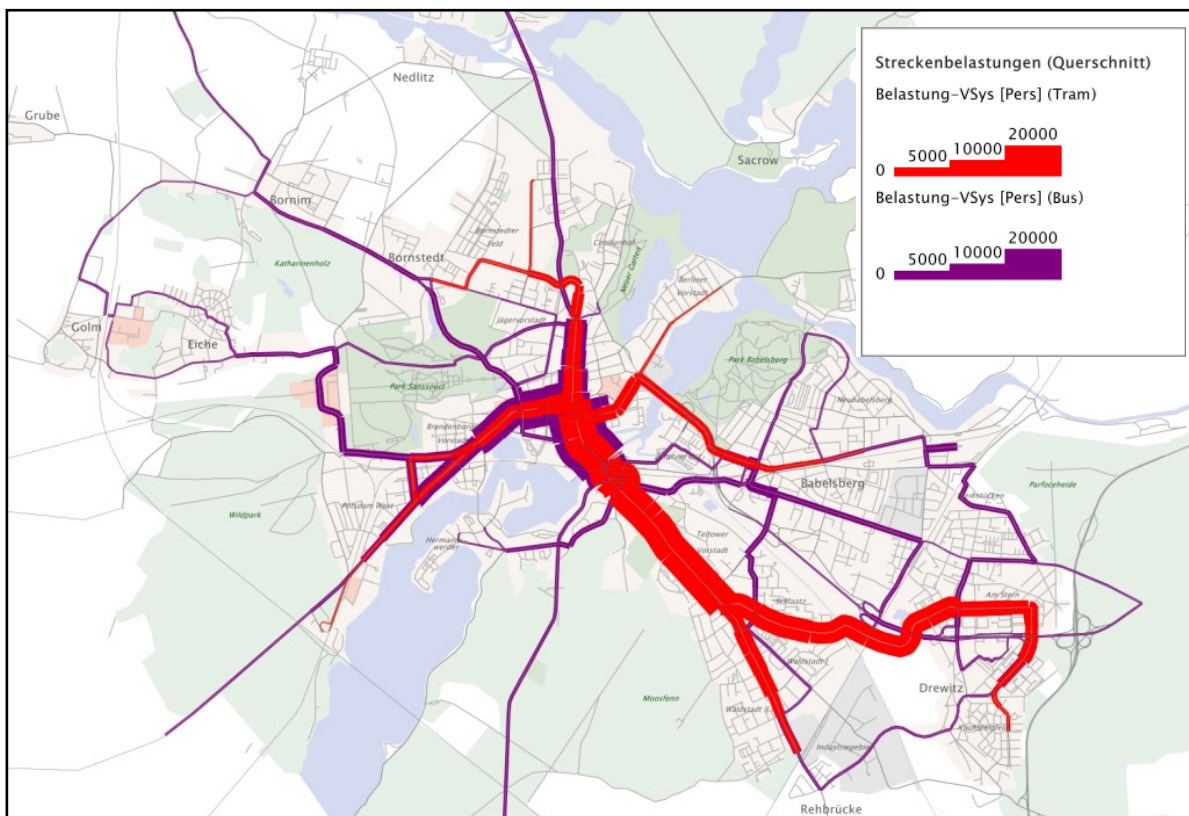
Die unter Punkt 3.1.1 aufgeführten Investitionen zur Qualitätssteigerung sowie die kontinuierliche und konsequente Ausrichtung des Beförderungsangebotes an die veränderten Bedürfnisse der Bevölkerung haben zu einer Verbesserung der Attraktivität geführt, die sich in steigenden Fahrgastzahlen widerspiegelt. Im Betrachtungszeitraum von 2004 bis 2010 stieg die Zahl der Straßenbahnnutzer um ca. 2 auf 20,5 Millionen. Die vom Bus beförderten Fahrgäste erhöhten sich – auch bedingt durch die Übernahme der sechs Buslinien von der HVG – um fast 5 auf 10,6 Millionen im Jahr 2010 (siehe Abbildung 4).

Abbildung 4: Beförderte Personen ViP

		2004	2005	2007	2010*
Beförderte Personen (Tausend)	TRAM	18.348	19.460	19.271	20.484
	BUS	5.913	7.480	7.424	10.581
	Fähre	73	163	107	79
Summe		24.334	27.103	26.802	31.144

* vorläufiger Datenstand und inkl. der von der HVG übernommenen Buslinien

Abbildung 5: Werktägliche Streckennetzbelastung Straßenbahn und Bus (Quelle: ViP)



3.1.3 Kosten- und Zuschussentwicklung

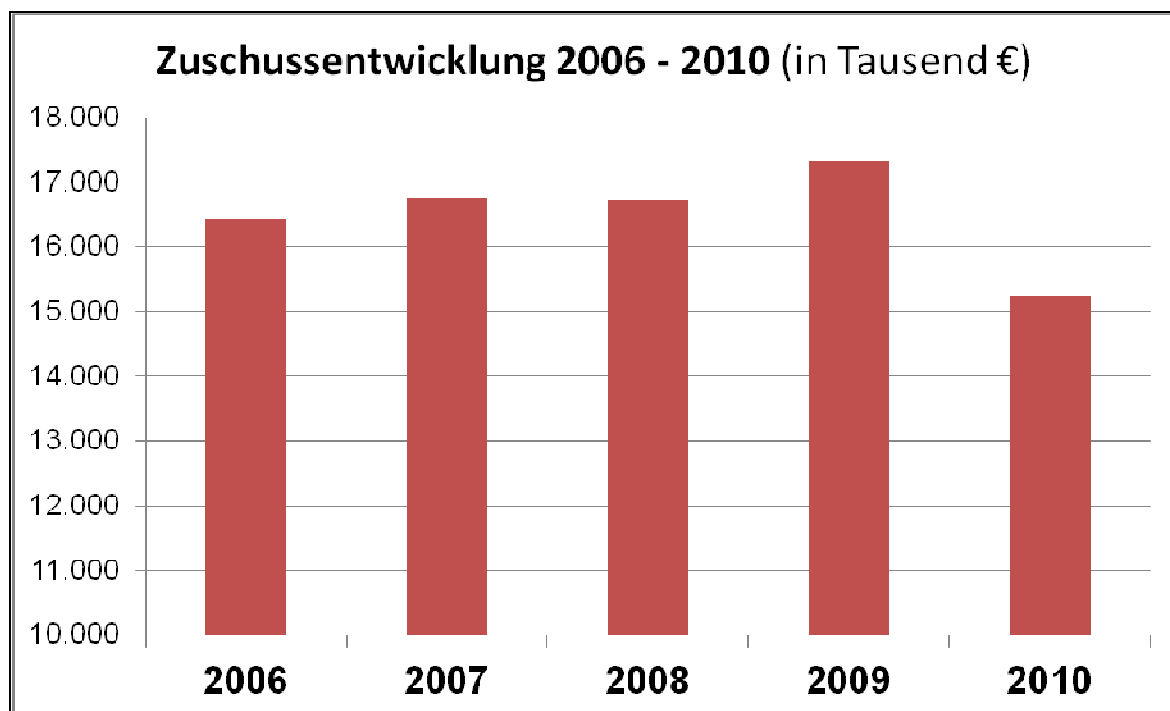
Die im auslaufenden NVP prognostizierte Senkung des Zuschusses nach den abgeschlossenen Restrukturierungsmaßnahmen ab dem Jahr 2006 um ca. 2 Mio. EUR ist eingetreten und konnte im Wesentlichen auch in den Folgejahren erreicht werden.

Die zum Zeitpunkt nicht planbaren jährlichen Aufwandserhöhungen, insbesondere für Kraftstoffe, wurden durch kontinuierliche innerbetriebliche Ablaufoptimierungen ausgeglichen.

Abbildung 6: Zuschussentwicklung (Tabelle)

Zuschussentwicklung	2006	2007	2008	2009	2010
(in Tausend €)	16.449	16.748	16.733	17.327	15.231

Abbildung 7: Zuschussentwicklung (Grafik)



3.2 Analyse der Leistungsfähigkeit

3.2.1 Straßenbahn

Im ÖPNV-Binnenverkehr stellt die Straßenbahn das Hauptverkehrsmittel dar. Sie ist dabei nicht nur das leistungsfähigste Verkehrsmittel, sondern weist auch die höchste Reisegeschwindigkeit auf. Diese Rolle der Straßenbahn zur Bewältigung des innerstädtischen Verkehrs konnte in den letzten Jahren weiter ausgebaut werden.

Die Straßenbahn realisiert dabei:

- die Abwicklung der starken innerstädtischen Direktverbindungen wie sie zwischen den Wohngebieten im Süden und der Innenstadt oder zwischen Babelsberg und der Innenstadt existieren,
- die Zubringerfunktion zum Eisenbahn-Regionalverkehr und zur S-Bahn mit dem Schwerpunkt Hauptbahnhof,
- in Schwachlastzeiten die Verbindung zu gebrochenen Busverkehren wie der Buslinie 605 in Potsdam-West oder den Regionalbussen an der Kirschallee.

Das Potsdamer Straßenbahnnetz entspricht seit dem Sommerfahrplanwechsel 2006 einem Verästelungsnetz mit sieben Linien und einer Linienlänge von 79,6 km. Die Streckenäste werden in der Normalverkehrszeit (NVZ) grundsätzlich im 10-Minuten-Takt bedient. Ausnahmen bilden die Teilstrecken Holzmarktstraße – Glienicker Brücke sowie Campus Fachhochschule – Viereckremise und Campus Fachhochschule – Kirschallee mit einem Angebot im 20-Minuten Takt.

Zum Einsatz kommen seit April 2001 neben den Tatra-Bahnen 17 Niederflurstraßenbahnen des Typs Combino. Im Zusammenspiel mit entsprechend hergerichteten Haltestellenanlagen wurde die barrierefreie Nutzung der Straßenbahn schrittweise ermöglicht. Ein barrierefreies ÖPNV-System ist somit eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ein selbstbestimmtes Leben führen können. Neben Menschen mit Behinderungen profitieren ältere Menschen, kleine Kinder sowie alle Gehhilfen benutzenden Personen von der Barrierefreiheit.

Im Mai 2011 begann die Anlieferung der ersten der insgesamt 18 bestellten Niederflurbahnen des Typs Variobahn, die sukzessive die übrigen Hochflurstraßenbahnen ersetzen sollen. Längerfristig wird damit erreicht, dass es für mobilitätseingeschränkte Personen kaum zu Einschränkungen bei der Benutzung der Straßenbahn kommt.

Um auch die Erreichbarkeit der Straßenbahn weiter zu verbessern, wurde die Haltestelle Dortustraße als überfahrbares Kap umgestaltet. Derzeit erfolgt im Zusammenhang mit der grundhaften Sanierung der Friedrich-Ebert-Str. eine umfangreiche Planung zum behindertengerechten Umbau der Haltestelle Rathaus.

Alle Haltestellen sollen schrittweise entsprechend des Potsdamer Standards behindertengerecht und teilweise als überfahrbares Kap ausgestaltet werden.

Das vorhandene RBL ist Bestandteil des Verkehrsmanagementsystems der LHP und Voraussetzung zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV. Derzeit befahren Bahnen und Busse im vorhandenen Streckennetz 69 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen (LSA), zu denen 18 kombinierte Anlagen für den Straßenbahn/Bus-Verkehr zählen, an denen der ÖPNV bedingt bevorrechtigt wird. Weitere sieben Anlagen mit absoluter Bevorrechtigung dienen ausschließlich dem Straßenbahnbetrieb. Mit der Einführung dieser Verkehrsbeeinflussungsanlagen konnten bei der Straßenbahn neben einer deutlichen Attraktivitätssteigerung auch betriebswirtschaftliche Effekte erzielt werden.

Abbildung 8: Straßenbahnlinien Dezember 2011

Linie	Linienführung	Fahrabstand in Minuten					
		HVZ	NVZ	Abend	Spät	Nacht	Sa/So
91	Bhf. Pirschheide – Bhf. Rehbrücke	20	20	20	20	-	20
92	Bornstedt, Kirschallee – Kirchsteigfeld	20	20	20	20	-	20
93	Glienicker Brücke – Bhf. Rehbrücke	20	20	20	-	-	20
94	Schloss Charlottenhof – Babelsberg	20	20	20	-	-	20
96	Viereckremise – Kirchsteigfeld	20	20	20	-	-	20
98	Bhf. Pirschheide - Kirchsteigfeld	20	-	-	-	-	-
99	Babelsberg – Kirchsteigfeld	20	20	20	20*	-	-

Begriffserklärung:

HVZ Hauptverkehrszeiten Mo - Fr (Berufsverkehr)

NVZ Normalverkehrszeiten Mo - Fr (Tagesverkehr)

Abend ca. 18.00 - 21.00 Uhr

Spät ca. 21.00 - 1.00 Uhr * = Babelsberg - Hauptbahnhof

Nacht ca. 0.30 - 4.30 Uhr

Sa/So Sa und So Tagesverkehr

Abbildung 9: Infrastruktur der Straßenbahn

Haltestellen Straßenbahn gesamt:	125
davon als Bahnsteig	105
davon ohne Bahnsteig	20
Gleislänge einschließlich Betriebshof gesamt:	73 448 m
Streckengleis	59 614 m
davon unabhängiger Bahnkörper	19 968 m
darunter Rasengleis	4 843 m
davon straßenbündiger Bahnkörper	18 041 m
davon besonderer Bahnkörper	21 605 m
darunter ÖPNV-Spur	6 980 m

Abbildung 10: Straßenbahnlinien-Netz**Abbildung 11: Verkehrsangebot der Straßenbahn 2011**

Anzahl der Linien		7
Linienlänge	km	79,6
Betriebsleistung/Jahr	T Zugkilometer	2.360

3.2.2 Stadtbus

Der Stadtbus stellt in Potsdam das ergänzende ÖPNV-Angebot zum Hauptverkehrsmittel Straßenbahn dar. Er übernimmt folgende Funktionen:

- die Zubringerfunktion zum Regionalbahnverkehr, zur S-Bahn und Straßenbahn,
- die Erschließung dünner besiedelter Gebiete,
- die kleinteilige Erschließung von Wohngebieten,
- die Herstellung von Tangentialverbindungen zwischen den Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken.

Im städtischen Busverkehr werden hauptsächlich Fahrzeuge als Klein-, Standard- und Gelenkbusse mit Rampen eingesetzt (außer Linientaxi). Sie bieten mit den entsprechend ausgerüsteten Haltestellen ein zusammenhängendes, barrierefreies, innerstädtisches ÖPNV-Verkehrsangebot.

Das Potsdamer Busnetz entspricht einem Netz aus Radial- und Tangentiallinien, deren Ausgangspunkt vielfach der Hauptbahnhof ist. Die Linienlänge beträgt derzeit ca. 194 km. Die innerstädtischen Linien werden in der Normalverkehrszeit grundsätzlich im 20-Minuten-Takt bedient.

Ausnahmen bilden folgende Strecken:

- die innerstädtischen Hauptachsen Hauptbahnhof – Babelsberg – Am Stern und Hauptbahnhof – Innenstadt – Golm, die tagsüber im 10-Minuten-Takt bedient werden,
- die Streckenabschnitte nach Groß-Glienicke und Fahrland, die tagsüber alle 30 Minuten befahren werden.

In der Nacht wird ein separates, vom Tagesverkehr abweichendes Busnetz bedient, das veränderten Bedürfnissen Rechnung trägt. Zum Einsatz kommen dabei drei innerstädtische Linien, die alle aufkommensintensiven Stadtteile und Ziele erschließen. Diese verkehren in den Nächten am Wochenende überwiegend halbstündlich und Sonntag bis Donnerstag stündlich. Mit der Buslinie N16 besteht außerdem eine regelmäßige Verbindung mit dem Berliner Nachtnetz.

Die Busse der ViP und HVG sind vollständig in das RBL integriert, das unter anderem eine Beeinflussung der LSA gestattet. Von den im Potsdamer Buslinienverkehr befahrenen Knotenpunkten mit LSA werden die Busse derzeit an 23 LSA, inklusive den 18 kombinierten Anlagen für Bus/Straßenbahn, bedingt bevorrechtigt. Hinzu kommen infrastrukturelle Maßnahmen in Form von Sonderfahrstreifen oder gemeinsam mit der Straßenbahn befahrene Bahnkörper, die eine weitere Beschleunigung des Busverkehrs ermöglichen.

Separierte Bussonderfahrstreifen sind in folgenden Bereichen vorhanden:

- nördliche Fahrbahn der Friedrich-Engels-Straße im Bereich des Hauptbahnhofs,
- Durchfahrt Russische Kolonie,
- Durchfahrt Luisenplatz,
- Wendeschleife Kirschallee,
- Haltestellenbereich am SternCenter,
- Karl-Liebknecht-Str. nördlich vom Stadion.
- in der Zeppelinstraße zwischen Bf. Pirschheide und Forststraße

Befahrbare Bahnkörperbereiche als kombinierte ÖPNV-Spuren sind an folgenden Strecken eingerichtet:

- im Bereich des Hauptbahnhofs von der Heinrich-Mann-Allee über die Lange Brücke, Alter Markt, Friedrich-Ebert-Straße bis zum Knotenpunkt Yorckstr.,
- Am Kanal und in der Berliner Straße,
- im Haltestellenbereich Glienicker Brücke,
- in der Zeppelinstraße zwischen Auf dem Kiewitt und Luisenplatz,
- an der Durchfahrt Nauener Tor,
- zwischen der Robert-Baberske-Str. und Am Hirtengraben,

Abbildung 12: ÖPNV- und Busspuren

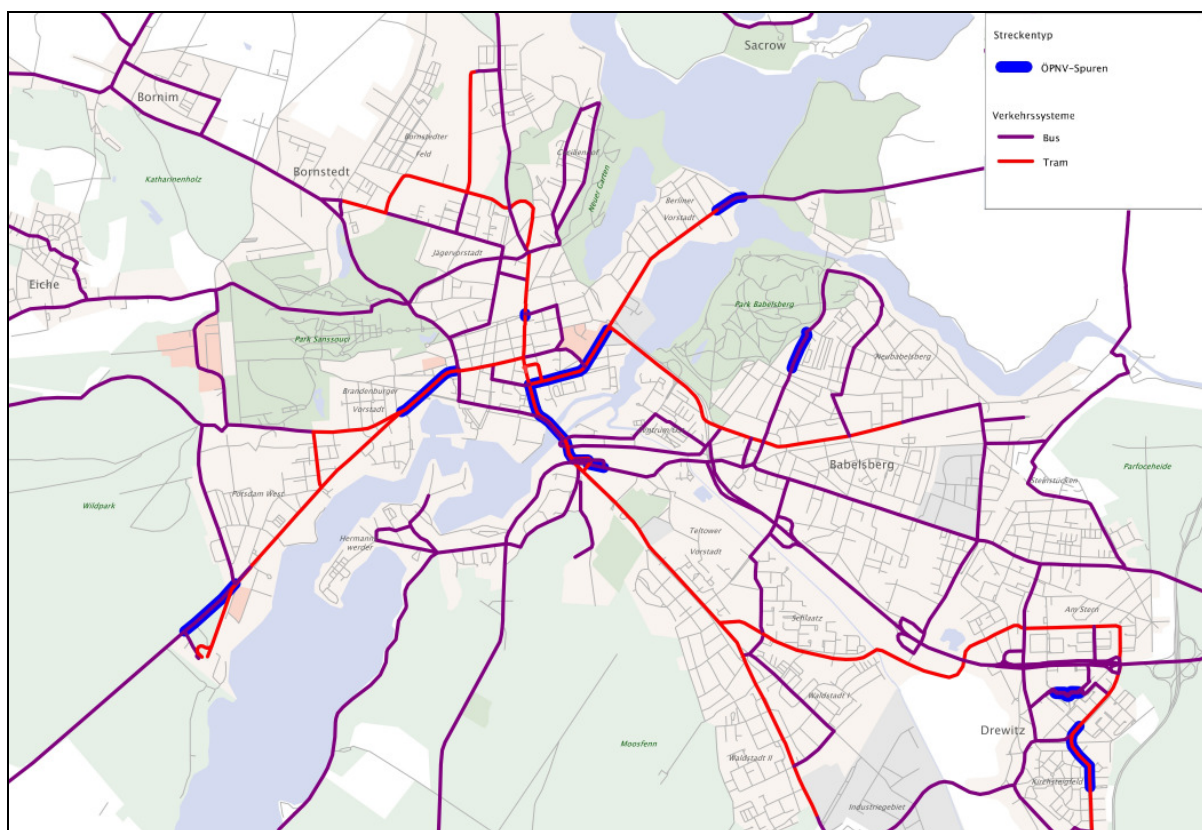


Abbildung 13: Stadtbuslinien der ViP Dezember 2011

Linie	Linienführung	Fahrabstand in Minuten					
		HVZ	NVZ	Abend	Spät	Nacht	Sa/So
118	SternCenter – Am Gehölz – Berlin, Rathaus Zehlendorf	20	20	-	-	-	-
X15	Schloss Sanssouci – S Hauptbahnhof **	-	-	-	-	-	20
X5	Bhf. Golm – S Hauptbahnhof	120	-	-	-	-	-
603	Höhenstraße – Platz der Einheit – (S Hauptbahnhof **)	20	20	20	60	-	20
605	Wissenschaftspark Golm – S Hauptbahnhof	20	20	20	20/40	-	20
606	Alt Golm – S Hauptbahnhof	20	20	20	60	-	20
609	Kirche Kartzow – Fahrland - S Hauptbahnhof	30	60	60	60	-	60
612¹⁾	(Töplitz-) Grube – S Hauptbahnhof	30	60	60	120	-	120
638¹⁾	S+U Spandau – S Hauptbahnhof	60	60	60	-	-	60
639¹⁾	S+U Spandau – Seeburg - S Hauptbahnhof	30	60	60	60	-	60
690	S Hauptbahnhof – J.-Kepler-Pl.	20	20	20	20	-	20
691	S Hauptbahnhof – Telegrafenberg	30	-	-	-	-	-
692	Bornim – Klinikum	20	20	20	60	-	20
693	Hermannswerder – Bhf. Rehbrücke	20	20	20	20	-	20
694	S Hauptbahnhof – Drewitz	20	20	20	20	-	20
695	Bhf. Pirschheide – S Hauptbahnhof	20	20	20	60	-	20
696	S Griebnitzsee – Drewitz	20	20	20	-	-	-
697	Berlin-Kladow – Neu Fahrland	60	60	60	-	-	60
698	Nedlitz - Bornstedt	40	60	60	-	-	60
699	Bhf. Rehbrücke – J.-Kepler-Platz	20	20	20	60	-	-
R694	Babelsberg Nord	-	-	-	20	-	-
N 14*	Wissenschaftspark Golm – Waldstadt – J.-Kepler-Pl.	-	-	-	-	30/60	-
N15	Gr. Glienicke – S Hauptbahnhof	-	-	-	-	60	-
N16*	S Nikolassee – S Hauptbahnhof	-	-	-	60	60	-
N17*	Bornim – S Hauptbahnhof – J.-Kepler - Platz	-	-	-	-	60	-

* Nachtlinien verkehren täglich ** nur Sommersaison ¹⁾ aufgabenträgerübergreifende Linie

In der Tabelle bleiben zeitweise verkürzte Linienführungen, Verstärkerfahrten und der unterschiedliche Betriebsschluss einzelner Linien am Abend, auch vor 21.00 Uhr unberücksichtigt.

Abbildung 14: Stadtbuslinien-Netz der ViP

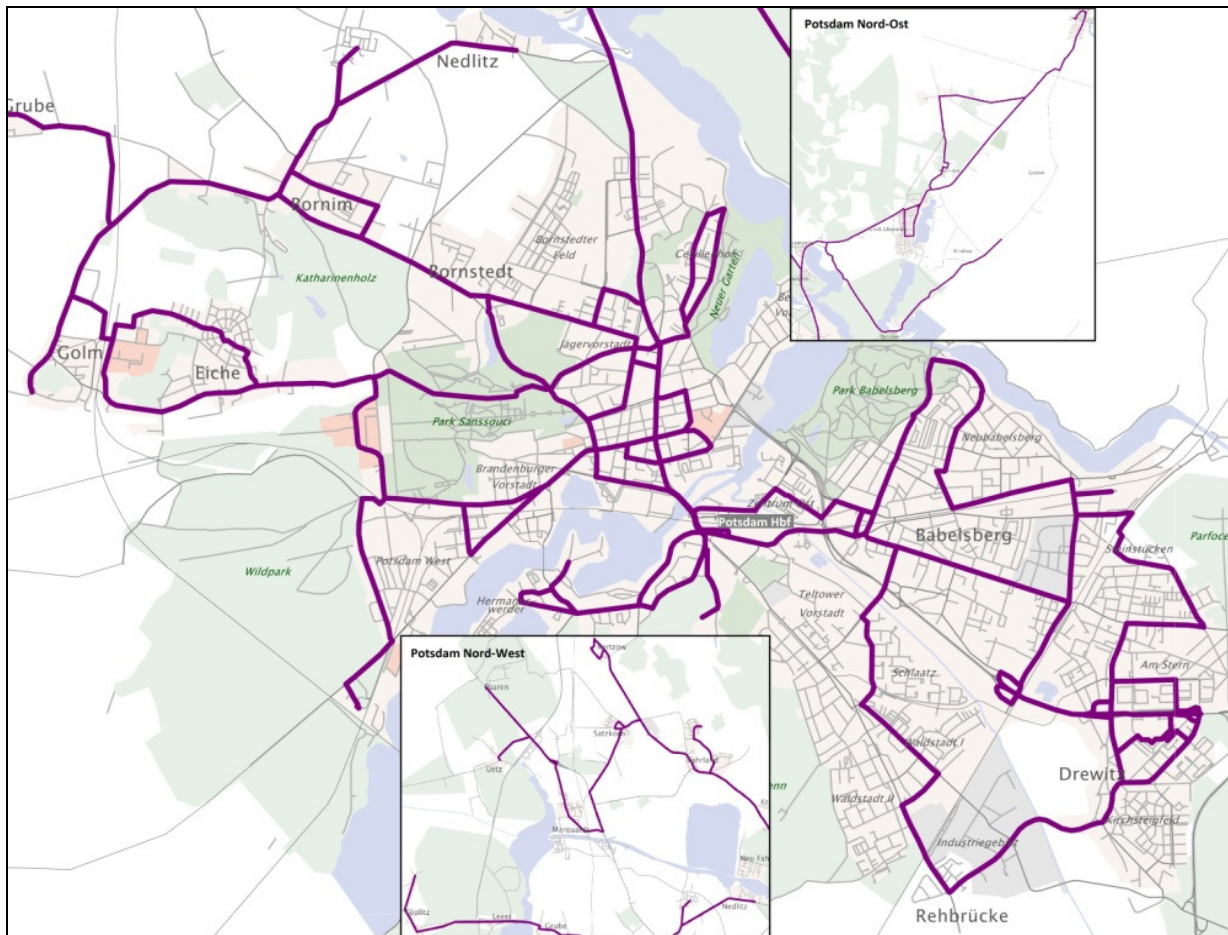


Abbildung 15: Verkehrsangebot des Stadtbus 2011 (ViP)

Anzahl der Linien		20
Linienlänge	km	194
Betriebsleistung/Jahr	T Nutzkilometer	3.619

Anmerkung : ohne Nachtbusverkehr

Abbildung 16: Infrastruktur Bus

Haltestellen Bus gesamt:	496
davon behindertengerecht ausgebaut	148
davon mit Fahrgastunterstand	223

3.2.3 Fähre

Im Rahmen des innerstädtischen ÖPNV wird die Fähre (F1) zwischen Hermannswerder auf der Ostseite der Havel und Auf dem Kiewitt auf dem Havel-Westufer betrieben. Sie ermöglicht auf kurzem Weg eine schnelle Verbindung zwischen der Insel Hermannswerder und Potsdam-West.

Abbildung 17: Fährlinie

Linie	Linienführung	Fahrabstand in Minuten					
		HVZ	NVZ	Abend	Spät	Nacht	Sa/So
F1 Fähre	Auf dem Kiewitt - Hermannswerder	15	15	-	-	-	15

3.2.4 Regionalbus

Hauptaufgabe der Regionalbusse ist die qualitativ hochwertige Absicherung der Verkehre zwischen der Stadt Potsdam und ihrem Umland. Auch die Anbindung des Umlandes an wichtige Verknüpfungspunkte mit übergeordneten Verkehrsmitteln auf dem Stadtgebiet wie den SPNV-Bahnhöfen gehört dazu. Dementsprechend ist der Potsdamer Hauptbahnhof der zentrale Anfangs- und Endpunkt des Regionalbusverkehrs. Einzelne Linien verkehren auch zu anderen Regionalbahnhöfen wie beispielsweise Potsdam-Rehbrücke.

Aufgrund ihrer Führung bis zum Hauptbahnhof übernehmen einige Linien auch innerstädtische Funktionen. Zum einen erfolgt dies in Form der Übernahme der städtischen Erschließungsfunktion, zum anderen in Form der Verdichtung des städtischen Angebotes.

Wegen der differenzierten Bedeutung der Regionalbusse für den innerstädtischen Verkehr weisen die Linien auch eine unterschiedliche Haltekonzeption auf. Während Linien, die in das innerstädtische Angebot integriert sind, an allen Haltestellen halten, werden von den übrigen Linien nur ausgewählte Umsteigehaltestellen bedient.

Des Weiteren bestehen erhebliche Unterschiede in der Angebotskonzeption. Regionalbuslinien im engeren Verflechtungsbereich wie beispielsweise die Linie nach Teltow entsprechen vom Angebot her eher Stadtbuslinien. Sie verkehren rund um die Uhr im dichten Takt. Dagegen fahren Regionalbuslinien in ländlicheren, weniger besiedelten Gebieten in einem aufgelockerten Takt und bedienen diese teilweise nur mit Einzelfahrten.

Abbildung 18: Regionalbuslinien Dezember 2011

Linie	Linienführung Linie	Fahrabstand in Minuten					
		HVZ	NVZ	Abend	Spät	Nacht	Sa/So
X1	S Hauptbahnhof – S Teltow-Stadt	20	20	20	60	-	60
601	S Hauptbahnhof – Bhf. Teltow	20	20	20	60	-	60
602	S Hauptbahnhof – Teltow	EF		-	-	-	-
604	S Hauptbahnhof – Falkensee	60	120*	60*	-	-	EF
607	S Hauptbahnhof – Ferch	30	60	60	120	-	120
608	S Hauptbahnhof – Dobbrikow	30	60	60	-	-	EF
610	S Hauptbahnhof – Wildpark-West	60	120	EF	EF	-	EF/-
611	S Hauptbahnhof – Saarmund	30	60**	60**	60	-	60**
612	S Hauptbahnhof – Neu-Töplitz	30/60	60	60	60***	-	120***
614	S Hauptbahnhof – Gutenpaaren	60	60	60	60***	-	EF
618	S Hauptbahnhof – Wünsdorf	EF/30	EF	-	-	-	-
619	S Hauptbahnhof – Ludwigsfelde	60	EF	EF	-	-	-
631	S Hauptbahnhof – Werder	20	30	30	60	-	60
643	S Hauptbahnhof – Busendorf	30	60	60	60	-	120
650	S Hauptbahnhof – Nauen	EF	EF	-	-	-	-
580	S Hauptbahnhof – Belzig	60	60	-	-	-	EF
750	S Hauptbahnhof - Luckenwalde	60	EF				EF
N13	S Hauptbahnhof – Saarmund	-	-	-	-	60	-
N31	S Hauptbahnhof – Werder	-	-	-	-	60	-
N43	Beelitz – Potsdam – Teltow	-	-	-	-	60	-
BER2	S Hauptbahnhof – Teltow – Flughafen Berlin-Brandenburg (BER)	60	60	60	-	-	60

* ab Groß Glienicke

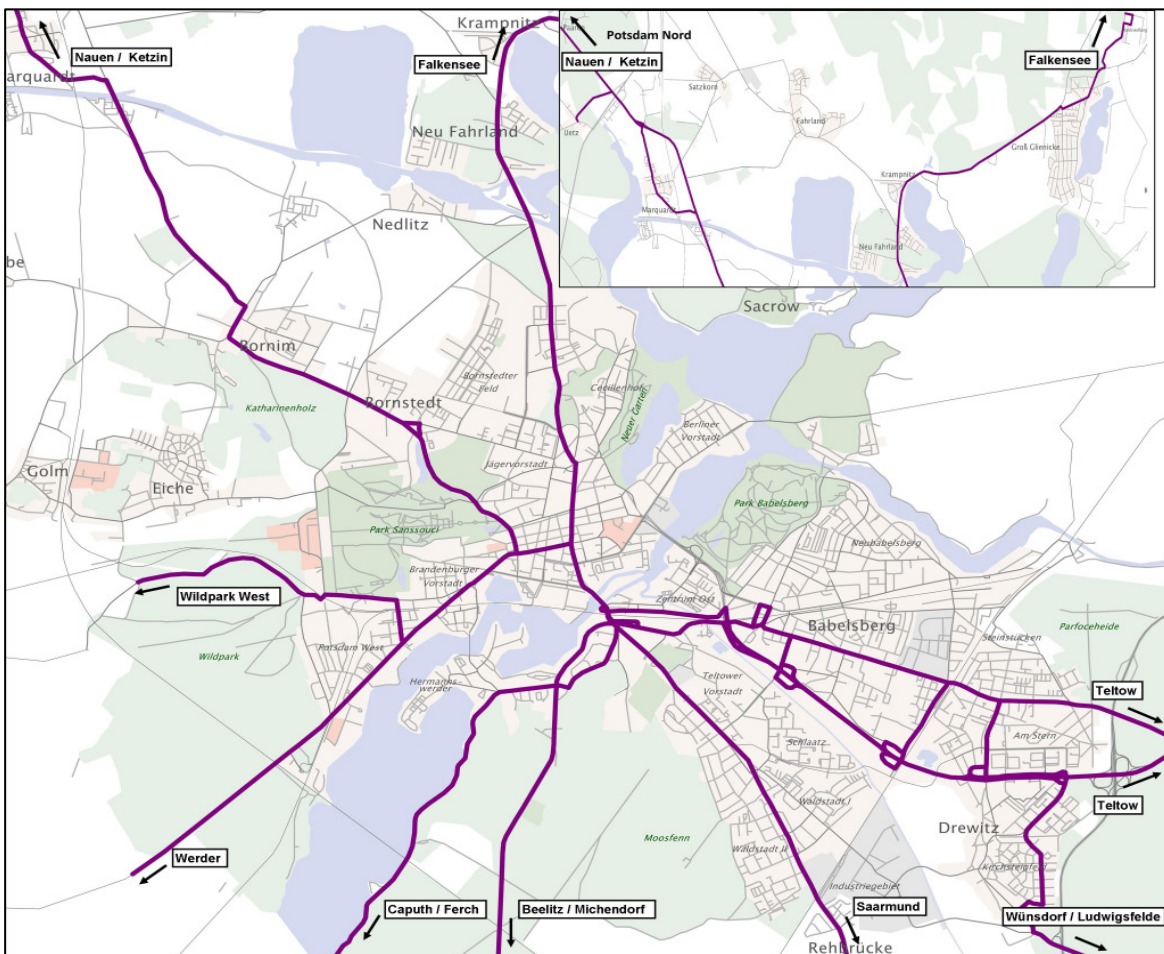
** außer Früh-HVZ an/ab Bhf. Rehbrücke

*** an/ab Kirschallee

N13 und N31 nur freitags und samstags

Die BL 901 (Pritzwalk) und 927 (Perleberg) bleiben wegen 1-3 EF/Tag unberücksichtigt

Abbildung 19: Regionalbus-Netz



3.2.5 S-Bahn

Innerhalb des Potsdamer Stadtgebietes befinden sich mit dem Hauptbahnhof und den Stationen S-Babelsberg sowie S-Griebnitzsee drei Bahnhöfe mit S-Bahn-Anbindung.

Der Hauptbahnhof bildet den Ausgangs- bzw. Endpunkt der S-Bahn-Linie S7, die über die Berliner Stadtbahn (Berlin-Hauptbahnhof) nach Ahrensfelde verkehrt. Gemeinsam mit der Regionalexpresslinie 1 (RE1) stellt sie die wichtigste Nahverkehrsverbindung an das Zentrum und den Hauptbahnhof Berlins dar. Mit der Verknüpfung zur S-Bahn-Linie S1 am Bahnhof Wannsee ergibt sich eine weitere attraktive Verbindung in den Südwesten Berlins.

Die S-Bahn-Linie S7 verkehrt tagsüber in einem 10-Minuten-Takt und abends im 20-Minuten-Takt. In den Nächten am Wochenende wird ein durchgehender Nachtverkehr im 30-Minuten-Takt angeboten.

Für den Potsdamer Binnenverkehr besitzt die S-Bahn eine vergleichsweise geringe Bedeutung.

3.2.6 Regionaler Bahnverkehr

Der Eisenbahn-Regionalverkehr wird auf Bestellung des VBB, der im Auftrag des Landes Brandenburg als Aufgabenträger des SPNV handelt, geplant und betrieben. Dabei kommt der Verknüpfung des Regionalverkehrs mit dem Potsdamer ÖPNV größte Bedeutung zu, um in der Beziehung Stadt-Umland ein in seiner Gesamtheit attraktives System öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zum MIV anbieten zu können. Grundprinzip des Potsdamers ÖPNV ist deshalb die Ausrichtung der Straßenbahn und der Busse auf das SPNV-Angebot.

Die Bedeutung des Regionalverkehrs für innerstädtische Nahverkehrsaufgaben ist eher gering. Ausnahme bilden hierbei die Regionalbahnen 21 (RB21) und 22 (RB22), die die Universitätsstandorte Golm, Neues Palais und Griebnitzsee miteinander verbinden, den Wissenschaftsstandort Golm anbinden sowie mit den Haltepunkten Potsdam-Park Sanssouci und Charlottenhof die Brandenburger Vorstadt erschließen. Aufgrund der attraktiven Verbindung nach Berlin stoßen insbesondere die Züge des RE1 und der RB21 in den Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen.

Das Stadtgebiet Potsdams wird in der Fahrplanperiode seit Dezember 2011 durch folgende Linien des Regionalverkehrs bedient:

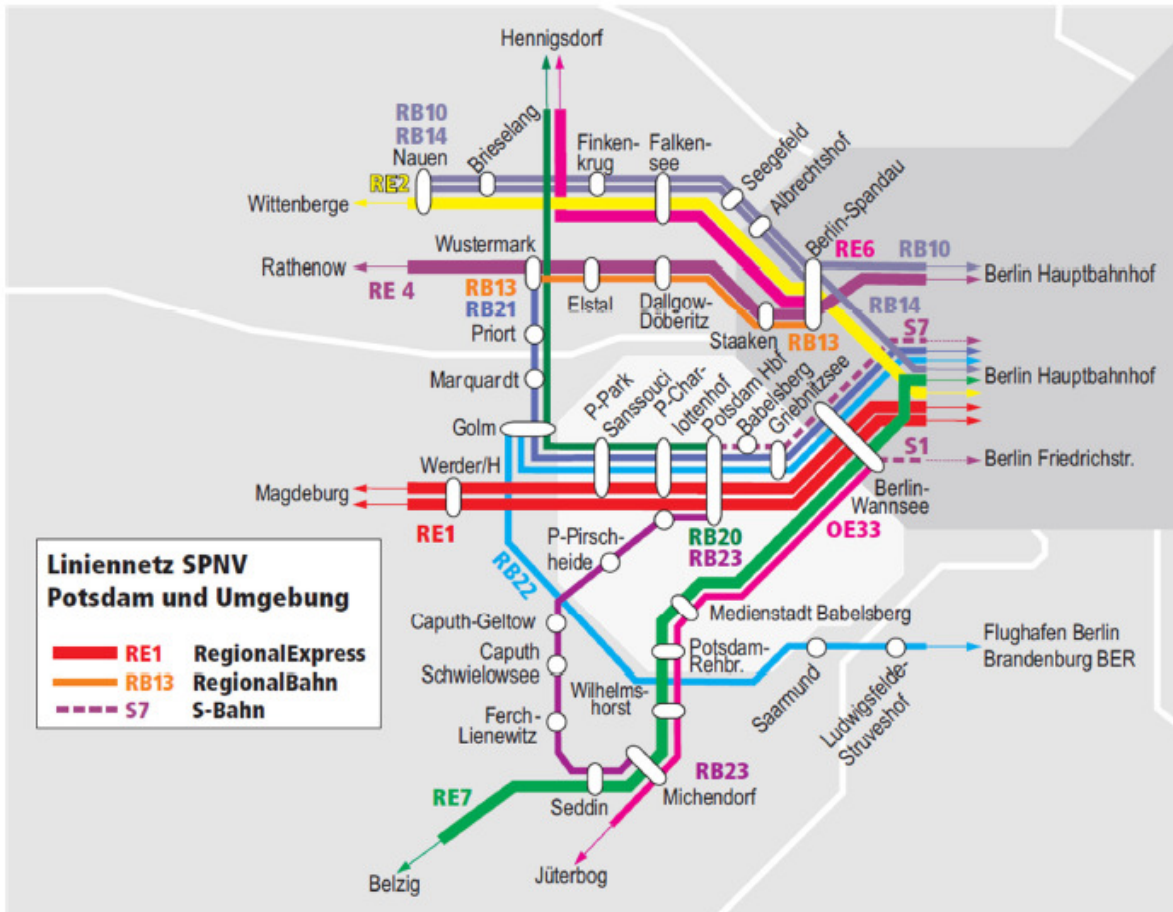
Abbildung 20: Regionalbahnverkehr seit Dezember 2011*

Linie	Linienführung	Fahrabstand
RE1	Magdeburg ¹⁾ ↔ Brandenburg ↔ Potsdam-Hbf.* ↔ Berlin-Wansee* ↔ Berlin-Hbf. ↔ Fürstenwalde ↔ Frankfurt (O.) / Cottbus ¹⁾	alle 30 Min ¹⁾ = alle 60 Min
RE7	Dessau ↔ Belzig ↔ Potsdam-Rehbrücke ↔ Berlin-Wansee* ↔ Berlin-Hbf. ↔ Flughafen Berlin-Brandenburg ↔ Wünsdorf-Waldstadt	alle 60 Min
RB20	Potsdam Hbf. ↔ Golm ↔ Hennigsdorf ↔ Oranienburg	alle 120 Min
RB21	Berlin-Friedrichstr. * ↔ Griebnitzsee ↔ Potsdam Hbf. ↔ Golm ↔ Wustermark	alle 60 Min
RB22	Berlin-Friedrichstr. * ↔ Griebnitzsee ↔ Potsdam Hbf. ↔ Golm ↔ Flughafen Berlin-Brandenburg	alle 60 Min
RB23	Potsdam Hbf. ↔ Michendorf	alle 60 Min
OE33	Jüterbog ↔ Beelitz Stadt ↔ Potsdam-Rehbrücke ↔ Berlin-Wannsee	alle 60 Min

* 2012 verkehrt wegen Bauarbeiten zwischen Berlin-Wannsee und Berlin-Charlottenburg nur die S-Bahn

Durch einen stabilen Fahrplan-Takt des RE1 (alle 30 Minuten) und des RE7 (alle 60 Minuten) sowie einen dichten S-Bahn-Takt (alle 10 Minuten) besteht mit nur 26 Minuten Fahrtzeit (S-Bahn: 38 Minuten) eine attraktive Anbindung an den Eisenbahnknotenpunkt Berlin-Hauptbahnhof mit seinen umfangreichen Fernverkehrsangeboten.

Abbildung 21: SPNV-Liniennetz Potsdam und Umgebung ab Fahrplanjahr 2012*



* 2012 verkehrt wegen Bauarbeiten zwischen Berlin-Wannsee und Berlin-Charlottenburg nur die S-Bahn

3.3 Prognose der Verkehrsnachfrage bis 2018

3.3.1 Rahmenbedingungen und Strukturdaten

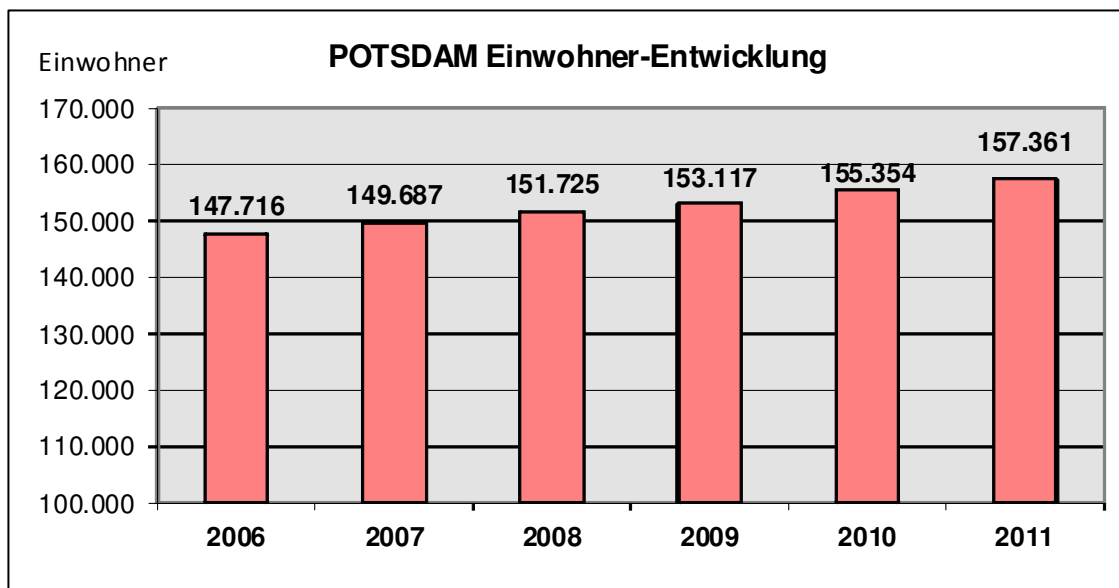
In der Landesentwicklungsplanung wird die Stadt Potsdam in der Metropolenregion Berlin-Brandenburg als regionaler Wachstumskern definiert. Die angrenzenden Gebietskörperschaften sind das Land Berlin (Bezirke Zehlendorf-Steglitz und Spandau) und die Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland des Landes Brandenburg.

Das Stadtgebiet von Potsdam umfasst nach den Eingemeindungen im Jahr 2003 eine Fläche von 187,5 Quadratkilometern mit 157.361 Einwohnern.

Abbildung 22: Entwicklung der Einwohner und Erwerbstätigen

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Einwohner	147.716	149.687	151.725	153.117	155.354	157.361
	100%	101%	103%	104%	105%	106%
Entwicklung zum Vorjahr		+1,3%	+1,4%	+0,9%	1,5%	1,3%
Erwerbstätige^{*)}	100.000	103.600	107.600	110.100		

^{*)} = Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

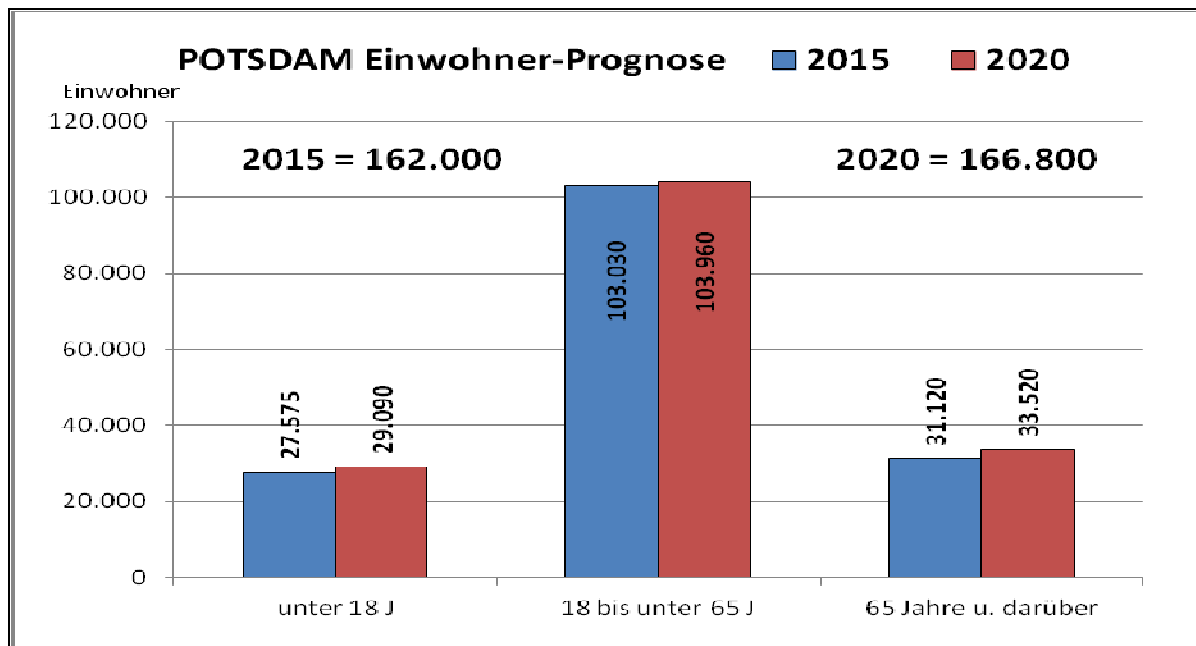
Abbildung 23: Einwohner-Entwicklung

Durch einen fortschreitenden Wohnungsneubau, vor allem im Potsdamer Norden (Bornstedter Feld und in den neuen Ortsteilen Golm, Fahrland, Groß Glienicke), im innenstadtnahen Bereich, am Hauptbahnhof und der Speicherstadt sowie durch Zuwanderungen werden weitere Bevölkerungszuwächse prognostiziert.

Das Durchschnittsalter der Bevölkerung wird zwar von 41,6 (2003) auf 44,3 (2020) Jahre steigen, liegt damit aber auch zukünftig unter dem des Landes Brandenburg (48,6 im Jahr 2020). Somit sind bezüglich der veränderten Rahmenbedingungen nicht nur die „Alterung“ der Bevölkerungsstruktur und der damit einhergehende höhere Anteil der über 65-Jährigen, sondern auch die jungen Menschen und Familien mit ihren Mobilitätsansprüchen an den ÖPNV zu berücksichtigen.

Die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt soll sich nach Prognoseberechnungen des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg entsprechend nachfolgender Grafik entwickeln:

Abbildung 24: Einwohner-Prognose



In den angrenzenden Gemeinden des Kreises Potsdam-Mittelmark sind ebenfalls Wanderungsgewinne zu verzeichnen.

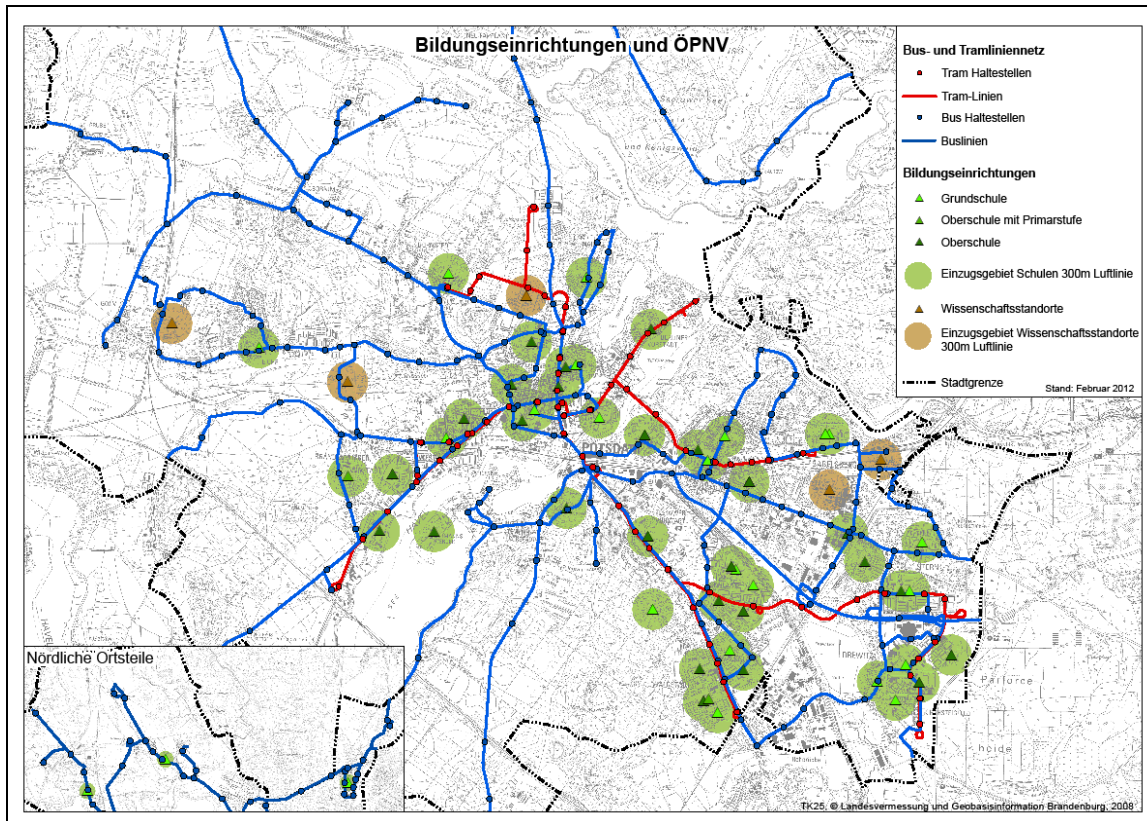
Das Amt für Statistik und Wahlen registrierte Ende 2009 etwa 110.100 Erwerbstätige (vgl. Abb.) und die Bundesagentur für Arbeit informierte Mitte 2010 über rund 75.000 Arbeitsplätze für sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer. Prognostiziert werden für das Jahr 2025 im Potsdamer Stadtgebiet insgesamt 82.000 Arbeitsplätze.

Schwerpunktbereiche der Wirtschafts-, Wissenschaftsstandort- und damit auch der Arbeitsplatzentwicklung sind bzw. werden sein:

- die Medienstadt Babelsberg,
- der Gewerbepark Babelsberg (westlich der Wetzlarer Straße),
- das Gewerbe- und Industriegebiet Potsdam-Süd (zwischen Waldstadt und Drewitz),
- die Handels-, Dienstleistungs- und Behördenstandorte in der Innenstadt und im Stadtteilzentrum Babelsberg,
- der Handels- und Dienstleistungsstandort Stern-Center und Umfeld,
- die Potsdamer Mitte und der Bereich Hauptbahnhof mit Umfeld,
- das Entwicklungsgebiet Speicherstadt und Brauhausberg,
- das Bornstedter Feld,
- das Kirchsteigfeld und Umfeld der Trebbiner Straße,
- die Wissenschaftsstandorte in Golm, am Neuen Palais, am Telegrafenberg und in Babelsberg (Campus Griebnitzsee).

Einen wichtigen Schwerpunkt städtischer Funktion stellt die Ausbildung mit der Universität (20.760 Studierende), der Fachhochschule (3.105), der Hochschule für Film und Fernsehen „Konrad Wolf“ (539) und den allgemeinbildenden Schulen (18.040) dar.

Abbildung 25: Bildungsstandorte



Standorte der Universität sind:

- das Neue Palais mit etwa 6.400,
- der Bereich am Bahnhof Griebnitzsee mit ungefähr 7.100,
- der Bereich Golm mit ca. 7.000,
- weitere kleine Standorte mit etwa 300 Studierenden

(Quellen: Universität Potsdam, Fachhochschule, Hochschule für Film und Fernsehen „Konrad Wolf“)

An der Universität wird sich die Zahl der Studierenden mit derzeit rund 21.000 in den nachfolgenden Semestern weiter erhöhen. Mit einer Zunahme der Zahl der Studienplätze ist auch bei der an der Pappelallee im Bornstedter Feld ansässigen Fachhochschule zu rechnen.

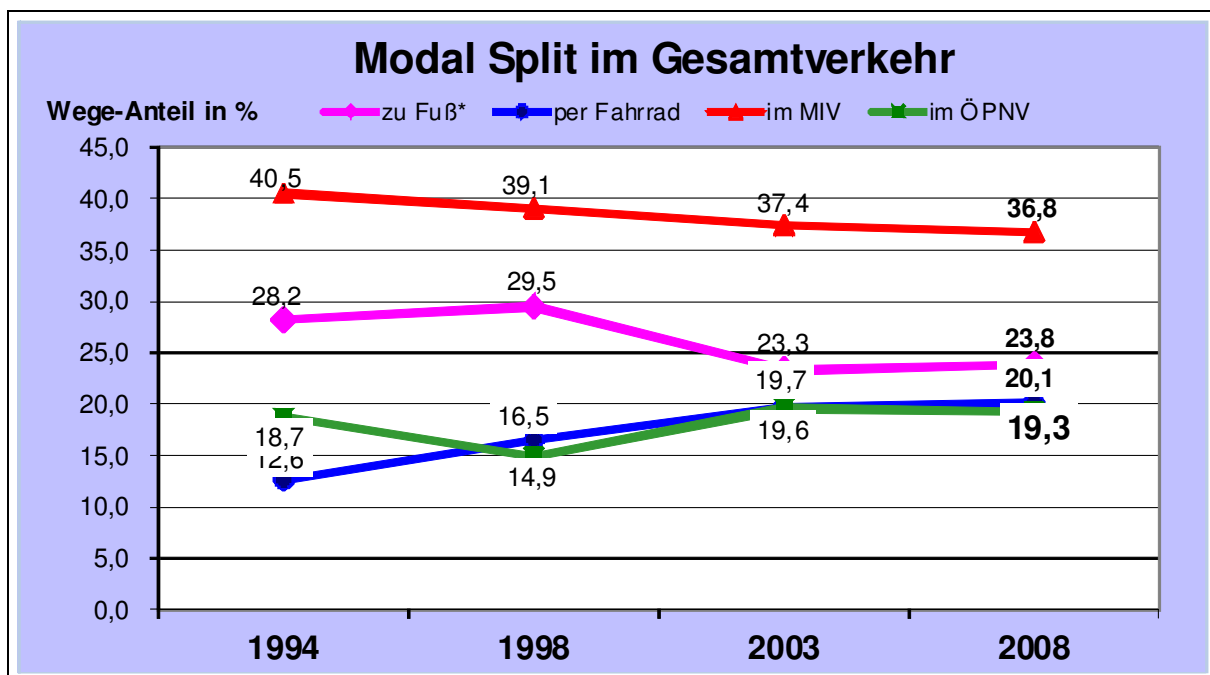
Als Landeshauptstadt ist Potsdam außerdem ein bedeutendes Zentrum der Verwaltung. Die Verwaltungszentren befinden sich in der Innenstadt, der Teltower Vorstadt und im östlichen Babelsberg.

Große Teile der Stadt sind zudem seit 1996 Bestandteil des Weltkulturerbes und haben daher mit weiteren Zielen eine hohe Anziehungskraft im Tourismusbereich, die durch entsprechende ÖPNV-Angebote umweltorientiert zu bewältigen ist. Die Gästeankünfte haben sich seit dem Jahr 2000 von rund 263.000 auf 381.000 im Jahr 2010 (+45%) erhöht. Dieser Trend wird sich fortsetzen.

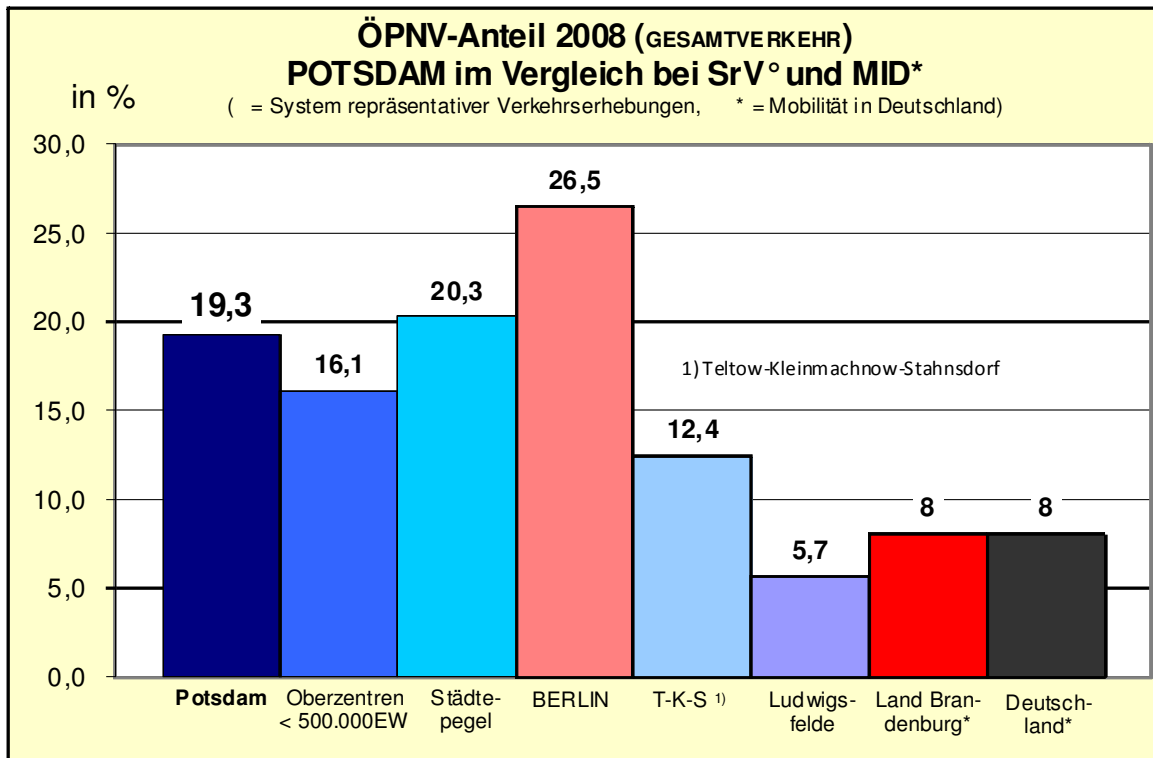
3.3.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Mit der dargestellten Stadtentwicklung wird eine Steigerung des Verkehrsaufkommens einhergehen. Durch die bauliche Gestaltung der städtischen Entwicklungsgebiete und deren Erschließung durch den ÖPNV wird angestrebt, diesen Verkehrsanstieg überproportional mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen. Der Anteil der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll als Folge der Stadtentwicklung auf etwa 20% steigen (vgl. Abbildung 26), wenn die Einwohnerzahl 2015, wie vom Amt für Statistik Berlin-Brandenburg prognostiziert, rund 162.000 erreicht.

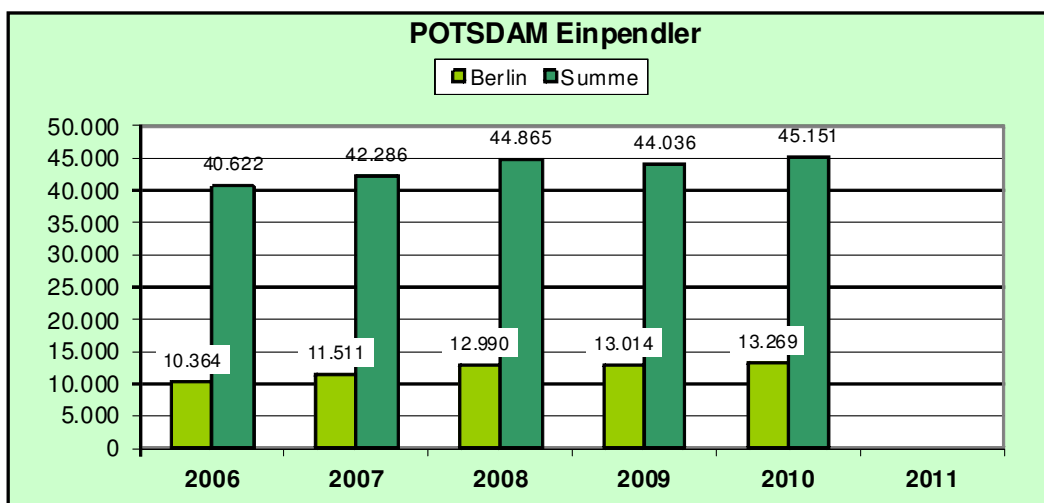
Abbildung 26: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl (Quelle: SrV 2008)



Aus einem Vergleich mit nach gleichem Muster ermittelten Modal-Split-Werten in anderen Regionen ist erkennbar, dass Potsdam zwar mit Berlin nicht konkurrieren kann, jedoch im Vergleich zum Mittelwert aller an der Erhebung (SrV) teilgenommenen Städte ein sehr gutes Ergebnis erreicht. (vgl. folgende Abb.)

Abbildung 27: ÖPNV-Anteile im Vergleich (Quelle: SrV 2008 u. MiD)

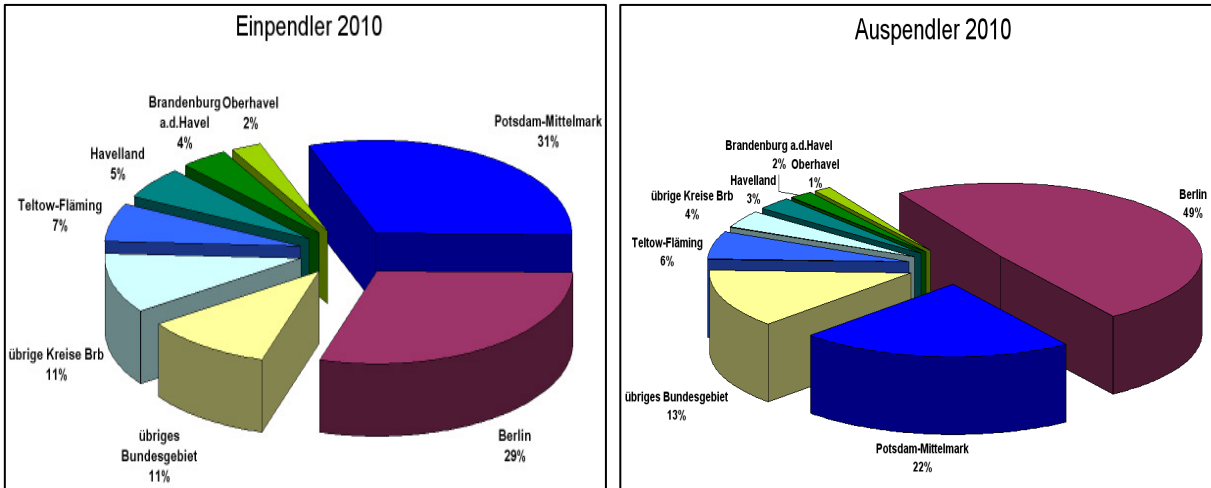
Die Verkehrssteigerung resultiert auch aus einer zunehmenden Zahl der Einpendler (vgl. Abbildung 28) und der Entwicklung der Ausbildungs- und Arbeitsplätze.

Abbildung 28: Entwicklung der Einpendlerzahlen

Die Betrachtung der Pendlerzahlen der Bundesagentur für Arbeit eignet sich für die Darstellung der wichtigen Nachfrageachsen. Potsdam hat insgesamt rund 45.000 Einpendler zu verzeichnen, wovon über 40.300 aus Berlin oder Brandenburg kommen. Fast 28.000 Einwohner haben ihren Arbeitsplatz außerhalb von Potsdam, dabei liegen

fast 24.000 in Brandenburg oder Berlin (Zahlen beziehen sich auf die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten).

Abbildung 29: Ein- und Auspendlerverteilung für Potsdam



Rund 30.000 der sozialversicherungspflichtigen Potsdamer arbeiten in ihrer Stadt.

Schwerpunkt bilden der Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie das Erreichen touristischer Ziele in Potsdam. Weitere wichtige Pendlerrelationen sind:

- von und nach Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow
- von und nach Michendorf/Beelitz
- von und nach Werder/Brandenburg.

4 Vorgaben für den ÖPNV 2012- 2018

Im Folgenden werden vor allem die Gestaltungsprämissen für den Teil des öffentlichen Verkehrs in der LHP dargestellt, für den die Stadt als Aufgabenträger unmittelbare Verantwortung trägt.

Das im April 2010 eingeführte Fahrplankonzept ist den sich stetig verändernden Rahmenentwicklungen anzupassen und zu einem attraktiven, wirtschaftlichen und leistungsfähigen Nahverkehrssystem weiter zu entwickeln.

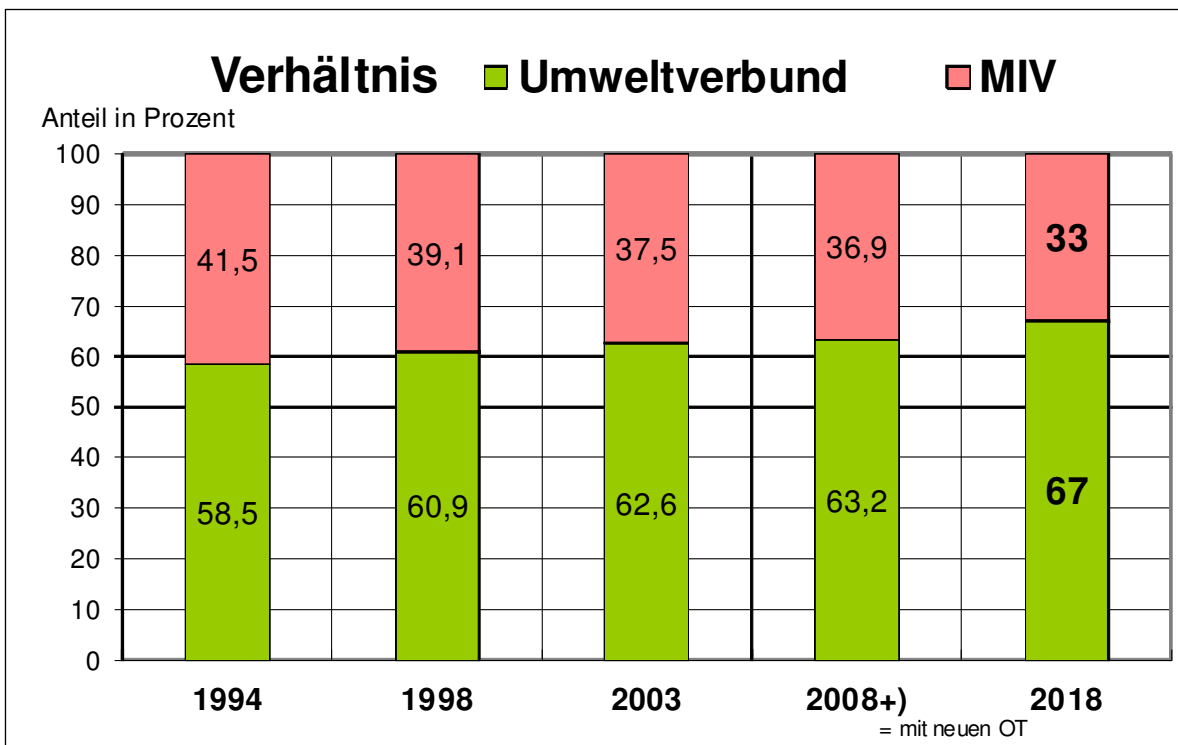
Auf die Gestaltung des Regionalbus-Verkehrsangebotes in den an Potsdam angrenzenden Landkreisen kann die LHP entsprechend der im ÖPNV-Gesetz fixierten Aufgabenverantwortung keinen direkten Einfluss nehmen. Jedoch legt sie als Aufgabenträger im Einvernehmen mit der Genehmigungsbehörde und den Aufgabenträgern der Landkreise fest, welche Angebote des ein- und ausfahrenden Regionalbusverkehrs integraler Bestandteil des ÖPNV-Angebotes in der Landeshauptstadt sind.

Bei der Angebotsgestaltung des SPNV ist die Einflussnahme der Stadt Potsdam eher begrenzt, da der Aufgabenträger hierfür das Land Brandenburg ist. Der im Rahmen der VBB-Mitgliedschaft gegebene Gestaltungsspielraum ist jedoch maximal auszunutzen.

Die Gestaltung des Fernverkehrsangebotes auf der Schiene hat die Bundesregierung in die alleinige Entscheidung der DBAG gestellt, diese nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten vorzunehmen. Es handelt sich um eine bundesweit wirksame Regelung auf die grundsätzlich kein Einfluss durch eine einzelne Stadt genommen werden kann. Es kann versucht werden, Forderungen nach besseren Fernbahnangeboten auf politischer Ebene zu erheben.

Weiterhin ist eine Veränderung des klassischen Modal Split zu Gunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger) beabsichtigt. Dabei wird ein Verhältnis des Umweltverbundes zum MIV von 67:33 (gegenwärtig 63:37, vgl. Abbildung 30) angestrebt. Strategisch muss darauf geachtet werden, dass sich die Parteien des Umweltverbundes nicht konkurrierend gegenüber stehen.

Abbildung 30: Entwicklung des Modal Split (Quelle: SrV)



Die größte Bedeutung bei der Gestaltung des ÖPNV kommt neben den Aspekten der Angebotsgestaltung, wie der des Liniennetzes und des Fahrplanes (Erschließungsstandards, vgl. Punkt 4.1), den Komponenten einer ganzheitlichen Nutzerfreundlichkeit (Qualitätsstandards, vgl. Punkt 4.2) zu.

4.1 Erschließungsstandards

Die Struktur Potsdams ist nach der kommunalen Neugliederung 2003 noch heterogener geworden. Die Stadt weist ländliche Bereiche im Norden und verdichtete Bereiche im Zentrum, im Südosten und im Südwesten auf. Daher erscheint es für Teilaspekte der Erreichbarkeits- und Bedienungsstandards nicht sinnvoll, diese für das gesamte Stadtgebiet von Potsdam einheitlich festzulegen.

Um für die Teilaspekte der Erreichbarkeits- und Bedienungsstandards, die nicht für das gesamte Stadtgebiet einheitlich sind, Festlegungen zu treffen, wurde die Stadt auf der Ebene der Ortsteile betrachtet.

Als Klassifizierungswert wird die Wegedichte (Verhältnis aus Wegen mit Start und/oder Ziel in einem Ortsteil und der bebauten Fläche) berechnet. Sie hat einen direkten verkehrlichen Bezug, lässt sich anhand von Kennwerten aus Strukturdaten der Ortsteile ermitteln und ist durch die Normierung auf die bebaute Fläche von der Größe des Ortsteils unabhängig.

Ortsveränderungen (Wege) werden aus bestimmten Motivationen heraus unternommen. Diese Zwecke lassen sich in folgende wesentliche Zielgruppen zusammenfassen:

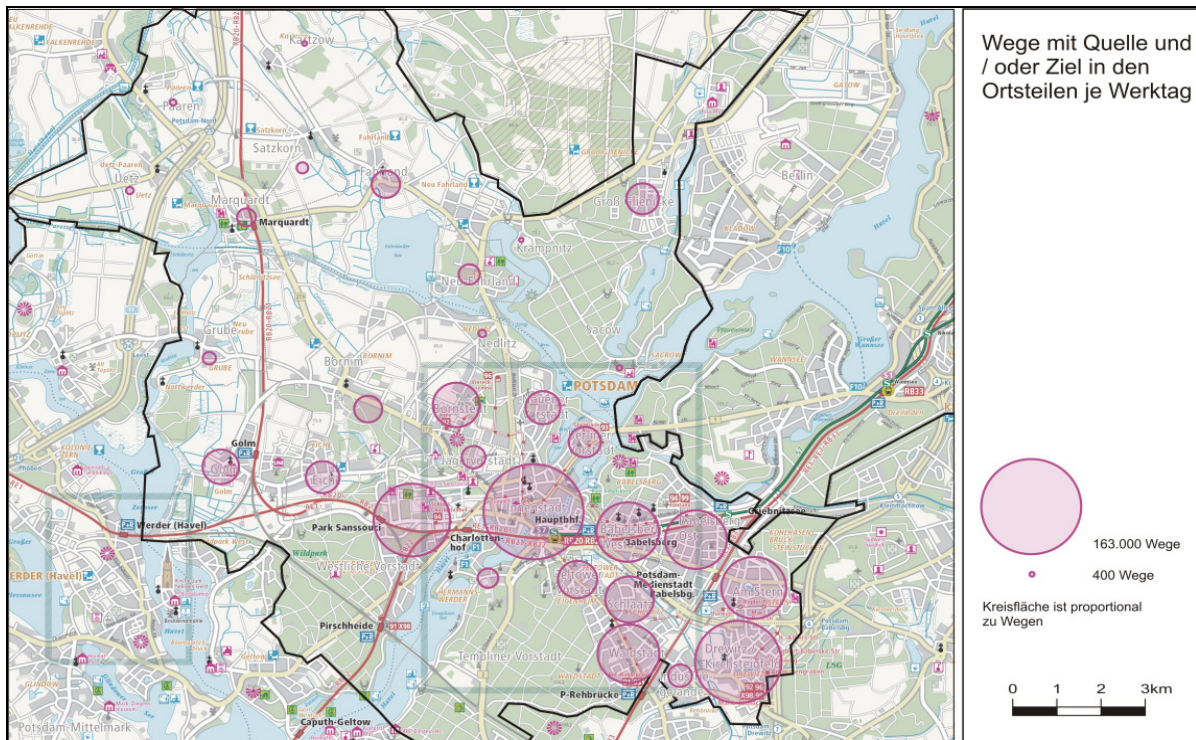
- Arbeit
- Ausbildung
- Freizeit
- Erledigung/Einkauf
- sonstige Gründe.

Die Abgrenzungen sind meist ebenso unscharf wie die Quantifizierung. Der Fahrtzweck „Arbeit“, der regelmäßig wiederkehrende Wegeketten hervorruft, ist jedoch der für die meisten Verkehrsströme Vorherrschende.

Für die Berechnung der Wege werden Analyse- und Erfahrungswerte (SrV 2008 und vergleichbare Untersuchungen im Bundesgebiet) zum Ansatz gebracht:

- 3,0 Wege/Einwohner u. Tag
- 3,0 Wege/Arbeitsplatz u. Tag
- 1,8 Wege/Schulplatz u. Tag
- 1,5 Wege/Studienplatz u. Tag
- 2,0 Wege/m² Verkaufsfläche u. Tag

Aus diesen Daten lässt sich unter Berücksichtigung der Quellen und Ziele die Gesamtzahl der Wege an einem durchschnittlichen Werktag für die einzelnen Ortsteile darstellen:

Abbildung 31: Wege je Ortsteil und Tag (Quelle: VBB)

Aus dem Verhältnis von Wegen/Tag mit Quelle und/oder Ziel im Ortsteil und bebauter Fläche wurden Wegedichten ermittelt und sinnvolle Klassen gebildet:

Klasse I	>0,03	Wege/m ² und Tag
Klasse II	0,015 – 0,03	Wege/m ² und Tag
Klasse III	<0,015	Wege/m ² und Tag

Abbildung 32: Klasseneinteilung nach Ortsteilen (Quelle: VBB)

Klasse I	Klasse II	Klasse III
Innenstadt	Jägervorstadt	Templiner Vorstadt ¹
Westliche Vorstadt	Nauener Vorstadt	Bornim ¹
Teltower Vorstadt	Berliner Vorstadt	Grube
Babelsberg Zentrum	Bornstedt	Satzkorn
Schlaatz	Eiche	Nedlitz
Waldstadt	Golm	Sacrow
Am Stern	Groß Glienicke	Uetz
Drewitz/Kirchsteigfeld	Fahrland	Paaren

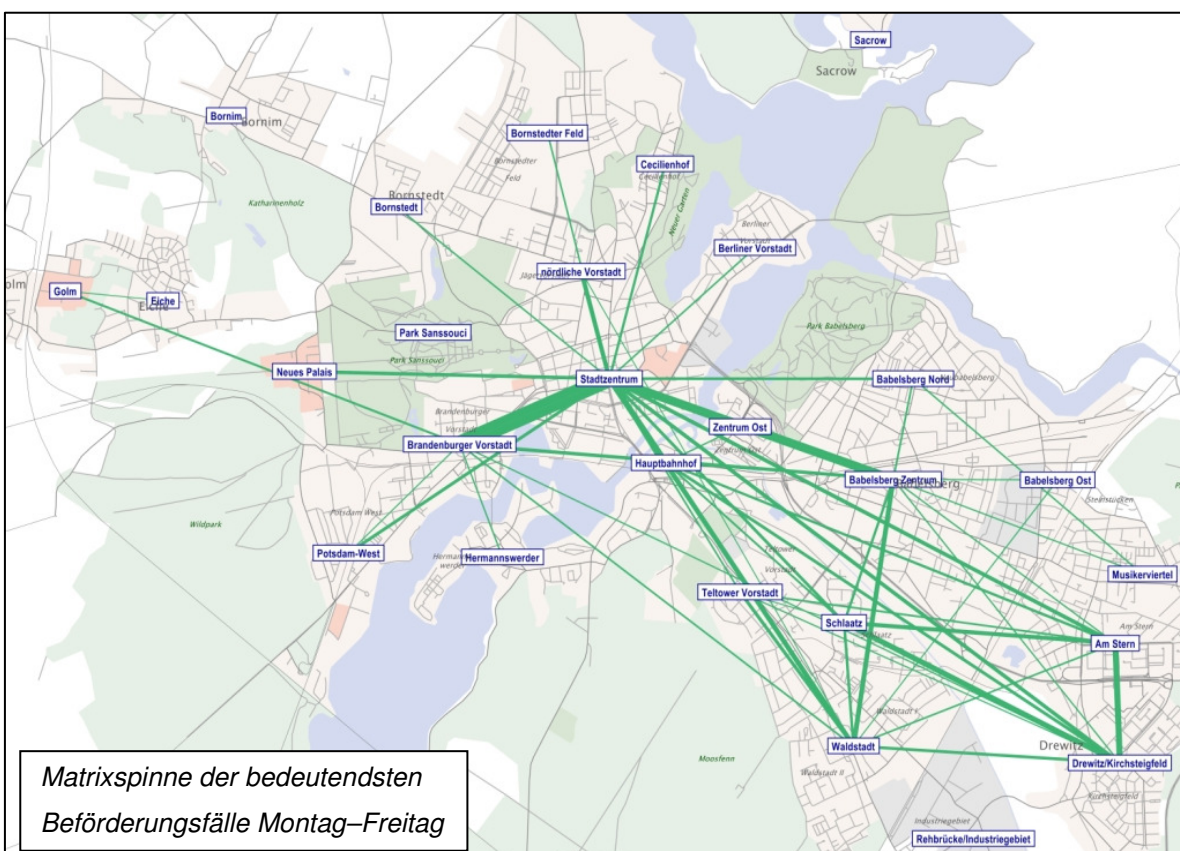
Klasse I	Klasse II	Klasse III
	Neu Fahrland	Krampnitz
	Marquardt	Kartzow
	Babelsberg Nord/Süd	
	Industriegelände	

¹ in Klasse II einzuordnen, um dem derzeitigen Angebot genauer zu entsprechen

4.1.1 Quelle-Ziel-Beziehungen in der Stadt

Die im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr ermittelten Ergebnisse aus Berechnungen des Potsdamer Verkehrsmodells sind in diesem Nahverkehrsplan berücksichtigt worden. Darin sind auch die Auswertungen von Verkehrserhebungen, Befragungen von Fahrgästen sowie der stichprobensicheren Untersuchung zum Verkehrsverhalten der Potsdamer (SrV 2008) eingeflossen.

Abbildung 33: Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehr (Quelle: ViP)



Hieraus ergibt sich übereinstimmend:

- Die Quellen für die Verkehrsbeziehungen Wohnen - Arbeiten werden sich aufgrund der Stadtentwicklung und der mit dem demografischen Wandel verbundenen veränderten Mobilitätsstruktur künftig stärker von den Wohngebieten im Südosten der Stadt in den Norden (z.B. Bornstedter Feld) verlagern. Bei den Arbeitsstätten als Verkehrsziele (Innenstadt, Verwaltungszentren, Gewerbe- und Wissenschaftsstandorte) ist kaum von einer Bedeutungsänderung auszugehen.
- Die Verkehrsbeziehungen Wohnen - Ausbildung zielen auf die Standorte der Universität und der Hochschulen sowie zu den Standorten der weiterführenden Schulen.
- Für den allgemeinen Tagesverkehr (Einkauf/Erledigung) liegen die Ziele vorwiegend in der Innenstadt, dem Hauptbahnhof, dem Stadtteilzentrum Babelsberg, dem SternCenter sowie einigen Stadtteilzentren (z.B. Waldstadt).
- Für den Verkehr am Wochenende ist die Sicherung der Erreichbarkeit der Einkaufsstandorte (am Sonnabend) und der Innenstadt, der Einrichtungen der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten (UNESCO-Weltkulturerbe) sowie kultureller und sportlicher Schwerpunkte erforderlich.

In Erfüllung der Funktion als Landeshauptstadt ergeben sich folgende Anforderungen:

- Mit der Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) ist eine deutliche Zunahme der Verkehrsströme aus Potsdam (einschl. Umland) in Richtung Berlin-Schönefeld zu erwarten. Zur Bewältigung dieser Pendlerbeziehung, die neben dem Reiseverkehr auch für den wachsenden Berufsverkehr (neue Arbeitsplätze) bedeutend sein wird, ist mit dem Aufgabenträger für den SPNV die direkte Schienenverbindung über den Wissenschaftsstandort Golm zu sichern.
- Eine Verbindung zwischen den Oberzentren des Landes Brandenburg und ihrer Landeshauptstadt sollte im Schienenverkehr umsteigefrei, mindestens im Stundentakt, erfolgen.
- Die Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam mit der Bundeshauptstadt Berlin ist im Schienenverkehr bedarfsorientiert weiter aufzuwerten.
- Zur besseren Vernetzung des Oberzentrums Potsdam mit seinem Umland sind attraktive Schienenverkehrsverbindungen, wie z.B. eine Streckenverlängerung über Stahnsdorf nach Teltow, in weiteren Planungen zu berücksichtigen und die dafür vorgesehenen ÖPNV-Trassen freizuhalten. Mit dem benachbarten Aufgabenträger sind unter Berücksichtigung des Regionalbusverkehrs Konzepte für eine sinnvolle und attraktive ÖPNV-Anbindung an diesen Raum zeitnah weiter zu entwickeln.

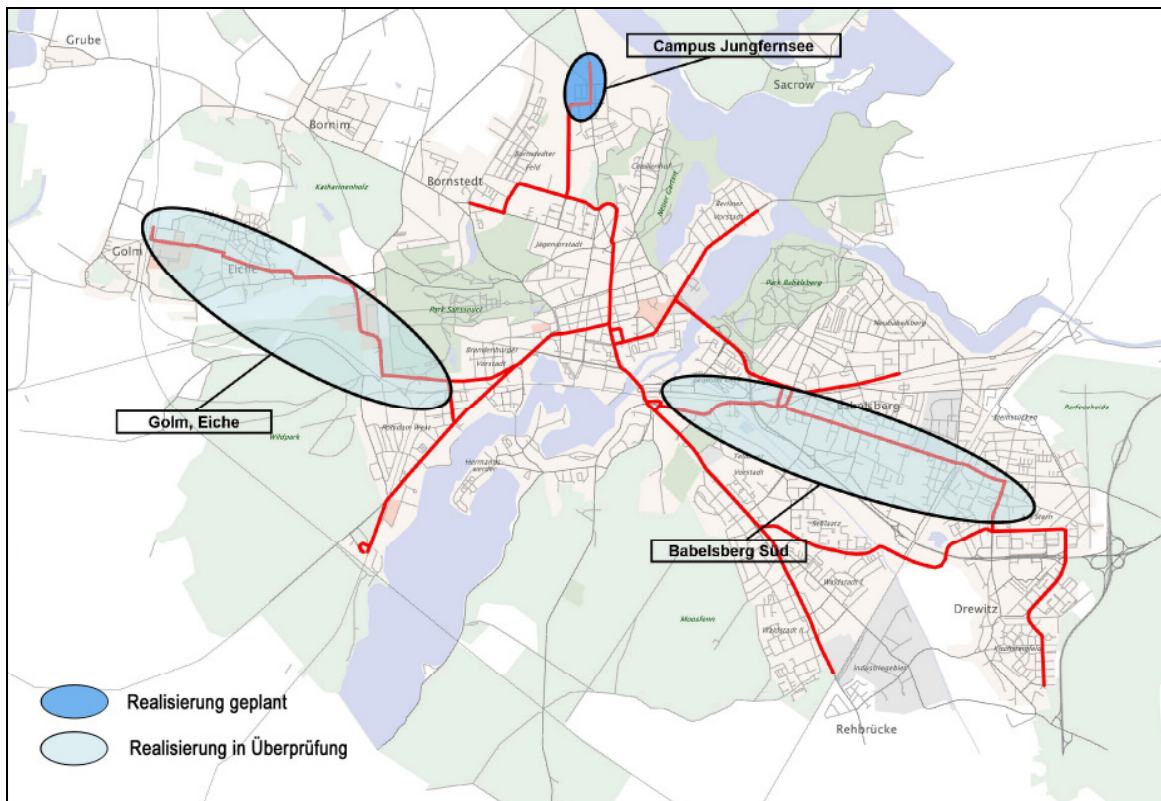
4.1.2 Anforderungen zur Netzentwicklung

Das Liniennetz ist den unter 4.1.1. genannten Quelle-Ziel-Beziehungen und den unter 3.3.1 formulierten Wachstumspotentialen stetig anzupassen.

Die wichtigen und nachfragestarken Verkehrsbeziehungen sind vorrangig durch die Straßenbahn zu bedienen. Das Straßenbahnnetz ist deshalb weiter zu entwickeln. Eine Ergänzung des Netzes in Richtung Campus am Jungfernsee ist in Abhängigkeit der städtebaulichen Entwicklung und Rahmenbedingungen zu realisieren.

Für weitere Untersuchungen zu Straßenbahntrassen (Eiche – Altes Rad – Golm, Großbeerenstr. – Friedrich-Engels-Str.) sind im Rahmen einer Entscheidungsfindung vor allem Belange für die gesamtstädtische Entwicklung hinsichtlich städtebaulicher, ökologischer, verkehrlicher und ökonomischer Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. So lassen die bisherigen Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie der Tramtrasse nach Golm sowie des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr noch keine gesicherte Entscheidung für oder gegen eine Streckenverlängerung zu. Daher sind vertiefende Untersuchungen und Kosten-Nutzen-Berechnungen durchzuführen, um eine gesicherte Entscheidungsbasis zu haben (vgl. Abbildung 34).

Abbildung 34: Planungsgebiete zur Straßenbahnnetzerweiterung (Quelle: StEK-V)



Für den Einsatz neu zu beschaffender, eventuell breiterer Straßenbahnfahrzeuge ist die Aufweitung des Achsabstandes im Netz zu untersuchen und bei Neubauvorhaben zu berücksichtigen.

Grundsätzlich ist bei der Neu- oder Umplanung von Verkehrsanlagen, von der auch Straßenbahngleise betroffen sind, eine planerische Abwägung zwischen den unterschiedlichen verkehrlichen Ansprüchen und städtebaulichen Rahmenbedingungen durchzuführen und daraufhin eine Entscheidung in Abstimmung mit den verschiedenen Bereichen der Stadtverwaltung zu fällen. In Abstimmung mit der ViP und den aufgeführten Prämissen gilt, dass der Gleisachsabstand für eine Wagenkastenbreite von 2,65 m auszulegen ist, andernfalls ist eine Wagenkastenbreite von 2,40 m anzusetzen. Dies bedeutet, dass eine Wagenkastenbreite von 2,65 m nicht automatisch Bemessungsgrundlage ist.

Das Busnetz sowie alternative Erschließungssysteme in der Fläche sind in den verschiedenen Ortsteilen zu evaluieren und bei Realisierung auf die jeweils übergeordneten Verkehrsmittel zu orientieren.

4.1.3 Haltestellenerreichbarkeit

Für eine ausreichende Erschließung des bebauten Stadtgebietes durch den ÖPNV sind entsprechend der Wegekassen folgende Haltestelleneinzugsbereiche (jeweils Luftlinie) wie bisher einzuhalten:

Abbildung 35: Haltestelleneinzugsbereiche nach Klassen

Verkehrsmittel	Einzugsbereich		
	Klasse I	Klasse II	Klasse III
Straßenbahn	350m	450m	-
Bus	300m	400m	500m

Einzugsbereiche in Randgebieten werden größer als in der Innenstadt festgelegt. Dies lässt sich damit begründen, dass in dünner besiedelten Gebieten eine Haltestelle einen größeren Einzugsradius besitzen muss, um die gleiche Anzahl an Einwohnern zu erschließen.

Außerordentlich wichtige Quellen bzw. Ziele sind dabei jeweils auf kürzestem Weg durch die städtischen Verkehrsmittel zu erschließen. Zu derartigen Quellen/Zielen gehören beispielsweise:

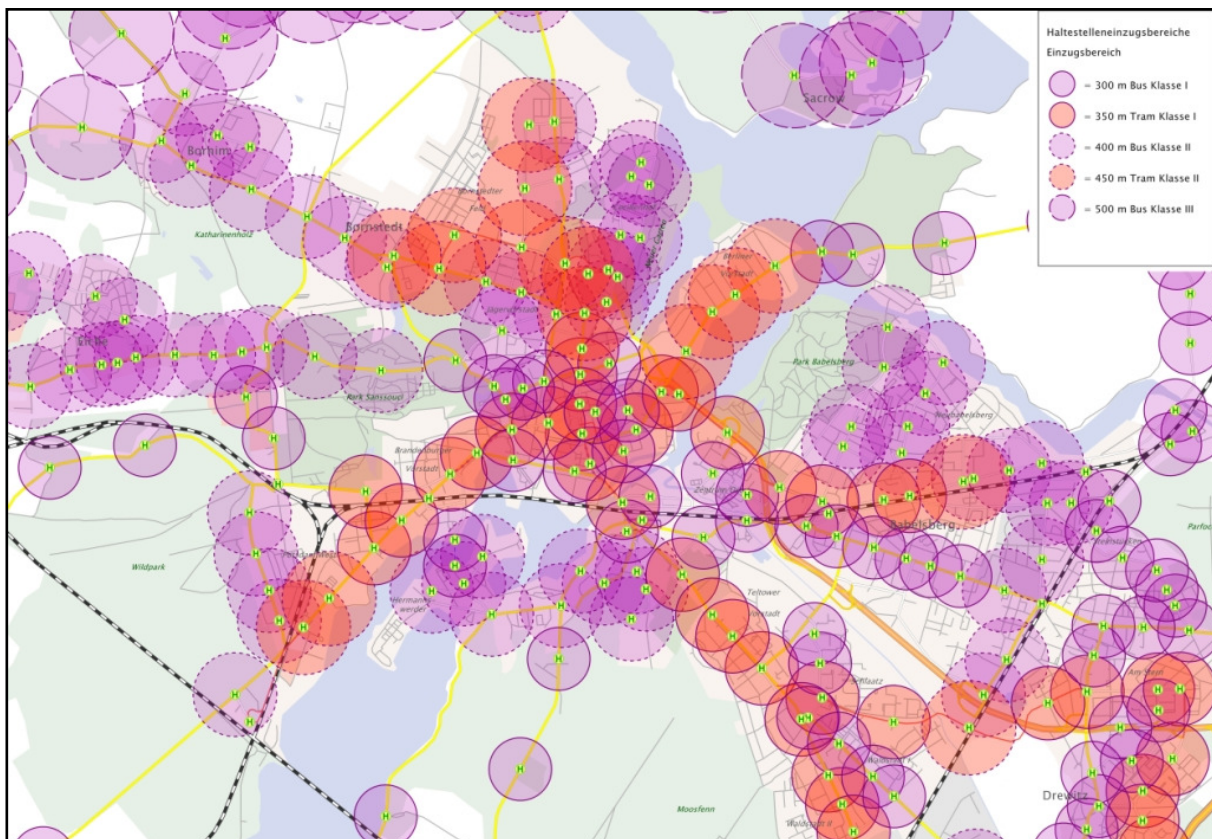
- Bahnhöfe des SPNV,

- öffentliche Einrichtungen mit übergeordneter Bedeutung,
- Arbeitsstätten und Ausbildungseinrichtungen mit einer hohen Anzahl Beschäftigter und Auszubildender,
- Sehenswürdigkeiten von besonderer touristischer Bedeutung,
- Gebiete mit einer Konzentration von Einkaufsmöglichkeiten.

Zur Verbesserung der Erschließung nach o.g. Vorgaben sollten zusätzlich erforderliche Haltestellen im Rahmen von Straßenrekonstruktionen Berücksichtigung finden.

In weniger dicht besiedelten Stadtteilen und in Zeiten geringerer Inanspruchnahme sind alternative Bedienungsformen (Linientaxi, RufBus, Anrufsammel-Taxi) zu prüfen.

Abbildung 36: Flächenerschließung durch Haltestellen



4.1.4 Beförderungszeit und Zielerreichbarkeit

Die gegenwärtig durchschnittliche Zeitdauer von 28,1 Minuten (Quelle: SrV 2008, zusammengesetzt aus reiner Fahrzeit, Wegezeiten von und zur Haltestelle, Wartezeiten und Zeiten für Umsteigevorgänge) für einen Weg im Binnenverkehr mit dem städtischen ÖPNV ist mit folgendem Maßnahmebündel zu verringern:

- Verbesserung der Haltestellenerreichbarkeit,
- Verbesserung der Umsteigebedingungen und –zeiten,

- Beschleunigungsmaßnahmen.

In der Regel sollen die Innenstadt und der Hauptbahnhof als die zentralen Ziele bzw. Umsteigepunkte innerhalb von 30 Minuten, in Ausnahmefällen (weniger dicht besiedelte Gebiete) innerhalb von maximal 60 Minuten, entsprechend der Klassifizierung der Ortsteile erreicht werden.

Die Ortsteile der Klassen I sind ganztags umsteigefrei an die Innenstadt und den Hauptbahnhof anzubinden. Ortsteile der Klasse II sollen tagsüber umsteigefrei und abends mit maximal einmaligem Umsteigen an Innenstadt und Hauptbahnhof angebunden sein, wobei der Hauptbahnhof als wichtigster innerstädtischer Verkehrsknoten Priorität genießt. Ortsteile der Klasse III können ganztags mit einmaligem Umsteigen an die Innenstadt und den Hauptbahnhof angebunden werden.

Abbildung 37: Maximale Umsteigehäufigkeiten nach Klassen

	Klasse I	Klasse II	Klasse III
Tag	0	0	1
Nacht/Abend	0	1	1

Für die wichtigsten Verkehrsströme sind Direktverbindungen anzubieten. Dazu zählen insbesondere folgende Relationen:

- Innenstadt <> Hauptbahnhof <> Wohngebiete Schlaatz, Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld,
- Innenstadt <> Hauptbahnhof <> Wohngebiet Waldstadt ,
- Innenstadt <> Babelsberg,
- Hauptbahnhof <> Innenstadt <> Rathaus <> Fachhochschule,
- Hauptbahnhof <> Innenstadt <> Groß Glienicke,
- Hauptbahnhof <> Innenstadt <> Potsdam-West <> Eiche <> Golm,
- Hauptbahnhof <> Park Sanssouci,
- Hauptbahnhof <> Babelsberg <> Großbeerstr. <> Stern,
- Babelsberg/S Griebnitzsee <> Medienstadt <> Stern, Drewitz.

Das Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV sollte auf wichtigen Relationen bei mindestens 1,5 oder darunter liegen. Das heißt, dass ein ÖPNV-Nutzer nicht mehr als die ein- einhalbfache Reisezeit eines Autofahrers benötigen sollte. Basis zur Ermittlung dieses Wertes ist die schnellste Verbindung von Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit zwischen 7.00 und 8.00 Uhr.

4.2 Bedienungsstandards

Die Fahrpläne von Straßenbahn und Bus sind grundsätzlich am Fahrplan der S-Bahn und des regionalen Eisenbahnverkehrs auszurichten.

Unter Berücksichtigung der Klassen (vgl. Punkt 4.1) sind Vorgaben zum Fahrtenangebot (Bedienungsstandards) sinnvoll, um der Bevölkerung eine verlässliche Bedienung anzubieten.

Abbildung 38: Taktzeiten nach Klassen

Verkehrszeit	Klasse I	Klasse II	Klasse III
HVZ	5-10 min	20-30 min	60 min
NVZ	10 min	20-30 min	60-120 min
SVZ	20 min	60 min	60-120 min
Nacht	60 min (30 min am WE)	60 min am WE	-

Die Straßenbahn ist im innerstädtischen Verkehr das bedeutendste öffentliche Verkehrsmittel von Potsdam, deren tragende Stellung beizubehalten und auszubauen ist. Nachfolgende Bedienungsstandards sind einzuhalten, sofern die Rahmenbedingungen keine abweichende Handhabung erfordern:

- Alle Straßenbahnstreckenäste sind in der Normalverkehrszeit (Tagesverkehr Montag bis Freitag) in einem 20-Minuten-Takt zu bedienen. In Abhängigkeit der Nachfrage sind strecken- und/oder zeitweise Takt-Verdichtungen vorzunehmen.
- Das Verkehrsangebot an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen hat sich tagsüber an der Normalverkehrszeit zu orientieren. Die touristischen Ziele sind hierbei zu berücksichtigen.
- Die saisonal bedingten Schwankungen der Verkehrsnachfrage zwischen Sommer und Winter sowie zwischen Schul- und Ferienzeiten sind im Angebot der Verkehrsleistungen zu berücksichtigen.
- In der Schwachlastzeit (täglich Abend-, Spät- und Nachtverkehr sowie am Wochenende früh) ist eine Reduzierung des Fahrtenangebotes gegenüber der Normalverkehrszeit oder eine Unterbrechung des Betriebes entsprechend der verminderten Nachfrage möglich.

Das Busnetz ist an die Stadtentwicklung und die geplante Erweiterung des Straßenbahnnetzes anzupassen. Entsprechend der definierten Rolle der Potsdamer

Straßenbahn hat der innerstädtische Busverkehr in Potsdam folgende Funktionen zu übernehmen:

- den Zubringerverkehr zur Straßenbahn, S-Bahn und dem Regionalverkehr der Eisenbahn,
- die Sicherstellung eines Angebotes auf nachfragestarken Relationen, die nicht straßenbahnseitig erschlossen sind,
- die Erschließung weniger dicht besiedelter Stadtgebiete unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage.

Die einzelnen Kategorien sind nicht losgelöst voneinander zu sehen. Die Gestaltung des künftigen Busverkehrsangebotes sollte einem hierarchisch aufgebauten Systemangebot entsprechen.

Basierend auf den geplanten Veränderungen im Straßenbahnbereich (Ausbau des Streckennetzes, Erneuerung des Fahrzeugparks und Anhebung der mittleren Beförderungsgeschwindigkeit) wird die künftige Angebotsgestaltung im Busbereich definiert.

Hierfür gelten folgende Bedienungsstandards, die einzuhalten sind, sofern Rahmenbedingungen keine abweichende Handhabung erfordern:

- Der überwiegende Teil der Strecken ist in der Normalverkehrszeit (Tagesverkehr Montag bis Freitag) in einem 20-Minuten-Takt zu bedienen. In Abhängigkeit der Nachfrage und für einen wirtschaftlich orientierten Betrieb sind strecken- und/oder zeitweise Takt-Verdichtungen oder -Ausdünnungen vorzunehmen.
- Das Verkehrsangebot an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen hat sich tagsüber an der Normalverkehrszeit zu orientieren. Die touristischen Ziele sind hierbei zu berücksichtigen.
- Die saisonal bedingten Schwankungen der Verkehrsnachfrage zwischen Sommer und Winter sowie zwischen Schul- und Ferienzeit sind im Angebot der Verkehrsleistungen zu berücksichtigen.
- In der Schwachlastzeit (täglich Abend-, Spät- und Nachtverkehr sowie am Wochenende früh) ist eine Reduzierung des Fahrtenangebotes gegenüber der Normalverkehrszeit oder eine Unterbrechung des Betriebes entsprechend der verminderten Nachfrage möglich.
- In Übereinstimmung mit den Landkreisen Potsdam-Mittelmark und Havelland als Aufgabenträger des Busverkehrs im Potsdamer Umland ist zur Absicherung der Daseinsvorsorge in dünner besiedelten Potsdamer Ortsteilen die Integration der in die Stadt Potsdam hineinführenden Linien des Regionalbusverkehrs in das

innerstädtische Busverkehrsangebot zu qualifizieren. Dabei ist ein dem Potsdamer Fahrplanschema entsprechendes Taktsystem weiter zu vervollkommen.

- Die Durchbindung von Buslinien in die Innenstadt ist zu realisieren, wenn kurz vor dem Erreichen ein Umsteigen nicht mehr sinnvoll ist.

Aufgrund der überwiegenden Führung der Regionalbuslinien bis zum Potsdamer Hauptbahnhof können die Funktionen der Regionalbusse für den innerstädtischen ÖPNV in drei Kategorien eingeordnet werden. Diese ergeben sich im Wesentlichen aus der Verkehrsnachfrage, den Verkehrsbeziehungen, der vorhandenen Infrastruktur sowie dem vorhandenen Stadtbus-Angebot. (vgl. Abbildung 41)

1. Übernahme der städtischen Erschließungsfunktion (Daseinsvorsorge)

Aufgrund der sich mit dem Umland deckenden Verkehrsbeziehung, der selbst geringen Nachfrage und freier Kapazitäten im Regionalbus übernimmt dieser die innerstädtische Erschließungsfunktion (z.B. *Erschließung von Marquardt*). Eine separate Erschließung durch den Stadtbus wäre in diesem Fall verkehrlich nicht sinnvoll und wirtschaftlich nicht vertretbar. Für den Regionalbus gelten in diesem Fall die Qualitätsmaßstäbe eines Stadtbusses hinsichtlich der Bedienung aller Haltestellen, dem Taktverkehr, der Fahrplantreue usw.

Abbildung 39: Regionalbuslinien mit städtischer Erschließungsfunktion

Linie	Streckenverlauf		erforderliches Angebot: Takt in Min.						
			Mo-Fr				Sa+So		
	von	bis	HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
607	Forsthaus Templin	S Hauptbahnhof	60	60	120	-	60 ^s /120 ^w	120	-
608/643	Nesselgrund	S Hauptbahnhof	60	120	120	-	120	120	-
610	Kuhfort	Bhf. Park Sanssouci	60	120	120	-	120	120	-
614	Paaren	Marquardt	120	120	120	-	120	120	-
614	Marquardt	S Hauptbahnhof	60	120	120	-	120	120	-
650	Paaren	Marquardt	120	120	120	-			-
650	Marquardt	S Hauptbahnhof	60	120	120	-			-
631	Bayrisches Haus	Luftschiffhafen	120	120	120	-	120	120	-
N13	S Hauptbahnhof	E.-Claudius-Str.	-	-	-	-	-	-	60
N43	S Hauptbahnhof	J.-Kepler-Platz	-	-	-	-	-	-	60

Anmerkung: s = Sommer, w= Winter

2. Verdichtung des städtischen Angebotes

Übereinstimmend mit den umwelt- und verkehrspolitischen Zielstellungen der LHP hinsichtlich der Pendlerströme sowie aufgrund einer im Gegensatz zu Punkt 1 hohen Nachfrage ergänzt der Regionalbus das bestehende Angebot des Stadtverkehrs (z.B. *Bedienung der Relation Potsdam Hbf. – S-Bhf. Babelsberg – Großbeerenstr. – Bhf. Medienstadt Babelsberg – J.-Kepler-Platz. Der gemeinsame und abgestimmte*

Betrieb der Stadtbuslinie 690 mit der Regionalbuslinie 601 führt hier zu einem 10-Minuten-Takt von Montag bis Freitag.). Für beide Verkehrsarten gelten identische Qualitätsstandards hinsichtlich ähnlicher Bedienung der Haltestellen, des Taktverkehrs, der Fahrplandreue und der Fahrzeiten, so dass das Angebot vom Fahrgast als einheitlich wahrgenommen wird.

Abbildung 40: Regionalbuslinien mit Verdichtung des städtischen Angebotes

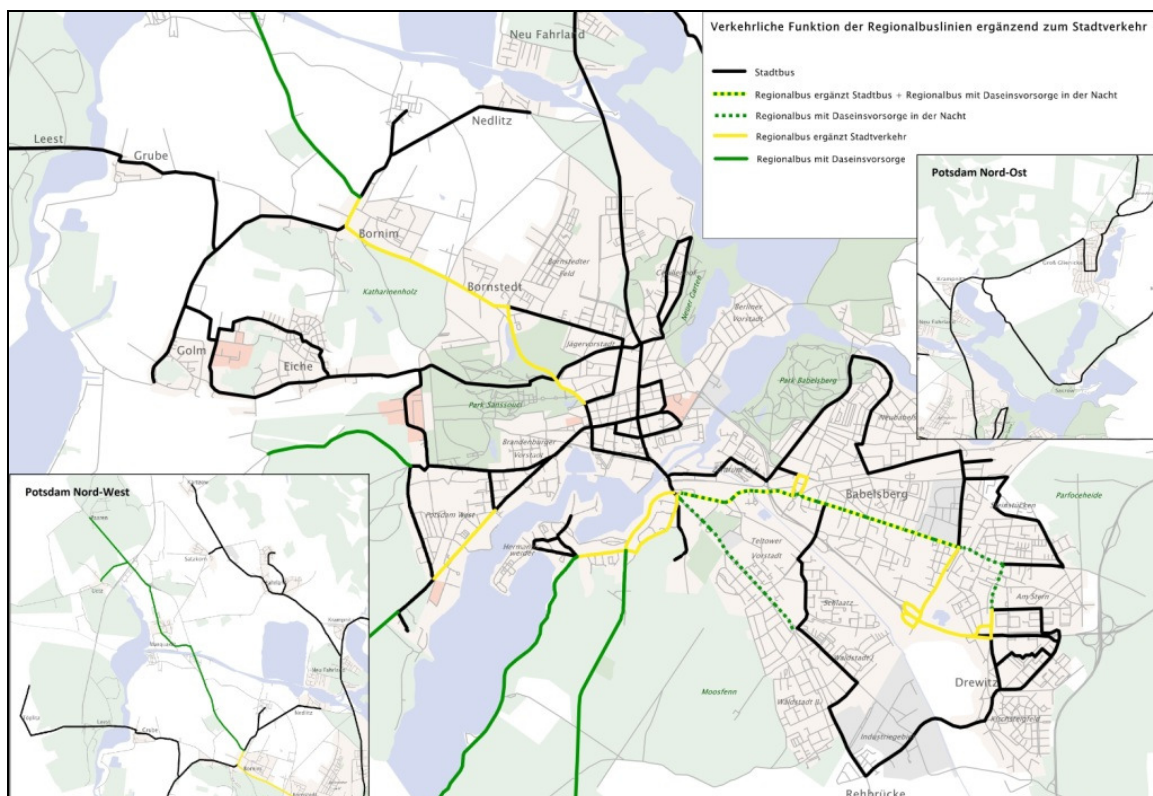
Linie	Streckenverlauf		erforderliches Angebot: Takt in Min.						
			Mo-Fr				Sa+So		
	von	bis	HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
601	S Hauptbahnhof	Jagdhausstr.	20	20	120	-	60	120	-
631	S Hauptbahnhof	Luftschiffhafen	20	30	60	-	60	60	-

3. keine Bedeutung für die städtische Erschließung (Daseinsvorsorge)

Aufgrund eines parallel bestehenden städtischen Angebotes mit der Straßenbahn oder dem Stadtbus, das teilweise aus einer vom Umlandverkehr abweichenden Verkehrsbeziehung resultiert, ist für die innerstädtische Erschließung eine Bedienung durch den Regionalbus entbehrlich, da diese durch den Stadtverkehr sichergestellt wird.

Linien im gesamten Streckenverlauf	X1	580	602	604	611	618	619	750	901	927	N31	BER2
Linien auf Teilabschnitten	610	N13	N43									

Abbildung 41: Funktion der Regionalbuslinien

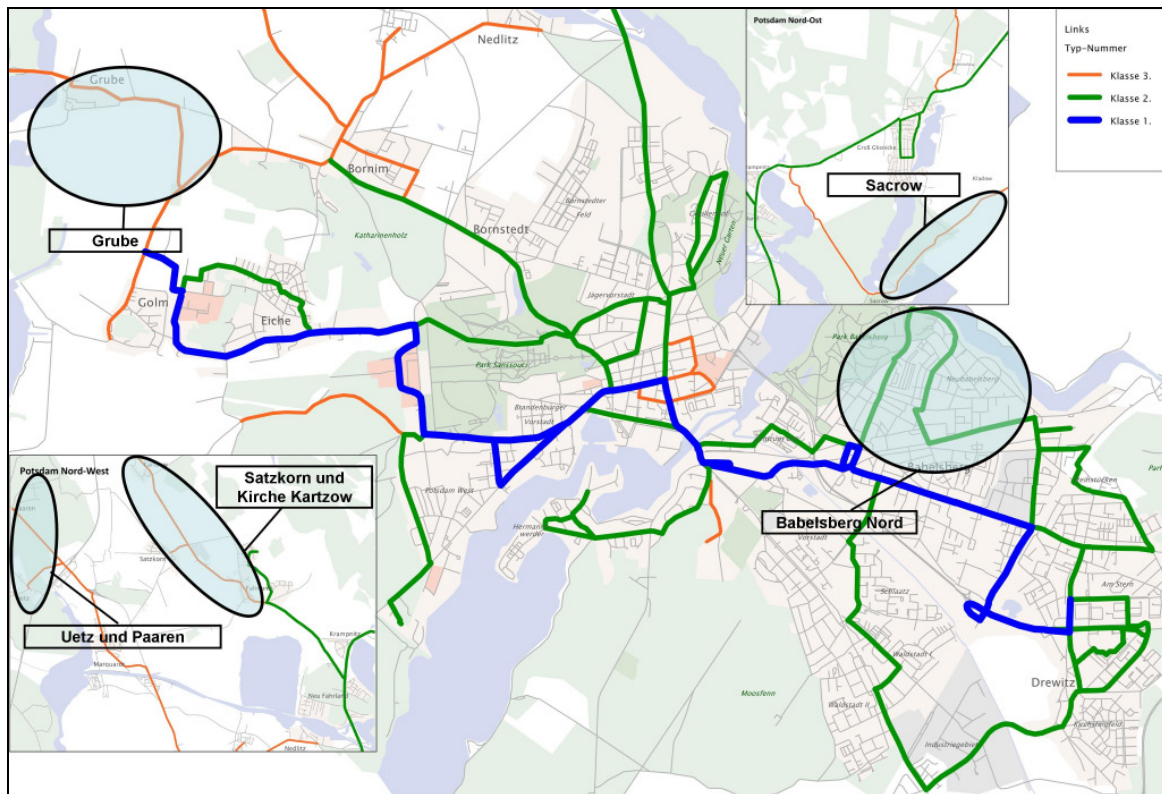


Im Interesse der Klimaschutzziele der LHP sowie eines möglichst hohen ÖPNV-Anteils ist bei Berücksichtigung der Gesamtwegekette ein Brechen des Regionalverkehrs möglichst zu vermeiden. Zur Minimierung verkehrlich nicht sinnvoller Parallelverkehre ist jedoch ein eventuelles Brechen der Regionalbuslinien abzuwägen. Dabei sind Faktoren wie die Tageszeit, die Zahl der Fahrgäste, die Örtlichkeit (Aufenthaltsqualität) und die verkehrliche Qualität (Taktfolge, Pünktlichkeit) der Verkehrsmittel entsprechend einzubeziehen. Grundsätzlich sollte hierbei wegen der dichteren Taktfolge und der höheren Fahrplanstabilität ein Umsteigen vom Regionalbus auf ein Schienenverkehrsmittel bzw. umgekehrt favorisiert werden.

Die Realisierung alternativer Bedienformen wie Linientaxi, RufBus, Anrufsammel-Taxi obliegt unter Beachtung der Nichteinschränkung des Angebotes für mobilitäts-ingeschränkte Personen dem unternehmerischen Handeln der Verkehrsunternehmen.

Alternative Bedienformen stellen ein etabliertes Werkzeug zur ÖPNV-Erschließung in ländlichen aber auch städtischen Gebieten mit geringer Nachfrage dar. Für diese Bedienformen sind Gebiete mit geringer Besiedlungsdichte sinnvoll. Zur Fahrt in die Innenstadt muss dann umgestiegen werden, sodass ein Anschluss von oder zu einem weiterführenden Verkehrsmittel herzustellen ist. Daher empfehlen sich fahrplangebundene und räumlich flexible Rufbusse. Die räumliche Flexibilität sollte sich auf einzelne Stichfahrten bei Bedarf und die Flächenbedienung zum Aussteigen beschränken.

Der bereits im Spätverkehr eingerichtete fahrplangebundene RufBus im Babelsberger Norden zeichnet sich dadurch aus, dass sich Fahrgäste vor der Fahrt anmelden. Damit hat der Verkehrsbetrieb die Möglichkeit, Fahrten oder Fahrtabschnitte nur bei Bedarf zu bedienen. Aufgrund der heterogenen Siedlungsstruktur wurden weitere Möglichkeiten, alternative Bedienformen in geeigneten Siedlungsbereichen Potsdams einzuführen, durch den VBB bereits untersucht. Entsprechend der Struktur der untersuchten möglichen Bediengebiete und der Verkehrsnachfrage sowie der Erkenntnisse aus dem Bereich Babelsberg-Nord ist im Sinne dieser Untersuchung die Einführung in weiteren Ortsteilen vorzusehen, um den Verkehrsbedürfnissen mit alternativen Bedienformen effektiver zu entsprechen.

Abbildung 42: Ortsteile für alternative Bedienformen und Stadtbusnetz

Neben den bereits aufgeführten starken Verkehrsbeziehungen in die benachbarten Landkreise bestehen auch aufgrund der unmittelbaren Nähe zwischen der LHP und Berlin enge Verflechtungen. Während die starken Verkehrsströme in Richtung Berliner Zentrum über den SPNV abgewickelt werden, existieren darüber hinaus eine Reihe von Verkehrsbeziehungen zu benachbarten Stadtbezirken. Diese bestehen zwischen Wannsee und dem östlichen Babelsberg, Kladow und Sacrow und entlang von tangentialen Verbindungen wie nördliche Innenstadt – Groß Glienicke – Spandau. Sie resultieren überwiegend aus der schnelleren oder bequemerem Erreichbarkeit von Bahnhöfen, Arbeitsstätten, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten auf dem jeweils anderen Stadtgebiet. Dementsprechend sind nachfolgend aufgeführte Verknüpfungen zwischen dem Berliner und Potsdamer Nahverkehrsnetz sicherzustellen:

- Am Stern – Steinstücken – Wannsee
- Glienicker Brücke – Wannsee
- Groß Glienicke – Spandau
- Sacrow – Kladow

Die Realisierung der Verbindungen erfolgt mit durchgebundenen Buslinien, vorzugsweise mit der Anbindung an ein Schienenverkehrsmittel auf beiden Stadtgebieten. Takt- und Einsatzzeiten haben sich an der Nachfrage und den Qualitätseigenschaften des übrigen Netzes zu orientieren. Trotz des gebietskörperübergreifenden Einsatzes von Fahrzeugen

und Personal ist die Umsetzung einheitlicher Qualitätsmaßstäbe anzustreben. Anschlüsse an die übergeordneten Verkehrsmittel (z.B. von und zur Tram an der Glienicker Brücke) sind herzustellen.

Im Spät- und Nachtverkehr sind das Liniennetz und das Fahrplanangebot entsprechend der geringeren und veränderten Nachfrage zu gestalten. In der Landeshauptstadt Potsdam gelten folgende tägliche Bedienungsstandards, die sich durch zwei Zeiträume unterscheiden:

- Spätverkehr – ca. 21.00 Uhr bis 1.00 Uhr (Tram und Bus),
- Nachtverkehr – ca. 1.00 Uhr bis 4.30 Uhr (nur Bus).

Der *Spätverkehr* besteht aus der Fortführung eines Teils der Linien des Tagesverkehrs. Dabei entfallen teilweise ganze Linien, einzelne Linien werden nicht mehr im gesamten Abschnitt befahren und es finden Taktausdünnungen statt.

Da ein Teil der Regionalbuslinien bis gegen Mitternacht auch längere Strecken auf dem Gebiet der Stadt Potsdam zurücklegt, ergänzen diese Linien das Stadtbus-Spätverkehrsnetz und tragen zu einer weiteren Erschließung des Stadtgebietes bei.

Die Buslinien im *Nachtverkehr* setzen sich aus Abschnitten mehrerer Tageslinien zusammen, um eine möglichst hohe Erschließung zu erreichen. Diese innerstädtischen Linien werden durch weitere Linien nach Berlin und ins Umland ergänzt.

In den Nächten am Wochenende ist eine höhere Nachfrage an Beförderungsleistungen als in den restlichen Nächten zu verzeichnen. Die Kulturstätten in Berlin und Potsdam sowie Lokale und Diskotheken werden an Wochenendnächten erheblich stärker besucht als wochentags. Dem entsprechend ist:

- der Nachtverkehr in Potsdam mit dem Berliner Nachtverkehr zu koordinieren,
- für die Wohngebiete im Südosten, den Hauptbahnhof, die Innenstadt, Potsdam-West sowie bedeutende Standorte des kulturellen und studentischen Lebens Montag bis Freitag eine Erschließung im 60-Minuten-Takt und am Wochenende im 30-Minuten-Takt vorzusehen.

Die Kombination aus den Teilstrecken mehrerer Tagesbuslinien, die stark abweichende Linienführung zu den bekannten Tramlinien des Tages und die komplett abweichende Linienbezeichnung erschweren allerdings die Orientierung im Nachtangebot. Demzufolge ist die Kommunikation der Nachtangebote besonders intensiv zu betreiben.

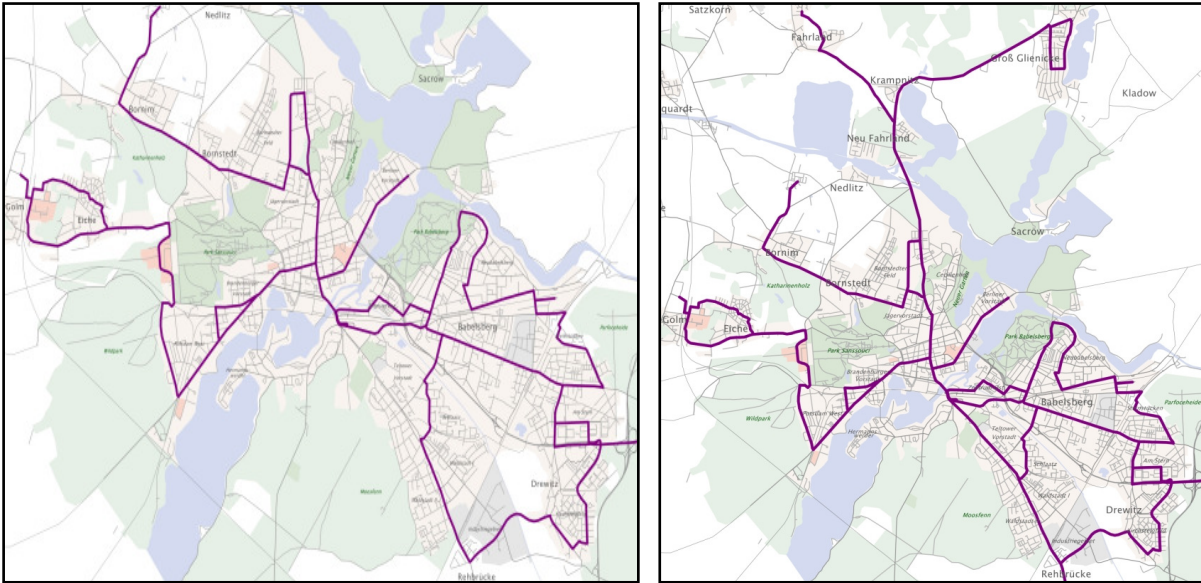
Abbildung 43: Nachtbusliniennetz So-Do (links) sowie Fr und Sa (rechts)**Abbildung 44:** Nachtverkehr

Foto: SV Potsdam, B. Plate

Die Fährverbindung Hermannswerder – Auf dem Kiewitt ist bei gleich bleibenden Rahmenbedingungen Bestandteil des innerstädtischen ÖPNV.

Für den Schienenpersonennahverkehr (Regionalverkehr und S-Bahn außerhalb Berlins) ist das Land Brandenburg Aufgabenträger.

Die S-Bahn verkehrt in der Normalverkehrszeit im 10-Minuten-Takt, in der Schwachlastzeit im 20-Minuten-Takt sowie in den Nächten zu Samstag und Sonntag im 30-Minuten-Takt. Diese Zugfolge ist als attraktives Angebot vor allem für das Stadtteilzentrum Babelsberg weiterhin zu bewahren, weil der Regionalverkehr hier nicht halten kann. Zur Sicherung der Attraktivität und der Bedienqualität sind die Taktdichte und ein volles Platzangebot zwischen Potsdam und Berlin zu stabilisieren und mindestens in den Zustand vor der „S-Bahn-Krise“ zu versetzen. Dies ist vor allem 2012, im Jahr der Sanierung der Fernbahngleise zwischen Berlin-Wannsee und Berlin-Grunewald von höchster Priorität, da die S-Bahn den größten Teil des Ersatzverkehrs für den auf diesem Abschnitt entfallenden Regionalexpress leisten muss.

Im Regionalbahnverkehr bildet neben der Regionalexpressverbindung des RE1 nach Berlin und Brandenburg die Relation Golm - Hauptbahnhof – Griebnitzsee zur Verknüpfung der Universitäts- und Wissenschaftsstandorte einen weiteren Schwerpunkt. Deren Angebot wurde durch die Koppelung der RB21 mit der neuen Linie der RB22 im Tagesverkehr von Montag bis Freitag auf einen durchgängigen 30-Minuten-Takt verdichtet. Mit der Fertigstellung der Bauarbeiten an der Regionalbahntrasse zwischen Berlin-Wannsee und Berlin-Grunewald zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 wird das Angebot des RE1 weiter verdichtet. Die Linien RB21 und RB22 fahren im Berufsverkehr bis nach Berlin-Friedrichstr. und ergänzen das Angebot auf einen attraktiven 15-Minuten-Takt. Außerdem wird der Bahnhof Griebnitzsee durch den Halt der beiden Regionalbahnlinien aufgewertet und auch für Berlin-Pendler interessant.

Mit der Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Brandenburg steigt die Bedeutung und Notwendigkeit einer attraktiven Anbindung der Landeshauptstadt mit seinen Wissenschaftsstandorten. Die Stadt Potsdam hatte sich daher für eine direkte Verbindung zum neuen Flughafen Berlin-Brandenburg mit reduzierten Reisezeiten und mit einem geänderten Schwerpunkt der Erschließung eingesetzt, die nun mit der neuen RB 22 realisiert wird.

Eine stabile Bedienung der Stationen innerhalb der Stadt Potsdam (vgl. Abbildung 45) ist angestrebtes Ziel.

Abbildung 45: Regionalbahnhöfe in Potsdam

Station	wird bedient von
Potsdam Hbf	RE1, RB20, RB21, RB22, RB23, S-Bahn
Charlottenhof	RE1, RB20, RB21, RB22, RB23
Golm	RB20, RB21, RB22
Griebnitzsee	RB21, RB22, S-Bahn
Marquardt	RB20, RB21
Medienstadt Babelsberg	RE7, OE33
Park Sanssouci	RE1, RB20, RB21, RB22
Pirschheide	RB23
(Potsdam Rehbrücke)	RE7, OE33

Die Einflussnahme auf beide Verkehrsträger erfolgt über die Gremien des VBB sowie das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft.

Mit deren Unterstützung wird auch erreicht, dass ein zweiter Regionalbahnsteig am Bhf. Griebnitzsee gebaut und die Wiederinbetriebnahme des Bhf. Pirschheide (obere Bahnsteige) in den kommenden Landesnahverkehrsplan aufgenommen wird.

Für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Deutschland besitzt der Bund eine im Grundgesetz verankerte Verantwortung. Die Angebotsplanung liegt allein bei den im Fernverkehr tätigen Unternehmen. Diese richten ihre Entscheidungen nach wirtschaftlichen Kriterien aus. Daher können die Kommunen auf das Fernverkehrsangebot nur auf politischer Ebene Einfluss nehmen.

Die Bedienung Potsdams im Fernverkehr wurde in den letzten Jahren kontinuierlich bis auf ein IC-Paar reduziert. Ausschlaggebend hierfür war vor allem die Verlagerung sämtlicher Fernzüge in Richtung Westen und Südwesten auf die Schnellfahrstrecke Berlin – Hannover, die nördlich an Potsdam vorbeiführt.

Mit den Zügen des Regionalverkehrs können die wichtigen Fernverkehrsknoten Berlin Hbf. und Magdeburg Hbf. im Taktverkehr erreicht werden. Der alternative Fernbahnhof Berlin-Spandau ist aus Potsdam im SPNV nur mit Umsteigen oder mit dem Bus zu erreichen. Für eine direkte Schienenanbindung über Golm hatte sich die Stadt beim Land eingesetzt. Eine Aufnahme in den zukünftigen Landesnahverkehrsplan konnte nicht erreicht werden. Die Stadt wird sich langfristig weiterhin darum bemühen.

Um eine Verbesserung der Anbindung Potsdams an den Fernverkehr zu erreichen und damit der Funktion Potsdams als Landeshauptstadt nachzukommen, konnte die Stadt erreichen, dass ab 2012 in der HVZ mit der Durchbindung der RB21 und der RB22 von

und nach Berlin-Friedrichstr. das Fahrtenangebot zum Regionalexpress RE1 erweitert wird.

4.3 Qualitätsstandards

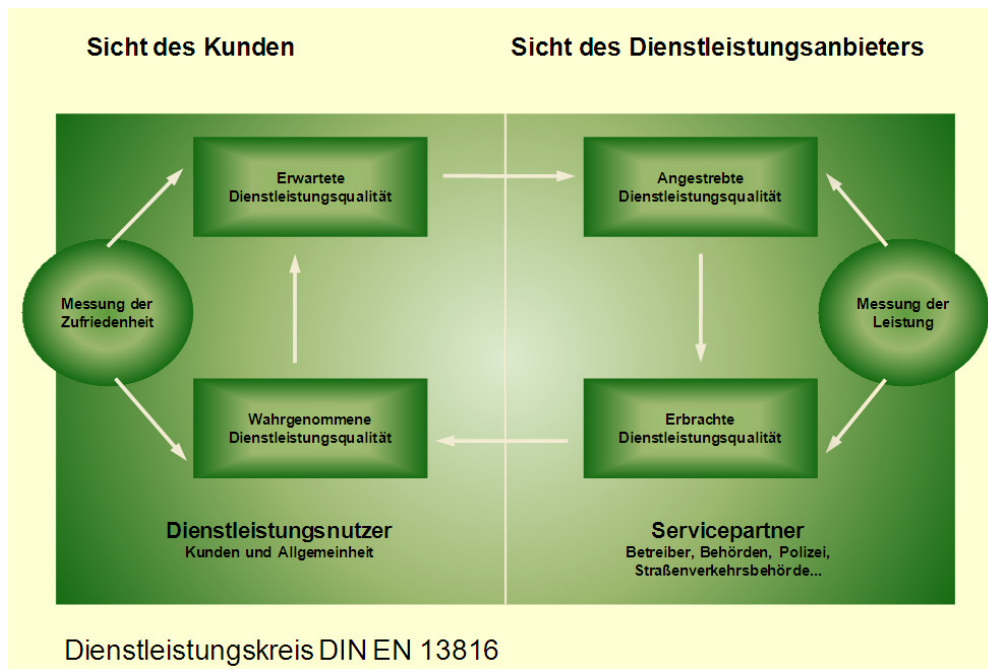
Die im jeweils aktuellen Qualitätskatalog des VBB enthaltenen Empfehlungen sind Grundlage der Anforderungen für den Stadtverkehr der Landeshauptstadt Potsdam.

Konkretisiert werden diese mittels Qualitätsvereinbarung im Rahmen eines Verkehrsvertrages des Aufgabenträgers LHP mit der ViP als Dienstleister für den ÖPNV. Zwischen den einfahrenden Regionalverkehrsunternehmen erfolgt diese Konkretisierung mittels Vereinbarungen der Aufgabenträger untereinander.

In der Qualitätsvereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ist die Umsetzung für den Fahrgast besonders wesentlicher Qualitätsmerkmale festzuschreiben.

Die Europäische Union hat mit der Norm DIN EN 13816 Leistungsziele des Öffentlichen Personenverkehrs sowie deren Messung definiert und zur Anwendung empfohlen. Damit wird eine genaue Betrachtung der Qualität sowohl auf Seiten der Dienstleistungsanbieter (Besteller, Ersteller) als auch seitens der Kunden ermöglicht.

Abbildung 46: Dienstleistungskreis



Ein wesentlicher Baustein für die Umsetzung dieser Ansprüche ist die Zertifizierung der ViP nach DIN EN ISO 9001:2008 als umfassende Norm zur Qualität des Managements (Planmäßigkeit, Transparenz, Entwicklung). Auch die kontinuierliche Verbesserung der vereinbarten Qualitätsparameter entsprechend der Kriterien der DIN EN 13816 stellt einen wichtigen Baustein dar.

Das betrifft u.a.:

- die Pünktlichkeit und Anschlusssicherung,
- die Fahrgastinformation,
- die Kompetenz und Kundenorientierung des Fahrpersonals,
- die Sicherheit, Ordnung und Sauberkeit,
- Fahrzeugstandards.

Die von der LHP geforderten Qualitätsparameter werden in einem Kennzahlensystem der ViP erfasst. Die Erfüllung der Anforderungen wird pro Quartal in einem Qualitätsbericht nachgewiesen.

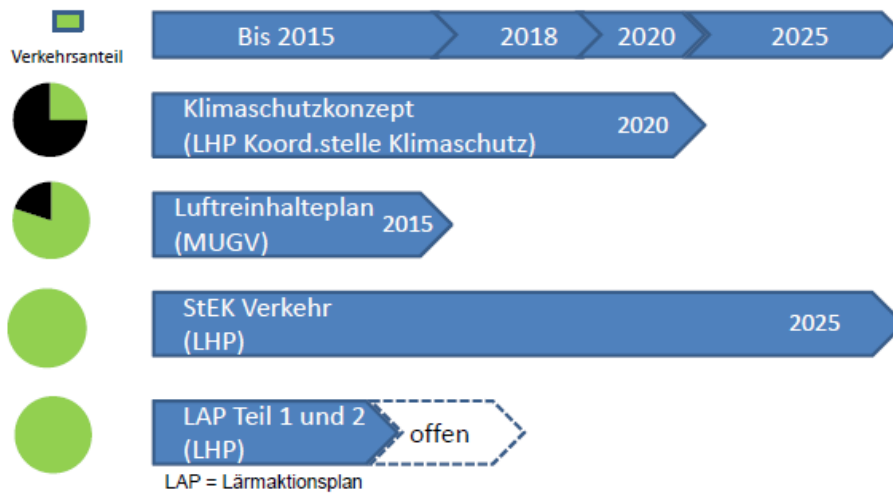
4.3.1 Umwelt

Die Landeshauptstadt Potsdam ist seit 1995 Mitglied des Klimaschutzbündnisses und hat sich damit die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes zum Ziel gesetzt (Halbierung der Pro-Kopf-Emissionen bis spätestens 2030). Durch eine verkehrsvermeidende Wohnungsbauentwicklung kann ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden, wobei eine gute Infrastrukturausstattung gleichermaßen auch im Interesse von Investoren und Nutzern ist (Stadt der kurzen Wege). Nachfolgend aufgeführte Erschließungsqualitäten zeigen auf, dass nur ein sehr geringer Anteil über keinerlei ÖPNV-Anbindung verfügt (3% der Wohnungen):

- Über einen Tramanschluss verfügen 36% und über einen Busanschluss 30% der Wohnungsbauflächen. Darüber hinaus verfügen 31% der Flächen für Wohnungen über einen ÖPNV-Anschluss an einen S- oder Regionalbahnhof. (Quelle: StEK Wohnen, 2009)

Es ist das Ziel der LHP, den Anteil des Umweltverbundes im Verhältnis zum MIV von 63% auf 67% zu steigern. Ein Baustein dazu ist die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV durch moderne, komfortable Fahrzeug-Technik (Niederflurfahrzeuge, Klimaanlage in den Fahrzeugen).

Dabei sollte die Umsetzung den Anforderungen des Luftreinhalte- und Aktionsplanes nach § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BimSchG) entsprechen. So sollten u.a. die Maßnahmen des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr der Stadt Potsdam zur nachhaltigen Dämpfung des Kfz-Verkehrs berücksichtigt werden. Ebenso sind die Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, wie beispielsweise die Optimierung und Anpassung des Verkehrsangebotes und die Weiterführung der Anschlusssicherung einschließlich der Beschleunigung des ÖPNV, weiterzuführen.

Abbildung 47: Städtische Planungen zur Umweltproblematik

Beim Neuerwerb von Bussen werden ausschließlich Fahrzeuge nach höchstem Umweltstandard beschafft. Das Bestreben zum Einsparen von Dieselmotorkraftstoff und Elektroenergie (Fahrerschulung, Getriebemodifikationen, Erprobung kraftstoffsparender Software in den Bussen) führt aufgrund der Senkung der CO₂-Emissionen ebenfalls zur Verbesserung der Luftqualität.

Durch die Installation von Fotovoltaikanlagen auf den Dächern der ViP werden die CO₂-Emissionen in der Landeshauptstadt insgesamt gesenkt.

An der Erfüllung der Anforderungen des 2011 aktualisierten Potsdamer Lärmaktionsplanes beteiligt sich der ÖPNV mit Sanierungsmaßnahmen des Gleiskörpers (Einbau von Flüsterschienen) und einer ständigen Qualitätsüberwachung an den Radreifen der Straßenbahnen.

Außerdem haben alle im Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen ein Umweltmanagementsystem eingeführt. Zur Erhöhung der Transparenz der Umweltleistung veröffentlicht die ViP seit 2008 jährlich eine von unabhängigen Umweltgutachtern validierte Umwelterklärung gemäß der EMAS-III-Verordnung (Eco-Management and Audit Scheme).

4.3.2 Anforderungen an den Fahrzeugpark

Die im Betrieb befindlichen Fahrzeuge entsprechen den geltenden deutschen Standards, sind zur Personenbeförderung zugelassen und werden entsprechend den geltenden Bestimmungen nachweisbar gewartet. Der Stand der Technik zum Zeitpunkt der Zulassung ist mit einem Bestandsschutz garantiert. Die Fahrzeuge sollen umweltfreundlich und geräuscharm sein, einen sparsamen Energieverbrauch haben und

ein ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen ermöglichen. Alle eingesetzten Fahrzeuge sind Nichtraucher-Fahrzeuge.

Der zum Einsatz kommende Fahrzeugpark soll

- mit allen technischen Komponenten ausgerüstet sein, die eine volle Integration in das Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsprogramm des ÖPNV der Landeshauptstadt Potsdam ermöglichen,
- mit den RBL-Komponenten einer optischen und akustischen Haltestelleninformation ausgerüstet sein,
- mit Fahrkartenautomaten (ausgenommen Regionalverkehr) ausgestattet sein, an denen alle VBB-Fahrausweise des Bartarifes erworben werden können,
- über eine ausreichende Anzahl an Haltestellenwunschtasten sowie Haltestangen und Haltegriffen für alle Körpergrößen der Fahrgäste verfügen.

Eine angemessene Anzahl von Fahrzeugen ist mit automatischen Zählsystemen auszustatten, die eine kontinuierliche und statistisch gesicherte Fahrgastzählung ermöglichen. Die Daten sind dem Aufgabenträger in der vorgegebenen Qualität (Datenstruktur) zu übergeben.

Neben der Ausstattung der Fahrzeuge ist deren innere und äußere Sauberkeit als ein wesentliches Qualitätsmerkmal zum gepflegten Gesamteindruck sicher zu stellen. Werbung in/an den Fahrzeugen soll auf Kunden zudem nicht belästigend wirken.

Straßenbahn

Mit der Beschaffung von 18 Niederflurbahnen im Zeitraum von 2011 bis 2014 werden die gegenwärtig noch im Einsatz befindlichen KT4D Hochflurfahrzeuge im Wesentlichen abgelöst. Diese dienen dann ausschließlich zur Reservebildung bzw. zur Abdeckung derzeitig noch nicht planbarer erhöhter Beförderungsbedarfe zu bestimmten Anlässen und Zeiten, die aufgrund eines weiteren Bevölkerungszuwachses sowie einem stärker ausgeprägten Umweltbewusstsein zu erwarten sind.

Mit Abschluss des Beschaffungsprogrammes der Straßenbahn wird die Nutzung des Potsdamer ÖPNV für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen fast uneingeschränkt möglich sein. Gesonderte Fahrpläne für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind dann verzichtbar. Jedoch werden noch nicht alle Haltestellen so ausgebaut sein, dass sie barrierefrei nutzbar sind.

Bus

Im städtischen Busverkehr sind weiterhin 100% niederflurige und mit technischen Einstiegshilfen für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen ausgerüstete Fahrzeuge

einzusetzen. Bei Neubeschaffungen ist der jeweils neueste Stand der Technik zu berücksichtigen.

4.3.3 Haltestellenausstattung

Die Haltestelle ist eine Visitenkarte des ÖPNV. Der Leitfaden für Qualitätsstandards des VBB legt fest, welche Ausstattungsmerkmale Haltestellen verschiedener Verkehrsmittel aufweisen müssen. Da die Ausstattungsliste sehr konkret ist, kann diese unverändert für Potsdam übernommen werden.

Haltestellen müssen funktionstüchtig sein und je nach Kategorisierung über Grund- und Zusatzausstattungen verfügen. Sie werden für Potsdam wie folgt kategorisiert:

- A Verknüpfungshaltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen
 - Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
 - Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag
- B Umsteigehaltestelle mit regionaler Bedeutung
 - SPNV-Zugangsstelle mit einem Aufkommen zwischen 250 und 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
- C1 Standardhaltestelle mit lokaler Umsteigefunktion oder besonderer Angebotsqualität
 - Haltestellen mit mindestens 60 Minuten-Takt und mindestens 50 Ein- und Aussteigern pro Tag
 - nach Fahrplan definierte Umsteigehaltestellen zwischen Tram/ Bus oder Bus/ Bus
- C2 Standardhaltestelle ohne Umsteigefunktion mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität
 - Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag
- C3 Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umsteigefunktion mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität
 - Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

Haltestellen sind entsprechend des Qualitätskataloges des VBB im Hinblick auf den übrigen Verkehr verkehrssicher anzuordnen. Bereits bei der Planung sind sicherheitsrelevante Aspekte für die Fahrgäste mit Blick auf den übrigen Verkehr zu berücksichtigen. Kurze Umsteigewege und –zeiten sowie eine stufenfreie Zugänglichkeit sind anzustreben.

Die funktionale und übersichtliche Gestaltung der Haltestellen hat dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste (Sehen und Gesehen werden) zu entsprechen.

Die Haltestellen sind entsprechend ihrer Zuordnung mit einem Aufenthaltskomfort und einer Fahrgastinformation auszustatten. Konkret betrifft das:

- einen Witterungsschutz mit Sitzplätzen entsprechend des Fahrgastaufkommens,
- einen barrierefreien Zugang,
- eine angemessene Bordhöhe für Niederflurfahrzeuge,
- die Fahrplan- und Tarifinformationen, einschließlich dynamischer und akustischer Fahrgastinformation an bedeutenden Haltestellen,
- eine ausreichende Haltestellenbreite unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten,
- die Berücksichtigung sicherheitsrelevanter Aspekte auf den übrigen Verkehr (Warteflächen, Verkehrsinseln, gesicherte Querungsanlagen),
- eine dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste entsprechende Ausstattung (Beleuchtung, Transparenz),
- die Gewährleistung von Sauberkeit und Sicherheit auch unter winterlichen Bedingungen.

Diese Standards sind im Rahmen des Finanzierungskonzeptes entsprechend anliegender Prioritäten (vgl. Anlage 1) zu erreichen. Die Prioritätenliste ist dabei jährlich zu aktualisieren.

4.3.4 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

Die alle zwei Jahre durchzuführenden Kundenzufriedenheitsanalysen bestätigen die herausragende Bedeutung der beiden Qualitätskriterien Pünktlichkeit und Anschlusssicherung.

Ein Fahrzeug gilt als pünktlich, wenn die Verspätung an einer Haltestelle maximal drei Minuten beträgt und nicht zu früh abgefahren wird.

Ziel ist es, eine durchschnittliche Pünktlichkeit von 88 % zu sichern. Bei der Berechnung des Pünktlichkeitsgrades werden alle unpünktlichen Fahrten, d.h. sowohl die durch das Verkehrsunternehmen zu vertretenden als auch die nicht zu vertretenden unpünktlichen Fahrten (z.B. höhere Gewalt), berücksichtigt.

Die Auswertung der Pünktlichkeit erfolgt im Rahmen der vierteljährlichen Abrechnung der Qualitätsvereinbarung des Verkehrsvertrages mit der ViP, um unterjährige Schlussfolgerungen bei nicht Erreichen der Zielstellung ziehen zu können.

Die optimale Verknüpfung der einzelnen Angebote gilt als ein wesentliches Qualitätskriterium des ÖPNV. Anschlüsse sind deshalb zeit- und relationsorientiert zu

definieren und zu priorisieren. Dabei sind das übrige Verkehrsangebot, die Verkehrsnachfrage und die betrieblichen Konsequenzen exakt zu berücksichtigen.

Verknüpfungen müssen hierarchisch bewertet und gestaltet werden. Nicht jede Näherung oder Kreuzung von Linien der Verkehrsmittel der einzelnen Verkehrsarten besitzt im Hinblick auf das tatsächliche Fahrgastverhalten der Mehrheit der Nutzer die Wertigkeit, als Verknüpfungspunkt definiert zu werden. Bei der Priorisierung sind demzufolge insbesondere folgende Aspekte einzubeziehen:

- die tatsächliche Inanspruchnahme,
- die Orientierung der Anschlusssicherung auf das höherwertige bzw. überregionale Verkehrsmittel,
- der vorhandene Takt und die Tageszeit.

Die Anschlusssicherung darf dabei nicht zum Nachteil der Reisezeit und einer größeren Fahrgastgruppe (durchfahrende Fahrgäste) führen. Ein Anschluss ist gewährleistet, wenn der vorgesehene Übergang möglich ist. Insgesamt sind mindestens 88% der vereinbarten Anschlüsse zu sichern, wobei Übergangszeiten von über zehn Minuten zu vermeiden sind. Zur unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung sind verstärkt die Möglichkeiten der Kopplung der RBL-Systeme verschiedener Unternehmen zu nutzen.

Grundlage der Anschlusssicherung sind:

- abgestimmte Fahrpläne,
- optimierte Umsteigewege.

Insofern entscheiden neben den linien- und fahrplanmäßigen Verknüpfungen besonders auch die örtlichen und/oder baulichen Bedingungen an den Verknüpfungspunkten über die tatsächlich erreichte Nutzerqualität. Dabei sind die Bedürfnisse der in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste, wie barrierefreie Zugänge und angepasste Umsteigezeiten, zu berücksichtigen.

Geplante „vorgesehene“ Anschlüsse sollen innerhalb einer vorgeschriebenen Pufferzeit zwischen Zu- und Abbringer liegen. Die Pufferzeit ist als eventuell vorhandene Wegezeit zwischen den beiden Haltepunkten zuzüglich einer Wartezeit an der Haltestelle zur Abfederung von möglichen Verspätungen zu definieren.

Abbildung 48: Bewertung der Anschlussqualität

Takt Anschluss- fahrzeug [min]	Pufferzeit [min] zum Anschlussfahrzeug		
	bis 05	06 bis 10	ab 11
0 - 20	Anschluss	kein Anschluss	kein Anschluss
30 / 40	Anschluss	Anschluss	kein Anschluss
60	Anschluss	Anschluss	kein Anschluss
über 60	Anschluss	Anschluss	kein Anschluss

Anschlussicherungen sind in der Regel bei Linien wirksam, die nicht häufiger als zweimal in der Stunde verkehren.

Die Anschlussicherung kann limitiert oder garantiert erfolgen. Im Falle einer limitierten Anschlussicherung wartet das Anschlussfahrzeug bis zu einer vorher definierten Zeit, so dass keine oder nur geringe Nachteile für die durchfahrenden Fahrgäste durch die Verzögerung entstehen.

Eine garantierte Anschlussicherung gewährleistet – unabhängig vom Umfang einer möglichen Verspätung des Zuführungsfahrzeugs – die weitere Beförderung mit der Linie. Da die Implementierung der höchsten Anschlussqualität mit Folgewirkungen einhergeht, ist der Einsatz von garantierten Anschlussicherungen im Einzelfall zu prüfen..

Bei der Anschlussicherung sind im bestehenden Netz folgende wesentliche Verknüpfungspunkte zu berücksichtigen (vgl. Abb. 49):

Abbildung 49: Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkt	Straßen- bahn	Stadt- bus	Regional- bus	S- Bahn	Regional- bahn
Hauptbahnhof / ZOB	X	X	X	X	X
Platz der Einheit	X	X	X		
Johannes-Kepler-Platz	X	X	X		
S-Bhf. Babelsberg	X	X	X	X	
S-Bhf. Griebnitzsee		X		X	X
Waldstraße	X				
Magnus-Zeller-Platz	X	X			
Bhf. Potsdam-Rehbrücke	X	X	X		X
Bhf. Medienstadt Babelsberg		X	X		X

Verknüpfungspunkt	Straßenbahn	Stadtbus	Regionalbus	S-Bahn	Regionalbahn
Bhf. Park Sanssouci		X	X		X
Holzmarktstraße	X				
Kirschallee	X	X	X		
Bhf. Charlottenhof	X	X	X		X
Luisenplatz	X	X	X		
Heinrich-Heine-Weg		X	X		
Glienicker Brücke	X	X			
Horstweg/Großbeerenstraße		X	X		
Bhf. Golm		X			X
Bhf. Marquardt		X	X		X
Bhf. Pirschheide	X	X	X		X

4.3.5 Kundenservice und Fahrgastinformation

Der Begriff Kundenservice umfasst alle Aktivitäten der Verkehrsunternehmen zur Betreuung und Information des Fahrgastes im Zusammenhang mit der angebotenen Beförderungsleistung.

Dazu gehören mindestens:

- die zielgerichtete Information über das ÖPNV-Regelangebot,
- die optische und/oder akustische Fahrgastinformation an den Haltestellen und in/an den Fahrzeugen,
- die rechtzeitige Information über geplante Abweichungen und außerplanmäßige Änderungen des Regelangebots,
- die unkomplizierte Möglichkeit des Ticketerwerbs,
- die Bearbeitung von Fahrgastanliegen.

Der Kundenservice ist darauf gerichtet, das ÖPNV-Angebot für den Fahrgast attraktiv, bequem und einfach zu gestalten und neue Fahrgäste zu gewinnen. Die Verkehrsunternehmen entwickeln dafür zusätzliche Serviceangebote und Dienstleistungen.

Neben Kundenberatungszentren an den wichtigen Konzentrationspunkten des Fahrgastaufkommens sind verkehrsangepasste Informationen an allen Einstiegshaltestellen zu geben. In den Kundenberatungszentren sind Informationen zu den übrigen ÖPNV-Angeboten einzubeziehen.

Darüber hinaus sind die im Rahmen des VBB angebotenen Informationen über Internet aktuell zu halten und den Fahrgästen zu übermitteln.

Informationen zum Regelangebot und zu geplanten Abweichungen vom Regelangebot sind den Kunden rechtzeitig – nach Möglichkeit 7 Tage vor Inkrafttreten - und umfassend mittels der traditionellen Printmedien (wie Fahrplanheft, Zeitung, Haltestellenaushang) und der neuen Medien (wie Internet, DFI-Anzeigen) bekannt zu geben.

Als Vermittler zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgästen kommt dem Personal mit direktem Kontakt, insbesondere dem Fahrpersonal, eine wesentliche Bedeutung zu. Dieses hat folgende Anforderungen zu erfüllen:

- fachliche Eignung,
- fahrgastorientierte, besonnene Handlungsweise (auch in Konfliktsituationen),
- gepflegtes, einheitliches Erscheinungsbild,
- fließende Deutschkenntnisse und Kenntnisse für Auskünfte in Englisch,
- verkehrsgeografische Kenntnisse des Stadtgebietes Potsdam
- Vertrautheit mit dem Fahrplanangebot, den Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen.

Da der Tourismus in Potsdam im Vergleich zu anderen Städten in Brandenburg eine sehr bedeutende Rolle spielt, sollten auch Informationsmedien in Englisch und eventuell weiteren Sprachen zur Verfügung stehen. Weiterhin sind mehrsprachige Aushänge zumindest an den touristisch herausragenden Haltestellen vorzuhalten.

Durch die Verkehrsunternehmen ist für Ausnahmesituationen, wie beispielsweise Betriebsstörungen, das Störungsmanagement kontinuierlich weiter zu entwickeln. Dabei sind bei Verspätungen und Ausfällen des Regelangebotes - in Abhängigkeit von Verkehrszeit und alternativen Fahrtmöglichkeiten - Ersatzlösungen anzubieten. Die Fahrgäste sind in den Fahrzeugen und – soweit technisch möglich – an den Haltestellen umgehend über kundenrelevante Störungen und deren Ursache, die voraussichtliche Dauer der Störung sowie über alternative Reisemöglichkeiten zu informieren.

Die Verkehrsunternehmen haben sich außerdem um die Sicherheit ihrer Fahrgäste zu bemühen. Mittels geeigneter Maßnahmen ist dafür Sorge zu tragen, dass grundsätzlich kein Gefühl der Hilflosigkeit und/oder der Handlungsunfähigkeit aufkommt.

Bei der Erarbeitung und Umsetzung der eigenen Sicherheitskonzeption ist der im Ergebnis des vom VBB im Jahr 2011 abgeschlossenen Forschungsprojekts SuSiTeam (Subjektive Sicherheit im ÖPNV-Test und Evaluation ausgewählter Maßnahmen)

entstandene Leitfaden zur fahrgastorientierten Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen von den Sicherheitsbeauftragten der Unternehmen zu berücksichtigen.

Zur Identifikation des ÖPNV der Landeshauptstadt Potsdam ist ein einheitliches Erscheinungsbild (corporate design) zu pflegen. Darin einzubeziehen sind die Fahrzeuge, Haltestelleneinrichtungen und die Fahrgastinformation.

5 Weiterentwicklung Tarif und Vertrieb

5.1 Tarif

Seit dem 1. April 1999 gilt in der Landeshauptstadt Potsdam der gemeinsame Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif).

Dieser ist ein Verkehrsträger übergreifender Flächenzonentarif, der sich aus Tarifwaben und Tarifbereichen zusammensetzt. Der lokale Potsdamer Tarif mit seinen Tarifbereichen Potsdam AB, BC und ABC ist Bestandteil des VBB-Tarifs.

Grundsätzliches Ziel der Tarifgestaltung und des Tarifes ist es, dem Fahrgast den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern und sogenannte Zugangsbarrieren zu senken, sodass zunehmend mehr Fahrgäste den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Letztendlich soll durch den Gewinn von neuen Fahrgästen, die Bindung von Stammkunden und Gelegenheitsnutzern sowie die Einführung innovativer Vertriebstechiken ein Wanderungsverhalten der Potsdamer vom Individualverkehr hin zum ÖPNV erreicht werden. Dies soll im Ergebnis zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Sicherung der natürlichen Ressourcen in der Landeshauptstadt führen.

Neben einem fahrgastgerechten Verkehrs- und Dienstleistungsangebot stellt die Preisgestaltung ein wichtiges Kriterium zur Sicherung der Zugänglichkeit zum öffentlichen Nahverkehr dar. Dabei sind die divergierenden Ziele im Rahmen der Tarifpolitik zu berücksichtigen.

Im öffentlichen Interesse und dabei aus sozialen Erwägungen im Sinne der Daseinsvorsorge und zur Erreichung der Modal-Split-Ziele sollen die Höhe und die Struktur der Tarifangebote eine möglichst häufige und stetige Nutzung des ÖPNV erzielen. Auch die Entlastung des Straßennetzes und das Ermöglichen der ÖPNV-Nutzung für alle Potsdamer Einwohner liegt im öffentlichen Interesse.

Dem gegenüber stehen jedoch die Forderungen, wirtschaftliche und haushaltspolitische Gesichtspunkte nicht zu vernachlässigen. Daher besteht die Notwendigkeit, die Nutzer des ÖPNV maßgeblich an der Finanzierung eines hochwertigen Angebotes zu beteiligen.

Dies liegt in der Tatsache begründet, dass allein aus öffentlichen Mitteln ein dem öffentlichen Interesse entsprechendes Angebot nicht realisierbar ist.

Die Entwicklung der Tarife ist so zu gestalten, dass ein möglichst hoher spezifischer Ertrag pro Fahrgast bzw. Personenkilometer erlöst und somit eine Steigerung der Tarifiergiebigkeit realisiert wird. Dies soll im Umkehrschluss jedoch nicht zu Fahrgastverlusten führen.

Folgende Vorgaben werden festgeschrieben, um die zum Teil widerstrebenden Interessen von verschiedenen Nutzergruppen, den Verkehrsunternehmen sowie des Aufgabenträgers in einem ausgeglichenen Verhältnis münden zu lassen:

- Realisierung von angemessenen Fahrpreisen für alle,
- Sicherstellung von ausreichenden Einnahmen und hoher Tarifiergiebigkeit,
- einfache Zugänglichkeit des ÖPNV, Tarifgerechtigkeit, Verkehrsverlagerung und damit Entlastung des Straßennetzes,
- Einfachheit und Übersichtlichkeit des Tarifs,
- Entwicklung und ggf. Beibehaltung von für einzelne Nutzergruppen spezifischen Tarifangeboten.

Um diese Vorgaben zu erreichen, sind regelmäßig Tarifanpassungen vorzunehmen. Die Entwicklung des Tarifniveaus soll in einem Tarifindex manifestiert werden, der neben dem Verbraucherpreisindex für Berlin und Brandenburg die tatsächlichen Kostenentwicklungen bei Rohstoffpreisen (z. B. Diesel und Strom) sowie bei den Personalkosten der Verkehrsunternehmen berücksichtigt. Somit ist eine transparente Tarifgestaltung möglich.

5.2 Vertrieb

Die Vertriebswege und der daraus resultierende Vertriebswegemix unterliegen der Verantwortung der Verkehrsunternehmen. Neben den allgemeinen Produkten entsprechend des VBB-Tarifs können zusätzliche Produkte angeboten werden. Die Angebote sind in enger Abstimmung mit dem VBB zu entwickeln.

Der Vertrieb soll dazu führen, dass sowohl derzeitige Fahrgäste im ÖPNV gehalten, aber auch neue gewonnen werden. Dabei spielt eine an den Fahrgastwünschen orientierte Gestaltung von Bedienoberflächen ebenso eine große Rolle wie die ausgewogene Aufteilung der personalbesetzten Vertriebsstellen. Die Vertriebskonzepte und -ansätze sind den Fahrgästen mit Unterstützung von Kommunikationsmaßnahmen zu vermitteln.

Zusammenfassend ist eine optimale Vertriebsinfrastruktur nach Abwägung von Kundenanforderungen, Daseinsvorsorge und Wirtschaftlichkeit zur Verfügung zu stellen.

Mit Blick auf die Daseinsvorsorge ist folgendes sicher zu stellen:

- Am Hauptbahnhof sowie im Stadtzentrum sind mindestens je eine ViP-eigene personalbediente Verkaufsstelle vorzuhalten. Dort sind dem Kunden neben dem kompletten Angebot des VBB-Tarifs ein umfassendes Serviceangebot, umfangreiche Informationen zu sonstigen Angeboten der Verkehrsunternehmen und Fahrplanauskünfte anzubieten.
- In jedem Ortsteilzentrum soll möglichst mindestens eine Verkaufsstelle präsent sein, die als Agentur für das Verkehrsunternehmen fungiert und ein umfassendes Fahrausweisangebot anbietet.
- In den Fahrzeugen (Tram, Bus) sind alle Fahrausweise des Bar- und Zeitkartentarifs entsprechend des VBB-Tarifs, Teil B, mittels mobiler Fahrausweisautomaten anzubieten. Ausgenommen sind Jahreskarten und Abonnements. Neben Münzen sind ebenfalls Geldscheine sowie EC- und Geldkarten als Zahlungsmittel zu akzeptieren.

Die Entwicklung neuer Vertriebswege oder die Umstellung konventioneller auf innovative Vertriebsformen ist unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Betrachtung der entstehenden Kundennutzen und -vorteile voranzutreiben.

Im Zeitkartenbereich ist die Ausgabe von elektronischen Chipkarten neben der „Umweltkarte“ für Abonnementkunden auf weitere Tarifsegmente (Azubi/Schüler, Firmentickets) auszuweiten. Die entsprechende Kontrollinfrastruktur ist vorzuhalten.

Für Kunden des Bartarifs (Einzelfahrausweise, Tageskarten, etc.) ist ein geeignetes Verfahren anzubieten, welches mittels eines Handys den Fahrausweiskauf ermöglicht. Dabei ist das bereits in Potsdam erprobte Verfahren „Touch & Travel“ weiter zu entwickeln und für alle Kunden zugänglich zu machen. Perspektivisch ist das Ziel zu verfolgen, die Möglichkeiten für die Zusammenführung der einzelnen E-Ticketing-Verfahren zu prüfen, um dem Fahrgast im Ergebnis den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern.

Abbildung 50: *Touch & Travel*



6 Finanzierungskonzept

6.1 Investitionsbedarf

Abbildung 51: Investitionen bis 2016

Vorhaben	Investitionen in TEUR					
	gesamt	2012	2013	2014	2015	2016
Ausbau der Straßenbahnstrecke an der L40, R.-Breitscheid-Str.	370	370	0	0	0	0
Ausbau Stromversorgung (Um- und Neubau Unterwerke)	1.100	1.100	0	0	0	0
<i>Straßenbahnstrecken-erweiterung Bornstedter Feld*</i>	<i>6.000</i>					
Rekonstruktion Friedrich-Ebert-Straße	7.000	250	2.250	2.500	2.000	0
<i>Rekonstruktion Heinrich-Mann-Allee**</i>	<i>15.000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>4.500</i>
Verkehrssystemmanagement	1.592	392	300	300	300	300
behindertengerechter Ausbau von Haltestellen	1.500	300	300	300	300	300
<i>Rekonstruktion Kastanienallee**</i>	<i>3.200</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>3.200</i>
Fahrgastinformationsanlagen	550	150	100	100	100	100
Straßenbahnbeschaffung	20.308	10.556	6.452	3.300		
Busbeschaffung	6.240	0	2.700	3.540		
<i>Umbau Leipziger Dreieck**</i>	<i>11.000</i>					
<i>Rekonstruktion Endstelle Rehbrücke**</i>	<i>3.100</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>3.100</i>
ÖPNV-Spur Gartenstadt Drewitz	1.800		1.800	0	0	0
Mobilitätsagentur	500			300	200	
Summe	79.260	13.118	13.902	10.340	2.900	11.500
Finanziell gesichert	40.960					

* Der gegenwärtige Entwicklungsstand des Gebietes lässt diese Investition unabhängig von der noch nicht gesicherten Finanzierung zurzeit terminlich noch nicht festschreiben.

** unter Vorbehalt – Investitionen sind finanziell noch nicht gesichert.

6.2 Finanzierung der Leistungserbringung

Die Landeshauptstadt Potsdam bedient sich im Rahmen ihrer Daseinsvorsorgepflicht zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle für den ÖPNV der ViP als Inhaber der Liniengenehmigungen des Linienbündels Stadtverkehr sowie der HVG für ausgewählte in den Stadtverkehr integrierte Regionalbuslinien.

Die Unternehmen finanzieren ihre Leistungen über:

- Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrausweisen,
- gesetzliche Ausgleichszahlungen für den Schwerbehindertenverkehr,
- sonstige eigene Erträge,
- Zuschüsse der Aufgabenträger.

Die seit dem 03.12.2009 geltenden neuen europarechtlichen Rahmenbedingungen der Finanzierung des ÖPNV haben Konsequenzen auf die bisherige Finanzierungspraktik in der Landeshauptstadt Potsdam. In einer Übergangsfrist bis 2019 ist die vollständige Umsetzung der Regelungen der EU VO 1370/2007 zu organisieren.

Mit Unterstützung des Landes Brandenburg wird die LHP ihrer diesbezüglichen Verantwortung weiterhin gerecht werden. Mit der 2005 begonnenen und in den Folgejahren fortgeführten Finanzierungsreform kann der Aufgabenträger seiner Aufgaben- und Ausgabenverantwortung immer besser gerecht werden. So konnte der im Jahr 2005 geschlossene fünfjährige Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag mit der ViP bis 2019 verlängert werden. Bis 2014 sind darin die konkreten Leistungen und deren Finanzierung vereinbart. Im ersten Quartal 2014 sind diese für die Jahre 2015 bis 2019 zu verhandeln.

Die bisherige Finanzierung von Regionalverkehrsleistungen gegenüber dem jeweiligen Unternehmen lässt die EU VO 1370/2007 nicht mehr zu. Diese ist nunmehr über Verwaltungsvereinbarungen den Aufgabenträgern erfolgt.

6.3 Finanzierung der Investitionen 2012**Abbildung 52: Investitionen 2012**

Vorhaben	Investitions- summe gesamt	Förderung nach GVFG	Förderung nach §10 ÖPNVG	LHP	ViP
Rekonstruktion Friedrich-Ebert-Str	250	0	0	0	250
Verkehrssystemmanagement	392	0	392	0	0
behindertengerechter Ausbau von Haltestellen	300	0	300	0	0
Fahrgastinformationsanlagen	150	0	150	0	0
Ausbau des Stromversorgungsnetzes Um- und Neubau von Unterwerken	1.100	570	0	0	530
Straßenbahnbeschaffung	10.556	0	2.500		8.056
Summe	12.748	570	3.342	0	8.836

Angaben in Tausend EUR

Entwurf des Nahverkehrsplanes 2012 – 2018 der Landeshauptstadt Potsdam

01.08.2012

Abwägung der Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung

zum Entwurf des Nahverkehrsplanes 2012 – 2018 (Stand: Mai 2012)

Beteiligung in Zahlen:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung konnten Stellungnahmen abgegeben werden.

In der Zeit vom **1.06. bis 30.06.2012** wurde die Auslegung zur öffentlichen Beteiligung durchgeführt.

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit wurden **5 Stellungnahmen** abgegeben.

Aufbau der Abwägungstabelle:

Die Inhalte der abgegebenen Stellungnahmen sind nach Themen gegliedert in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Die Stellungnahmen sind mit ihrer lfd. Nr. gekennzeichnet.

Die Stellungnahmen sind in der Tabelle **sinngemäß** wiedergegeben.

Die Ergebnisse der Abwägung sind in den rechten Spalten der Tabelle durch Ankreuzen gekennzeichnet.

Die Abwägung bezieht sich auf die Vorschläge, die in den jeweiligen Stellungnahmen eingebracht wurden.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	nicht NVP-relevant	zur Kenntnis genommen	berücksichtigt	nicht berücksichtigt
1.	<p><u>zu Pkt. 2. (S. 12)</u> Die Handlungsfelder der Weiterentwicklung des ÖPNV sind zutreffend festgestellt. Im Kontext fehlt etwas die Klarstellung, dass außer der Weiterentwicklung des ÖPNV auch ein vernünftiges Maß an weitestgehend staufreiem KFZ-Verkehr zumindest auf den Haupttrouten in der Stadt Potsdam sicherzustellen ist. <u>Erläuterung der Abwägung:</u> <i>Die Stellungnahme ist nicht NVP-relevant und wird nicht berücksichtigt.</i> Die Sicherstellung eines möglichst staufreien KFZ-Verkehrs ist nicht Gegenstand des NVP.</p>	X			X
	<p><u>zu Pkt. 4.1. und 4.1.4. (S.37, 43)</u> Gegenstand der Kritik von Fahrgästen ist, dass der Bus 605 in der Schwachlastzeit nicht gebrochen werden sondern bis zum Hbf. durchfahren soll. Die Umsteigebeziehungen wurden als nicht attraktiv bewertet. <u>Erläuterung der Abwägung:</u> <i>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</i> Die Entscheidung zur Brechung in der Schwachlastzeit entspricht der Gebietseinteilung (Klasse II), bei der diese Ortsteile abends mit maximal einem Umstieg an den Hauptbahnhof angebunden werden können (vgl. S 37, 43). Bei Realisierung des Vorschlages stünden Aufwand und Nutzen in einem sehr ungünstigen Verhältnis.</p>				X
	<p><u>zu Pkt. 3.2.3. (S.24)</u> Es wird kein Betrieb der Fähre in den Abendstunden im Sommerhalbjahr gesichert. Wer es ernst meint mit der Absicht, den ÖPNV zu verbessern, sollte sich dieser Situation nicht weiter beharrlich entgegenstemmen und den Abendbetrieb der Fähre umsetzen. <u>Erläuterung der Abwägung:</u> <i>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</i> Die Einstellung des Fährbetriebes in der Schwachlastzeit entspricht den Vorgaben für einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb (Auslastung).</p>				X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	nicht NVP-relevant	zur Kenntnis genommen	berücksichtigt	nicht berücksichtigt
	<p><u>zu Pkt. 3.2.6. (S.27)</u> Die Regionalbahnverbindungen nach Berlin – Mitte und nach Werder müssen verdichtet werden. Insbesondere von den wichtigen Bahnhöfen Charlottenhof und Park Sanssouci sind dichtere und bessere Taktanbindungen notwendig als bisher. Auch die Fortführung eines Direktverkehrs von Golm nach Berlin sollte als zusätzliches sinnvolles Angebot geprüft werden. Dabei gehören nicht nur die Angebote in den Plan, die das Land bereits zugesagt hat, sondern auch solche Angebote als Aufgabenstellung, die noch nicht zugesagt worden sind!</p> <p><u>Erläuterung der Abwägung:</u> <i>Die Stellungnahme ist nicht NVP-relevant und kann nicht berücksichtigt werden.</i> Es liegt kein konkreter Vorschlag zur Aufnahme in den NVP vor. Die Bestellung des Schienengebundenen Nahverkehrs obliegt dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft und basiert auf dem jeweils gültigen Landesnahverkehrsplan (LNVP). Die LHP kann nur mit konkreten Forderungen an der Fortschreibung des LNVP 2013-2017 teilnehmen. Im NVP erfolgt die Übernahme der Festlegungen des gültigen LNVP. (vgl. S. 27, erster Absatz).</p>	X			X
	<p><u>zu Pkt. 4.1.2. (S.40)</u> Eine Straßenbahntrasse durch Eiche lässt sich nicht mehr schadfrei realisieren und wird von der Bevölkerung mit großer Mehrheit abgelehnt. Dies muss man nicht vertieft untersuchen! Man kann jedoch untersuchen, ob und wie eine Heranführung einer Straßenbahn an den Ortsrand Eiche möglich und sinnvoll ist oder ob und wie eine Verlängerung des Astes in Bornstedt sinnvoll ist.</p> <p><u>Erläuterung der Abwägung:</u> <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i> Im NVP ist die Straßenbahn in Potsdam als Grundverkehrsmittel definiert. Zur quantitativen Verbesserung des ÖPNV sind die Haupttrassen des Verkehrsaufkommens vorrangig mit der Straßenbahn zu erschließen (vgl. Pkt. 4.1.2., S.40). Im Text auf Seite 40 wird eindeutig darauf hingewiesen, dass noch keine Entscheidung zur genannten Straßenbahntrasse gefällt wurde, sondern im NVP-Zeitraum eine Kosten-Nutzen-Berechnung im gesamtstädtischen Kontext durchzuführen ist, die die genannten Vorschläge beinhalten kann.</p>		X		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	nicht NVP-relevant	zur Kenntnis genommen	berücksichtigt	nicht berücksichtigt
	<p><u>zu Pkt. 4.1.2. (S.41)</u> Eine Beschaffung breiterer Straßenbahnfahrzeuge ist unnötig teuer und vermeidbar, wenn man sich an der Breitenaufteilung in den vorhandenen Tatra-Straßenbahnen orientiert, die ausreichend breit und sinnvoll bestuhlt sind! <u>Erläuterung der Abwägung:</u> <i>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</i> Mit dem Kauf und der weiteren vertraglich vereinbarten Lieferung niederfluriger Straßenbahnen vom Typ Variobahn sind diesbezüglich keine Änderungen im NVP-Zeitraum vorgesehen. Zur Vermeidung von bestehenden Netzengpässen (z.B. Begegnungsverbote) und für zukünftige Fahrzeugbestellungen sind jedoch die Voraussetzungen für eine zuverlässige und zukunftsfähige Infrastruktur zu schaffen.</p>				X
	<p><u>zu Pkt. 4.2. (S.53)</u> Der Absatz zur Bedienung Potsdams im Fernverkehr ist nicht tolerierbar und es müssen unverzüglich Verbesserungen eingefordert werden, die in der Wiedereinrichtung von mindestens drei ICE-Fernverbindungen von Potsdam-Hbf. nach Westen bestehen sollten! Der Regionalverkehr kann dies ergänzen aber nicht ersetzen! <u>Erläuterung der Abwägung:</u> <i>Die Stellungnahme ist nicht NVP-relevant und kann nicht berücksichtigt werden.</i> Die Gestaltung des Schienengebundenen Fernverkehrs obliegt der Deutschen Bahn AG. Die Landeshauptstadt kann hier - wie andere betroffene Kommunen und Fahrgast-Verbände - lediglich Forderungen äußern, was entsprechend eines SVV-Beschlusses auch über verschiedenste Gremien (Deutscher Städtetag, Deutscher Bahnkundenverband) praktiziert wurde und wird.</p>	X			X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	nicht NVP-relevant	zur Kenntnis genommen	berücksichtigt	nicht berücksichtigt
2.	<p><u>zu Pkt. 4.3. 5. (S.62)</u> Die Bahnhöfe Golm, Marquardt und Griebnitzsee sollen mit der zusätzlichen Bezeichnung Potsdam versehen werden. <u>Erläuterung der Abwägung:</u> Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Namensgebung der Bahnhöfe des Schienengebundenen Fern-und Nahverkehrs obliegt der Deutschen Bahn AG. Vorschläge dieser Art sind durch die Kommunen mit hohem Aufwand selbst zu finanzieren (nicht nur Änderung der Namensschilder sondern auch Fahrplanauskünfte in jeglicher Form).</p>		X		
3.	<p><u>zu Pkt. 4.1.2. (S.40)</u> Eine Straßenbahn-Anbindung über Eiche nach Golm halte ich für äußerst fragwürdig. In der Kaiser-Friedrich-Str. gibt es zahlenmäßig sehr wenig Kunden für den ÖPNV. Eiche (ab Höhe Am Mörtelwerk) und Golm weisen dörfliche Strukturen auf. Hier ist keine Zunahme der Bevölkerungszahl anzunehmen. Das Ziel, die Wissenschaftsstandorte der Universität und der in Golm angesiedelten Institute zu verbessern, lässt sich durch die Intensivierung der Regionalbahnstrecken von Berlin nach Golm erreichen. Die Busse verkehren im ausreichenden 20-min-Takt. Sie sind nie richtig ausgelastet. Der Bau einer Straßenbahn-Trasse durch Eiche ist weder ökonomisch, noch ökologisch sinnvoll und würde nur Strukturen zerstören. Streichen Sie die Überlegungen zu weiteren Untersuchungen zur Machbarkeit einer Straßenbahn-Anbindung durch Eiche und Golm aus dem Plan. <u>Erläuterung der Abwägung:</u> Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Wie bereits unter lfd. Nr. 1 vermerkt, ist im NVP die Straßenbahn in Potsdam als Grundverkehrsmittel definiert. Zur quantitativen Verbesserung des ÖPNV sind die Haupttrassen des Verkehrsaufkommens vorrangig mit der Straßenbahn zu erschließen (vgl. Pkt. 4.1.2., S.40). Im Text auf Seite 40 wird außerdem eindeutig darauf hingewiesen, dass noch keine Entscheidung zur</p>		X		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	nicht NVP-relevant	zur Kenntnis genommen	berücksichtigt	nicht berücksichtigt
	genannten Straßenbahntrasse gefällt wurde, sondern im NVP-Zeitraum eine Kosten-Nutzen-Berechnung im gesamtstädtischen Kontext durchzuführen ist, um zu einer objektiven ökonomischen und ökologischen Beurteilung der Maßnahme zu gelangen.				
4.	<p><u>zu Pkt. 4.1.2. (S.40)</u> Den im Nahverkehrsplan als erforderlich erachteten Ausbau der Großbeerenstr./Friedrich-Engels-Str./Daimlerstr. mit einer weiteren Straßenbahntrasse halte ich für nicht erforderlich, ja sogar für den fließenden Verkehr in Potsdam sogar hinderlich. Auf der Route Potsdam Hauptbahnhof-Stern bzw. Steinstr. via Großbeerenstr. besteht bereits ein großes Angebot an öffentlichen Nahverkehrsverbindungen, die zu einem nicht unbedeutenden Teil vom ÖPNV des Nachbarkreises, der Havelbus-Gesellschaft, erbracht wird. Die „Havelbusse verbinden stadtauswärtige Ziele. Dies bedeutet, dass diese Busse auch bei Existenz einer Bahntrasse weiterhin die Großbeerenstr. befahren müssen, weil nur so die außerstädtischen Ziele erreicht werden können. Der Trassenneubau wird zu einer Verkehrsverdichtung und für zusätzlichen Verkehrslärm sorgen, aber keine Entlastung schaffen. Im Plan erfolgt keine konkrete Kostenschätzung sowie genaue Benennung der ökologischen und städtebaulichen Vorteile, um genauer abschätzen zu können, welcher städtebaulicher, ökologischer, verkehrlicher und ökonomischer Mehrwert ein Trassenneubau tatsächlich bringt. Auch eine Prüfung von Alternativen, wie den O-Bus - den es in Babelsberg ja schon einmal gab - sollten viel umfangreicher vollzogen werden.</p> <p><u>Erläuterung der Abwägung:</u> <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i> Wie bereits unter lfd. Nr. 1 vermerkt, ist im NVP die Straßenbahn in Potsdam als Grundverkehrsmittel definiert. Zur quantitativen Verbesserung des ÖPNV sind die Haupttrassen des Verkehrsaufkommens vorrangig mit der Straßenbahn zu erschließen (vgl. Pkt. 4.1.2., S.40). Im Text auf Seite 40 wird außerdem eindeutig darauf hingewiesen, dass noch keine Entscheidung zur genannten Straßenbahntrasse gefällt wurde, sondern im NVP-Zeitraum eine Kosten-Nutzen-Berechnung im gesamtstädtischen Kontext durchzuführen ist, um zu einer objektiven</p>		X		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	nicht NVP-relevant	zur Kenntnis genommen	berücksichtigt	nicht berücksichtigt
	<p>ökonomischen und ökologischen Beurteilung der Maßnahme zu gelangen. Der genannte Vorschlag könnte darin enthalten sein.</p>				
	<p><u>zu Pkt. 1.3. (S.7)</u> Die Leistungen der Havelbus-Gesellschaft wurden in Bezug auf die angesprochene Großbeerenstr. nicht ausreichend berücksichtigt und bewertet. Wenn auf Seite 7 von einem 10/90%-Verhältnis bei der Bemessung der Daseinsvorsorgekilometer die Rede ist, wird verkannt, auf welcher zentraler Route die Leistung von Havelbus erbracht wird. Havelbus erbringt seine Leistung auf den zentralen Verkehrsachsen der Stadt und muss daher nicht von proprietären (<i>eigentümlichen</i>) Bahnsystemen zusätzlich behindert werden. <u>Erläuterung der Abwägung:</u> Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die angegebene Zahl auf Seite 7 bezieht sich auf die erforderlichen Gesamtleistungen zur Daseinsvorsorge in der Stadt. Die „Anerkennung“ der Leistungen der HVG steht außer Frage. Die Regionalbuslinien sind Teil des Gesamtsystems ÖPNV in Potsdam.</p>		X		
	<p><u>zu Pkt. 3.1.2. (S.15)</u> Die unzureichende Berücksichtigung und damit verfälschende Darstellung der Havelbusleistungen verdeutlicht die Abbildung auf Seite 15 „Beförderte Personen ViP“. Erfasst doch diese Zeichnung auf der Großbeerenstr. nur die ViP-Kunden und stellt die Beförderungsleistungen von Havelbus nicht mit dar. <u>Erläuterung der Abwägung:</u> Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt. Die Darstellung auf Seite 15 beinhaltet die Gesamtleistungen aller Verkehrsträger in der Stadt (außer SPNV). Dies ist an den über die Stadtgrenzen hinausführenden Streckenabschnitten zu erkennen (Teltow, Werder), d.h. die Leistungen der HVG sind enthalten. Die Tabellenüberschrift wird verändert.</p>		X	X	

Lfd. Nr.	Stellungnahme	nicht NVP-relevant	zur Kenntnis genommen	berücksichtigt	nicht berücksichtigt
5.	<p><u>zu Pkt. 3.1.1. (S.13)</u> Der NVP 2012-2018 analysiert umfassend den Istzustand des ÖPNV in der LHP. Die zu 3.1.1 erreichten Maßnahmen sind bemerkenswert. Ziele und Handlungsfelder beschreiben geplante durchzuführende Maßnahmen. Separierte Bussonderfahrstreifen sollten weiter ausgebaut werden: Platz der Einheit-West, um die Tramhaltestelle zur besseren Verknüpfung zu nutzen. <u>Erläuterung der Abwägung:</u> Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der genannte Busfahrstreifen ist bereits in Abbildung auf 21 enthalten. Die Maßnahme wird im Rahmen der innerstädtischen Sanierung umgesetzt.</p>		X		
	<p><u>zu Pkt. 4.2. (S.44f)</u> Das Busliniennetz sollte aktualisiert werden. Insbesondere ab Hauptbahnhof in östlicher Richtung sind Veränderungen im künftigen Fahrplan nötig. Ihre Auffassung zu den Vorschlägen Bürgerhaushalt ist überdenkenswert, weil nicht annähernd auf Hinweise eingegangen wurde. Überangebote sind wegen ungleicher Wertung der Fahrgäste zu vermeiden. Im Park Babelsberg gibt es schon längere Zeit keinen Universitätsstandort mehr – nur am S-Bhf. Griebnitzsee (NVP, Seite 31). Zur Buslinie 693, Platz 9 im Bürgerhaushalt 2012 wurde am 02.05.2012 durch die StVV beschlossen, den Vorschlag einer Prüfung zu unterziehen. <u>Erläuterung der Abwägung:</u> Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt. Die Fahrpläne der Buslinien werden entsprechend der Vorgaben des NVP (Taktgefüge) ausgestaltet. Linienführungen sind nicht Bestandteil des NVP. Der Universitätsstandort Park Babelsberg wird im Text auf S. 31 gestrichen.</p>		X	X	

Unter Punkt 6.2. Finanzierung der Leistungserbringung werden die Finanzierungsquellen dargestellt.

Für den Zuschuss des Aufgabenträgers sind folgende Produktkonten relevant:

5470001 4141000 Zuweisung für laufende Zwecke vom Land
 5470002 4141000 Zuweisung für laufende Zwecke vom Land
 5470001 5316000 Zuschüsse für laufende Zwecke an öffentliche Sonderrechnungen
 5470002 5315000 Zuschüsse für laufende Zwecke an verbundene Unternehmen
 5470003 5315000 Zuschüsse für laufende Zwecke an verbundene Unternehmen

Die Gesamtkosten liegen im Jahr 2012 bei 11,3 Mio. EUR, davon werden 6,8 Mio. EUR über die Zuweisung des Landes nach § 10 ÖPNVG gesichert. Der städtische Anteil beläuft sich auf 4,5 Mio. EUR.

Der Punkt 6.3. Finanzierung der Investitionen 2012 beinhaltet die notwendigen Auszahlungen und stellt die Finanzierungsverantwortung dar.

Im Haushalt der Landeshauptstadt sind die Einzahlungen in der Produktgruppe 547 –ÖPNV– veranschlagt.

<u>Investnummer</u>	<u>Produkt</u>	<u>Maßnahme</u>
0747003140003/4/5	541000 543000 544000	Verkehrssystemmanagement/ RBL
0747003140001 Haltestellenausbau	541000	behindertengerechter
11000003 (fahrgastrelevante	547000	Investitionszuschuss an ViP
0711003110102 (Trambeschaffung)	547000	Einzelprojekte) Investitionszuschuss an ViP

Die übrigen Maßnahmen erfolgen direkt über die ViP und sind nicht Bestandteil des städtischen Haushaltes.

Punkt 6.1 Investitionsbedarf

beinhaltet den Investitionsbedarf bis 2016, einschließlich der Darstellung, welche Maßnahmen davon finanziell noch nicht gesichert sind. Die finanziell gesicherten Maßnahmen werden durch die ViP selbst bzw. über die Zuweisungen des Landes Brandenburg nach § 10 ÖPNVG realisiert.

Haushaltsvorbehalt:

Die zu realisierenden Maßnahmen stehen mit den notwendigen Auszahlungen unter dem Vorbehalt des jeweils beschlossenen Haushalts und genehmigten Haushaltssicherungskonzepts für die entsprechenden Haushaltsjahre.

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	Wirkungsindex Demografie	Bewertung Demografierelevanz
2	0	2	0	2	140	große



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0655

öffentlich

Betreff:
Potsdamer Solarsatzung

Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 25.09.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

07.11.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Landeshauptstadt Potsdam gibt sich zur verbindlichen Nutzung der Solarenergie in Gebäuden eine Solarsatzung.

Die festzusetzenden ordnungsrechtlichen Regelungen sollen sich dabei an der Solarsatzung der Stadt Marburg orientieren.

Über diese Regelungen hinaus, soll die Satzung weitere Instrumente der Landeshauptstadt Potsdam zur geplanten Umgestaltung der örtlichen Energieversorgung beinhalten (Anreize durch finanzielle Förderung, Information durch Beratungsleistung, Gebäudebewertungen, Energieeffizienz-Konzepte).

Der Stadtverordnetenversammlung ist in der Dezember Sitzung 2012 ein erster Zwischenbericht zu erstatten.

gez. Saskia Hüneke
Fraktionsvorsitzende

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen: Den Erfordernissen des Klimaschutzes soll sowohl mit entsprechenden Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden (klimagerechte Stadtentwicklung).

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

Am 18. März 2011 haben sich die Mitglieder des Bundesrates in der 881. Plenarsitzung auch mit dem Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Europarechtsanpassungsgesetz Erneuerbare Energien - EAG EE) befasst. Dieses Gesetz novelliert u.a. auch das Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz (EEWärmeG), das seit Anfang 2009 gilt. Da nur der Neubaubereich durch Bundesgesetz geregelt ist, soll sich eine Potsdamer Solarsatzung auf der Grundlage des § 81, Abs. 7 Brandenburgische Bauordnung nun auf Regelungen für den Gebäudebestand konzentrieren.

Auszug aus der Brandenburgischen Bauordnung, § 81, Abs. 7

(7) Die Gemeinde kann durch örtliche Bauvorschriften für vor dem 1. Januar 2009 fertig gestellte Gebäude die anteilige Nutzung von Erneuerbaren Energien festsetzen, wenn die erforderlichen Maßnahmen technisch und rechtlich möglich, wirtschaftlich zumutbar und verhältnismäßig sind, zu einer Verminderung des Energiebedarfs beitragen und die Aufwendungen durch die eintretenden Einsparungen innerhalb angemessener Fristen erwirtschaftet werden können. Die Gemeinde kann dabei insbesondere

1. *Mindestflächen für Sonnenkollektoren und Fotovoltaikanlagen festsetzen,*
2. *die Nutzungspflicht abhängig machen von*
 - a) *Änderungen am Gebäude, wie der vollständigen oder teilweisen Erneuerung der Dacheindeckung, der Dächer oder der Fassaden,*
 - b) *dem Austausch von Heizkesseln oder Anlagen zur Wärmeerzeugung.*



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0837

öffentlich

Betreff:

Nachhaltiger sozialer Wohnungsbau für Potsdam

Einreicher: Fraktion DIE LINKE

Erstellungsdatum 20.11.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich einen Überblick zu verschaffen, welche Modelle zur öffentlichen Förderung von Wohnungsneubau in Deutschland und der EU ggf. auch unter Einsatz von EU-Fördermitteln angewandt werden. Die Vorlage soll über förderungsfähige Bauträger und -vorhaben, angewendete Finanzierungsstrategien, Kosten für die Kommune und resultierendes Mietniveau sowie ggf. Art der Belegungsbindung informieren. Der Stadtverordnetenversammlung ist im März 2013 Bericht zu erstatten.

gez.

Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 verschiedenen Kommunen werden innovative Ansätze für die Wohnbauförderung eingesetzt. So hat beispielsweise das Land Salzburg ein Finanzierungsmodell für den sozialen Wohnungsbau entwickelt, das auf Gemeinnützigkeit, Fördermitteln von europäischer Ebene und revolvingenden Fonds beruht. Eine Finanzierung über den freien Kapitalmarkt ist damit nicht mehr erforderlich. Nach Abschluss der Aufbauphase werden keinerlei Steuergelder mehr benötigt. Auf Basis dieses Modells können sogar in der Salzburger Innenstadt in hochmodernen, energieeffizienten Neubauten Nettokaltmieten unter 5,-€ / m² realisiert werden. Das Konzept wurde von der Europäischen Union bereits als "Best-Practise-Modell" ausgezeichnet. Ähnliche Modelle werden unter anderem in Wien, München und Hamburg erprobt. Angesichts des immensen Drucks auf dem Potsdamer Wohnungsmarkt sollten alle Chancen genutzt werden, auch hier entsprechende Modelle zu etablieren, die langfristig sogar geeignet wären, die öffentlichen Kassen zu entlasten.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0822

öffentlich

Betreff:

Vorrang Lärmaktionsplan vor Umbau Breite Straße

Einreicher: Fraktion Die Andere

Erstellungsdatum 19.11.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Verlegung der Breiten Straße im Bereich des geplanten Baufeldes der Garnisonkirche wird zurückgestellt.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die vorgesehenen Mittel vorrangig für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahmen des Lärmaktionsplanes einzusetzen, die derzeit wegen fehlender Finanzmittel nicht umgesetzt werden können (Mitteilungsvorlage 12/793).

gez. Christine Anlauff
Fraktionsvorsitzende

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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:

Bis heute ist der Aufbau des Garnisonkirchenturms nicht einmal ansatzweise durch Spenden finanzierbar. Es stehen weniger als 5 % der Bausumme von mindestens 40 Mio € zur Verfügung. Die Stadt Potsdam, das Land Brandenburg und die Evangelische Kirche haben ausgeschlossen, den Aufbau zu finanzieren.

Unabhängig davon, wie die Stadtverordnetenmehrheit sich bislang zum Aufbau der umstrittenen Militärkirchenkopie positioniert hat, erscheint es fragwürdig, warum die Stadt Potsdam die Rahmenbedingungen für ein Projekt schaffen und finanzieren soll, das die gesteckten Spendenziele nicht erreicht hat und von der übergroßen Bevölkerungsmehrheit als nicht förderwürdig angesehen wird.

Während die Breite Straße verlegt werden soll, ohne dass der Aufbau der Garnisonkirchenattrappe finanziell abgesichert oder zumindest realistisch ist, werden wichtige Straßenbauprojekte verschoben. Erst vor wenigen Tagen informierte der Oberbürgermeister die Stadtverordneten darüber, dass einige besonders lärmbelastete Straßen mit lärmdämmenden Belägen versehen oder durch Geschwindigkeitsbegrenzungen entlastet werden sollen. Allerdings sind die dafür erforderlichen Straßenbaumaßnahmen, die im Lärminderungsplan beschlossen wurden, teilweise erst in mehreren Jahren vorgesehen, weil das Geld im Haushalt fehlt.

Im Februar 2012 hatte der Baubeigeordnete Matthias Klipp dem Kämmerer der Stadt Burghard Exner auf dessen Pressekonferenz zum Haushalt der Stadt eine „nicht nachhaltige“ Haushaltspolitik vorgeworfen. Der Baubeigeordnete forderte damals, Exner müsse mindestens eine Million Euro mehr für die Sanierung des maroden Straßennetzes ausgeben. Anderenfalls stehe zu befürchten, dass die Stadt ihren Verkehrssicherungspflichten nicht nachkommen könne. Sogar die Sperrung von kaputten Straßenzügen stellte Klipp damals als denkbare Konsequenz der Unterfinanzierung der Straßensanierung in Aussicht. Mit dem aktuellen Etat könne die Stadt nicht mehr ihrer Pflicht nachkommen, Gefahrenquellen auf den Straßen abzuwehren. Resultat der jahrelangen Unterfinanzierung ist laut Klipp ein Sanierungsstau bei den Straßen der Landeshauptstadt. Potsdam betreibe „Vermögensverzehr“ an seinen Straßen, so Klipp, der Verschleiß der Straßen führe zu weiteren Mehrkosten.

Beim aktuellen Bürgerhaushalt verzeichnete der Vorschlag, kein städtisches Geld für Errichtung und Unterhalt der Garnisonkirche auszugeben, 8.072 Punkte und damit die mit Abstand höchste Zustimmung aller eingereichten Vorschläge. Seit Bestehen des Bürgerhaushaltes gab es keinen Vorschlag, der unter den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt derart einmütig begrüßt wurde und eine so hohe Punktzahl erreichte. 3.260 Punkte erhielt der Vorschlag, den Umbau der Breiten Straße bis zur Sicherung der Finanzierung des Garnisonkirchenaufbaus zu verschieben.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0759

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 1: Kein städtisches Geld für Errichtung und Unterhalt der Garnisonkirche

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Stadt Potsdam beteiligt sich nicht finanziell am Aufbau und / oder der Unterhaltung der Garnisonkirche.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **8072 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 1** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Der geplante Wiederaufbau der Garnisonkirche als Denkmal- und Erinnerungsort von nationaler und europäischer Bedeutung wird nicht aus städtischen Geldern finanziert. Die Wiedergewinnung der Garnisonkirche als offene Stadtkirche entsprechend dem Konzept der evangelischen Kirche ist Ziel der gemeinnützigen „Stiftung Garnisonkirche Potsdam“. Die Beschaffung der erforderlichen Finanzmitteln für Wiederaufbau, Erhaltung und Nutzung der Garnisonkirche erfolgt durch die „Fördergesellschaft Garnisonkirche Potsdam“, die eng mit der „Stiftung Garnisonkirche Potsdam“ zusammenarbeitet.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

-

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

-

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

-

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

-

Originalvorschlag:

Die Garnisonkirche hat nicht nur im Namen, sondern auch so eine wechselvolle und nicht gerade rühmliche Geschichte. Die Stadt Potsdam sollte sich daher nicht finanziell am Aufbau und / oder der Unterhaltung beteiligen.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0760

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 2:
Schwimmbad-Neubau: Kostengrenze 23 Mio. Euro einhalten

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Das geplante Bad am Brauhausberg darf nicht mehr als 23 Millionen Euro kosten, da diese Summe zur Bürgerbefragung stand.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **4225 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 2** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Die Stadtverordnetenversammlung hat sich mit Beschluss vom 06. Juni 2012 dem Ergebnis der Bürgerbefragung zur Zukunft der Schwimmbadversorgung in Potsdam angeschlossen und den Neubau eines Sport- und Freizeitbades am Brauhausberg beschlossen. Teil dieses Beschlusses ist, dass der Kostenrahmen (ohne Parkplätze) 23 Mio. Euro nicht übersteigen darf.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Gebaut wird das Sport- und Freizeitbad am Brauhausberg durch die Stadtwerke Potsdam GmbH. Für den Betrieb der Potsdamer Bäder zahlt die Landeshauptstadt Potsdam einen jährlichen Zuschuss an die Bäderlandschaft Potsdam GmbH, eine Tochter der Stadtwerke. Nach der Inbetriebnahme des neuen Bades soll der Zuschuss möglichst 2,59 Mio. Euro pro Jahr nicht übersteigen.

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

-

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

-

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

-

Originalvorschlag:

Das geplante Bad am Brauhausberg darf nicht mehr als 23 Millionen Euro kosten, da diese Summe zur Bürgerabstimmung stand!



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0761

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 3:
Reduzierung der Fraktionsfinanzierung

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Zur Realisierung von Bürgervorschlägen wird eine Reduzierung der Finanzierung der Fraktionen der Potsdamer Stadtverordnetenversammlung um 25% vorgeschlagen.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **3170 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 3** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Der Fraktionsfinanzierung liegt ein entsprechender Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zu Grunde (03/SVV/0867). Eine Änderung im Sinne des Bürgervorschlags kann nur dann realisiert werden, wenn die Stadtverordnetenversammlung einen entsprechenden Beschluss fasst.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Die Umsetzung des Vorschlages würde pro Jahr rund 100.000 Euro einsparen.

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

Weitere Beschlüsse der StVV dazu 08/SVV/1007, 09/SVV/0053, 11/SVV/0438, 11/SVV/0672.

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

1114100

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

-

Originalvorschlag:

Zur Realisierung u.a. von Bürgervorschlägen könnte eine Reduzierung der Fraktions- und Gruppenfinanzierung um jährlich 25 Prozent erfolgen und das zur Verfügung stehende Geld dazu genutzt werden.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0762

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 4:
Stromsparen durch Umrüsten auf LED

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Ausgaben für Stromkosten sind zu reduzieren. Dafür soll eine Umrüstung sämtlicher Ampellichter auf LED erfolgen.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **3140 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 4** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Im Rahmen von planmäßigen Umbauarbeiten oder Neubaumaßnahmen ist seit einigen Jahren bereits in 36 Fällen die Umrüstung auf LED-Signal-Technik erfolgt. Diese freiwillige Maßnahme verringert die Ausfallzeiten der Lichtsignalanlagen und erhöht damit die Verkehrssicherheit. Eine Umrüstung soll entsprechend der verfügbaren Haushaltsmittel sukzessive in den folgenden Jahren erfolgen. Eine kurzfristige Umrüstung sämtlicher Ampeln auf LED steht - unabhängig von den planmäßigen Maßnahmen - aufgrund fehlender Haushaltsmittel unter Haushaltsvorbehalt und ist kurzfristig nicht realisierbar.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Die Umrüstungskosten betragen ca. 15.000 bis 50.000 Euro pro Lichtsignalanlage. Die vorgeschlagene Maßnahme hätte zunächst keinen spürbaren Einspareffekt, sondern Gesamtinvestitionskosten von bis zu 2.850.000 Euro. Die Einsparung von Wartungs- und Energiekosten bei dem Einsatz von LED-Signalgebern (mit den dazugehörigen 40 Volt Steuergeräten) beträgt ca. 50 % bis 60 % gegenüber der Glühlampentechnik (mit 220 Volt Steuergeräten).

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

-

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

5410004 (Straßenbeleuchtung)

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

-

Originalvorschlag:

Ich bin für Einsparungen von Ausgaben durch Umrüstung sämtlicher Ampellichter auf LED, um die Stromkosten in diesem Bereich um das 16-fache zu reduzieren und um Kosten zum ständigen Kauf von Glühbirnen zu kaufen.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0763

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 5: Erhöhung der Hundesteuer

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Hundesteuer ist zu erhöhen.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **2919 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 5** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Eine Erhöhung der Hundesteuer wäre möglich. Vergleiche mit Städten ähnlicher Größe zeigen, dass sich Potsdam mit den derzeitigen Hundesteuersätzen eher im unteren Drittel befindet.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Beispielhaft könnte rechnerisch bei einer Erhöhung des Steuersatzes für den ersten Hund von bisher 84 Euro auf 108 Euro (wie Erfurt) ein Mehrertrag von ca. 120.000 Euro / Jahr erwartet werden.

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

-

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

-

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

-

Originalvorschlag:

Damit Potsdam das Haushaltsdefizit verringern kann, sollte die Hundesteuer erhöht werden. Potsdam hat zu viele Hunde und die Hundebesitzer sind auch nicht in der Lage, den Kot ihrer Hunde zu entfernen. Viele Spielplätze und Parks sind voller Dreck.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0764

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 6:
Schulsozialarbeiterinnen an allen Potsdamer Schulen

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

An jeder Schule ist mindestens eine Schulsozialarbeiterstelle einzurichten, die als Ansprechpartner während der gesamten Unterrichtszeit und mit eigenen Räumlichkeiten für die Interessen und Probleme der Kinder und Jugendlichen da ist.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **3841 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 6** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Zwar bestätigte die im Vorjahr durchgeführte „START“-Evaluation der Schulsozialarbeit in der Landeshauptstadt Potsdam die bereits 2007 verwaltungsseitig konstatierten und seitdem tendenziell weiter gestiegenen sozial-emotionalen Defizite sowie die damit verbundenen Problembelastungen von Schülerinnen und Schülern, woraus auch Unterstützungsmehrbedarfe an schulbezogener Sozialarbeit resultieren. Gleichwohl stellen die Evaluationsbefunde - ebenso wie die dem Bürgervorschlag zugrunde liegende Problembeschreibung - zuvörderst eine kritische Rückfrage an das für die Wahrnehmung und Absicherung des Erziehungs- und Bildungsauftrages von Schule originär zuständige Bildungssystem selbst dar (zur Frage, wie das Land stärker als bisher zur Problemlösung systemeigene Ressourcen nutzt bzw. zusätzliche bereitstellt).

Wie das schulbezogene Hilfe- und Unterstützungssystem der Jugendhilfe künftig entsprechend des Bedarfs ausgerichtet werden soll, ist Auftrag und Gegenstand eines derzeit laufenden, ergebnisoffenen Diskussions- und Entscheidungsfindungsprozesses.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Die Schulsozialarbeit ist eine pflichtige Leistung gemäß § 13 SGB VIII - KJHG i.V.m. §§ 74 und 79 (2) SGB VIII - KJHG sowie § 24 Brandenburgisches AGKJHG (Jugendförderplan). Bei Umsetzung des Bürgervorschlags würde sich die kommunale Förderung von derzeit 374.000 Euro (10 SozialarbeiterInnen inkl. Projektkoordination an 10 Potsdamer Schulen) zzgl. 18.300 Euro für Betriebs- und Sachkosten um 1.305.000 Euro auf 1.740.000 Euro (40 SozialarbeiterInnen an 40 Potsdamer Schulen) zzgl. Projektkoordination sowie entsprechende Betriebs- und Sachkosten erhöhen.

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

Der ursprünglich bis Sommer 2012 geplante Diskussions- und Entscheidungsfindungsprozess ist derzeit immer noch nicht abgeschlossen. Die Zwischenergebnisse des gemeinsamen Workshops von Jugendhilfe und Schule am 27.09.2012 lassen einen Konzeptüberarbeitungs- und -umsetzungsprozess von ca. zwei weiteren Jahren vermuten. Angesichts des geplanten Doppelhaushaltes 2013/2014 ist eine Wirksamkeit diesbezüglicher Entscheidungen somit erst ab dem Schuljahr 2014/2015 zu erwarten.

Bis dahin gilt der bisherige Status Quo fort, d.h. wird das bisherige System Potsdamer Schulsozialarbeit inhaltlich und strukturell weiter optimiert sowie bis Ende 2013 um (derzeit 14) sozialarbeiter-ische Projekte an Potsdamer Schulen im Rahmen des Bildungs- und Teilhabepaketes ergänzt.

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

Produkt:3660000 / Konten: 5317100 und 5318100

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

Keine Empfehlung, da zum einen die dem Bürgervorschlag zugrunde liegende Problembeschreibung zuvörderst eine kritische Rückfrage an das für die Wahrnehmung und Absicherung des Erziehungs- und Bildungsauftrages von Schule (gemäß § 4 Absatz 1 i.V.m. Absatz 5 BbgSchG) originär zuständige Bildungssystem selbst darstellt, d.h. das L a n d stärker als bisher zur Problemlösung systemeigene Ressourcen nutzen bzw. zusätzliche bereitstellen muss. Zum anderen ist der kommunale Diskussions- und Entscheidungsprozess zur künftigen Gestaltung des Systems von Sozialarbeit an Potsdamer Schulen noch nicht abgeschlossen.

Originalvorschlag:

Noch immer gibt es nicht an jeder Potsdamer Schule SchulsozialarbeiterInnen. Der ständig wachsende Bedarf nach AnsprechpartnerInnen für die Schüler und Schülerinnen muß endlich Beachtung finden. Es gibt viele Probleme in den Schulen, zu volle Klassen, Übergang vom Kindergarten in die Schule oder der Übergang von der Grundschule in die weiterführende Schule, die dann meist auch nicht die Erstwunschschule der SchülerInnen ist, Perspektivlosigkeit durch Leistungsdruck und schlechte oder gar keine Schulabschlüsse, Armut durch Arbeitslosigkeit der Eltern und bald auch noch das Thema Inklusion Die Schülerinnen brauchen einen "Anwalt" der sich für ihre Interessen an der Schule einsetzt. Wenn die Schulsozialarbeit nicht ausgebaut sondern abgeschafft wird, werden die Kinder und Jugendlichen, die den Großteil ihrer Zeit in der Schule verbringen, dort mit ihren Problemen allein gelassen. Deshalb sollte an jeder Schule mindestens eine Schulsozialarbeiterstelle eingerichtet werden, die während der gesamten Unterrichtszeit, mit eigenen Räumlichkeiten, für die Interessen der Kinder und Jugendlichen da ist.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0765

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 7:
Radverkehrskonzept: Fortschreibung und Erweiterung

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Fortschreibung und Erweiterung des Potsdamer Radverkehrskonzeptes (u.a. umfangreicher Ausbau des Radwegenetzes; Trennung und Priorisierung gegenüber dem motorisierten Verkehr, mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, besonders an Potsdams Bahnhöfen; Einrichtung und Förderung von Selbsthilfe-Werkstätten; Werbung und Anreize zum Radfahren an Schulen und Unternehmen).

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **3120 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 7** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Das Radverkehrskonzept und die Radverkehrsstrategie wurden 2008 durch die Stadtverordneten beschlossen. Die Umsetzung der „prioritären Radrouten“ (Radrouten mit vordringlicher Verbindungsfunktion) läuft derzeit und wird erst 2014/2015 abgeschlossen sein. Danach erfolgt die Umsetzung von Maßnahmen des Radverkehrskonzepts außerhalb der prioritären Radrouten. Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen und Haltestellen des Öffentlichen Nahverkehrs sowie in der Innenstadt ist vorgesehen. Die Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr erfolgt durch die Landeshauptstadt Potsdam kontinuierlich und soll noch ausgebaut werden. Eine Fortschreibung des Radverkehrskonzepts ist für das Jahr 2014 geplant.

Die Errichtung von öffentlichen Servicestationen (z.B. Bereitstellung automatische Fahrradluftpumpe und Werkzeugset) ist denkbar, aber noch nicht in Planung. Eine Selbsthilfewerkstatt bietet der ADFC in Potsdam bereits in seiner Geschäftsstelle in der Gutenbergstraße jeden Dienstag an.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Eine Beauftragung der Fortschreibung ist für 2013 vorgesehen. Die Fertigstellung und ein Beschluss durch die Stadtverordnetenversammlung ist im Frühjahr 2014 möglich. Die Fortschreibungskosten betragen rund 25.000 Euro.

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

-

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

5110310 (Stadtentwicklung)

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

Fortschreibung ab 2013 möglich.

Originalvorschlag:

Fahrradfahren fördert die Gesundheit, ist kostengünstig, erhöht die Lebensqualität der Stadt durch geringere Lärm- und Schadstoffbelastungen und schützt Klima und Umwelt. Um das Radfahren attraktiver zu machen, bedarf es eines sicheren Radwegenetzes, möglichst getrennt vom

Autoverkehr, Fahrradabstellmöglichkeiten, Selbsthilfe-Werkstätten, Werbung und Aufklärung an Schulen und in Unternehmen, etc.

Vorschläge: - umfangreicher Ausbau des Radwegenetzes, Trennung und priorisierung gegenüber dem motorisierten Verkehr

- mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, besonders an Potsdams Bahnhöfen
- Einrichtung und Förderung von Selbsthilfe-Werkstätten
- Werbung und Anreize zum Radfahren an Schulen und Unternehmen
- etc. Beispiel Kopenhagen: <http://www.zeit.de/auto/2012-02/kopenhagen-fahrrad>

Ein solches Konzept sollte stets fortgeführt und erweitert werden.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0766

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 8: Krippen- und Kita-Gebühren senken

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Bemessung der Krippen- und Kita-Gebühren ist nicht nach dem Bruttogehalt und Sondervergütungen (Weihnachtsgeld, Urlaubsgeld, etc.) zu berechnen. Die Kitagebühren sollten gesenkt oder ein kostenfreier Zugang zur Verfügung gestellt werden. Damit soll das Ungleichgewicht zwischen Berlin und Potsdam gemildert und die Stadt dem Motto „kinderfreundliche Stadt“ gerecht werden.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **3010 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 8** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Die Landeshauptstadt Potsdam bringt in jedem Jahr erhebliche finanzielle Mittel zur Finanzierung der Kindertagesstätten auf (in 2012 rund 50 Mio. Euro). Die Eltern sind an den Kosten zu beteiligen (gemäß § 17 des KitaGesetzes). Ein Bruchteil der Kosten wird dementsprechend durch sogenannte „Elternbeiträge“ kompensiert. Diese werden nach Altersgruppen differenziert und nach Betreuungsform und -alter erhoben. Die Beiträge können gemäß § 90 Absatz 2 Nr. 1a SGB VIII auf Antrag ganz oder teilweise erlassen werden oder vom Träger der öffentlichen Jugendhilfe übernommen werden, wenn die Belastung dem Kind oder seinen Eltern nicht zuzumuten ist.

Die Elternbeiträge werden durch die Träger der Kitas auf Grundlage der „Elternbeitragsordnung der Landeshauptstadt Potsdam“ bzw. anhand eigener Elternbeitragsordnungen erhoben, die vor Inkraftsetzung der Zustimmung des Jugendhilfeausschusses bedürfen. Eine höhere finanz. Belastung von Familien mit mehreren Kindern wurde bei der Bemessung berücksichtigt.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Die Umsetzung des Vorschlages wird nicht befürwortet, da bereits jetzt ausreichende Regelungen für eine sozialverträgliche Anwendung der Elternbeitragsordnung bestehen. Die geforderte generelle Senkung/Aussetzung der Elternbeiträge Kita ist nicht finanzierbar.

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

-

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

Produkt: 3650200 / Konto: 5317100 und 5318100

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

Elternbeiträge können gemäß § 90 Absatz 3 SGB VIII auf Antrag ganz oder teilweise erlassen werden bzw. vom Jugendamt übernommen werden, wenn die Belastung den Eltern und dem Kind nicht zuzumuten ist.

Originalvorschlag:

Die Gebühren in Potsdam sind enorm für berufstätige Eltern. Nicht allein, dass die Mieten kaum noch tragbar sind, da werden die Berufstätigen auch noch bei der Betreuung ihrer Kinder ordentlich abgezockt. Erstens sollte die Bemessung nicht nach dem Bruttogehalt berechnet werden und zweitens sollten Sondervergütungen (Weihnachtsgeld, Urlaubsgeld, etc.) nicht mitgezählt werden. Das wäre schon mal ein Anfang. In anderen Bundesländern zahlt man mittlerweile ab dem 3. Kitajahr nichts mehr. Es wäre echt ein Anfang endlich mal wieder das Motto "kinderfreundliche Stadt" in Angriff zu nehmen. Kitagebühren senken, damit die Eltern wieder mehr in der Tasche haben, um ihren Kindern in ihrer Freizeit mehr bieten zu können, weil in Potsdam vieles auch sehr teuer ist. Das Ungleichgewicht zwischen benachbarten Kommunen Berlin und Potsdam könnte man durch die Senkung der Betreuungskosten endlich mal geringfügig abmildern.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0767

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 9: Lehrer-Vertretungsfonds weiter finanzieren

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Fortführung von Lehrer-Vertretungsfonds der Stadt Potsdam, um Ausfallstunden oder Zusammenlegungen von Klassen zu vermeiden.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **2907 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 9** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Die Lehrkräfte an Schulen in der Landeshauptstadt Potsdam stehen in einem Dienstverhältnis zum Land Brandenburg. Somit ist auch die Vorhaltung einer entsprechenden Lehrerreserve bei der Erkrankung von Lehrkräften Aufgabe des Landes. Da Potsdam ein Konzept zur Haushaltssicherung aufstellen muss, können für die weitere Finanzierung des Lehrerersatzpools im Schuljahr 2012/2013 keine finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Das Ministerium für Bildung, Jugend und Sport (MBS) wurde schriftlich um die Erhöhung der Lehrerreserve oder um die Finanzierung eines Lehrerersatzpools gebeten. Eine abschließende Antwort hierzu liegt noch nicht vor.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Lehrkräfte stehen im Dienstverhältnis zum Land. Daneben kann der Schulträger Personen zur Unterstützung der Lehrkräfte einsetzen, ohne dass dazu eine Verpflichtung des Trägers besteht. Für die Weiterführung des Lehrerersatzpools ab dem Schuljahr 2012/13 wären jährlich 70.000 Euro aufzuwenden.

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

-

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

-

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

-

Originalvorschlag:

An Potsdamer Schulen reichen die Vertretungsreserven für Lehrer nicht aus, bzw. sind zu knapp bemessen. Begrüßenswert war daher die Einrichtung eines Lehrer-Vertretungsfonds durch die Stadt Potsdam für Grund- und Oberschulen mit Primarstufe. Im Krankheitsfall eines Lehrers schicken die Schulen eine Bedarfsmeldung an den Fachbereich Bildung und Sport, von dort geht umgehend ein Honorarvertrag an die Schule zurück. Die eingesetzten Honorarkräfte dürfen allerdings nicht tatsächlich unterrichten, sondern sollen eine angemessene, möglichst qualifizierte Betreuung gewährleisten. Dazu gehöre die Vertiefung des Lernstoffes durch Üben oder Hausaufgabenzeit. 70.000 € wurden im Schuljahr 2011/12 bereitgestellt und sorgten z.B. an der Karl-Förster-Schule dafür, dass von ca. 1700 Vertretungsstunden über 500 Stunden mit Hilfe dieses Fonds organisiert wurden und somit nicht ausfallen mussten. Als Vater zweier schulpflichter Kinder beantrage ich die Fortführung dieser sehr guten Einrichtung der Stadt Potsdam, um Ausfallstunden oder Zusammenlegungen von Klassen auch im neuen Schuljahr zu vermeiden.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0768

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 10: Hundekot: Beseitigung stärker einfordern, Unterlassung sanktionieren

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Auf die Beseitigung von Hundekot ist stärker zu achten. Die Kontrolle soll im bürgerschaftlichen Engagement, als auch mit Sanktionen des städtischen Ordnungsamts verstärkt werden.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **2763 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 10** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Die Kontrollen der Mitarbeiter sind Bestandteil der täglichen Diensterfüllung und dienen ausschließlich der Durchsetzung der Ordnung und Sicherheit in der Landeshauptstadt Potsdam. Auf Grund des Personalbestandes der Arbeitsgruppe können aber keine ständigen flächendeckenden Kontrollen gewährleistet werden.

Die Ahndung der festgestellten Ordnungswidrigkeiten gegen Hundehalter gemäß der Stadtordnung kann nur dann erfolgen, wenn die Hundebesitzer unmittelbar bei einem Verstoß festgestellt werden. Aus diesen Gründen werden die Mitarbeiter der Stadtverwaltung bei gemeinsamen Streifen durch Polizeibedienstete unterstützt. Diese Vollzugsbeamten haben das Recht, von Hundeführern die Personalien zu verlangen, da eine freiwillige und wahrheitsgemäße Angabe von Personalien in diesen Fällen nicht zu erwarten ist. Leider führen die Einsparmaßnahmen bei der Polizei dazu, dass derartige Kontrollen immer weniger durchgeführt werden können.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Die erforderlichen Unterhaltungskosten der zur Zeit von der Landeshauptstadt Potsdam aufgestellten 30 Hundetoiletten sind in den laufenden Kosten der Papierkorbentleerung enthalten. Hier beläuft sich der jährliche Planansatz auf 250.000 Euro. Diese erfolgt freiwillig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung. Die Kosten einer Hundetoilette einschließlich Montage belaufen sich auf ca. 900 Euro, der jährliche Unterhalt mit Tüten und Entleerung beträgt ca 300 Euro pro Stück.

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

-

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

-

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

-

Originalvorschlag:

Potsdam wird durch die unzähligen Hundehaufen unansehlich und leidet in seiner Attraktivität. Es ist ein Ärgernis, wenn man seine Stadt liebt und sieht wie sie rücksichtslos mit unansehlichen Hügeln übersät wird, die nicht von Maulwürfen stammen. Auf die Beseitigung sollte stärker geachtet werden, sowohl im bürgerschaftlichen Engagement, als auch in der staatlichen Sanktionierung der Unterlassungen.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0769

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 11:
Neugestaltung des Öffentlichen Nahverkehrs (unentgeltlich, ticketfrei)

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Neugestaltung des Öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) in Potsdam. Ziel ist die Umsetzung eines kostenlosen (Beispiele: Templin, Lübben, Leipzig, Tübingen, Tallin, Hasselt/Belgienj u.a.), ticketfreien (sozial-ökologisch, kostengünstig, ressourcenschonend) öffentlichen Nahverkehrs oder die Möglichkeit, den Potsdamer Nahverkehr für Kinder bis 15 Jahren kostenfrei zu gestalten. In der Diskussion sollte eine Abwägung der unterschiedlichen Ziele stattfinden.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **2755 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 11** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Die Tarifgestaltung im öffentlichen Nahverkehr ist seit Einführung des Potsdamer Bürgerhaushalts Gegenstand von Hinweisen und Vorschlägen. Im Jahr 2009 stand insbesondere der Schülertarif im Fokus. Im Ergebnis hat der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg das in Potsdam ermäßigte Schülerticket, zunächst für einen Probezeitraum von drei Jahren, eingeführt. Der Einnahmeausfall ist vom Verkehrsbetrieb Potsdam (ViP) auszugleichen.

Die Vielschichtigkeit der Vorschläge in diesem Jahr veranlasst die Verwaltung, das Thema nochmals aufzubereiten. Dabei sollen die Rahmenbedingungen in Potsdam analysiert, die benannten Beispiele betrachtet und für Potsdam bewertet, pro und contra abgewogen und im Ergebnis ein Vorschlag zum weiteren Umgang mit dem Thema unterbreitet werden.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Eine seriöse Angabe ist für die differenzierten Vorschläge derzeit nicht möglich. Bei einem kostenfreien öffentlichen Nahverkehr für die Nutzer würden jährlich ca. 21 Mio. Euro Fahrgeldeinnahmen entfallen, die dann von der Landeshauptstadt Potsdam aufzubringen wären.

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

-

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

5470001 - 5470002

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

-

Originalvorschlag:

Dieser Vorschlag wurde vom Redaktionsteam aus 3 Bürgervorschlägen zusammengefasst:

Originalvorschlag Nr. 39: Wir brauchen eine sozial-ökologische Vision, wie Mobilität in Potsdam kostengünstig, ressourcenschonend und sozial gerecht umgesetzt werden kann. Die Stadt soll prüfen, inwieweit die Umsetzung für einen ticketfreien Potsdamer ÖPNV realisierbar sei, der klar macht, dass ein ÖPNV nicht zum Nulltarif zu haben, aber dennoch ticketfrei und sozial austariert realisierbar ist.

Originalvorschlag Nr. 42: Keine Tickets im Öffentlichen Nahverkehr für Kinder bis 15 Jahre positive Effekte: - weniger Verkehrschaos vor den Schulen - weniger Abgase/Klimaschutz - Selbständigkeit der Kinder wächst - finanzielle Entlastung von Familien
Kosten: - verlorengelassene Einnahmen könnte VIP errechnen/abschätzen

Originalvorschlag Nr. 76: Ich schlage vor, den unentgeltlichen öffentlichen Personen-nahverkehr noch im Jahre 2014, unter Verwertung der Erfahrungen anderer Städte und Gemeinden (Templin, Lübben, Leipzig, Tübingen, Tallin, Hasselt/Belgienj u.a.) in der Landeshauptstadt Potsdam, einzuführen.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0770

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 12: Schulweg-Verkehrssicherheit durch unterstützende Maßnahmen fördern

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Überprüfung der Verkehrswege um Kindereinrichtungen von Kita, Hort, Schulen und Freizeiteinrichtungen sowie an und auf den Wegen dahin. Generell sollten mehr Fußgängerüberwege geschaffen werden, um die Sicherheit von Kindern und älteren Menschen zu erhöhen.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **1250 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 12** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Die Überprüfung der Verkehrswege im Umfeld von Kindereinrichtungen und Schulen wird im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Verkehrsschauen durch die Straßenverkehrsbehörde gewährleistet. Seitens der Verkehrsbehörde sind weitergehende Überprüfungen nicht möglich.

Anders als im Vorschlag angenommen, ist es nicht einfach, Fußgängerüberwege verstärkt einzurichten. So sind sie oft mit einem erheblichen Aufwand zur Herstellung der Sichtbereiche und der Beleuchtung verbunden. Zudem gibt es strenge Vorgaben, wann Fußgängerüberwege eingerichtet werden dürfen. Es ist anzumerken, dass Fußgängerwege bzw. Zebrastreifen erfahrungsgemäß eine weniger sichere Überquerungshilfe für Kinder darstellen. Sie fühlen sich auf dem Zebrastreifen genauso sicher wie auf einem ampelgeregelten Überweg. Die Verhaltensweisen der Fahrzeugführer sind jedoch hinsichtlich der erforderlichen Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme nicht in jedem Fall adäquat.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Verkehrsschauen erfolgt die Überprüfung der Verkehrswege im Umfeld von Kindereinrichtungen und Schulen gemäß dem Brandenburgischen Schulgesetz § 4 Absatz 3. Die Möglich- und Notwendigkeiten sind durch die Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit der Polizei und den Bereich Verkehrsmanagement und Straßenbeleuchtung für jeden Einzelfall zu prüfen. Hierbei sei ebenfalls auf das Potsdamer Schulwegsicherungskonzept aus dem Jahr 2009 verwiesen, das den IST- und den SOLL-Zustand für alle Standorte benennt und für jeden Einzelfall die erforderlichen Maßnahmen und die Zeiträume zu ihrer Erledigung auflistet.

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

-

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

5410004.5222400

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

Zur Realisierung bestünde die Notwendigkeit den Planansatz der kommenden Jahre um die Mittel der Schulwegsicherung zu erhöhen.

Originalvorschlag:

Überprüfung der Verkehrswege um Kindereinrichtungen von Kita, Hort, Schulen und Freizeiteinrichtungen sowie an und auf den Wegen dahin. In einer Umfrage für die Ideen was sich Potsdam verändern sollte des Lokalen Bündnisses für Potsdam Nord West, wurde vorgeschlagen, generell mehr Fußgängerüberwege zu schaffen. Dadurch wird Sicherheit den Kindern und älteren Menschen erhöht, sie führen zu einer erhöhten Aufmerksamkeit bei Autofahrern und lassen Eltern ihre Kinder sich selbstständiger bewegen, da Wege für Kinder vorhanden sind. Es ist relativ leicht Verkehrsüberwege einzurichten, in Potsdam wird dies aus Sicht des Bündnisses zu wenig genutzt, darum sollten mit dem Bündnissen für Familie Wege um Kinder- und Jugendeinrichtungen geprüft werden, ob solche Überwege nicht sinnvoll anzuwenden wären.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0771

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 13:
Herstellung der barrierefreien Innenstadt

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Herstellung von barrierefreien Überwegen und Parkplätzen in der Potsdamer Innenstadt und im Holländischen Viertel.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **1213 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 13** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Mit einem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 02.11.2005 erfolgte die Selbstbindung der Landeshauptstadt Potsdam an den „Beschluss von Barcelona“. Die Erklärung besagt unter anderem, dass die Kommune im Rahmen Ihrer Befugnisse Maßnahmen zur Umgestaltung von öffentlichen Wegen und Plätzen ergreift, um zu ermöglichen, dass sich Personen mit Behinderungen ohne Einschränkung Ihrer Mobilität in der Stadt bewegen können. Für die Brandenburger Vorstadt wurde ein Pilotprojekt zur Barrierefreiheit erarbeitet und erste Prioritäten bereits umgesetzt. Der erste Schritt für die Planung einer barrierefreien Potsdamer Innenstadt ist die Erstellung eines detaillierten Konzeptes zum Straßen- und Gehwegzustand in der Innenstadt, um die Schwachstellen aufzuzeigen. Barrieren und Defizite müssen aufgezeigt und dokumentiert werden. Über eine Kostenberechnung wird dann der notwendige finanzielle Rahmen festgelegt werden können. Es ist eine Prioritätensetzung für die Umsetzung zu erarbeiten. Das Konzept könnte kurzfristig durch den Bereich Verkehrsanlagen erstellt werden. Die Umsetzung hängt von den finanziellen Möglichkeiten ab.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Für die gesamte Stadt Potsdam stehen jährlich insgesamt nicht mehr als 80.000 Euro zur Umsetzung von kleinteiligen Maßnahmen der Barrierefreiheit zur Verfügung. Die Kosten zur Herstellung einer barrierefreien Innenstadt sind abhängig vom Ergebnis einer detaillierten Untersuchung zum Straßen- und Gehwegzustand in der Innenstadt.

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

-

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

5410033 (Barrierefreie Innenstadt)

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

-

Originalvorschlag:

Herstellung von barrierefreien Überwegen und Parkplätzen in der Innenstadt und im Holländischen Viertel (zur Zeit nur in der Jägerstraße und Friedrich Ebert Straße tw. vorhanden).



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0772

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 14: Städtische Sachkostenzuschüsse für Schulen in freier Trägerschaft

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Einrichtung eines Sachkostenzuschusses der Stadt Potsdam für alle Schulen in freier Trägerschaft.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **1116 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 14** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Gemäß § 124 Absatz 1 des Brandenburgischen Schulgesetzes erhalten Träger von sogenannten Ersatzschulen, die auf gemeinnütziger Grundlage arbeiten, einen öffentlichen Finanzierungszuschuss vom Land zum Betrieb der Schule (Betriebskostenzuschuss). Der Betriebskostenzuschuss wird entsprechend § 124 für die durch den Betrieb der Schule anfallenden Personal- und Sachkosten gewährt. Die Zahlung eines weiteren Sachkostenzuschusses durch die Stadt und damit die zumindest teilweise Kompensation von Kürzungen der Landeszuschüsse als freiwillige Leistung wird angesichts der bestehenden Defizite bei Pflichtaufgaben (z. B. Ausstattung und Gebäudeunterhalt städtischer Schulen) sowie der angespannten Haushaltssituation Potsdam als nicht umsetzbar eingeschätzt.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Gemäß amtlicher Schulstatistik wurden im Schuljahr 2011/ 2012 insgesamt 4.292 Schüler/innen an allgemeinbildenden Schulen in freier Trägerschaft beschult. Für die gleiche Anzahl Schüler/innen an Schulen in Trägerschaft der Stadt Potsdam entstanden für die Stadt Kosten in Höhe von rund 230.000 Euro pro Monat (ohne investive Kosten). Diese Summe wäre maximal zu veranschlagen.

Es existiert derzeit keine Rechtsgrundlage zur Zahlung von Zuschüssen an Schulen in freier Trägerschaft durch die Landeshauptstadt Potsdam. Darauf gerichtete ähnliche Anträge (Drucksachen 11/SVV/0677 und 11/SVV/0702) wurden durch die Stadtverordnetenversammlung abgelehnt.

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

Es existiert derzeit keine Rechtsgrundlage zur Zahlung von Zuschüssen an Schulen in freier Trägerschaft durch die LHP. Die Zahlung eines Sachkostenzuschusses durch die Stadt als freiwillige Leistung wird angesichts der bestehenden Defizite bei Pflichtaufgaben sowie der angespannten Haushaltssituation der LHP als nicht möglich eingeschätzt. Eine Deckungsquelle kann von Seiten des Fachbereiches Bildung und Sport nicht benannt werden.

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

-

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

-

Originalvorschlag:

Trotz massiver Proteste der Bürger (Eltern, Lehrer, Kinder,...) beschloß der Brandenburger Landtag drastische Kürzungen bei den Zuschüssen zu den Kosten für Schulen in freier Trägerschaft. Nun möchte ich Sie bitten: stimmen Sie für einen Sachkostenzuschuss innerhalb der finanziellen Möglichkeiten der Stadt Potsdam für alle Schulen in freier Trägerschaft als Investition in unser aller Zukunft und im Sinne des Grundrechts auf Bildung für alle Potsdamer Kinder, egal welchen Einkommens. (als Bsp.-Gemeinde sei an dieser Stelle Ottersberg in Niedersachsen genannt)



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0773

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 15: Autofreier Sonntag (nach Vorbild Hannovers)

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Attraktivität Potsdams ist zu steigern, indem regelmäßige autofreie Sonntage eingeführt werden. Als Beispiel soll dafür die Stadt Hannover dienen (Fahrrad-Sternfahrt, Markt der (Mobilitäts-)Möglichkeiten, regionales Bio-Catering und Solarfest inklusive).

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **988 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 15** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Derartige Vorhaben als hoheitliche Maßnahme sind durch die geltende Rechtsprechung als unverhältnismäßig eingestuft worden. Eine Umsetzung nach den straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen ist somit in Potsdam nicht möglich. Die Straßenführungen der Hauptverkehrs- und Bundesstraßen sowie die Führung des Öffentlichen Nahverkehrs in Potsdam können nicht konform mit denen in Hannover gesetzt werden. So verfügt Hannover beispielsweise über ein U-Bahn-Liniennetz, womit alle Örtlichkeiten - auch an autofreien Sonntagen - erreicht werden können; es werden keine bedeutenden Verkehrsadern, wie Bundesstraßen, in Hannover gesperrt, wo hingegen diese in Potsdam das direkte Zentrum queren bzw. tangieren. Die Sperrung einzelner Straßen bzw. Straßenabschnitte ist für die Durchführung beispielweise von Festen hingegen denkbar, so wie es bereits auch in Potsdam seit Jahren praktiziert wird.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Nicht kalkulierbar.

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

Aufgrund der wiederholten Nachfragen speziell zum autofreien Sonntag in Hannover wurde durch die Straßenverkehrsbehörde die zuständige Verwaltung der Stadt Hannover zu dieser Thematik konsultiert.

Die Landeshauptstadt Hannover nimmt eine Fläche von ca. 200 km² ein und ist mit 525.000 Einwohnern die größte Stadt Niedersachsens. Seit 2007 veranstaltet die Stadt einen „autofreien Sonntag“, bei dem lediglich ein Teil der Innenstadt für einen Sonntag im Jahr vollständig für den motorisierten Individualverkehr gesperrt wird. Prinzipiell werden nicht einzelne Straßen pauschal für den Verkehr gesperrt, sondern es wird ein definiertes Areal für eine Veranstaltung gesperrt, damit keine Autos die Straßen queren können. Dieser Bereich wird für die Durchführung verschiedener Stadtfeste und die Montage von ca. drei bis vier Bühnen durch unterschiedliche Veranstalter genutzt. Ferner gibt es viele Attraktionen zum Thema Fahrrad, Solar, Elektroautos oder auch Skaten. Somit erhält das „autofreie“ Gebiet den Charakter eines Stadtteilfestes.

Insgesamt wird eine Fläche von ca. 0,6 km² für dieses Feste „autofrei“ abgesperrt. Dies entspricht in etwa einem Prozent der Gesamtfläche der Stadt Hannover. Im Vergleich hierzu würde diese Fläche auf Potsdam projiziert, ungefähr dem Gebiet in den Abgrenzungen Hegelallee, Schopenhauerstraße, die Breite Straße und Friedrich-Ebert-Straße entsprechen.

Auch Linienbusse haben an diesem Tag in Hannover keine Zufahrtsberechtigung in diesen abgesperrten Sektor. Die Umfahrung erfolgt aufgrund des sehr gut ausgebauten Hauptstraßennetzes durch die tangential verlaufenden Straßen. Der Touristen- und Besucherverkehr wird durch das vorhandene U-Bahnnetz gewährleistet.

Somit sind keine Verkehrsbeeinträchtigungen auf dem Hauptstraßennetz während der Veranstaltung zu verzeichnen. Ausnahmen werden lediglich den Anwohnern, Schwerbehinderten, Taxen, Hotelgästen, Stellplatzzinhabern, Pflegediensten, Menübringdiensten, Einsatzfahrzeugen und Wachdiensten eingeräumt. Außerdem werden in besonderen Fällen (Hochzeit, Auf- und Abbau der Feste, private Umzüge) auch Ausnahmegenehmigungen erteilt. Zudem müssen einige Anwohner in bestimmten Straßen ihre Autos ohne Kostenausgleich umparken, was zur Folge hat, dass der gesamte Bereich um das gesperrte Gebiet herum, völlig überfüllt ist.

Die Kosten nur für die Sperrung der Straße für ein derartiges Stadtteilstfest in Hannover betragen ca. 150.000 €.

Die Landeshauptstadt Potsdam veranstaltet bereits seit Jahren ein vergleichbares Stadtteilstfest, die Potsdamer Erlebnismacht. Bei diesem Fest, welches sich vom Holländer Viertel über die Brandenburger Straße bis zum Luisenplatz erstreckt, wird u.a. auch der ÖPNV gänzlich aus der Friedrich-Ebert-Straße ferngehalten.

Ein autofreier Sonntag hätte zum Nachteil, dass einige Anwohner in bestimmten Straßen ihre Autos ohne Kompensationsmöglichkeiten umparken müssen. Des Weiteren sieht die Verwaltung nicht den Bedarf in Potsdam weiterer Feste als die Bekannten und sich bereits traditionell etablierten auszurichten. Zudem müsste sich ein Investor und Initiator finden, der die Organisation der Veranstaltung und die Kosten für die Absperurmaßnahmen auf sich nimmt.

Grundsätzlich ist die Sperrung einzelner Straßen bzw. Straßenabschnitte für die Durchführung von Festen denkbar. Es ist jedoch rechtlich unzulässig, bestimmte Straßen, Stadtteile oder gar ganze Städte temporär für den Kraftfahrzeugverkehr zu sperren, um einen sogenannten „autofreien Tag“ im eigentlichen Sinn zu initiieren. Hierfür kann keinesfalls die StVO mit ihren verschiedenen Möglichkeiten der Verkehrsregelung genutzt werden.

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

-

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

-

Originalvorschlag:

Das Beispiel Hannovers zeigt, dass regelmäßige autofreie Sonntage attraktiv sind und bis in die Region ausstrahlen - Fahrrad-Sternfahrt, Markt der (Mobilitäts-)Möglichkeiten, regionales Bio-Catering und Solarfest inklusive! <http://www.hannover.de/autofrei/>. Bitte mitmachen, Potsdam!



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0774

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 16:
Babelsberg und im Potsdamer Norden: Fußballplätze einrichten

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Fußballplätze und Freizeitflächen am Babelsberger Park sind zu bauen und die Situation an der „Sandscholle“ zu verbessern. Für den Potsdamer Norden stellt die Schaffung eines neuen Sportgeländes im Bornstedter Feld die beste Lösung dar. Als kostengünstigere Alternative wird vorgeschlagen, in enger Kooperation mit der Karl-Förster-Schule das bestehende Gelände in der Kirschallee zu sanieren und zu optimieren (Umwandlung des Hartgummi-Kleinfelds in ein Kunstrasen-Kleinfeld und eine Erneuerung des Kunstrasen-Großfelds).

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **5774 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 16** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Die Landeshauptstadt Potsdam teilt die Auffassung, wonach Fußballplätze in Babelsberg und im Bornstedter Feld benötigt werden. Es wird nach geeigneten Flächen in den Stadtteilen gesucht.

Für Babelsberg wird derzeit die Realisierbarkeit auf einem Grundstück zwischen der Nutheschneelstraße und Park Babelsberg geprüft. Gegenwärtig gibt es jedoch durch die Stiftung Preußische Schlösser und Gärten genehmigungsrechtliche Bedenken hinsichtlich des Umgebungsschutzes des Weltkulturerbes. Die planerischen Überlegungen zur Lösung des Problems werden fortgesetzt.

Im Potsdamer Norden wird noch nach einem geeigneten Grundstück gesucht. Der Umbau der Kunststoffspielfläche in einen kleinen Kunstrasenplatz wäre für den Nachwuchsfußball des Vereins sicher von Vorteil. Für die Schule fehlt dann allerdings eine multifunktionale Spielfläche für den Sportunterricht, auf der u.a. die Prellballsportarten wie Basketball aber auch andere Übungsformen ausgeübt werden können. Der Schulsport - als kommunale Pflichtaufgabe - hat hier aus Sicht der Landeshauptstadt Potsdam den Vorrang. Unabhängig davon benötigt der Verein auf lange Sicht einen Naturrasenplatz mit Normmaßen, der aber auf dem Grundstück in der Kirschallee nicht mehr unter zu bringen ist. Vor dem Hintergrund der schwierigen finanziellen Situation Potsdams ist eine Einordnung in den Haushaltsplan für diese freiwillige Investition bisher nicht möglich gewesen. Zwischenzeitlich wurde eine Ausweichmöglichkeit für den Norden in Neu Fahrland geschaffen, die voraussichtlich noch im Jahr 2012 in Betrieb gehen kann.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Fußballplatz am Babelsberger Park ca. 250.000 Euro; Bornstedter Feld (Grundstück, Fußballplatz, Sportfunktionsgebäude) ca. 2,4 Mio. Euro

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

Der Sportplatz in Neu Fahrland wurde im August 2012 in Betrieb genommen. Derzeit wird der Platz von den Fußballvereinen Potsdamer Kickers e.V. und Rot-Weiß Groß Glienicke genutzt.

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

-

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

Die Gespräche mit der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten zur Nutzung der Grünflächen neben dem Babelsberger Park werden fortgesetzt.

Originalvorschlag:

Wir fordern, die seit Jahren immer wieder eingebrachten Vorschläge zur Schaffung von Fußballplätzen am Park Babelsberg und an der Kirschallee endlich umzusetzen und an diesen Orten jeweils 2 Großfeldplätze zu bauen. Seit Jahren belegen Bürgervorschläge zur Schaffung von Fußballplätzen für Kinder, Jugendliche und Freizeitsportler vordere Plätze im Bürgerhaushalt. Selbst die Stadtverwaltung geht schon seit 10 Jahren davon aus, dass in Potsdam 6-7 Fußballgroßfeldplätze fehlen. Allerdings führen solche Feststellungen ja bisher in Potsdam zu nichts. Das Interesse der Stadtpolitik erschöpft sich leider ausschließlich im Spitzensport. Wir haben es inzwischen satt, immer wieder die gleichen Wünsche vorzubringen, obwohl der Sportstättenmangel seit Jahren immer größer wird. Inzwischen muss man bezweifeln, ob die Stadtverwaltung den Ernst der Lage überhaupt wirklich erkannt hat. Der Bürgervorschlag, Fußballplätze und Freizeitflächen am Babelsberger Park zu bauen, belegte im Bürgerhaushalt 2011 Platz 1 und mit noch höherer Punktzahl 2012 Platz 3. Aber die Stadtverordneten lehnten die Vorschläge stets ab und gaben das Geld lieber für den Spitzensport aus. In Babelsberg sind alle städtischen Sportplätze hoffnungslos überfüllt. Auf dem Platz an der Sandscholle finden an manchen Wochenenden 15 Spiele statt. Freie Trainingszeiten gibt es nicht. Schon 2012 kann der SV Concordia Nowawes 06 erstmals nicht alle Trainingsgruppen für den Punktspielbetrieb anmelden, weil die Plätze fehlen. Die Situation wird sich noch dramatisch verschärfen, wenn die jetzigen Kleinfeldteams in 1,5 Jahren auf das Großfeld wechseln. Außerdem fordern Nachbarn inzwischen eine Mittagsruhe an den Wochenenden ein. Wenn dies durchgesetzt wird, kann nur noch die Hälfte der Spiele an der Sandscholle stattfinden. Die Erweiterung des Sportplatzes Kirschallee belegte 2011 Platz 9 und 2012 Platz 15 im Bürgerhaushalt. Seit Jahren ist dieser Kunstrasenplatz völlig überlastet und dazu in einem abgenutzten Zustand. In den letzten Monaten wurde viel von der Entwicklung des Potsdamer Nordens geredet um den Bedarf an Sportplätzen für die dort wohnenden Kinder und Familien kümmert sich die Stadtverwaltung seit Jahren aber nicht. Ganz im Gegenteil, auf eine Anfrage hin behauptete der Oberbürgermeister noch, dass der Platz an der Kirschallee in gutem Zustand sei. Wir hoffen, dass der Oberbürgermeister endlich aktiv wird. Statt den Zuzug nach Potsdam immer stärker anzuheizen, sollte sich die Verwaltung endlich darum kümmern, dass dafür erst einmal die nötigen Sport-, Kultur- und Sozialeinrichtungen geschaffen werden. Außerdem hoffen wir, dass der Bürgerhaushalt nicht länger ein unverbindlicher Kummerkasten bleibt, sondern dass die Bürgervorschläge endlich einmal umgesetzt werden. Sonst werden wir uns an einer neuen Runde des Bürgerhaushalts nicht mehr beteiligen.

Onlinekommentar:

Konkretisierung bezüglich der Sportanlage Kirschallee im Potsdamer Norden

Die Sportanlage an der Kirschallee im Bornstedter Feld ist ebenfalls hoffnungslos überfüllt. Alleine die Potsdamer Kickers 94 e.V. tragen Training und Spiele von derzeit 17 Jugendmannschaften aller Altersgruppen (plus zusätzliche Seniorenspiele) auf dieser Anlage aus. Hinzu kommt die Nutzung durch andere Vereine und die Freizeitnutzung. Insgesamt ist aufgrund des starken Zuzugs auf das Bornstedter Feld mit einem weiteren deutlichen Anstieg der Nachfrage nach Breitensport in diesem Stadtteil zu rechnen.

Wir unterstützen den Bürgervorschlag Nr. 278 deshalb nachdrücklich und möchten ihn bezüglich der Fußballplätze im Potsdamer Norden in konstruktiver Weise ergänzen. In den vergangenen Jahren wurde im Rahmen des Bürgerhaushalts immer wieder vorgeschlagen, gänzlich neue Rasen- und Kunstrasenplätze inklusive entsprechender Sozialgebäude auf neu auszuweisenden Flächen im Bornstedter Feld zu schaffen. Die Stadt hat in ihrer Einschätzung den Bedarf anerkannt, aber gleichzeitig darauf verwiesen, dass die benötigten Mittel in Höhe von rund 2,4 Millionen Euro zur Zeit nicht zur Verfügung stehen.

Die Schaffung eines neuen Sportgeländes im Bornstedter Feld stellt auch aus unserer Sicht die beste Lösung dar. Sollte aus finanziellen Gründen diese Lösung kurz- und mittelfristig nicht realisierbar sein, schlagen wir als kostengünstigere Alternative vor, in enger Kooperation mit der Karl-Förster-Schule das bestehende Gelände in der Kirschallee zu sanieren und zu optimieren. Auf diesem Gelände ist ausreichend Platz, um zumindest vorübergehend die steigende Nachfrage nach

organisiertem Breitensport zu vertretbaren Kosten zu decken. Konkret werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

(1) Umwandlung des Hartgummi-Kleinfelds in ein Kunstrasen-Kleinfeld: Der Hartgummiplatz wird in seiner jetzigen Funktion als Handball- oder Basketballplatz kaum genutzt. Außerdem birgt er gerade bei feuchten Witterungsverhältnissen aufgrund des rutschigen Untergrunds erhebliche Unfallgefahren. Eine weitaus effektivere und sichere Nutzung durch Schule und Sportvereine wäre möglich, wenn der Hartgummibelag durch Kunstrasen ersetzt und das Feld geringfügig vergrößert würde.

(2) Erneuerung des Kunstrasen-Großfelds: Da das Großfeld täglich intensiv genutzt wird, weist es erheblich Verschleißspuren auf. Außerdem ist es für den Spielbetrieb zu klein und kann effektiv eigentlich nur für einen eingeschränkten Trainingsbetrieb genutzt werden. Eine geringfügige Vergrößerung würde die Möglichkeiten für Training und Spiele deutlich erhöhen.

Ersten Schätzungen zufolge betragen die Kosten der beiden Maßnahmen nur einen kleinen Bruchteil des Finanzbedarfs von 2,4 Millionen EUR für den ursprünglichen Vorschlag. Außerdem könnten sich die Vereine im Rahmen ihrer Möglichkeiten und gegen Zusicherung von entsprechenden Nutzungsrechten an der Realisierung des Projekts beteiligen. Denkbar wäre auch, dass die Vereine die Pflege des Kunstrasens übernehmen. Der Zuschuss seitens der Stadt wäre also überschaubar und damit finanzierbar. Ein großer Vorteil des Vorschlags ist ferner, dass vorerst keine zusätzlichen Flächen im Bornstedter Feld für Sportanlagen benötigt werden und sich damit keine Einnahmeausfälle bei der Finanzierung sonstiger Infrastrukturmaßnahmen ergeben. Dieser Punkt entkräftet eines der wichtigsten Argumente gegen den bisherigen Vorschlag.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0775

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 17: Freibad für Potsdams Norden

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Im Norden der Stadt ist ein Freibad zu bauen.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **4238 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 17** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Zur Situation der Bäder in der Landeshauptstadt wurde in großer Ausführlichkeit in öffentlichen Workshops und in den Gremien der Stadtverordnetenversammlung diskutiert. In einer Bürgerbefragung sprachen sich rund 60% der Teilnehmenden für den Neubau eines Familien- und Sportbades am Brauhausberg aus. Im Ergebnis hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen dort das Bad zu errichten. Damit wurde die Option verworfen, durch Neubau eines Bades an der Biosphäre, dort möglicherweise einen Freibadbereich zu integrieren.

Die Stadt verfügt über zwei öffentliche Strandbäder mit Schwimmmeisterpersonal und zahlreiche natürliche, nicht bewachte Badestellen an Seen mit guter Wasserqualität. Vor dem Hintergrund der derzeit schwierigen Haushaltssituation der Stadt ist der Bau eines separaten Freibades im Potsdamer Norden nicht realisierbar.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Kostenschätzung beträgt mindestens 4,5 Mio. Euro

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

-

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

-

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

-

Originalvorschlag:

Damit Potsdam attraktiver wird, sollte ein Freibad im Norden der Stadt gebaut werden.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0776

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 18: Archiv endlich dauerhaft sichern

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Dem Archiv e.V. sind die noch benötigten Gelder für die Sanierung zur Verfügung zu stellen und dem Verein das Eigentum am Gebäude in der Leipziger Str. 60 zum Zwecke seiner gemeinnützigen soziokulturellen Arbeit zu überschreiben. Außerdem sollte der Kommunale Immobilien Service sofort damit beauftragt werden, den Archiv e.V. bei den Sanierungsarbeiten zu unterstützen.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **3632 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 18** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Durch die Landeshauptstadt Potsdam werden derzeit für die brandschutztechnische Sanierung des Gebäudes 625.000 Euro zur Verfügung gestellt. Der Verein prüft verschiedene Möglichkeiten der Finanzierung durch weitere Fördermittel. Weiterhin prüft die Landeshauptstadt Potsdam gemeinsam mit dem Archiv e.V. Möglichkeiten zur Eigentumsübertragung des Gebäudes.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Die Förderung der Jugend- u. Soziokultur ist eine freiwillige Aufgabe der Landeshauptstadt Potsdam. Für die Umsetzung des Vorschlags müssten zusätzlich 525.000 Euro (Gesamtkosten 1,15 Mio. Euro) bereitgestellt werden.

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

-

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

-

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

-

Originalvorschlag:

Der alternative soziokulturelle Kulturpalast in der Leipziger Straße ist von Schließung bedroht! Wie der öffentliche Diskurs zweifelsfrei gezeigt hat, ist das Archiv seit 18 Jahren ein in Potsdam unverzichtbarer Standort für nicht-gewinnorientierte, unkommerzielle, niedrighschwellige, partizipative und alternative Soziokultur! Nun schon seit 4 Jahren kämpft das Archiv täglich ums Überleben: Viele Auflagen im Brand- und Schallschutz sowie bei der denkmalschutzgerechten Substanzerhaltung machen umfassende Sanierungen am Vereinsgebäude nötig. Obwohl Stadtverwaltung und Verein sich bereits sehr bemüht haben, fehlen für die Sanierung immer noch Teile der notwendigen Gelder.

Es wird daher vorgeschlagen, dem Archiv e.V. die noch benötigten Gelder für die Sanierung zur Verfügung zu stellen und dem Verein das Eigentum am Gebäude in der Leipziger Str. 60 zum Zwecke seiner gemeinnützigen soziokulturellen Arbeit zu überschreiben. Sollte der Verein sich auflösen oder seiner gemeinnützigen Soziokulturellen Tätigkeit nicht mehr nachkommen, muss das Gebäude natürlich sofort an die Stadt zurückfallen! Außerdem sollte der Kommunale Immobilien Service sofort damit beauftragt werden, den Archiv e.V. bei den Sanierungsarbeiten zu unterstützen: mit dem vorhanden Know-How in Projektsteuerung und bautechnischen sowie baurechtlichen Fragen sollte der KIS den Verein kooperativ bis zum Abschluss der Sanierungsarbeiten und der damit zusammenhängenden Verwaltungsangelegenheiten begleiten.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0777

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 19: Breite Straße: Umbau verschieben (erst nach stehender Finanzierung Garnisonkirche)

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Mit dem Umbau der Breiten Straße ist zu warten, bis die Garnisonkirche finanziell gesichert ist.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **3260 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 19** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Der Umbau der Breiten Straße ist unabhängig von der Errichtung der Garnisonkirche wesentliches Sanierungsziel im Sanierungsgebiet Potsdamer Mitte. Durch die Fahrbahnbreite mit den Mittelinseln dominiert der motorisierte Individualverkehr bisher diesen innerstädtischen Straßenraum und erzeugt eine starke Trennwirkung für Fußgänger. Bei der Maßnahme handelt es sich um den Abschluss der Verkehrsneuordnung in der Potsdamer Mitte zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Die Genehmigungsplanung für den Straßenumbau liegt vor.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Die Realisierung der Umbaumaßnahme ist innerhalb der nächsten Jahre beabsichtigt. Die Kosten für die gesamten Maßnahmen betragen rund 3,8 Mio. Euro bestehend aus 80% Städtebaufördermitteln von Bund und Land und 20% städtischem Eigenanteil.

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

-

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

5110610 (Städtebauförderung)

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

-

Originalvorschlag:

Es wird vorgeschlagen mit dem Umbau der Breiten Straße zu warten bis die Garnisonkirche finanziell gesichert ist. Wenn die Garnisonkirche nicht finanziert werden kann, ist auch der Umbau hinfällig und dies würde Kosten sparen.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0778

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2013/14 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger' - Nummer 20: Sportforum Waldstadt: Umwandlung des Schotterplatzes in Kunstrasen

Einreicher: Stadtverordneter Schüler als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 29.10.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2012 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Schotterplatz im Sportforum Waldstadt ist in einen Kunstrasenplatz / Rasenplatz umzuwandeln.

gez. P. Schüler
Vorsitzender der StVV

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

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 2013/14 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Der Vorschlag erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **3202 Punkte**. Er wurde unter der **Nummer 20** in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 7. November 2012 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Ergänzung:Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Die Umwandlung des Tennenspielfeldes in einen Kunstrasenplatz wäre grundsätzlich möglich und sportfachlich wünschenswert. Aufgrund der finanziellen Situation der Landeshauptstadt Potsdam ist eine Realisierung aus Sicht der Verwaltung derzeit jedoch nicht möglich. Die Tennenfläche auf dem Sportplatz Waldstadt befindet sich in einem hervorragenden und gut gepflegten Zustand. Die Nachfrage von Tennenflächen ist grundsätzlich deutschlandweit zurückgegangen. Gleichwohl erfüllen sie nach wie vor sportfachlich und funktional alle Anforderungen und sind eine gute Ergänzung zu einem Naturrasenplatz auf einer Sportanlage. Der Platz wird durch das vor Ort befindliche Personal regelmäßig gewartet und gepflegt. Vor dem Hintergrund von prioritär wichtigen Investitionsmaßnahmen kann diese Maßnahme aus Sicht der Verwaltung zumindest kurzfristig nicht umgesetzt werden.

Kosten der Umsetzung / Folgekosten:

Die Kosten der Umsetzung betragen ca. 350.000 Euro.

>> Aktualisierung vom Mitte Oktober 2012:

-

>> Vorschlag betrifft folgendes Produktkonto:

-

>> Realisierungsvorschlag der Landeshauptstadt Potsdam:

-

Originalvorschlag:

Seit vielen Jahren müssen die Sportler des FV Turbine Potsdam 55 e.V., des Potsdamer FC 73, Teile des 1.FFC Turbine Potsdam und der Schulsport im Sportforum Waldstadt auf einem Schotterplatz trainieren und auch Punktspiele bestreiten. In der Potsdamer Sportlandschaft ist dies eine Ausnahme, denn alle Potsdamer Vereine verfügen heute über eine Sportanlage mit mindestens einem Kunstrasenplatz/Rasenplatz. Vor allem für die vielen Jugendlichen aus Waldstadt I wünschen sich die Umwandlung.



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Mitteilungsvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

12/SVV/0871

Betreff:

öffentlich

Sanierung Reiherbergstraße, Teilabschnitt Bahnunterführung sowie Einwohnerantrag Golm

bezüglich

DS Nr.: 12/SVV/0720

Erstellungsdatum 29.11.2012

Eingang 902:

4/47

Einreicher: FB Grün- und Verkehrsflächen

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

05.12.2012

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Inhalt der Mitteilung: Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Zum Beschluss DS/SVV/0720

Kosten, die unmittelbar durch die Tieferlegung der Fahrbahn zur Gewährleistung der lichten Höhe von 4,50 m entstehen, sind nicht Bestandteil der umlagefähigen Kosten. Demzufolge sind diese später auch nicht durch die Anlieger zu tragen.

Die Beibehaltung der Tempo 30-Zone wird im Zuge der verkehrstechnischen Anordnung nach Fertigstellung des Bauvorhabens geprüft. Dabei werden sowohl die Sichtverhältnisse als auch die Fahrbahn- und Gehwegbreiten Berücksichtigung finden.

Fortsetzung Seite 3

Beratungsergebnis

Zur Kenntnis genommen:

Gremium:

Sitzung am:

zurückgestellt

zurückgezogen

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Büro der Stadtverordnetenversammlung

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

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Zum Beschluss DS/SVV/0745

Punkt 1:

Die Möglichkeiten, die ursprüngliche Gradiente weitestgehend beizubehalten, wurden durch die beauftragte Baufirma geprüft. Hierzu erhielten wir mit Schreiben vom 15.11.2012 folgende Positionierung:

„.... Für ein Ändern der Gradiente zum jetzigen Zeitpunkt wären neben der Übergabe einer geänderten Ausführungsplanung, der Umbau bzw. Austausch der Schächte der bereits verlegten Regenwasserkanalisation sowie das Anheben des Erdplanums von der jetzigen auf die geänderte Höhe mit Boden oder Schotter erforderlich.“

Eine Planungsänderung zum jetzigen Zeitpunkt würde in jedem Fall Mehrkosten verursachen und eine Bauzeitenverlängerung zur Folge haben.“

Es ist festzustellen, dass auf der insgesamt 190 m langen Baustrecke derzeit 70 m von der konkreten Tieferlegung betroffen sind. Es ist also festzuhalten, dass die ursprüngliche Gradienten weitestgehend beibehalten wird.

Die Durchführung der Baumaßnahme zum jetzigen Zeitpunkt war unaufschiebbar. Der Zustand der Verkehrsanlage einschließlich der Regenentwässerungsanlagen verschlechterte sich zunehmend und erforderte zwingend bauliche Maßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht und hinsichtlich der Gefahrenabwehr. Ursachen für die Schäden waren:

- verworfene Kleinpflasterdecke,
- Ausspülungen,
- mangelnde Entwässerung,
- nicht reparable Straßenabläufe,
- unklare Regenwasservorflutsituation und
- problematische Situation der beidseitigen Gehwegenlagen.

In dem Fall besteht ein komplexes Problem, d.h. die Querschnittsbreiten sind nicht regelkonform, die Regenentwässerungsanlage ist desolat und es bestehen Höhenprobleme. Die Problemlage betrifft nicht nur den KFZ-Verkehr, sondern auch die Radfahrer und Fußgänger. Diese baulichen Defizite sind technisch nicht über eine Instandsetzung zu lösen.

Es lagen Beschwerden vom Ortsbeirat (OBR) und Bürgern vor. Die zeitnahe Durchführung der Baumaßnahme wurde durch den OBR für dringend notwendig erachtet und unterstützt. Als Straßenbaulastträger ist die Landeshauptstadt Potsdam dafür verantwortlich, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und das auf öffentlichen Verkehrsflächen anfallende Oberflächenwasser ordnungsgemäß abzuleiten. Nur mit Errichtung einer neuen Regenwasseranlage ist der Anschluss an die bestehende Regenwasserreinigungsanlage in der Straße Am Urnenfeld möglich.

Eine formelle Anhörung nach § 10 der Straßenbaubeitragssatzung kann erst dann durchgeführt werden, wenn eine verlässliche Planung mit der dazugehörigen detaillierten Kostenberechnung für das gesamte Bauprogramm „Reiherbergstraße“ vorliegt. Inhalt des im April 2012 beschlossenen Bauprogrammes ist der grundlegende Ausbau der Reiherbergstraße von der Straße Kuhforter Damm bis zur Geiselbergstraße. Für das Bauprogramm „Reiherbergstraße“ liegt zurzeit nur die Vorplanung aus dem Jahr 1998 mit einer Kostenschätzung vor. In der Zwischenzeit haben sich, abgesehen von den allgemeinen Baukostensteigerungen und der erfolgten Mehrwertsteuererhöhung, zudem mehrere gesetzliche Vorschriften und technische Richtlinien geändert. Auf dieser Grundlage und im Hinblick auf den zeitlichen Ablauf der Realisierung des gesamten Bauprogrammes ist eine Beitragsermittlung auf der Basis von über 10 Jahre alten Kosten nicht aussagekräftig bzw. verlässlich. § 10 der Straßenbaubeitragssatzung fordert jedoch eine Angabe von den zu erwartenden Kosten der Maßnahme und die Benennung des voraussichtlich auf das jeweilige Grundstück entfallenden Beitrags.

An dieser Stelle soll auch darauf hingewiesen werden, dass die Anlieger des derzeit im Bau befindlichen Abschnitts ein Interesse an diesem Verfahren haben müssten, da es eine gerechte Verteilung der Gesamtkosten auf alle Anlieger sicherstellt. Grundsätzlich variieren die Kosten für Straßenbaumaßnahmen innerhalb der einzelnen Bauabschnitte. Alternativ hätten sonst die Anlieger

der Eisenbahnüberführung die spezifischen und umlagefähigen Kosten des jetzigen Bauabschnitts zu tragen.

Sobald die überarbeitete Planung mit aktuellen Kosten vorliegt, wird die Anhörung unverzüglich durchgeführt. Der genaue zeitliche Rahmen ist momentan jedoch noch nicht benennbar.

Zum jetzigen Zeitpunkt könnte allenthalben eine allgemeine Anhörung für oder gegen das Bauvorhaben an sich durchgeführt werden. In deren Ergebnis wird entweder das beschlossene Bauprogramm insgesamt abgelehnt oder es bildet die Grundlage zur Anmeldung der finanziellen Mittel im Zuge der mittelfristigen Finanzplanung im städtischen Haushalt.

Punkt 2:

Dieser Forderung kann vollumfänglich gefolgt werden. Sobald die finanziellen Mittel zur weiteren Planung im Haushalt der Stadt Potsdam zur Verfügung stehen, werden im Rahmen der Bearbeitung der Vorplanung (HOAI, Lph 2) Varianten untersucht. Mit Vorlage der Planung erfolgt die Abstimmung mit dem OBR und auch den betroffenen Grundstückseigentümern.

Punkt 3:

In Verbindung mit aktuellen Planungen zum Bebauungsplan (B-Plan) 129 „Nördlich in der Feldmark“ wurde im Rahmen der Planungswerkstatt am 10.08.2012 und 21.09.2012 angeregt, dass die Anbindung des B-Plangebietes nach Norden bis zur Bornimer Chaussee untersucht werden soll. Dies wird im Rahmen des Maßnahmenplans Golm bis Ende 2013 erfolgen. Die Bürger werden in das Verfahren einbezogen.