



---

### 37. öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Hauptausschusses

**Gremium:** Hauptausschuss  
**Sitzungstermin:** Mittwoch, 27.04.2016, 17:00 Uhr  
**Ort, Raum:** R. 280 a, Stadthaus

---

## Tagesordnung

### Öffentlicher Teil

- 1 **Eröffnung der Sitzung**
  
- 2 **Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung/ Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 13.04.2016**
  
- 3 **Pfingstberghang / Villa Henckel - Lösungsvorschlag zur Vermeidung langjähriger Streits um die öffentliche Zugänglichkeit  
16/SVV/0079** Oberbürgermeister, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung  
**mit Äa Fraktion DIE aNDERE**
  
- 4 **Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung**
  
- 4.1 **Nachbarschafts- und Begegnungshaus Potsdam West  
15/SVV/0891** Fraktion DIE LINKE
  
- 4.2 **Evaluierung der Strukturen zur Betreuung des Sportareals am Luftschiffhafen  
16/SVV/0006** Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, CDU/ANW
  
- 4.3 **Kommunalen Wohnungsbestand erhalten  
16/SVV/0041** Fraktion DIE aNDERE
  
- 4.4 **Neufassung der Satzung über Sondernutzung an öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt Potsdam  
16/SVV/0117** Oberbürgermeister, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen

- |          |   |   |
|----------|---|---|
| 4.5      | Erweiterung der Verantwortung der STEP für die Abfallentsorgung<br><b>16/SVV/0122</b>   | Fraktion DIE LINKE  |
| 4.6      | Aufbau eines Energie- und Klimaschutzmanagements<br><b>16/SVV/0179</b>  | Fraktion CDU/ANW, SPD, Bündnis 90/Die Grünen                    |
| <b>5</b> | <b>Mitteilungen der Verwaltung</b>  |   |
| 5.1      | Bericht - Demokratiedenkmal auf dem Luisenplatz<br>gemäß Beschluss: 15/SVV/0773   |   |
| 5.2      | Information zum anonymisierten Bewerbungsverfahren  |   |
| 5.3      | Kooperationsvertrag der Landeshauptstadt Potsdam mit der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten - Zwischenbericht<br><b>16/SVV/0278</b> | Oberbürgermeister, FB Kommunikation, Wirtschaft und Beteiligung |
| 5.4      | Bericht über die Umsetzung des Schulentwicklungsplans und die Sanierungsmaßnahmen<br>gemäß Beschluss: 14/SVV/0940 und 15/SVV/0008         |   |
| 5.5      | Herausforderungen in der Flüchtlings- und Integrationsarbeit gemeinsam bewältigen - Zwischenbericht<br><b>16/SVV/0277</b>                 | Oberbürgermeister, FB Soziales und Gesundheit                   |
| 5.6      | Initiative für ein Schulbauförderprogramm des Landes<br><b>16/SVV/0279</b>  | Oberbürgermeister, FB Bildung und Sport                         |
| <b>6</b> | <b>Sonstiges</b>  |   |
| 6.1      | Information zur geplanten Vertragsunterzeichnung der Städtepartnerschaft in Versailles vom 11.-12. Juni 2016                              |   |

## Nicht öffentlicher Teil

- 7            **Feststellung der nicht öffentlichen Tagesordnung / Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des nicht öffentlichen Teils der Sitzung vom 13.04.2016**
  
- 8            **Mitteilungen der Verwaltung**
  
- 9            **Verständigung zur Verfahrensweise - Berufung / Abberufung sachkundiger Einwohner**
  
- 10          **Sonstiges**



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

zur Drucksache Nr.  
16/SVV/0079

öffentlich

**Einreicher: Fraktion DIE aNDERE**

**Betreff: Pfingstberghang/Villa Henckel – B-Plan-konformer Lösungsvorschlag**

Erstellungsdatum 26.01.2016

Eingang 902:

Beratungsfolge:	Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung		
Gremium		
10.02.2016		x
Hauptausschuss		

### Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:

Der Hauptausschuss möge die DS 16/SVV/0079 in der folgenden Neufassung beschließen:

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, auf eine mit dem B-Plan konforme und für die Stadt kostenneutrale Lösung hinsichtlich der Parkanlage „Pfingstberghang/Villa Henckel“ hinzuwirken (Grundlage ist der B-Plan Nr. 48 „Am Neuen Garten“).

2. Gespräche zu notwendigen Arrondierungen der Binnengrenze zur privaten Parkanlage sind dahingehend zu führen, dass:

- bestehende Diskrepanzen zwischen den Abgrenzungen der Privatparzelle und den B-Plan-Festsetzungen „private Parkanlage“ und „öffentliche Grünfläche“ ausgeräumt werden
- eine größtmögliche Nutzbarkeit für die Bevölkerung im Bereich der öffentlichen Parkanlage erreicht wird.

Grundlage ist die Anlage 1 „Variante B-Plan (mit Flächentausch und Arrondierung)“.

3. Zur Einhaltung des B-Planes gehört auch die öffentliche Zugänglichkeit der Grün-/Parkfläche. Diese ist durch Verwaltungshandeln sicherzustellen.

4. Die Herstellung der Parkanlage, deren Pflege und Erhaltung ist nicht Aufgabe der Stadt. Eine Beteiligung finanzieller Art wird ausgeschlossen.

**Begründung:**

Für die Parkanlage „Pfungstberghang/Villa Henkel“ gibt es einen rechtsgültigen Vertrag zwischen der MDG KG (kurz MDB) und der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten (SPSG). In diesem ist u.a. geregelt, dass die MDB die Parkanlage nach historischem Vorbild wieder herstellt. SPSG und MDB halten an dem geschlossenen Nießbrauchvertrag fest. Der Vertrag und die aus ihm abgeleitete vollständige Absperrung des öffentlichen Raumes widersprechen den Festlegungen des B-Plans.

Dass zur Absicherung von Arbeiten oder im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht ggf. Einzäunungen oder kurzzeitige Einschränkungen der öffentlichen Zugänglichkeit notwendig sind, ist selbstverständlich. Dass eine wieder hergerichtete Parkanlage analog zu anderen Anlagen (z.B. Neuer Garten) eingezäunt ist und nachts geschlossen wird, ist ebenfalls Konsens. Eine permanente Einzäunung ohne öffentliche Zugänglichkeit ist für eine öffentliche Grünfläche aber ein Rechtsverstoß.

Weder die Herstellung der Parkanlage, noch deren Pflege und Erhaltung sind Aufgabe der Stadt Potsdam. Eine daraus resultierende finanzielle Belastung wäre in Anbetracht der Haushaltssituation auch nicht vermittelbar. Der Vorschlag des FB Stadtplanung und Stadterneuerung, sich die öffentliche Zugänglichkeit zur Grünfläche bzw. zum Park zu erkaufen, ist schon aus Gleichbehandlungsgründen und in Anbetracht von zukünftigen Auseinandersetzungen ähnlicher Art abzulehnen.

Die Stadt hat die Aufgabe, den beschlossenen B-Plan und die öffentliche Zugänglichkeit der öffentlichen Bereiche umzusetzen und einzufordern.

Da es eine Diskrepanz zwischen der Grenze zur „Privatparzelle“ und den Festsetzungen im B-Plan gibt (Abgrenzung private Parkanlage), sollten Gespräche geführt werden, um hier eine Binnengrenze zu definieren, die einen hohen Nutzwert für die Bevölkerung hat.

Die öffentliche Erlebbarkeit des Parks wird deutlich gesteigert, wenn im süd-westlichen Teil der Anlage der Rundweg (R) nutzbar wird (siehe Anlage 1). Im Gegenzug ist das Ensemble „Grotte/Teich“ als Einheit für den Villennutzer wünschenswert. Durch einen Flächentausch (Fläche R und Fläche T) ist dies im beiderseitigen Interesse lösbar. Gleichzeitig sollte die Binnengrenze so gezogen werden, dass der Steigweg von der Villa Schlieffen Richtung Villa Henckel vollständig öffentlich bleibt und ein Abbiegen nach Süden zum Rundweg (Fläche R) möglich wird.

Die Vorschläge des FB Stadtplanung und Stadterneuerung sind auch deshalb abzulehnen, weil in Folge einer derartigen Umsetzung nur noch ein Hauptweg für die Bevölkerung nutzbar bliebe. Der Park charakterisiert sich hingegen durch die geschwungenen, mehrfach ringförmig angelegten Wege.

---

gez. Sandro Szilleweit  
Fraktionsvorsitzender



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

zur Drucksache Nr.

16/SVV/0117

öffentlich

**Einreicher:** Fraktion DIE LINKE

**Betreff:** Neufassung der Satzung über Sondernutzung an öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt Potsdam

Erstellungsdatum 27.04.2016

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
27.04.2016	Hauptausschuss	X	
04.05.2016	Stadtverordnetenversammlung		X

**Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

In die Satzung über die Sondernutzung an öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt Potsdam sind folgende Änderungen einzuarbeiten:

- Die Gebühren für Kleinkunst/Darbietung gemäß Tarif-Nummer 4, Wochen-, Spezial- und Traditionsmärkte gemäß Tarif-Nummer 7 und Trödelmärkte gemäß Tarif-Nummer 8 sind gegenüber der bisherigen Satzung nicht zu erhöhen.
- Die Gebühr für Nutzung der Straße für Filmaufnahmen je Drehort, Tarif-Nummer 11, wird mit 80,00 € anstatt 65,00 € festgesetzt.
- Die Gebühren für die Inanspruchnahme von Fahrbahnflächen nach Tarif-Nummer 12.1 werden in der Zone 2 Blaues Netz gegenüber dem vorliegenden Entwurf auf 3,00 €/m<sup>2</sup> anstatt auf 2,50 €/m<sup>2</sup> erhöht.

Dr. Hans-Jürgen Scharfenberg  
Fraktionsvorsitzender

\_\_\_\_\_  
Unterschrift



**Landeshauptstadt  
Potsdam**  
Der Oberbürgermeister

## Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**16/SVV/0079**

**Betreff:**

öffentlich

**Pfingstberghang / Villa Henckel - Lösungsvorschlag zur Vermeidung langjährigen Streits um die öffentliche Zugänglichkeit**

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung	Erstellungsdatum	29.01.2016
	Eingang 922:	29.01.2016

Beratungsfolge:	Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung		
10.02.2016		
Hauptausschuss		

**Beschlussvorschlag:** Der Hauptausschuss möge beschließen:

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, auf eine einvernehmliche Regelung zwischen der MDB, der SPSG und der LHP betreffend die Nutzung der Parkanlage „Pfingstberghang/Villa Henckel“ hinzuwirken. Grundlage soll die in Anlage 2 dargestellte Variante B der Flächenabgrenzung zwischen der öffentlich nutzbaren Parkanlage und den privat nutzbaren Teilen des wiederherzustellenden Gartenparks sein.
2. Der hierfür erforderlichen Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplans 48 „Am Neuen Garten“ hinsichtlich Abgrenzung und Größenverhältnis zwischen öffentlicher und privater Parkanlage wird zugestimmt.
3. Voraussetzung für die einvernehmliche Regelung ist die im Nießbrauchvertrag zwischen der MDB und der SPSG garantierte Übernahme der Investitionskosten für die Bereinigung und Wiederherstellung der Parkanlage sowie für die Erneuerung der Villa Schlieffen durch die MDB.
4. Hinsichtlich der laufenden Pflege und Erhaltung kann eine Kostenbeteiligung durch die Landeshauptstadt vorgesehen werden, die unter Haushaltsvorbehalt zu stellen ist. Die Kostenbeteiligung darf höchstens dem Aufwandsanteil auf den öffentlich nutzbaren Flächen entsprechen.
5. In der einvernehmlichen Regelung ist vorzusehen, dass bereits während der Arbeiten zur Wiederherstellung in einem möglichst weiten Umfang die Zugänglichkeit der Parkanlage wieder gewährleistet wird.

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

Ja, in folgende OBR:

Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf

zur Information

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

Mit zunehmendem Stand der Wiederherstellung steigt der Bedarf an Aufwendungen zur Pflege der Anlagen und der Erhaltung der Qualität des wiederhergestellten Gartendenkmals an.  
Bei Zugrundelegen einer flächenanteiligen Aufteilung der hierfür geschätzten Kosten wächst damit der Aufwand der seitens der Landeshauptstadt einvernehmlich zu übernehmenden Kosten auf ca. 210.000 € nach heutiger Kalkulationsbasis.

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	<b>Wirkungsindex Demografie</b>	<b>Bewertung Demografie-relevanz</b>
	1				<b>10</b>	<b>geringe</b>

**Begründung:**

Aus der Auseinandersetzung, die ihren Ausgangspunkt in dem Abschluss eines Nießbrauchvertrages zwischen der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten und der MDB KG über den wesentliche Teile des historischen Gartenparks der Villa Henckel und der daraufhin erfolgten Absperrung dieser Flächen gegenüber der öffentlichen Zugänglichkeit hatte, ist der Bedarf erwachsen, nach einer Lösung zu suchen, die baldmöglichst die Nutzbarkeit der Fläche für die Öffentlichkeit wiederherstellt und nach Möglichkeit zugleich die Wiederherstellung des Gartendenkmals sowie der Villa Schlieffen sichert, die auch Planungsziel der Landeshauptstadt sind, wie dies der Bebauungsplan 48 „Am Neuen Garten“ seit seinem Inkrafttreten im Jahr 2000 dokumentiert.

Eine knappe Zusammenfassung der Ausgangssituation sowie die Erwägungen, die den Vorschlag zu einer einvernehmlichen Regelung stützen, sind in Anlage 1 zu dieser Vorlage enthalten, die maßgeblichen Darstellungen zu den Flächenabgrenzungen, die Gegenstand unter anderem des Entscheidungsvorschlages sind, sind in Anlage 2 dokumentiert.

## Darstellung der finanziellen Auswirkungen der Beschlussvorlage

**Betreff:** Pfingstberghang / Villa Henckel - Einvernehmliche Lösung auf Basis von Variante B

1. Hat die Vorlage finanzielle Auswirkungen?  Nein  Ja
2. Handelt es sich um eine Pflichtaufgabe?  Nein  Ja
3. Ist die Maßnahme bereits im Haushalt enthalten?  Nein  Ja  Teilweise
4. Die Maßnahme bezieht sich auf das Produkt Nr. 551000 Bezeichnung: Öffentliches Grün.
5. Wirkung auf den Ergebnishaushalt:

Angaben in EUro	Ist-Vorjahr	lfd. Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Gesamt
<b>Ertrag</b> laut Plan	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ertrag</b> neu	0	0	0	0	0	0	0
<b>Aufwand</b> laut Plan	0	0	0	0	0	0	0
<b>Aufwand</b> neu	0	0	100.000	150.000	210.000	210.000	670.000
<b>Saldo Ergebnishaushalt</b> laut Plan	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo Ergebnishaushalt</b> neu	0	0	-100.000	-150.000	-210.000	-210.000	-670.000
<b>Abweichung zum Planansatz</b>			100.000	150.000	210.000	210.000	670.000

5. a Durch die Maßnahme entsteht eine Haushaltsbelastung über den Planungszeitraum hinaus bis auf weiteres in der Höhe von insgesamt jährlich 210.000 Euro.

6. Wirkung auf den investiven Finanzhaushalt:

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

7. Die Abweichung zum Planansatz wird durch das Unterprodukt Nr. ---  
Bezeichnung --- gedeckt.

8. Die Maßnahme hat künftig Auswirkungen auf den Stellenplan?  Nein  Ja  
Mit der Maßnahme ist eine Stellenreduzierung  
von \_\_\_\_\_ Vollzeiteinheiten verbunden.  
Diese ist bereits im Haushaltsplan berücksichtigt?  Nein  Ja
9. Es besteht ein Haushaltsvorbehalt.  Nein  Ja

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

Die anteiligen Kosten für die Pflege und Erhaltung des Gartendenkmals in seinen öffentlich zugänglichen Flächenanteilen entstehen, beruhen auf einer flächenbezogenen Schätzung und sind im Diskussionsprozess um eine einvernehmliche Lösung auch mit den Verantwortlichen der SPSG als der Höhe nach voraussichtlich realistisch beurteilt worden.

Bei einer Bewertung ist zu berücksichtigen, dass der Vergleich zu üblichen Pflege- und Unterhaltungslasten öffentlicher Parkanlagen sich schon mit Blick auf die besonderen Anforderungen der Erhaltung eines Gartendenkmals und der hierfür geforderten besonderen Qualitätsmaßstäbe verbietet.

Zusätzlich sind folgende kostenwirksame Erschwernisse zu erwarten:

Der Einsatz von Fahrzeugen ist aufgrund der Wegebreiten und -beschaffenheit stark eingeschränkt, hoher Anteil an Handarbeit insbesondere beim Abtransport von Schnittgut, zum Teil große Hangneigung, Baumpflege im Bestand ausschließlich mit Klettertechnik, sehr lange Wege beim Wässern in Trockenperioden, da keine Wasseranschlüsse auf dem Gelände sind.

**Anlagen:**

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

## Pfingstberghang / Villa Henckel

Entscheidungsvorschlag zu einer einvernehmlichen Auflösung  
der Auseinandersetzung um die öffentliche Parkanlage

### Ausgangssituation / Veranlassung

Der Gesamtzusammenhang der Villa Henckel und ihres historischen Gartenparks ist – nach bereits langjähriger Vernachlässigung – in der Folge des Zweiten Weltkriegs aufgebrochen worden. Während weite Teile des hängigen Geländes in die Absperrungen des russisch besetzten „KGB-Städtchens“ einbezogen waren, wurde die Villa in der Folgezeit mit ihrem unmittelbar umgebenden Flächen einer sozialen Nutzung zugeführt. Das Gelände um die Villa wurde in erheblichem Umfang durch Aufschüttungen nivelliert, um nutzbare Freiflächen für die Kinderheimfunktion zu schaffen.

Die Aufteilung des Gesamtkomplexes hat sich in der Folge auch über 1990 hinweg durch unterschiedliche Rechtsträgerschaften so manifestiert, dass die Villa mit ihrem unmittelbaren Umfeld der Landeshauptstadt zugeordnet wurde, während die übrigen Flächen der Bundesrepublik Deutschland zufielen und mit Blick auf den Anspruch der Wiederherstellung der Gesamtanlagen innerhalb der Welterbestätte dann der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten zugeordnet wurden.

Zwischenzeitlich hat Mitte der 90er Jahre die Landeshauptstadt den Bebauungsplan 48 „Am Neuen Garten“ aufgestellt und dabei unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Zielstellungen bestimmt, dass der überwiegende Teil des Gartenparks im Zusammenhang mit den ehemals königlichen Parkflächen am Pfingstberg wiederhergestellt werden und als öffentliche Parkanlage zugänglich sein sollen, um in Übereinstimmung mit dem öffentlichen Auftrag der Stiftung, die Welterbestätte für die Öffentlichkeit erlebbar zu machen. Für die z.T. ruinösen Baulichkeiten am Fuße des Pfingstberghangs wurden enge, vor allem auf kulturelle Zwecke ausgerichtete Nutzungsmöglichkeiten fixiert; für die Villa Henckel wurde mit Blick auf das Bauvolumen ein etwas weiter geöffneter Nutzungsrahmen fixiert. Der Bebauungsplan geht in seinen Festsetzungen und der Argumentation in der Begründung davon aus, dass das (als „private Grünanlage“ festgesetzte) unmittelbare Umfeld einer öffentlichen Nutzung nicht zugänglich, sondern einem Bezug zu der Nutzung des Gebäudes vorbehalten sein wird.

Ausgehend davon, dass die seinerzeit fixierten Rechtsträgergrenzen rein pragmatisch gezogen worden sind und keine Bezugspunkte in der historischen Gestaltung des Gartenparks finden, hat der Bebauungsplan hier zwischen der „privaten Grünfläche“ um die Villa und der „öffentlichen Parkanlage“ schon eine veränderte Abgrenzung gezogen. Diese orientierte sich an dem Mitte der 90er Jahre erreichten planerischen Recherchestand zu den verschütteten bzw. überwachsenen Wegeführungen in der Parkanlage und Vermutungen zur räumlichen Einordnung von gestalterischen Höhepunkten der Parkanlage, die aus historischen Dokumenten bekannt waren. Damit wird zugleich auf die bereits bestehende Erkenntnis abgestellt, dass eine Korrektur der Grenzziehung erforderlich sein dürfte, um die Wiederherstellung der Anlagen nach neuen denkmalpflegerischen Erkenntnissen historisch sachgerecht zu ermöglichen.

In den letzten knapp 20 Jahren ist es der Stiftung mit ihren verfügbaren Investitionsmitteln nicht möglich gewesen, Schritte zu einer Wiederherstellung der Anlagen einzuplanen, lediglich einzelne der ruinösen Objekte am Hangfuß sind in dritte Hand übergeben und auf diese Weise baulich erneuert und einer öffentlichkeitsbezogenen Nutzung zugeführt worden. Die Villa Schlieffen ist jedoch ebenso weiter verfallen, wie die Parkanlagen zunehmend verwilderten und insbesondere die ehemaligen nördlichen Wiesenflächen vorwaldartig überformt wurden. Das Gelände war in dieser Zeit zwar nicht öffentlich erschlossen, jedoch mangels Einfriedungen wie ein innerstädtisches Waldgelände zugänglich.

Die Stiftung hat – in der Erwartung, dass die nach den verfügbaren Mitteln möglichen Investitionen sich auch weiterhin eher auf die königlichen Flächen werden konzentrieren müssen – weiterhin nach Partnern gesucht, um die verfallende Villa Schlieffen zu erhalten und zu erneuern und in diesem Zusammenhang möglichst auch die Flächen des ehemaligen Gartenparks gartendenkmalpflegerisch wiederherzustellen. Sie hat hierzu mit einer Gesellschaft (MDB) der Beteiligten, die das Grundstück der ehemaligen Villa Henckel von der Landeshauptstadt erworben, die Villa saniert und zwischenzeitlich in verschiedener Weise genutzt hat, einen Nießbrauchvertrag abgeschlossen; dieser Vertrag räumt im Gegenzuge zu definierten Wiederherstellungsinvestitionen Nutzungsrechte an den Flächen ein.

Kontroversen hat diese, in ihren Inhalten lediglich zwischen der Stiftung und der privaten Gesellschaft abgestimmte Vereinbarung vor allem deshalb ausgelöst, weil darin zwar die Festsetzungen des Bebauungsplans als Rahmenbedingungen ausdrücklich benannt sind, jedoch offenbar die Nutzungsrechte (oder die damit verknüpften Erwartungen) auf eine deutliche Einschränkung öffentlicher Zugänglichkeit abstellten. Zugespitzt hat sich diese Kontroverse in besonderer Weise durch die erfolgte Absperrung des Gesamtgeländes durch eine als provisorisch angezeigte Zaunanlage, die mit den Gefahren durch die jahrzehntelange Vernachlässigung der gärtnerischen Pflege und dem allgegenwärtigen Totholzbestand in den Bäumen begründet wurde.

Nachdem eine einvernehmliche Klärung einer zügigen Wiederherstellung der öffentlichen Zugänglichkeit aufgrund der Unterschiedlichkeit der Positionen zwischen den beteiligten Behörden wie auch den eigentumsrechtlich Betroffenen nicht zustande gekommen ist, hat die Landeshauptstadt ein ordnungsbehördliches Verfahren eingeleitet, dies mit dem Ziel und Anspruch, in geeigneter Weise die Zugänglichkeit der festgesetzten öffentlichen Parkanlage jedenfalls im Bereich historischer Wegeanbindungen wieder herzustellen. Die Einleitung eines solchen Verfahrens beginnt nach rechtsstaatlichen Grundsätzen mit einer Anhörung, um den von der potenziellen Ordnungsverfügung Betroffenen Gelegenheit zur Stellungnahme und eigenen Positionierung zu dem Anliegen zu geben. Aus ersten Reaktionen noch vor einer entsprechenden Stellungnahme wurde erkennbar, dass auch mit diesem Verfahren nicht eine kurzfristige Klärung im Sinne einer Öffnung der Flächen am Pflingstberghang erreicht werden würde, sondern vielmehr eine langwierige rechtliche Auseinandersetzung zur Berechtigung und Angemessenheit eines ordnungsbehördlichen Eingreifens.

Vor diesem Hintergrund – und nicht zuletzt mit Blick auf die im Hauptausschuss mehrfach dokumentierte Erwartung, kurzfristig zu einer Lösung und damit zu einer Zugänglichkeit der Anlage zu kommen – hat der Oberbürgermeister im Juli 2015 einen erneuten Vermittlungsvorschlag mit einer als vertretbar angesehenen Flächenabgrenzung zwischen privaten Nutzungsoptionen und öffentlicher Zugänglichkeit unterbreitet. In den daraufhin geführten erneuten Gesprächen sind zwei Varianten einer möglichen einvernehmlichen Regelung zwischen MDB, SPSG und Landeshauptstadt entwickelt worden, die Gegenstand dieser Entscheidungsvorlage sind.

#### Rahmenbedingungen, Voraussetzungen einer einvernehmlichen Regelung

Im Zuge der vielfältigen Erörterungen sind folgende Rahmenbedingungen aus den Blickwinkeln der unterschiedlichen Beteiligten deutlich geworden, die Eckpunkte der Möglichkeit einer einvernehmlichen Regelung sind:

- Die Festsetzung der Flächen am Pflingstberghang als öffentliche Parkanlage im rechtsverbindlichen Bebauungsplan verlangt eine öffentliche Zugänglichkeit jedenfalls des Wegenetzes des wiederherzustellenden Gartenparks, dies in vergleichbarer Form wie auch bei ähnlichen Anlagen in städtischer Hand. Hierfür reicht eine Öffnung zu spezifischen Anlässen nicht aus. Der Bebauungsplan steht insoweit nicht zur Disposition, eine Änderung kommt nicht in Betracht. Lösungen müssen sich in einem Rahmen halten, der maximal einer Befreiung nach § 31 Abs. 2 BauGB zugänglich ist.

- Die Stiftung Preußische Schlösser und Gärten sieht sich fortdauernd in der durch die Übertragung der Flächen begründeten Verantwortung, deren Charakter als Teil der Welterbestätte zu sichern, insbesondere die denkmalpflegerischen Maßstäbe der Wiederherstellung zu wahren. Die SPSG will daher zwingend Eigentümergein der Flächen und damit nach den gesetzlichen Vorschriften auch zuständige Denkmalschutzbehörde bleiben; die Stiftungsanlagenverordnung soll in gleicher Weise Anwendung finden wie in anderen Gartenanlagen der SPSG. Eine umfassende Übertragung der Flächen – gleich in welche Hand – kommt daher nicht in Betracht.
- SPSG und MDB halten an dem geschlossenen Nießbrauchvertrag fest und sehen sich dadurch in ihren Handlungsoptionen eingegrenzt. Sie sind jedoch bereit Dritte (auch unterschiedliche) in den Vollzug des Vertrages einzubeziehen. Dies könnte bedeuten, dass die Landeshauptstadt freiwillig Verpflichtungen im Hinblick auf die Parkanlage übernimmt, ggf. ein weiterer privater Partner Träger einer Erneuerung und konsensfähigen Nutzung der Villa Schlieffen wird.
- Denkmalpflegerischer Maßstab für Maßnahmen im Bereich des ehem. Gartenparks ist dessen denkmalpflegerische Wiederherstellung, und zwar auf einem einheitlichen Qualitätsniveau. Unterschiedliche Intensitäten der Wiederherstellung oder der laufenden Unterhaltung wiederhergestellter Anlagen, mit der Folge eines dauerhaften „Auseinanderklaffens“ unterschiedlicher Park-„Qualitäten“ entlang einer inneren Grenze oder nur einer teilweisen Wiederherstellung, sind nicht genehmigungsfähig. Spielräume werden gesehen in der zeitlichen Streckung von durchzuführenden Maßnahmen auch über den derzeit in dem Nießbrauchvertrag fixierten Rahmen von 6 Jahren hinaus.
- Eine innere Einfriedung der privaten Flächen um die Villa Henckel stellt denkmalpflegerisch gesehen eine Störung des übergreifenden Gestaltungszusammenhangs dar, ist jedoch zugleich zwangsläufige Folge der vorgegebenen Zweckbestimmungen durch die Nutzungsfestsetzungen des Bebauungsplanes wie auch der Eigentumstrennung. Deshalb ist die Störung durch eine möglichst behutsame Einbindung in die gärtnerische Gestaltung und höchstmögliche Transparenz zu minimieren.
- Die innere Einfriedung ist bei einer öffentlichen Nutzung weiter Teile des Gartenparks aus Sicht der MDB unverzichtbar; dabei ist Gefährdungseinstufungen Rechnung zu tragen. Die Massivität der inneren Einfriedung kann dann verringert werden, wenn durch eine nächtliche Schließung der Anlage ein erweiterter Schutzrahmen gewährleistet sowie technisch unterstützte Kontrollmechanismen möglich werden.

#### Einvernehmliche Lösungsmöglichkeiten

Ausgehend von dem angesprochenen Vermittlungsvorschlag des Oberbürgermeisters ist im Lichte der oben dargestellten Rahmenbedingungen eine konkrete Ausgestaltung erörtert und danach auf Vorschlag der MDB eine von dort ausdrücklich favorisierte Alternativ-Variante ausformuliert worden.

Beide Varianten gehen davon aus, dass eine Kernfläche um die private Parzelle der MDB KG herum in eine langfristig private Nutzung überführt werden soll, ausgeprägt in der Form eines Erbbaurechtes seitens der SPSG an die MDB. Diese Fläche ist nominell um ca. 7000 qm größer als die im Bebauungsplan zeichnerisch festgesetzte Fläche. Die Abgrenzung trägt demgegenüber aber den tatsächlichen Ausgrabungsbefunden der historischen Gartenanlage sowie technisch-praktischen Erwägungen Rechnung und schlägt wichtige Elemente des Gartendenkmals, deren Einheit aufgrund derzeitiger Flurstücksgrenzen nicht gewährleistet ist, dem privaten Parkteil zu. Insbesondere handelt es sich hierbei um hausnahe Teile des Parkdrive, die Zuwegung zu Wegerondell sowie die zum Bachlauf gehörende Teichanlage. Die veränderte Grenzziehung würde auch dauerhaft die gärtnerische Einbindung einer Einfriedung entlang der Abgrenzung unter Berücksichtigung des Wegenetzes ermöglichen (dies ist bei der derzeitigen Flurstücksgrenze nicht gegeben; diese zerschneidet z.B. historische Wegführungen in spitzem Winkel).

Für beide Varianten ist zugleich zwischen den beteiligten Denkmalbehörden Einvernehmen dahingehend erzielt worden, dass im nördlichen Bereich ergänzend zu der historischen Wegeführung eine neue Wegeanbindung an die öffentliche Straße hergestellt werden kann, um einen öffentlichen Ringschluss um die Villa Henckel herum zu ermöglichen. Sie liegt am oberen Ast der Großen Weinmeisterstr. etwa gegenüber dem Restaurant „Am Pfingstberg“.

Die beiden Varianten unterscheiden sich hingegen im Umfang der für den Zeitrahmen des Nießbrauchvertrages (40 Jahre) einenzäunenden privaten Flächen, in der Zuordnung der investiven Verantwortung für die Wiederherstellung des Gartendenkmals sowie in der nach Aufteilung der Kostenverantwortung für die laufende Erhaltung und Pflege der wiederhergestellten Anlagen anfallenden kontinuierlichen Belastung der Stadt.

Die Varianten sind knapp wie folgt zu beschreiben (vgl. auch anliegende Planzeichnungen):

### **Variante A**

Ausgangspunkt für Variante A ist der Vorschlag aus dem Schreiben des Oberbürgermeisters vom 03.07.2015, modifiziert durch die oben bereits angesprochene Grenzkorrektur im Anschluss an das Wegerondell nördlich der Garage und die ergänzte Zuwegung nördlich hiervon.

Bei Variante A sieht die MDB eine deutliche Einschränkung ihrer Interessen gegenüber dem Ausgangspunkt für die Verhandlungen über den Nießbrauchvertrag. Sie begrenzt deshalb im Falle des Einvernehmens zu dieser Variante ihre Bereitschaft zur Investition entsprechend den bisherigen vertraglichen Vereinbarungen auf die zukünftigen privaten Flächen. Das Interesse an der Wiederherstellung der Villa Schlieffen würde unter diesen Bedingungen aufgegeben; hierzu wäre demnach bei Variante A ein anderer privater Träger zu suchen; die Verantwortung hierfür sehen die Beteiligten bei der Landeshauptstadt.

Wenn die Landeshauptstadt im Wege der einvernehmlichen Regelung insoweit in die bislang von der MDB übernommenen Verpflichtungen zur Wiederherstellung des Gartenparks maßgeblich eintritt, würde sich daraus nach einer flächenbezogenen Schätzung voraussichtlich folgende Belastung ergeben:

- Vorbereitende Leistungen zur Herstellung der Verkehrssicherheit und Freimachen der wiederherzustellenden Wiesenflächen etc. über einen Zeitrahmen von ca. 2 Jahren ca. 530.000 €
- Investitionen zur Wiederherstellung des Gartendenkmals vor allem Bereinigung von Flächen, Beseitigung von Einbauten, Erneuerung von Wegebau und Pflanzungen, Restaurierung Einbauten und Neuherstellung äußere Einfriedung gestreckt über einen Zeitrahmen von ca. 8 Jahren ca. 1.620.000 €  
Herstellungskosten in Summe ca. 2.150.000 €
- Zu verhandelnde Planungs-, Gutachter-, Baunebenkosten ca. 350.000 €
- Laufender Pflege- und Unterhaltungsaufwand der wiederhergestellten Gartendenkmalflächen (mit üblichen Grünflächen nicht vergleichbar) mit zunehmender Wiederherstellung ansteigend von jährlich ca. 100.000 € auf jährlich ca. 250.000 €

### **Variante B**

Variante B ist entstanden aus einem in den Verhandlungen formulierten Gegenvorschlag der MDB, der mit Blick auf die Gewährleistung zu schützenden Privattraums im Bereich der Gartenterrassen an der Villa Henckel zugleich die Vorzugsvariante aus Sicht der MDB darstellt. In den Randbedingungen entspricht sie durchgängig der Variante A, unterscheidet sich jedoch von dieser durch die Abgrenzung der privat genutzten Fläche. Unter Rückgriff auf früher diskutierte Varianten einer denkmalpflegerisch vertraglichen Zaunführung unter

Berücksichtigung der Sicherheitsbelange soll dieser unterhalb des Hangs entlanggeführt werden und so den wiederherzustellenden Eidechsenbrunnen und die Efeutreppe innerhalb der Einfriedung schützen, ohne deren Sichtbarkeit zu beeinträchtigen.

Diese Fläche ist nominell um ca. weitere 6.000 qm größer als der oben bei Variante A aufgeführte Flächenüberhang gegenüber der im Bebauungsplan zeichnerisch festgesetzten privaten Grünanlage.

Die fragliche zusätzliche Fläche im Hangbereich würde bei dieser Variante nach dem Ergebnis der Verhandlungen mit der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten nicht in die Erbbaurechtsfläche einbezogen, sondern lediglich für die Dauer des begründeten Nießbrauchrechtes überlassen. Die Abgrenzung der Teilflächen ist dabei so gestaltet, dass mit Ablauf dieser Frist die notwendige innere Einfriedung auf die Abgrenzung entsprechend Variante A verlegt werden könnte.

Maßgeblicher Unterschied im Hinblick auf die Realisierungsverantwortung ist, dass bei Variante B die MDB auch unter diesen Rahmenbedingungen bei ihrer Bereitschaft bleibt, die Investitionsverpflichtungen aus der Vereinbarung mit der SPSG in Gänze selbst umzusetzen, einschließlich der Wiederherstellung der Villa Schlieffen.

Lediglich die Lastenverteilung bei der Pflege und Unterhaltung der Anlagen soll in der Weise anders verteilt werden, dass die Stadt im Hinblick auf die dauerhafte öffentliche Nutzung des überwiegenden Teils der Parkanlage einen laufenden Beitrag zu den hierfür erforderlichen Aufwendungen leistet. Dieser soll sich (anteilig) an dem durch die Öffentlichkeit nutzbaren Flächenanteil bemessen.

Für die Landeshauptstadt würde sich aus einer einvernehmlichen Festlegung auf die Variante B vergleichsweise nach einer flächenbezogenen Schätzung voraussichtlich folgende Verpflichtung ergeben:

- Vorbereitende Leistungen zur Herstellung der Verkehrssicherheit und Freimachen der wiederherzustellenden Wiesenflächen etc.

sowie

- Investitionen zur Wiederherstellung des Gartendenkmals vor allem Bereinigung von Flächen, Beseitigung von Einbauten, Erneuerung von Wegebau und Pflanzungen, Restaurierung Einbauten und Neuherstellung äußere Einfriedung einschließlich Planungs- und Baunebenkosten schrittweise in einem Zeitrahmen von insg. 6 Jahren

in der Verantwortung der MDB KG

- Laufender Pflege- und Unterhaltungsaufwand der wiederhergestellten Gartendenkmalflächen (mit üblichen Grünflächen nicht vergleichbar) mit zunehmender Wiederherstellung ansteigend anteilig von jährlich ca. 100.000 € auf

jährlich ca. 215.000 €

#### Vergleich, Vorzugsvariante

Die beiden Varianten unterscheiden sich im Hinblick auf die Nutzung durch die Öffentlichkeit nur auf den ersten Blick und in der nominellen Flächenauswertung; die in Variante B für die Zeitdauer des Nießbrauchvertrages in die private Einfriedung einbezogenen Flächen zwischen dem Hauptweg und dem auf dem privaten Grundstück liegenden ansteigenden „Drive“ sind durchgehend efeubewachsene Hangflächen zwischen wechselnd dichtem Baumbestand. Unterbrochen wird diese Fläche lediglich durch die sog. „Efeutreppe“, die die beiden Wege verbindet, durch die Einfriedung jedoch in jedem Fall getrennt. Da nach der Stiftungsanlagenverordnung ohnehin die Flächen abseits der Wege nicht zur Betretung und

Nutzung freigegeben sind, wäre der Nutzwert der Fläche für die Öffentlichkeit nur sehr eingeschränkt.

Dem gegenüber ist der Unterschied in der Umverteilung der Umsetzungsverantwortung mit der Folge einer entsprechenden Kostenbelastung der Stadt umso deutlicher: Während in der Variante B die MDB die mit dem Nießbrauchvertrag übernommenen Investitionsverpflichtungen weiterhin gewährleistet, will sie diese bei der Variante A größtenteils auf die Stadt überwälzen, mit Ausnahme der in Erbbaurecht zu übernehmenden Flächen angrenzend an die Privatparzelle.

Vor diesem Hintergrund eines Kosten/Nutzen-Vergleichs wie auch mit Blick darauf, dass die oben dargestellten Größenordnungen der Kostenbelastung auch bei einer Streckung etwa auf insgesamt 10 Jahre in der Investitionsplanung derzeit nicht abgebildet und im Abgleich mit anderen Erfordernissen schwer darstellbar sind, kommt im Vergleich der beiden Varianten für eine zeitnahe einvernehmliche Regelung nur Variante B ernsthaft in Betracht.

#### Erörterung mit den an der Entwicklung des Pfingstberghangs interessierten Initiativen

Am 14.01.2016 ist – entsprechend den Ankündigungen in den Beratungen des Hauptausschusses – der Bürgerinitiative Offener Pfingstberg, der Nachbarschaftsinitiative Am Neuen Garten sowie der Pfingstberg Initiative Potsdam Gelegenheit gegeben worden, sich anhand der Erläuterung wesentlicher Aspekte des vorstehend erläuterten Verhandlungsstandes in den Diskussionsprozess einzubringen, um so die Bewertung aus dem Blickwinkel der Initiativen in das Entscheidungsmaterial für den Hauptausschuss einzubeziehen. Mit Blick auf eine möglichst unmittelbare Kommunikation ist der Termin auch den Fraktionen in der Stadtverordnetenversammlung übermittelt worden, um diesen Gelegenheit zu geben, einen Vertreter zu entsenden.

In der Beratung ist mehrfach und intensiv die Forderung von zumindest zwei der Initiativen vorgetragen worden, dass der Vertrag zwischen der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten und der MDB buchstabengetreu und unmittelbar umgesetzt werden solle, mit Wahrnehmung der darin übernommenen Investitionsverpflichtung und zugleich unter Wahrung des ebenfalls dort formulierten Anerkenntnisses der Festsetzung des Parks als öffentliche Parkanlage und der Zusicherung der „Beachtung dieser Nutzungseinschränkung“. Im Gegenzug ist ebenso vehement eine Verlagerung der Investitionsverpflichtung der MDB auf die Stadt abgelehnt worden. Wenn die Bereitschaft zur Erfüllung dieser vertraglichen Verpflichtungen nicht mehr gegeben sei, müsse der Vertrag aufgelöst werden.

In einer ausführlichen Diskussion konnte herausgearbeitet werden, dass von Seiten der Landeshauptstadt rechtlich keine Handhabe gegeben ist, unmittelbar auf die Umsetzung des Vertrages (in dem die Stadt nicht Vertragspartner ist) einzuwirken, und ebenso wenig Einfluss auf Fortbestand oder Auflösung des Vertrages genommen werden kann.

Vor diesem Hintergrund ist betont worden, es könne keine Verpflichtung der Stadt formuliert werden, eine einvernehmliche Regelung einzugehen. Vielmehr ist die Forderung an die Landeshauptstadt dahingehend zugespitzt worden, auf die Einhaltung des Bebauungsplans hinzuwirken, insbesondere also darauf, die Zugänglichkeit der festgesetzten öffentlichen Parkanlage wieder herzustellen. Auf diese alternative Entscheidungsausrichtung wird nachfolgend noch einzugehen sein.

Ungeachtet der Tatsache, dass das Gespräch nicht einer Verhandlung mit den weiteren Partnern einer einvernehmlichen Lösung dienen konnte, ist gleichwohl abstrakt dahingehend diskutiert worden, welche Anpassungen einer Abgrenzung der privaten Grundstücksnutzung denn aus Sicht der Kritiker des erreichten Verhandlungsstandes vorstellbar seien. Dabei ist herausgearbeitet worden, dass ein Konsens nur möglich sei, wenn der Flächenumgriff nicht aus dem Spektrum zwischen derzeitiger Privatparzelle (14.583 qm) und festgesetzter privater Grünfläche im Bebauungsplan (ca. 17.500 qm) herausfällt; räumliche Aufweitungen an einer Stelle (etwa zur Einbeziehung des Teiches in ein funktionierendes hydraulisches System) müssten dann durch Reduzierungen an anderer Stelle mit dem Ziel eines

differenzierten öffentlich nutzbaren Wegenetzes ausgeglichen werden. Die Flächenzuordnung und Einfriedung des privaten Grundstücks der MDB müsse in jedem Fall durch flächenneutralen Tausch bei gleichzeitiger Sicherung eines möglichst großen öffentlichen Wegenetzes auf Basis des B-Planes erfolgen.

#### Alternativen zu einer einvernehmlichen Regelung

Die Durchsetzung von Festsetzungen eines Bebauungsplanes ist nicht aus sich heraus möglich, sondern bedarf eines Anknüpfungspunktes in Form eines konkret zu definierenden Verstoßes, auf den ordnungsbehördliches Vorgehen mit einer entsprechenden rechtlichen Ermächtigung reagieren kann. So ist zwar bislang öffentlich vor allem die Einzäunung des Geländes kritisiert worden; diese jedoch verstößt nicht generell gegen die Festsetzungen des Bebauungsplans. Das mit den Festsetzungen des Bebauungsplans verfolgte Planungsziel, die historisch als Gartenpark errichtete Anlage wiederherzustellen und für die Öffentlichkeit erlebbar zu machen, verlangt in erster Linie eine Zugänglichkeit in den Trassen der historisch überlieferten und wohl überwiegend lediglich überwachsenen Wegeführungen. Deshalb hat, wie im Abschnitt zur Ausgangssituation bereits dargestellt, die Verwaltung ein ordnungsbehördliches Verfahren eingeleitet. Sie hat in der hierfür erforderlichen Anhörung den Betroffenen die Absicht angekündigt eine Ordnungsverfügung mit diesem Ziel und Anspruch zu erlassen, und diesen damit nach rechtsstaatlichen Grundsätzen Gelegenheit zur Stellungnahme und eigenen Positionierung zu dem Anliegen zu geben.

Wenn eine Entscheidung zu einer einvernehmlichen Regelung nicht in Betracht kommt, so wird dieses Verfahren fortzuführen sein, unter Wiederaufnahme der für den zwischenzeitlichen Verhandlungsprozess ausgesetzten Frist.

Es ist nach dem Stand der Erkenntnisse davon auszugehen, dass die Beteiligten die Berechtigung eines ordnungsbehördlichen Eingreifens bestreiten, weil aus ihrer Sicht die Anlage derzeit keine gefahrlos nutzbare öffentliche Parkanlage ist, und die Absperrung auch im Bereich der historisch überlieferten Wegetrassen aus Sicherheitsgründen sowie zur Abgrenzung gegenüber den vorgesehenen Baumaßnahmen erforderlich.

Wird gleichwohl eine entsprechende Ordnungsverfügung erlassen und nach dem ebenso zu erwartenden Widerspruch aufrechterhalten, so ist im Fortgang mit einer Klage gegen die Ordnungsverfügung zu rechnen. Die Klage hat „aufschiebende Wirkung“, so dass ein Vollzug der angeordneten Maßnahmen nicht durchgesetzt werden kann, solange der Rechtsstreit nicht beendet ist. Es ist mithin sehr wahrscheinlich, dass einerseits der gegenwärtige Zustand länger fort dauert, und andererseits mit Blick auf die Unsicherheit des Verfahrensausgangs weitere Entscheidungen zum Fortgang von Maßnahmen im Bereich des Parks verzögert oder ausgesetzt werden.

Im Sinne einer Vermeidung solcher sicher erheblichen Verzögerungen ist zu erwägen, ob rechtlich Spielräume bestehen, mit der Ordnungsverfügung eine sog. „sofortige Vollziehbarkeit“ anzuordnen. Diese Umkehrung der aus der grundgesetzlichen Rechtsweg- und Rechtsschutzgarantie hergeleiteten Verfahrensregelungen ist dann möglich, wenn die sofortige Vollstreckbarkeit einer Anordnung im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden Interesse eines Beteiligten geboten ist. Diese Entscheidung muss auf einer – gerichtlich zu überprüfenden – Begründung beruhen, die einzelfallbezogen darlegt, warum ausnahmsweise von den allgemein geltenden Grundsätzen abzuweichen ist und welches erhebliche öffentliche Interesse die aktuelle sofortige Vollziehbarkeit notwendig macht, hinter dem die Interessen der Betroffenen zurücktreten müssen.

Diese Anordnung des Sofortvollzuges würde die aufschiebende Wirkung einer Klage aufheben und (zunächst rein vom Ablauf her) ein umgehendes gerichtliches Vorgehen in einem Eilverfahren erzwingen. In diesem Verfahren wird nicht umfassend über die Rechtmäßigkeit der Ordnungsverfügung geurteilt; es wird lediglich eine summarische rechtliche Prüfung vorgenommen und in einer Güterabwägung entschieden, ob bis zu einer Entscheidung in der Hauptsache den Anordnungen nachzukommen ist oder die aufschiebende Wirkung der Klage wieder hergestellt wird.

Neben dem beschriebenen ordnungsbehördlichen Vorgehen kommt als weitere Handlungsoption für die Stadt allenfalls in Betracht, sich selbst um die Verfügbarkeit des Grundstücks zu bemühen, um aus der Position der Eigentümerin zu handeln. Deshalb hat der Oberbürgermeister mit Schreiben vom 26.05.2015 der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten die Übernahme des Parks in die Hand der Stadt angeboten. Der Generaldirektor der Stiftung hat hieraus mit Verweis auf das bestehende Vertragsverhältnis abschlägig reagiert und dem gegenüber die Fortführung der Gespräche über eine einvernehmliche Kompromissfindung vorgeschlagen.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Erkenntnisse spricht nichts dafür, dass sich an der Haltung der Stiftung, Eigentümerin, zuständige Denkmalschutzbehörde und damit Sachwalterin der angemessenen Wiederherstellung der Parkanlage bleiben zu wollen, etwas ändert. Es ist ebenso wenig ersichtlich, dass in einem überschaubaren Zeitraum (wenn überhaupt) eine Eigentumsübernahme durch die Landeshauptstadt gegen den Willen der Stiftung möglich sein könnte. Deshalb erweist sich diese Alternative als gänzlich unrealistische Entscheidungsoption.

# Variante A

 Situationsplan von ca. 1880

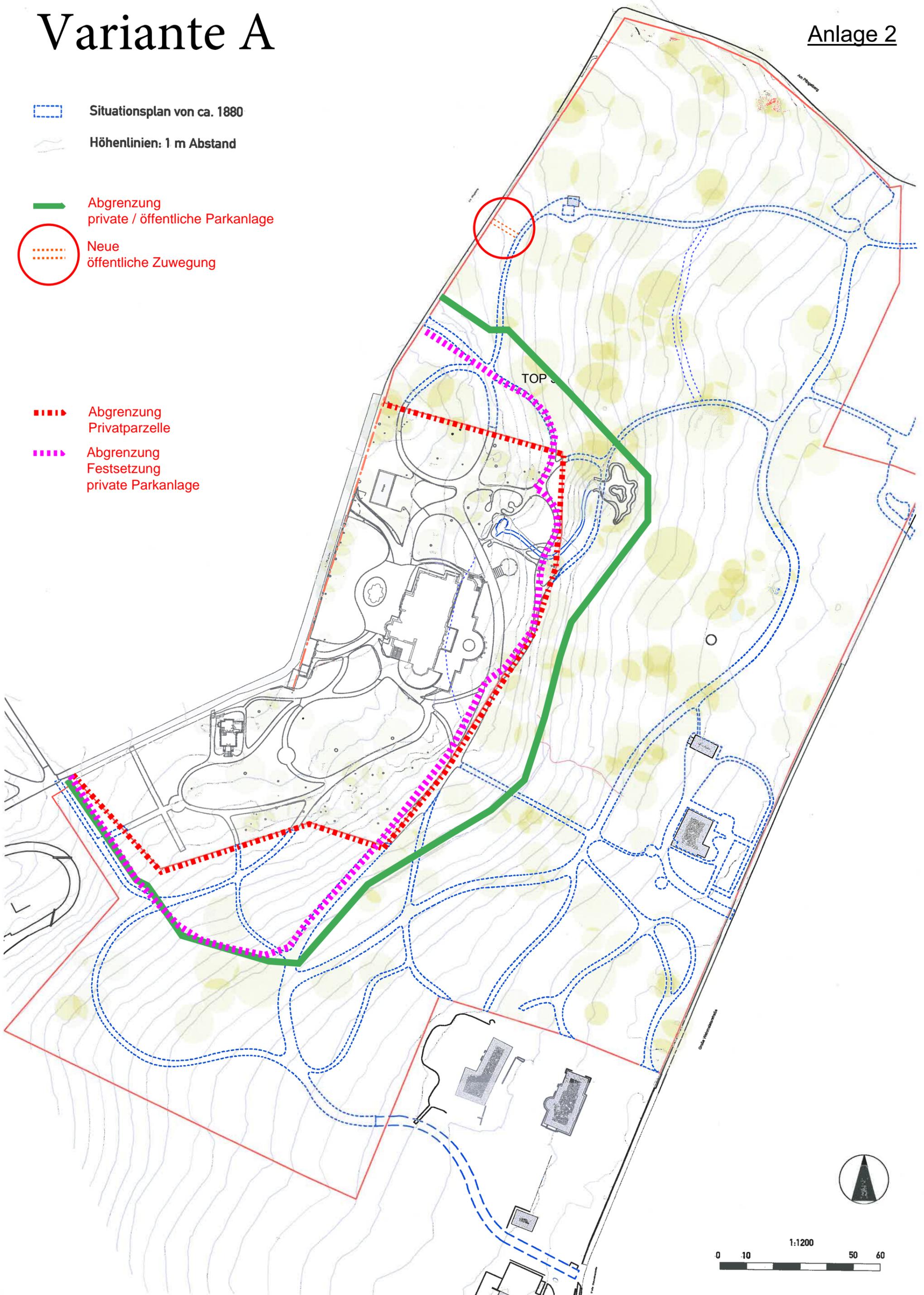
 Höhenlinien: 1 m Abstand

 Abgrenzung  
private / öffentliche Parkanlage

 Neue  
öffentliche Zuwegung

 Abgrenzung  
Privatparzelle

 Abgrenzung  
Festsetzung  
private Parkanlage



# Variante B

 Situationsplan von ca. 1880

 Höhenlinien: 1 m Abstand

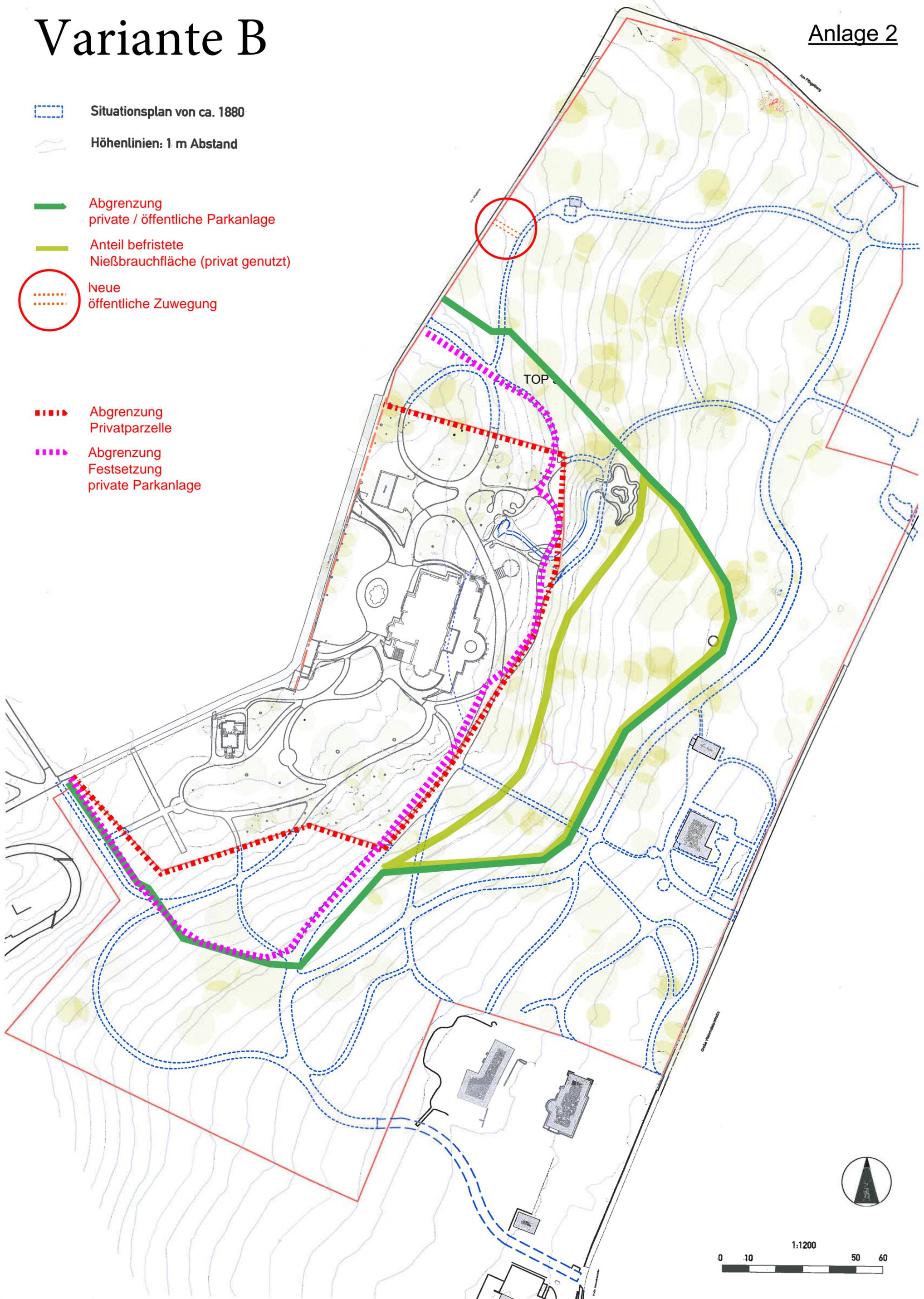
 Abgrenzung  
private / öffentliche Parkanlage

 Anteil befristete  
Nießbrauchfläche (privat genutzt)

 Neue  
öffentliche Zuwegung

 Abgrenzung  
Privatparzelle

 Abgrenzung  
Festsetzung  
private Parkanlage





Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

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

zur Drucksache Nr.

16/SVV/0079

 öffentlichEinreicher: **Fraktion DIE aNDERE**Betreff: **Pfingstberghang/Villa Henckel – B-Plan-konformer Lösungsvorschlag**

Erstellungsdatum 26.01.2016

Eingang 902:

Beratungsfolge:	Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium	
10.02.2016	Hauptausschuss	x

**Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:**

Der Hauptausschuss möge die DS 16/SVV/0079 in der folgenden Neufassung beschließen:

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, auf eine mit dem B-Plan konforme und für die Stadt kostenneutrale Lösung hinsichtlich der Parkanlage „Pfingstberghang/Villa Henkel“ hinzuwirken (Grundlage ist der B-Plan Nr. 48 „Am Neuen Garten“).

2. Gespräche zu notwendigen Arrondierungen der Binnengrenze zur privaten Parkanlage sind dahingehend zu führen, dass:

- bestehende Diskrepanzen zwischen den Abgrenzungen der Privatparzelle und den B-Plan-Festsetzungen „private Parkanlage“ und „öffentliche Grünfläche“ ausgeräumt werden
- eine größtmögliche Nutzbarkeit für die Bevölkerung im Bereich der öffentlichen Parkanlage erreicht wird.

Grundlage ist die Anlage 1 „Variante B-Plan (mit Flächentausch und Arrondierung)“.

3. Zur Einhaltung des B-Planes gehört auch die öffentliche Zugänglichkeit der Grün-/Parkfläche. Diese ist durch Verwaltungshandeln sicherzustellen.

4. Die Herstellung der Parkanlage, deren Pflege und Erhaltung ist nicht Aufgabe der Stadt. Eine Beteiligung finanzieller Art wird ausgeschlossen.

**Begründung:**

Für die Parkanlage „Pfungstberghang/Villa Henkel“ gibt es einen rechtsgültigen Vertrag zwischen der MDG KG (kurz MDB) und der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten (SPSG). In diesem ist u.a. geregelt, dass die MDB die Parkanlage nach historischem Vorbild wieder herstellt. SPSG und MDB halten an dem geschlossenen Nießbrauchvertrag fest. Der Vertrag und die aus ihm abgeleitete vollständige Absperrung des öffentlichen Raumes widersprechen den Festlegungen des B-Plans.

Dass zur Absicherung von Arbeiten oder im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht ggf. Einzäunungen oder kurzzeitige Einschränkungen der öffentlichen Zugänglichkeit notwendig sind, ist selbstverständlich. Dass eine wieder hergerichtete Parkanlage analog zu anderen Anlagen (z.B. Neuer Garten) eingezäunt ist und nachts geschlossen wird, ist ebenfalls Konsens. Eine permanente Einzäunung ohne öffentliche Zugänglichkeit ist für eine öffentliche Grünfläche aber ein Rechtsverstoß.

Weder die Herstellung der Parkanlage, noch deren Pflege und Erhaltung sind Aufgabe der Stadt Potsdam. Eine daraus resultierende finanzielle Belastung wäre in Anbetracht der Haushaltssituation auch nicht vermittelbar. Der Vorschlag des FB Stadtplanung und Stadterneuerung, sich die öffentliche Zugänglichkeit zur Grünfläche bzw. zum Park zu erkaufen, ist schon aus Gleichbehandlungsgründen und in Anbetracht von zukünftigen Auseinandersetzungen ähnlicher Art abzulehnen.

Die Stadt hat die Aufgabe, den beschlossenen B-Plan und die öffentliche Zugänglichkeit der öffentlichen Bereiche umzusetzen und einzufordern.

Da es eine Diskrepanz zwischen der Grenze zur „Privatparzelle“ und den Festsetzungen im B-Plan gibt (Abgrenzung private Parkanlage), sollten Gespräche geführt werden, um hier eine Binnengrenze zu definieren, die einen hohen Nutzwert für die Bevölkerung hat.

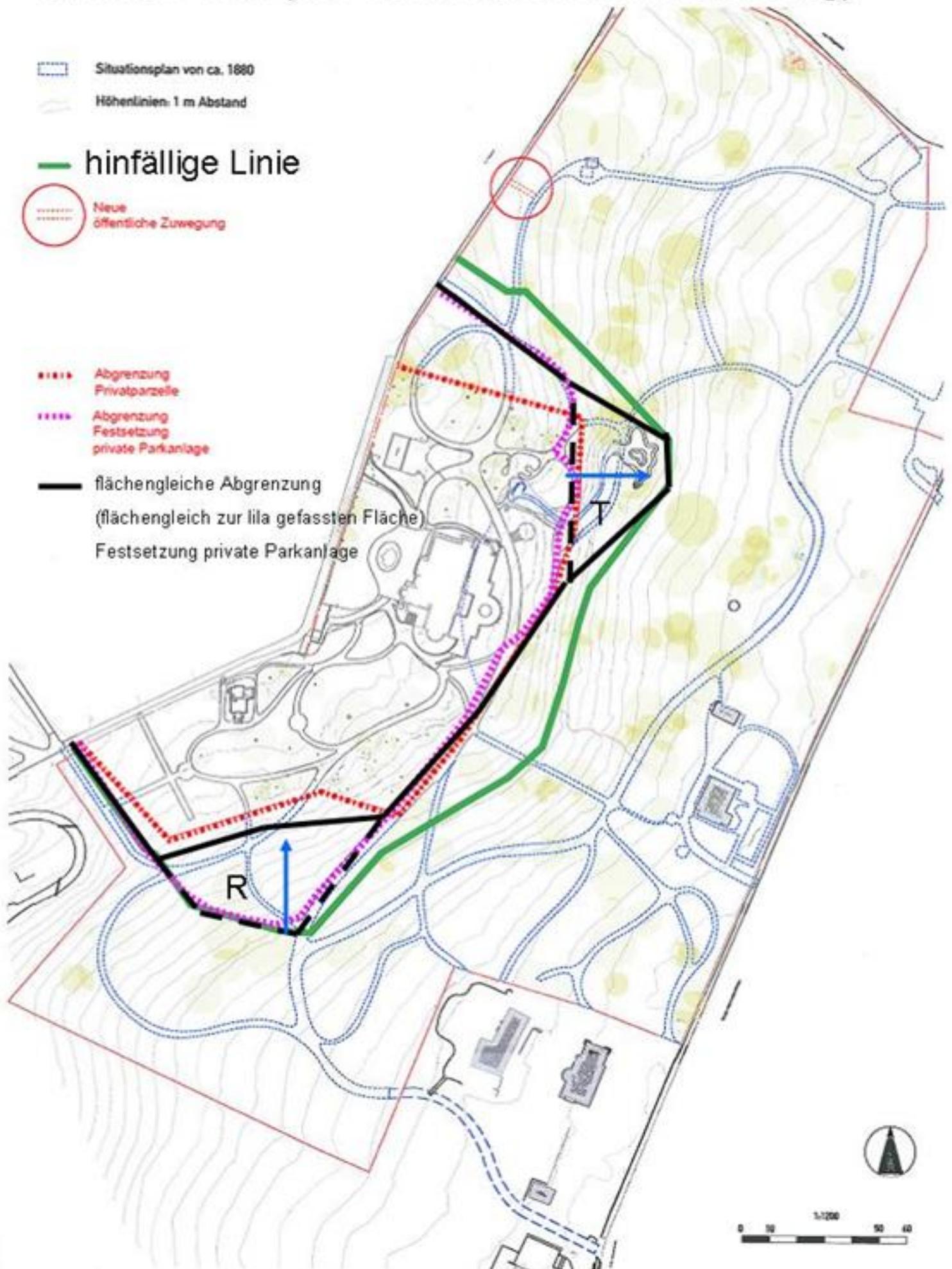
Die öffentliche Erlebbarkeit des Parks wird deutlich gesteigert, wenn im süd-westlichen Teil der Anlage der Rundweg (R) nutzbar wird (siehe Anlage 1). Im Gegenzug ist das Ensemble „Grotte/Teich“ als Einheit für den Villennutzer wünschenswert. Durch einen Flächentausch (Fläche R und Fläche T) ist dies im beiderseitigen Interesse lösbar. Gleichzeitig sollte die Binnengrenze so gezogen werden, dass der Steigweg von der Villa Schlieffen Richtung Villa Henckel vollständig öffentlich bleibt und ein Abbiegen nach Süden zum Rundweg (Fläche R) möglich wird.

Die Vorschläge des FB Stadtplanung und Stadterneuerung sind auch deshalb abzulehnen, weil in Folge einer derartigen Umsetzung nur noch ein Hauptweg für die Bevölkerung nutzbar bliebe. Der Park charakterisiert sich hingegen durch die geschwungenen, mehrfach ringförmig angelegten Wege.

---

gez. Sandro Szilleweit  
Fraktionsvorsitzender

# Variante B-Plan (mit Flächentausch und Arrondierung)





Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**15/SVV/0891**

öffentlich

**Betreff:**

Nachbarschafts- und Begegnungshaus Potsdam West

**Einreicher:** Fraktion DIE LINKE

Erstellungsdatum 16.12.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
27.01.2016	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, den erreichten Sachstand bei der Wiedernutzbarmachung der Immobilie der früheren Gaststätte „Charlottenhof“ in der Geschwister-Scholl-Straße zu erfassen sowie eine Problemanalyse und einen Vorschlag für die weitere Vorgehensweise gemeinsam mit dem Stadtteilnetzwerk Potsdam West bis März 2016 zu erarbeiten und der Stadtverordnetenversammlung vorzulegen.

Ziel ist es, den weiteren Verfall der Immobilie aufzuhalten und mit Unterstützung der Stadt eine Perspektive zur öffentlichen Nutzung für den Stadtteil zu eröffnen.

gez.

Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?**

Ja

Nein

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

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Im Stadtteil Potsdam West gibt es einen Mangel an öffentlichen Begegnungsstätten. Es liegt die Bereitschaft des Eigentümers zur Wiedernutzung der ehemaligen Gaststätte „Charlottenhof“ vor. Es gibt bereits bürgerschaftliches Engagement und erste Sponsorenleistungen. Nun gilt es, die vorhandenen Initiativen zu bündeln und so zu unterstützen, dass ein Erfolg dieses im öffentlichen Interesse stehenden Anliegens möglich wird.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**16/SVV/0006**

öffentlich

### Betreff:

Evaluierung der Strukturen zur Betreuung des Sportareals am Luftschiffhafen

**Einreicher:** Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, CDU/ANW

Erstellungsdatum 05.01.2016

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

27.01.2016 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Ergänzend zu der von der Verwaltung vorgelegten Mitteilungsvorlage (DS.: 15/SVV/0714) möge die Stadtverordnetenversammlung beschließen:

Der Hauptausschuss der Stadtverordnetenversammlung unterstützt das Vorgehen der Verwaltung, die im Gutachten zur Evaluierung der Strukturen zur Betreuung des Sportareals am Luftschiffhafen erarbeiteten Optimierungsmaßnahmen umzusetzen.

Zu dem unter der laufenden Nummer 1 vorgeschlagenen Punkt „Erarbeitung und Beschluss einer Zielvereinbarung zwischen der LH P und der LSH“ sollen folgende Ergänzung vorgenommen werden:

„Die Erarbeitung der Zielvereinbarung erfordert eine Zielbestimmung der Landeshauptstadt Potsdam hinsichtlich Nutzung, Bewirtschaftung, Instandhaltung und Weiterentwicklung des Areals. Die Erarbeitung der Zielbestimmung soll in Abstimmung mit dem Ausschuss für Bildung und Sport und dem Luftschiffhafenbeirat erfolgen. (ein Beteiligungsverfahren der Nutzergruppen nicht erforderlich, da sich alle im Beirat Luftschiffhafen wiederfinden (Stadtsportbund, Landessportbund, verschiedene Vereine des Areals, Sportschule).. Die Zielerfüllung soll durch eine regelmäßige (jährliche) Erfolgskontrolle überprüft werden.“

Darüber hinaus soll der Vorschlag über die Verfahrensweise zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen/Optimierungsmaßnahmen folgendermaßen geändert werden:

Zur Steuerung der Umsetzung vorstehender Maßnahmen ist die Einrichtung eines geschäftsbereichsübergreifenden Projektteams mit folgender Zusammensetzung:

Leiter aus dem FB Bildung und Sport

Vorsitzender Ausschuss für Bildung und Sport

Fachbereich Sport mit Koordinator Luftschiffhafen

Ein Bausachverständiger (diese Stelle wurde für den Luftschiffhafen im Bereich Sport geschaffen)

**Fortsetzung Beschlusstext Seite 3**

gez. Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?**

Ja

Nein

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

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Im März 2014 hatte die Stadtverordnetenversammlung (DS 14/SVV/0097) den Oberbürgermeister beauftragt, eine Evaluierung der Luftschiffhafen GmbH durchzuführen und Schlussfolgerungen zur weiteren Entwicklung der GmbH und der Betreuung des Sportareals Luftschiffhafen zu erarbeiten. Die mit der Evaluierung beauftragte KPMG AG hat Ende 2015 den Evaluationsbericht vorlegt. Dieser Bericht enthält auf der Grundlage umfassender Leistungsanalysen eine Reihe von Optimierungspotenzialen oder Handlungsempfehlungen. Nach einer ersten internen Auswertung der Verwaltung wurde eine Mitteilungsvorlage erarbeitet, in der das weitere Verfahren der Umsetzung insbesondere bzgl. der Priorisierung und der zeitlichen Realisierung beschrieben ist.

Die Stadtverordnetenversammlung unterstützt das von der Verwaltung geplante Vorgehen, die im Gutachten zur Evaluierung der Strukturen zur Betreuung des Sportareals am Luftschiffhafen erarbeiteten Optimierungsmaßnahmen umzusetzen. Die von der KPMG AG vorgeschlagenen Empfehlungen setzen jedoch voraus, dass sich zuvor alle Beteiligten über das Zielbild verständigt haben.

**Fortsetzung Beschlusstext:**

Ein Fachmann der LH P für rechtliche Angelegenheiten  
Vertreter LH P Beteiligungssteuerung  
Vertreter LH P Projektsteuerung  
Vertreter LH P Haushalt  
Vertreter Stadtsporthund  
Vertreter Luftschiffhafen GmbH  
Vertreter LSH Beirat  
Vertreter Pro Potsdam

Jeweils nur ein Vertreter, da das Projektteam ohnehin schon groß ist. Im Rahmen der Projektarbeit sollen sämtliche Entscheidungen getroffen bzw. vorbereitet werden, die im Zusammenhang mit der Umsetzung der Optimierungsmaßnahmen zur Betreibung des „Sportparks Luftschiffhafen“ stehen. Die Projektleitung hierfür ist im Fachbereich Bildung und Sport vorgesehen. Über den Projektfortschritt soll halbjährlich (gemäß Beschluss B/Sp) im Ausschuss für Bildung und Sport sowie halbjährlich im Luftschiffhafenbeirat berichtet werden.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**16/SVV/0041**

öffentlich

**Betreff:**

Kommunalen Wohnungsbestand erhalten

**Einreicher:** Fraktion DIE aNDERE

Erstellungsdatum 08.01.2016

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

27.01.2016 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird in seiner Funktion als Gesellschaftervertreter der städtischen Wohnungsgesellschaft ProPotsdam GmbH beauftragt, deren Geschäftsführung anzuweisen, künftig keine Verkäufe von Mietobjekten aus dem Bestand der ProPotsdam mehr vorzunehmen.

Christine Anlauff und Sandro Szilleweit  
Fraktionsvorsitzende

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

Demografische Auswirkungen: Klimatische Auswirkungen: **Finanzielle Auswirkungen?** Ja Nein

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

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Die ProPotsdam ist das wichtigste wohnungspolitische Instrument der Landeshauptstadt Potsdam. Zentrale Aufgabe der ProPotsdam ist die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum für die Bevölkerung, vor allem für jene Menschen, die über ein geringes Einkommen verfügen. Für die Bezahlbarkeit mag der KdU-Satz als Orientierung dienen. Preiswerter Wohnraum lässt sich im Neubau jedoch nur mittels Subventionen realisieren. Daher ist der Erhalt von preiswerten Mietwohnungen im Bestand der ProPotsdam eine Aufgabe von herausragender Bedeutung, denn allein der Bestand an Wohnungen des kommunalen Tochterunternehmens unterliegt der Kontrolle der öffentlichen Hand.

Angesichts der vielen geflüchteten Menschen, die nach Potsdam gekommen sind und noch kommen werden, aber auch aufgrund der Tatsache, dass Potsdams Bevölkerung auch in den kommenden Jahrzehnten nicht nur aus gut betuchten Zuzügler\*innen bestehen soll und wird, muss die ProPotsdam ihrer Verantwortung beim Erhalt und der Bereitstellung preiswerter Wohnungen auch im Bestand gerecht werden. Dazu bedarf es der Konzentration der Kapazitäten der Gesellschaft auf dieses Ziel, vor allem durch die an den Bedürfnissen der Bestandsmietenden orientierte Sanierung von Wohnungen im Bestand der Gesellschaft.

**Leider wird dieses Ziel durch den permanenten Verkauf von mietpreiswerten Bestandsmietobjekten aus dem Portfolio der ProPotsdam seit vielen Jahren konterkariert.**

Die ProPotsdam hält seit Jahren mit ca. 17 Tausend Wohneinheiten etwa ein Fünftel des Potsdamer Wohnungsbestandes. Bislang (seit 2010) plante das städtische Wohnungsunternehmen, 1.000 neue Wohneinheiten bis zum Jahr 2019 zu bauen. Dabei handelt es sich um Wohnraum, der am Bedarf der Bestandsmieter\*innen der ProPotsdam aufgrund des zu erwartenden Mietzinsniveaus vorbei geht. Auch von der Idee, mit Neubauwohnungen, die zu 10 €/m<sup>2</sup> und mehr vermietet werden, sogenannte Sickereffekte zu erzielen, hat sich die Geschäftsführung der ProPotsdam seit langem verabschiedet. Bestandsmietende der ProPotsdam, die vom preiswerten Altbau in den teureren Neubau ziehen, gibt es kaum noch.

Die 1.000 Wohneinheiten, welche die ProPotsdam bislang bis 2019 bauen wollte und auch bauen wird, stellen ausschließlich Neubau für Besserverdienende dar. Es ist richtig, auch für diese Gruppe innerhalb der Zuzügler\*innen Wohnraum bereitzustellen, aber nicht Aufgabe einer städtischen Wohnungsbaugesellschaft, die vorrangig Verantwortung für die kommunale Daseinsfürsorge trägt.

Ähnlich verhält es sich mit der Erschließung der Speicherstadt, deren Wohnungen die Bestandsmietenden der ProPotsdam aufgrund des dort zu erwartenden Mietniveaus nur in Ausnahmefällen von innen kennen lernen werden. Dennoch sind seit Jahren große Teile der Kapazitäten der ProPotsdam dort gebunden. Zudem erweist sich die gesamte Erschließung der Speicherstadt für die kommunale Tochtergesellschaft auch noch als defizitäres Unternehmen.

Seit 2015 plant die ProPotsdam nun aber weitere 1.000 Wohneinheiten. Hier handelte es sich um aus Landesmitteln geförderten sozialen Wohnraum, der den Bedürfnissen finanziell schwacher Potsdamer\*innen entspricht. Die ProPotsdam nimmt hier - anders als zuvor - ihre Verantwortung für die kommunale Daseinsfürsorge auch im Rahmen ihrer Neubauaktivitäten wahr.

**Die Krux der Neubautätigkeit der ProPotsdam: der Gesamtwohnungsbestand des Unternehmens vergrößert sich durch die neu gebauten insgesamt 2.000 Wohneinheiten nicht.**

Denn im gleichen Maße wie die kommunale Gesellschaft Wohneinheiten neu baut, verkauft sie aus ihrem Bestand unsanierte und teilsanierte Objekte. Nur nach erheblichem Druck aus der Zivilgesellschaft und aus Teilen der Stadtverordnetenversammlung konnte der von der Gesellschaft geplante und bereits initiierte Verkauf der vier Restitutionsobjekte (Heidesiedlung, Behlert-Karree, Großbeerenstraße und Grünstraße) noch abgewendet werden. Preiswerter, wenn auch teil- oder unsanierter Wohnraum sollte verkauft werden und die Mietparteien dem nach der Modernisierung durch den Käufer aufgerufenen Mieten und dem freien Wettbewerb um den Wohnraum mit Menschen aus besseren Einkommenschichten ausgesetzt werden.

Denn der Verkauf von Bestandsimmobilien aus dem Portfolio der ProPotsdam zeitigt stets den gleichen Effekt: Private Investoren modernisieren, und die Bestandsmietparteien werden mit einer Mietzinshöhe konfrontiert, die diese nicht - bzw. nur wenige von ihnen - bezahlen können. Gentrifizierung ist die Folge. Es bleibt, wer es sich leisten kann. **Ausgangspunkt dieser Verdrängung ist stets die Verkaufsentscheidung der ProPotsdam, die die beschriebenen Effekte zumindest kennt und in Kauf nimmt.**

Hier ist anzusetzen. Bei Bestandsobjekten der ProPotsdam muss künftig das Primat einer bedarfsgerechten und behutsamen Sanierung in Eigenregie gelten. Altmietparteien nach dem Verkauf und der Modernisierung durch den Käufer dem freien Spiel der Kräfte und dem Wettbewerb um das rare Gut Wohnraum zu überlassen, spiegelt mangelndes soziales Verantwortungsbewusstsein wider.

**Im Übrigen widerspricht der fortgesetzte Verkauf von Mietobjekten aus dem Portfolio der ProPotsdam auch mehreren aktuellen Befunden des Wohnungspolitischen Begleitkreises.**

Unter 2.B. „**Modernisierung und Umbau im Bestand – maßvoll, bezahlbar und bedarfsgerecht**“ (S. 41) formuliert das Wohnungspolitische Konzept Folgendes: „Aufgrund dieser sich ändernden Nachfragestrukturen, einer weiterhin angespannten Marktsituation (Stichwort „Vermietermarkt“) wie auch der Umlage- und Mieterhöhungsmöglichkeiten bei energetischen Sanierungen wird es weiterhin zu Modernisierungen und Umbauten im Bestand kommen, bei denen die damit verbundenen Mieterhöhungen von einem relevanten Anteil der Bevölkerung nicht mitgetragen werden kann.“

Auch das Konzept plädiert für bezahlbare und bedarfsgerechte Sanierungen. Die aktuellen Verkäufe der ProPotsdam an private Käufer widersprechen diesem Ziel.

Weiterhin formuliert das Wohnungspolitische Konzept unter 3.C „**Vermittlung von Mietshäusern an sozial verantwortliche Eigentümer**“ (S. 48): „Bezahlbarkeit im Bestand ist typischerweise dann gefährdet, wenn in einem durch Boden- und Immobilienwertsteigerungen geprägten, „aufgeheizten“ Umfeld ein vermietetes Objekt verkauft wird – und der Erwerbende den (unter angespannten Marktbedingungen eher hohen) Kaufpreis vor allem mittels Mieterhöhungen refinanzieren kann oder muss. Es ist daher im Interesse der Stadt wie auch der Mieter, wenn Mietwohnobjekte, die als Anlageobjekte zum Verkauf stehen, bevorzugt an sozial verantwortliche Neubesitzer verkauft werden.“

Tatsächlich verkauft die ProPotsdam jedoch grundsätzlich zum Höchstgebot, ohne das soziale Verantwortungsbewusstsein des Höchstbietenden zu berücksichtigen.

Im Interview mit der „Potsdam am Sonntag“ (PamS) vom 03.01.2016 antwortete Oberbürgermeister Jann Jakobs auf die Frage nach der Verantwortung der ProPotsdam für die kommunale Daseinsfürsorge durch den Erhalt preiswerten Wohnraums im Behlert-Karree und den anderen Restitutionsobjekten: „Aber es ist eines der ganz wenigen Quartiere in der Innenstadt, wo es noch bezahlbaren Wohnraum gibt.“ (...) „Ich finde, das (gemeint ist hier der Nichtverkauf und die Sanierung in Eigenregie der ProPotsdam) sind ganz wichtige Beiträge, um zu einer Deeskalierung der Situation in Potsdam beizutragen“.

Diesem positiven Ziel kann aber nur erfolgreich Rechnung getragen werden, wenn die ProPotsdam den Nichtverkauf von Restitutionsobjekten nicht an anderer Stelle durch Wohnungsverkäufe in gleichem Umfang konterkariert.

Der Verkauf von Bestandsmietobjekten soll daher eingestellt werden.



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

## Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**16/SVV/0117**

**Betreff:**

öffentlich

**Neufassung der Satzung über Sondernutzung an öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt Potsdam**

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Erstellungsdatum 11.02.2016

Eingang 922: 11.02.2016

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
02.03.2016	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Satzung über Sondernutzung an öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt Potsdam.

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

Ja, in folgende OBR:

Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf

zur Information



**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	0	0	0	0	0	keine

**Begründung:****I. Allgemeines**

Die Satzung über Sondernutzung an öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt Potsdam datiert vom 22. November 2001 und wurde geringfügig mit Beschluss vom 7.7.2008 geändert. Aufgrund von Hinweisen der für das Straßenrecht zuständigen 10. Kammer des Verwaltungsgerichts Potsdam (VG 10 K 3670/03), die sich auf die Erhebung von Gebühren für die Sondernutzung durch Baustellen beziehen, erfolgt eine Überarbeitung der aktuell gültigen Satzung. Zu berücksichtigen sind die bisher fehlende Differenzierung der Gebühren nach Art und Ausmaß der Einwirkungen auf die Straße, sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners. Unter Maßgabe der dringenden richterlichen Hinweise des vorsitzenden Richter der 10. Kammer des VG-Potsdam wurde die Satzung mit umfassender Überarbeitung des Gebührenverzeichnisses aufgestellt. Dieses bildet die Anlage 1 zur neuen Satzung.

Die Wirtschafts- und Interessensverbände, deren Wirkungsbereich von der neuen Sondernutzungssatzung berührt wird, wurden im Rahmen des Beteiligungsverfahrens aufgefordert ihre Stellungnahmen abzugeben. Das Ergebnis führte nach Abwägung und Bewertung der Stellungnahmen zu keiner Änderung des Satzungsentwurfes.

**II. Änderungsvorschläge im Einzelnen****1. Text der Sondernutzungssatzung**

Der Satzungstext ist im Wesentlichen nur redaktionell überarbeitet worden. Auf folgende materielle Änderungen wird hingewiesen.

- Als erlaubnisfreie Sondernutzung sind „mobile werbefreie Fahrradständer“ in die Satzung neu aufgenommen worden (§ 4 Abs. 1 Buchst. c).
- Die Frist zur Einreichung eines Antrags auf Sondernutzung ist von einer auf zwei Wochen verlängert worden, um eine sachgerechte Bearbeitung sicherzustellen. Es handelt sich um eine „Regelfrist“, von der im Einzelfall abgewichen, die also auch verkürzt werden kann (§ 6 Abs. 1).
- Als Fälligkeit der Gebühr ist nunmehr für den Regelfall zwei Wochen nach Bekanntgabe des Bescheides vorgesehen (bislang: Fälligkeit mit Bekanntgabe des Gebührenbescheides). Der Gebührenbescheid kann - wie bisher auch – ein abweichendes Fälligkeitsdatum festlegen (§ 12 Abs. 2).

**2. Gebührentarifverzeichnis (Anlage 1 bis 3 der Satzung)**

## - Untergliederung der Tarife in verschiedene Teile

Für eine Bemessung der Gebühren sind die Art und Ausmaß der Einwirkungen auf die Straße, sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners umfassend zu berücksichtigen. Ebenso ist die Beeinträchtigung des Gemeingebrauches je nach Dichte und Intensität des Straßenverkehrs unterschiedlich zu bewerten. Unter Berücksichtigung dieser Bewertungskriterien ist eine neue Untergliederung des Gebührenverzeichnisses in voneinander abgrenzbare Sondernutzungsarten durchgeführt worden.

Im Unterschied zum bisherigen Gebührentarifverzeichnis, in dem die einzelnen Gebührentatbestände nicht in Untergruppen zusammengefasst wurden, enthält das neue Verzeichnis vier Untergliederungen, denen einzelne Gebührentatbestände thematisch unter Berücksichtigung der Kriterien zugeordnet sind.

Die neuen Rubriken umfassen Gebühren für:

- Handel/Dienstleistung
- Veranstaltungen
- Baustellen
- Sonstiges.

Die neue Untergliederung des Gebührenverzeichnisses berücksichtigt die Verschiedenheit der konkreten verkehrlichen Auswirkungen der jeweiligen Sondernutzungsarten, sowie das unterschiedliche Maß des wirtschaftlichen Vorteils, den die Sondernutzung typischerweise verschafft.

## - Untergliederung des Stadtgebietes

Das Bundesverwaltungsgericht verlangt bei größeren Städten, dass bei der Höhe der Gebühren in der Regel Differenzierungen innerhalb des Stadtgebietes vorgenommen werden müssen (BVerwGE 80, 36ff.). Differenzierungskriterien sind u.a. Art und Ausmaß der Einwirkungen auf die Straßen bzw. den Gemeingebrauch, aber auch die wirtschaftlichen Interessen desjenigen, der den öffentlichen Straßenraum in besonderem Maße in Anspruch nimmt (§ 21 Abs. 1 Brandenburgisches Straßengesetz):

- Unter Berücksichtigung der genannten Differenzierungskriterien ist eine Staffelung nach Gebührenzonen definiert worden.  
Für die Gebührentatbestände in den Rubriken **„Handel/Dienstleistung“** und **„Veranstaltungen“** sieht der Satzungsentwurf drei Gebührenzonen vor, nämlich die Brandenburger Straße, die (sonstige) Innenstadt und das übrige Stadtgebiet. Der genaueren Zonenbestimmung dient die Anlage 2a, in der die Zonen farblich unterschiedlich dargestellt sind. Diese Differenzierung unterscheidet sich deutlich zur bisherigen Satzungslage.  
Mit Bildung der Gebührenzonen wird die Gebührenhöhe in Abhängigkeit der unterschiedlichen Einwirkungen auf die Straße und den Gemeingebrauch, sowie der Lage und dem wirtschaftlichen Interesse des Gebührenschuldners festgesetzt.  
Beispielhaft gilt es einen mobilen Verkaufsstand im Innenstadtbereich, welcher entsprechenden Parkraum benötigt, anders festzusetzen als einen mobilen Verkaufsstand im übrigen Stadtgebiet.  
Auch grenzt sich die Brandenburger Straße als Fußgängerzone genauso wie der Vorplatz am Brandenburger Tor bereits rein verkehrlich als auch insbesondere von der Aufenthaltsqualität und Funktionalität deutlich vom übrigen Bereich der Innenstadt ab. Diese unterscheidet sich wiederum nachvollziehbar und offensichtlich vom übrigen Stadtgebiet. Die besonders hervorzuhebende unterschiedliche Frequentierung durch Besucher, Gäste und Touristen, sowie die hiernach differenzierte Wirkung der Sondernutzung auf die Fußgänger findet in den gewählten Bereichsabgrenzungen ihren Ausdruck.  
Neu im Bereich der Veranstaltungen ist der Gebührentatbestand für Filmaufnahmen im öffentlichen Straßenraum (Tarif-Nr. 11). Die Regelung ist der Tarifstelle 1.5.3 der Sondernutzungsgebührenverordnung des Landes Berlin nachgebildet.
- Für die Gebührentatbestände in der Rubrik **„Baustellen“** erfolgt eine Differenzierung nach Straßenkategorien (vgl. Tarif-Nr. 12-14). Bei der Bestimmung der Straßenkategorien sind die

genannten Differenzierungskriterien und insbesondere die Beeinträchtigung des Gemeingebrauches je nach Dichte und Intensität des Straßenverkehrs zu bewerten.

Zur Konkretisierung der Straßenkategorien dienen die Anlagen 3a und 3b. Die bisherige Differenzierung nach Bundes-, Landes- und Gemeindestraße wird nicht fortgeführt, weil grundsätzlich die neue Gliederung in Innenstadtring - Blaues Netz - übriges Stadtgebiet besser den Verkehrsverhältnissen der Landeshauptstadt Rechnung trägt.

Die Festsetzung der Gebührenhöhe erfolgt nun differenzierter unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Beeinträchtigungen des fließenden und ruhenden Verkehrs.

Die i.d.R. relativ zeitintensiven Auswirkungen von Baustelleneinrichtungen auf den Verkehrsfluss unter ausdrücklicher Beachtung von Verkehrsfunktionen und -bedeutungen unterschiedlicher Verkehrsräume sowie Straßenkategorien, spiegelt sich in den dargestellten Zonenabgrenzungen wieder.

Eine angemessene Steuerungsfunktion der Sondernutzungssatzung auf eine möglichst verkehrsverträgliche Wirkung von Baustellen hinsichtlich räumlicher Ausdehnung als auch zeitlicher Nutzung der für Verkehrszwecke dringend benötigten Straßenflächen wird somit bewirkt.

Weiterführend wurde auf ausdrücklichen Hinweis des Verwaltungsgerichts Potsdam nunmehr erstmals bei Baustelleneinrichtungen (Tarif-Nr. 12) die Satzung bezüglich der unterschiedlichen Bestandteile der Straße differenziert. Die Flächen der Baustelleneinrichtung werden künftig nach verschiedenen verkehrlichen Nutzungszuordnungen (Fahrbahn und Gehweg/ Radweg/ Nebenanlagen) bewertet und festgesetzt.

- Bei den Gebührentatbeständen in der Rubrik „Sonstiges“ ist eine Unterscheidung innerhalb des Stadtgebietes nicht geboten.

Mit der Neugliederung des Stadtgebietes und der differenzierten Bewertung verschiedener Straßenbestandteile werden Art und Ausmaß der Wirkungen auf den Straßenkörper sowie Dichte und Intensität des Straßenverkehrs umfassend berücksichtigt.

Die Gebührenstruktur i.V.m. der Gebührenhöhe berücksichtigt ebenso das Interesse des Gebührenschuldners. Es kommt darin das für das Sondernutzungsgebührenrecht geltende Äquivalenzprinzip – als gebührenrechtliche Ausprägung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes – zum Ausdruck. Danach darf die geforderte Gebühr nicht außer Verhältnis zum Ausmaß dieser Beeinträchtigung stehen (vgl. BVerwG, U.v. 15.07.1998).

Bei der Erstellung der Satzung wurde unter Beibehaltung der bisherigen und sich bewährten zeitlichen Gebührenmaßstäbe den Belangen der verschiedenen Sondernutzungen Rechnung getragen und damit die Einhaltung des Gebots der Folgerichtigkeit und der Systemgerechtigkeit gewährleistet.

### **3. Gebührenhöhe**

Im Hinblick auf die seit 2001 unveränderten Gebühren ist eine maßvolle Anhebung einzelner Gebührensätze vorgesehen. Die Grundlage der ca. 15%igen Anhebung entspricht im Wesentlichen den Ansätzen des Beschlusses zum Zukunftsprogramm 2019 (DS 14/SVV/1090).

Die mit der Überarbeitung der Sondernutzungssatzung verbundene Ertragssteigerung aus Gebühren wurde bereits in der Haushaltsplanung 2015/2016 berücksichtigt, so dass keine Abweichungen zum Planansatz dargestellt werden können.

In Anwendung der neuen Satzung werden jährliche Mehreinnahmen i.H.v. 50.000 bis 75.000€ prognostiziert. Damit bedingen die zu erwartenden finanziellen Auswirkungen eine Ertragssteigerung 2016 bis 2017 auf ca. 1.000.000€.

Die neuen Gebührentarife sind der Anlage 1 der Satzung zu entnehmen.

- **Gebührenvergleich Alt / Neu:**

Mit der Neugliederung in den Gebührentarifen und den neuen Differenzierungen innerhalb des Stadtgebietes ist eine direkte Vergleichbarkeit zwischen den Alt- und Neugebühren nicht möglich.

Mit der Neugliederung in den Gebührentarifen, den Differenzierungen der Straßenbestandteile (Fahrbahn und Gehweg/ Radweg/ Nebenanlagen) und der neuen Untergliederung des Stadtgebietes ist eine direkte Vergleichbarkeit zwischen den Alt- und Neugebühren nicht möglich.

- **Vergleichbarkeit mit anderen Kommunen:**

Um einen Vergleich mit den aktuellen Gebührensätzen verschiedener Kommunen zu erhalten, wurden Kommunen mit möglichst gleichen Gebührenstrukturen und -merkmalen untersucht. In der nachstehenden Tabelle wurden die Gebührentarife der Landeshauptstadt Potsdam den anderen Kommunen vergleichend gegenübergestellt:

Art der Sonder-nutzung	Potsdam	Bonn	Dresden	Leverkuse-n	Magde-burg	Rostock	Berlin	
	2015	2010	2006	2007	2007	2010	2012	
<b>Gastro-nomische Nutzung</b>	<b>9,60</b>	<b>10,00</b>	<b>4,00</b>	<b>8,30</b>	<b>1,47</b>	<b>10,00-15,00</b>	<b>32,50</b>	<b>16,25</b>
	Brandenburger Straße, €/m <sup>2</sup> /Monat	Fußgängerzone, €/m <sup>2</sup> /Monat	Kategorie I, €/m <sup>2</sup> /Monat	Zone I, €/m <sup>2</sup> /Monat	Zone S, €/m <sup>2</sup> /Monat	Zone I, €/m <sup>2</sup> /Monat	Stehtische Wertstufe I, €/m <sup>2</sup> /Monat	Tische und Sitzgelegenheiten Wertstufe I, €/m <sup>2</sup> /Jahr
<b>Baustelleneinrichtung</b>	<b>3,00</b>	<b>2,50</b>	<b>3,10</b>	<b>6,50</b>	<b>4,79</b>	<b>3,00</b>	<b>7,50</b>	
	Innenstadtring, €/m <sup>2</sup> /KW	Zone 1, €/m <sup>2</sup> /Mon.	Kategorie I, €/m <sup>2</sup> /KW	Zone I, €/m <sup>2</sup> /Monat	Zone S, €/m <sup>2</sup> /Monat	Zone I, €/m <sup>2</sup> /Monat	€/m <sup>2</sup> /Monat	
<b>Aufstellen eines Containers</b>	<b>15,00</b>	<b>26,00</b>	<b>0,50</b>	<b>6,50</b>	<b>0,17</b>	<b>1,00</b>	<b>0,00</b>	<b>7,50</b>
	Innenstadtring bis 10 m <sup>3</sup> , €/KW	Zone I bis 10 m <sup>3</sup> , €/KW	je angefangenen m <sup>2</sup> /Tag	Zone I, €/m <sup>2</sup> /Monat	je angefangenen m <sup>2</sup> /Tag	Zone I, €/m <sup>2</sup> /Monat	frei für 10 KT und bis 10 m <sup>3</sup>	über 10 m <sup>3</sup> oder 10 KT €/m <sup>2</sup> /Monat

Aufgrund von verbleibenden Unterschieden in den Strukturmerkmalen, wie z.B. dem Aufbau des Stadtgebietes, der vorhandenen unterschiedlichen Verkehrsstruktur, der verschiedenen Wirtschaftsstruktur, der regionalen Besonderheit und dem teilweisen Ansatz unterschiedlicher Gebührenmaßstäbe, insbesondere von Nutzungszeiten, konnte jedoch keine plausible / belastbare Vergleichbarkeit getroffen werden.

Zusammenfassend muss festgestellt werden, dass aufgrund bestehender unterschiedlicher Gebührenmaßstäbe und -merkmale eine direkte Vergleichbarkeit zwischen den Gebührentarifen der Städte nicht gegeben ist.

## Darstellung der finanziellen Auswirkungen der Beschlussvorlage

**Betreff:** Neufassung der Satzung über Sondernutzung an öffentlichen Straßen der LHP

1. Hat die Vorlage finanzielle Auswirkungen?  Nein  Ja
2. Handelt es sich um eine Pflichtaufgabe?  Nein  Ja
3. Ist die Maßnahme bereits im Haushalt enthalten?  Nein  Ja  Teilweise
4. Die Maßnahme bezieht sich auf das Produkt Nr. 12203 Bezeichnung: Straßenverkehrsangelegenheiten.

5. Wirkung auf den Ergebnishaushalt:

Angaben in EUro	Ist-Vorjahr	lfd. Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Gesamt
<b>Ertrag</b> laut Plan	1.073.224	929.000	979.000	979.000	979.000	979.000	4.845.000
<b>Ertrag</b> neu	1.073.224	929.000	979.000	979.000	979.000	979.000	4.845.000
<b>Aufwand</b> laut Plan	0	0	0	0	0	0	0
<b>Aufwand</b> neu	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo Ergebnishaushalt</b> laut Plan	1.073.224	929.000	979.000	979.000	979.000	979.000	4.845.000
<b>Saldo Ergebnishaushalt</b> neu	1.073.224	929.000	979.000	979.000	979.000	979.000	4.845.000
<b>Abweichung zum Planansatz</b>	0	0	0	0	0	0	0

5. a Durch die Maßnahme entsteht eine Haushaltsentlastung über den Planungszeitraum hinaus bis 2019 in der Höhe von insgesamt 575.000 Euro.

6. Wirkung auf den investiven Finanzhaushalt:

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

7. Die Abweichung zum Planansatz wird durch das Unterprodukt Nr. Bezeichnung gedeckt.

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

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

Nein  Ja

9. Es besteht ein Haushaltsvorbehalt.

Nein  Ja

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

Für die Nutzung von dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßenflächen für Baustellen, Gastronomie und Handel sowie Veranstaltungen werden gemäß Satzung Sondernutzungsgebühren berechnet.

Die mit der Überarbeitung der Sondernutzungssatzung verbundene Ertragssteigerung aus Gebühren wurde bereits in der Haushaltsplanung 2015/2016 berücksichtigt, so dass keine Abweichungen zum Planansatz dargestellt werden können. Die Höhe beruht lediglich auf groben Schätzungen, da die Gebühren stets ausschließlich auf Antragstellung erhoben werden und deren Anzahl jährlich nicht planbar ist. Unvorhersehbare Faktoren wie Witterung, Bautätigkeit usw. spielen eine erhebliche Rolle.

Die im Vergleich zum Jahr 2014 (834 TEUR) jährlich höher veranschlagten Planansätze bis 2019 haben dennoch eine haushaltsentlastende Wirkung in Höhe von insgesamt 575.000 EUR.

Die Gebührenstruktur weist künftig eine weitere Abstufung durch eine veränderte Zonierung in Abhängigkeit ihrer Lage im Stadtgebiet sowie eine Berücksichtigung von Flächenwertigkeiten unterschiedlicher Straßenbestandteile wie Fahrbahn, Geh- und Radweg aus.

**Anlagen:**

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

**Satzung****über Sondernutzung an öffentlichen Straßen  
der Landeshauptstadt Potsdam  
vom**

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

**Rechtsgrundlagen**

- § 5 der Gemeindeverordnung für das Land Brandenburg (GO vom 15.10.1993 (GVBL. I S. 398) zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.03.2001 (GVBL. I S. 30)
- §§ 18 – 21 des Brandenburgischen Straßengesetzes (BbgStrG) vom 11.06.1999 (GVBL. I S. 211)

**§ 1 Sachlicher Geltungsbereich**

(1) Diese Satzung gilt für alle dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Gemeindestraßen (einschließlich Wege und Plätze) sowie für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam.

(2) Zu den Straßen im Sinne des Abs. 1 gehören die im § 2 des Brandenburgischen Straßengesetzes sowie im § 1 Abs. 4 Fernstraßengesetz genannten Bestandteile des Straßenkörpers, des Luftraumes über dem Straßenkörper, des Zubehörs und der Nebenanlagen.

(3) Diese Satzung findet keine Anwendung auf Veranstaltungen aller Art (z. B. Kulturprogramme, Märkte, Volksfeste), die die Landeshauptstadt selbst durchführt sowie sonstige Veranstaltungen im Sinne der Marktordnung.

**Synopse zur****Satzung****über Sondernutzung an öffentlichen Straßen  
der Landeshauptstadt Potsdam  
vom**

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

**Rechtsgrundlagen**

- § 3 der Kommunalverfassung des Landes Brandenburg (BbgKVerf) vom 18.12.2007 (GVBL. I. S. 286) zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 10.07.2014 (GVBL. I Nr. 32)
- §§ 18, 21 und 47 des Brandenburgischen Straßengesetzes (BbgStrG) vom 28.07.2009 (GVBL. I, S. 385) zuletzt geändert durch Artikel 15 des Gesetzes vom 10.07.2014 (GVBL. I Nr. 32)
- §§ 8, 23 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) vom 06.08.1953 (BGBl. I S. 903) zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 31.05.2013 (BGBl. I S. 1388)

**§ 1 Sachlicher Geltungsbereich**

(1) Diese Satzung gilt für alle dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Gemeindestraßen (einschließlich Wege und Plätze) sowie für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundes- **und** Landes**straßen** im Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam.

(2) Zu den Straßen im Sinne des Abs. 1 gehören die im § 2 des Brandenburgischen Straßengesetzes sowie im § 1 Abs. 4 Fernstraßengesetz genannten Bestandteile des Straßenkörpers, des Luftraumes über dem Straßenkörper, des Zubehörs und der Nebenanlagen.

(3) Diese Satzung findet keine Anwendung auf Veranstaltungen aller Art (z. B. Kulturprogramme, Märkte, Volksfeste), die die Landeshauptstadt selbst durchführt.

(4) Der Plakatanschlag auf öffentlichen Straßen ist kein Gegenstand der Satzung.

## § 2 Erlaubnisbedürftige Sondernutzung

Vorbehaltlich der §§ 3, 4 und 5 dieser Satzung bedarf die Benutzung der Straßen über den Gemeingebrauch hinaus als Sondernutzung der Erlaubnis der Landeshauptstadt Potsdam. Die Benutzung ist erst zulässig, wenn die Erlaubnis erteilt ist.

## § 3 Straßenanliegergebrauch

Die Benutzung der Straße über den Gemeingebrauch hinaus bedarf innerhalb der geschlossenen Ortslage keiner Erlaubnis, soweit sie für Zwecke des Grundstücks erforderlich ist und den Gemeingebrauch nicht dauernd ausschließt oder erheblich beeinträchtigt oder in den Straßenkörper eingreift.

## § 4 Erlaubnisfreie Sondernutzungen

(1) Keiner Erlaubnis bedürfen:

- a) bauaufsichtlich genehmigte Bauteile und Werbeanlagen;
- b) die Ausschmückung von Straßen- und Häuserfronten für Feiern, Feste, Umzüge und ähnliche Veranstaltungen zur Pflege des Brauchtums sowie für kirchliche Prozessionen;
- c) Autorufsäulen, Notrufsäulen, Telefonzellen, Wartehäuschen für öffentliche Verkehrsmittel, Fahrkartenautomaten;
- d) das Verteilen von Flugblättern und Umherziehen mit Informationstafeln, die politischen oder religiösen Zwecken dienen.

(2) Nach Abs. 1 können erlaubnisfreie Sondernutzungen eingeschränkt oder untersagt werden, wenn Belange des Straßenbaus oder die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs das erfordern.

(4) Der Plakatanschlag auf öffentlichen Straßen ist kein Gegenstand der Satzung.

## § 2 Erlaubnisbedürftige Sondernutzung

Vorbehaltlich der §§ 3, 4 und 5 dieser Satzung bedarf die Benutzung der Straßen über den Gemeingebrauch hinaus als Sondernutzung der Erlaubnis der Landeshauptstadt Potsdam. Die Benutzung ist erst zulässig, wenn die Erlaubnis erteilt ist.

## § 3 Straßenanliegergebrauch

Die Benutzung der Straße über den Gemeingebrauch hinaus bedarf innerhalb der geschlossenen Ortslage keiner Erlaubnis, soweit sie für Zwecke des Grundstücks erforderlich ist und den Gemeingebrauch nicht dauernd ausschließt oder erheblich beeinträchtigt oder in den Straßenkörper eingreift.

## § 4 Erlaubnisfreie Sondernutzungen

(1) Keiner Erlaubnis bedürfen:

- a) bauaufsichtlich genehmigte Bauteile und Werbeanlagen;
- b) die Ausschmückung von Straßen- und Häuserfronten für Feiern, Feste, Umzüge und ähnliche Veranstaltungen zur Pflege des Brauchtums sowie für kirchliche Prozessionen;
- c) Autorufsäulen, Notrufsäulen, Telefonzellen, Wartehäuschen für öffentliche Verkehrsmittel, Fahrkartenautomaten, **mobile werbefreie Fahrradständer**;
- d) das Verteilen von **Informationsmaterial** und Umherziehen mit Informationstafeln, die politischen oder religiösen Zwecken dienen.

(2) Nach Abs. 1 können erlaubnisfreie Sondernutzungen eingeschränkt oder untersagt werden, wenn Belange des Straßenbaus, die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs das erfordern.

**§ 5 Sonstige Benutzung**

Die Einräumung von Rechten zur Benutzung des Eigentums der Straßen richtet sich nach bürgerlichem Recht, wenn sie den Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt, wobei eine vorübergehende Beeinträchtigung für Zwecke der öffentlichen Versorgung oder Entsorgung außer Betracht bleibt.

**§ 6 Erlaubnisantrag**

(1) Die Sondernutzungserlaubnis wird nur auf Antrag erteilt. Dieser ist in der Regel mindestens eine Woche vor der beabsichtigten Ausübung der Sondernutzung mit Angaben über Ort, Art, Umfang und Dauer der Sondernutzung schriftlich bei der Stadt zu stellen.

Er ist durch Zeichnungen und Textbeschreibungen so zu erläutern, dass die Art und Dauer der Benutzung sowie der dadurch beanspruchte Verkehrsraum ausreichend beurteilt werden kann.

(2) Ist mit der Sondernutzung eine Behinderung oder Gefährdung des Verkehrs oder eine Beschädigung der Straße oder die Gefahr einer Beschädigung verbunden, so muss im Antrag enthalten sein, in welcher Weise den Erfordernissen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs sowie des Schutzes der Straße Rechnung getragen wird.

**§ 7 Erlaubnis**

(1) Die Erlaubnis wird auf Zeit oder auf Widerruf erteilt. Sie kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, wenn das für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs oder zum Schutze der Straße erforderlich ist.

(2) Der Erlaubnisnehmer ist verpflichtet, die mit der Sondernutzung verbundenen Anlagen nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik zu errichten und zu unterhalten.

(3) Der Erlaubnisnehmer hat gegen die Stadt Potsdam keinen Ersatzanspruch bei Widerruf der Erlaubnis oder bei Sperrung, Änderung oder Einziehung der Straße.

**§ 5 Sonstige Benutzung**

Die Einräumung von Rechten zur Benutzung des Eigentums der Straßen richtet sich nach bürgerlichem Recht, wenn sie den Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt, wobei eine vorübergehende Beeinträchtigung für Zwecke der öffentlichen Versorgung oder Entsorgung außer Betracht bleibt.

**§ 6 Erlaubnisantrag**

(1) Die Sondernutzungserlaubnis wird nur auf Antrag erteilt. Dieser ist in der Regel mindestens **zwei** Wochen vor der beabsichtigten Ausübung der Sondernutzung mit Angaben über Ort, Art, Umfang und Dauer der Sondernutzung schriftlich bei der **Landeshauptstadt Potsdam** zu stellen.

Er ist durch Zeichnungen und Textbeschreibungen so zu erläutern, dass die Art und Dauer der Benutzung sowie der dadurch beanspruchte Verkehrsraum ausreichend beurteilt werden kann.

(2) Ist mit der Sondernutzung eine Behinderung oder Gefährdung des Verkehrs oder eine Beschädigung der Straße oder die Gefahr einer Beschädigung verbunden, so muss im Antrag enthalten sein, in welcher Weise den Erfordernissen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs sowie des Schutzes der Straße Rechnung getragen wird.

**§ 7 Erlaubnis**

(1) Die Erlaubnis wird auf Zeit oder auf Widerruf erteilt. Sie kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, wenn das für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs oder zum Schutze der Straße erforderlich ist.

(2) Der Erlaubnisnehmer ist verpflichtet, die mit der Sondernutzung verbundenen Anlagen nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik zu errichten und zu unterhalten.

(3) Der Erlaubnisnehmer hat gegen die **Landeshauptstadt Potsdam** keinen Ersatzanspruch bei Widerruf der Erlaubnis oder bei Sperrung, Änderung oder Einziehung der Straße.

(4) Die personenbezogene Erlaubnis einer Sondernutzung ist nicht übertragbar. Ausnahmen kann auf Antrag zugestimmt werden.

(5) Die auf ein Grundstück bezogene Erlaubnis einer Sondernutzung geht auf den Rechtsnachfolger über. Dieser hat den Übergang unter Angabe des Zeitpunktes anzuzeigen.

### § 8 Verkehrssicherungspflicht

Die Verkehrssicherungspflicht liegt beim Erlaubnisnehmer. Er haftet für alle Schäden, die der Landeshauptstadt Potsdam oder Dritten durch die Anlagen oder durch die nicht ordnungsgemäße Wiederherstellung der öffentlichen Verkehrsfläche oder als Folge der Ausübung der Sondernutzung entstehen. Von etwaigen Ersatzansprüchen Dritter hat die Landeshauptstadt Potsdam freizustellen.

### § 9 Gebühren

(1) Für erlaubnispflichtige Sondernutzungen werden Gebühren nach Maßgabe des anliegenden Gebührentarifs erhoben.. Der Gebührentarif ist Bestandteil dieser Satzung. Die Rechnungsendbeträge werden auf volle Eurobeträge aufgerundet.

(2) Das Recht der Landeshauptstadt, nach § 18 Abs. 5 des Brandenburgischen Straßengesetzes bzw. § 8 Abs. 2 a des Fernstraßengesetzes Kostenersatz sowie Vorschüsse und Sicherheiten zu verlangen, wird durch die nach dem Tarif bestehende Gebührenpflicht oder Gebührenfreiheit für Sondernutzung nicht berührt.

(3) Das Recht, für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis Verwaltungsgebühren zu erheben, bleibt unberührt.

(4) Die Gebühr wird für die tatsächlich in Anspruch genommene Verkehrsfläche und für die genehmigte Dauer der Erlaubnis oder bis zu deren Widerruf erhoben.

(4) Die personenbezogene Erlaubnis einer Sondernutzung ist nicht übertragbar. Ausnahmen kann auf Antrag zugestimmt werden.

(5) Die auf ein Grundstück bezogene Erlaubnis einer Sondernutzung geht auf den Rechtsnachfolger über. Dieser hat den Übergang unter Angabe des Zeitpunktes anzuzeigen.

### § 8 Verkehrssicherungspflicht

Die Verkehrssicherungspflicht liegt beim Erlaubnisnehmer. Er haftet für alle Schäden, die der Landeshauptstadt Potsdam oder Dritten durch die Anlagen oder durch die nicht ordnungsgemäße Wiederherstellung der öffentlichen Verkehrsfläche oder als Folge der Ausübung der Sondernutzung entstehen. Von etwaigen Ersatzansprüchen Dritter hat er die Landeshauptstadt Potsdam freizustellen.

### § 9 Gebühren

(1) Für erlaubnispflichtige Sondernutzungen werden Gebühren nach Maßgabe des anliegenden Gebührentarifs **zur Sondernutzungssatzung Anlage 1** erhoben. Der Gebührentarif ist Bestandteil dieser Satzung. Die Rechnungsendbeträge werden auf volle Eurobeträge aufgerundet.

(2) Das Recht der Landeshauptstadt, nach § 18 Abs. 5 des Brandenburgischen Straßengesetzes bzw. § 8 Abs. 2 a des **Bundesfernstraßengesetzes** Kostenersatz sowie Vorschüsse und Sicherheiten zu verlangen, wird durch die nach dem Tarif bestehende Gebührenpflicht oder Gebührenfreiheit für Sondernutzung nicht berührt.

(3) Das Recht, für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis Verwaltungsgebühren zu erheben, bleibt unberührt.

(4) **Wird die Gebühr nach der Fläche bemessen, so ist die in der Erlaubnis ausgewiesene Fläche maßgebend. Wird eine Fläche unerlaubt oder über die erlaubte Größe hinaus benutzt, so ist die tatsächlich benutzte Fläche maßgebend.**

Für die Berechnung der Gebühr pro Quadratmeter ist die Grundfläche maßgebend, die sich aus der äußeren Begrenzung der Sondernutzungsanlage ergibt. Sondernutzungen, die sich ganz oder teilweise im Luftraum befinden, werden auf die Verkehrsfläche projiziert und danach berechnet.

(5) Bei wöchentlichen und monatlichen Zeiteinheiten gilt jede angefangene Woche bzw. jeder angefangene Monat als volle Einheit. Maßgebend für die Berechnung ist der Wochen- oder Kalendertag, an dem die Sondernutzung beginnt. Ausgenommen ist die Bestuhlung zu gewerblichen Zwecken, wenn eine Pauschalgenehmigung vom 15. April bis 15. Oktober eines Jahres erteilt wird.

(6) Ist abzusehen, dass die Sondernutzung auf unbestimmte Dauer langfristig bestehen bleibt, z. B. bei festen Bauteilen, so kann an Stelle der laufenden Jahreszahlung nach Maßgabe des Einzelfalls ein Ablösebetrag vereinbart werden. Der Ablösebetrag wird aus der Jahresgebühr und der voraussichtlichen Nutzungsdauer errechnet.

(7) Bei Veranstaltungen, die großflächig öffentlichen Straßenraum in Anspruch nehmen und mehr als eine Woche, höchstens vier Wochen dauern, kann auf Antrag hin folgende Gebührenrechnung genehmigt werden:

1. Woche	100 % des Satzes
2. Woche	50 %
3. Woche	50 %
4. Woche	50 %.

### § 10 Gebührenbefreiung

(1) Gebühren werden nicht erhoben für Sondernutzungen:

- a) durch Behörden, ausgenommen wirtschaftliche Unternehmen öffentlich-rechtlicher Körperschaften, Bundespost, Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben, es sei denn, dass die einem Dritten als Veranlasser zur Last gelegt werden können,

Für die Berechnung der Gebühr pro Quadratmeter ist die Grundfläche maßgebend, die sich aus der äußeren Begrenzung der Sondernutzungsanlage ergibt. Sondernutzungen, die sich ganz oder teilweise im Luftraum befinden, werden auf die Verkehrsfläche projiziert und danach berechnet.

(5) Bei wöchentlichen und monatlichen Zeiteinheiten gilt jede angefangene Woche bzw. jeder angefangene Monat als volle Einheit. Maßgebend für die Berechnung ist der Wochen- oder Kalendertag, an dem die Sondernutzung beginnt. Ausgenommen ist die Bestuhlung zu gewerblichen Zwecken, wenn eine Pauschalgenehmigung vom 1. Mai bis 31. Oktober eines Jahres erteilt wird.

### § 10 Gebührenbefreiung

(1) Gebühren werden nicht erhoben für Sondernutzungen:

- a) durch Behörden, ausgenommen wirtschaftliche Unternehmen öffentlich-rechtlicher Körperschaften, es sei denn, dass die einem Dritten als Veranlasser zur Last gelegt werden können,

- b) die ausschließlich gemeinnützigen oder mildtätigen Zwecken im Sinne des Steuerrechts oder kirchlichen Zwecken dienen,
- c) durch die Stadtverordnetenversammlung, ihre Gremien und die Stadtverwaltung,
- d) durch Träger kultureller Veranstaltungen soweit diese Veranstaltungen unentgeltlich durchgeführt werden,
- e) durch Informationsstände, soweit sie nicht wirtschaftlichen Zwecken dienen.

(2) Im Übrigen kann der Oberbürgermeister nach pflichtgemäßem Ermessen ganz oder teilweise von der Erhebung einer Gebühr absehen, wenn erlaubnisbedürftige Sondernutzungen ausschließlich oder überwiegend im öffentlichen Interesse liegen.

(3) Eine Gebührenbefreiung nach Abs. 1 schließt die Notwendigkeit einer Erlaubnis nach § 7 nicht aus.

### § 11 Gebührenschuldner

(1) Gebührenschuldner sind:

- a) der Antragsteller,
- b) der Erlaubnisnehmer,
- c) derjenige, der die Sondernutzung ausübt oder in seinem Interesse ausüben lässt.

(2) Mehrere Gebührenschuldner haften als Gesamtschuldner.

### § 12 Entstehung der Gebührenpflicht und Fälligkeit

(1) Die Gebührenpflicht entsteht:

- a) mit der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis,
- b) bei unbefugter Sondernutzung mit dem Beginn der Nutzung.

- b) die ausschließlich gemeinnützigen oder mildtätigen Zwecken im Sinne des Steuerrechts oder kirchlichen Zwecken dienen,
- c) durch die Stadtverordnetenversammlung, ihre Gremien und **durch die Verwaltung der Landeshauptstadt Potsdam,**
- d) durch Träger kultureller Veranstaltungen soweit diese Veranstaltungen unentgeltlich durchgeführt werden,
- e) durch Informationsstände, soweit sie nicht wirtschaftlichen Zwecken dienen.

(2) Im Übrigen kann der Oberbürgermeister nach pflichtgemäßem Ermessen ganz oder teilweise von der Erhebung einer Gebühr absehen, wenn erlaubnisbedürftige Sondernutzungen ausschließlich oder überwiegend im öffentlichen Interesse liegen.

(3) Eine Gebührenbefreiung nach Abs. 1 schließt die Notwendigkeit einer Erlaubnis nach § 7 nicht aus.

### § 11 Gebührenschuldner

(1) Gebührenschuldner sind:

- a) der Antragsteller,
- b) der Erlaubnisnehmer,
- c) derjenige, der die Sondernutzung ausübt oder in **dessen** Interesse **sie ausgeübt wird.**

(2) Mehrere Gebührenschuldner haften als Gesamtschuldner.

### § 12 Entstehung der Gebührenpflicht und Fälligkeit

(1) Die Gebührenpflicht entsteht:

- a) mit der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis,
- b) bei unbefugter Sondernutzung mit dem Beginn der Nutzung.

(2) Die Gebühren sind mit der Bekanntgabe des Gebührenbescheides an den Gebührenschuldner oder spätestens zum im Bescheid genannten Fälligkeitsdatum zu entrichten. Bei wiederkehrenden jährlichen Gebühren werden die folgenden Gebühren zum Ende des ersten Vierteljahres des jeweiligen Rechnungsjahres fällig.

### § 13 Gebührenerstattung

(1) Wird eine auf Zeit genehmigte Sondernutzung vorzeitig aufgegeben, so besteht kein Anspruch auf Erstattung der entrichteten Gebühren für den zurückliegenden Zeitraum. Die Pflicht zur Zahlung der Gebühren endet dann mit Ablauf des Monats, in dem die Landeshauptstadt Potsdam über die Aufgabe schriftlich unterrichtet wurde.

(2) Entrichtete Gebühren werden anteilmäßig erstattet, wenn die Stadt eine Sondernutzungserlaubnis für mehr als drei Tage aus Gründen widerruft, die nicht vom Gebührenschuldner zu vertreten sind.

(3) Zuviel entrichtete Gebühren werden nur erstattet, soweit der zu erstattende Betrag 5,00 EUR übersteigt.

### § 14 Beseitigungspflicht

Wird die Sondernutzung nicht den Bedingungen und Auflagen entsprechend ausgeübt und wird dadurch oder durch den Zustand von Bauteilen die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet, kann die Landeshauptstadt Potsdam den nicht ordnungsgemäßen Zustand beseitigen. Das gleiche gilt, wenn die Sondernutzung zeitlich abgelaufen ist und der Erlaubnisnehmer die Verkehrsfläche nicht geräumt hat. Die hierdurch entstehenden Kosten trägt der Erlaubnisberechtigte.

### § 15 Übergangsbestimmungen

(1) Für Sondernutzungen, die nach dem bisherigen Recht auf Zeit erteilt wurden, wird eine Anpassung an die erhöhten Gebühren nicht vorgenommen. Wird eine solche Erlaubnis verlängert, gelten für den Verlängerungszeitraum die Gebühren des neuen Tarifs.

(2) Die Gebühren sind **zwei Wochen nach** Bekanntgabe des Gebührenbescheides **fällig** oder spätestens zum im Bescheid genannten Fälligkeitsdatum zu entrichten.

### § 13 Gebührenerstattung

(1) Wird eine auf Zeit genehmigte Sondernutzung vorzeitig aufgegeben, so besteht kein Anspruch auf Erstattung der entrichteten Gebühren für den zurückliegenden Zeitraum. Die Pflicht zur Zahlung der Gebühren endet dann mit Ablauf des Monats, in dem die **die Erlaubnis erteilende Organisationseinheit** der Landeshauptstadt Potsdam über die Aufgabe schriftlich unterrichtet wurde.

(2) Entrichtete Gebühren werden anteilmäßig erstattet, wenn die **Landeshauptstadt** eine Sondernutzungserlaubnis für mehr als drei Tage aus Gründen widerruft, die nicht vom Gebührenschuldner zu vertreten sind.

(3) Zuviel entrichtete Gebühren werden nur erstattet, soweit der zu erstattende Betrag 5,00 EUR übersteigt.

### § 14 Beseitigungspflicht

Wird die Sondernutzung nicht den Bedingungen und Auflagen entsprechend ausgeübt und wird dadurch oder durch den Zustand von Bauteilen die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet, kann die Landeshauptstadt Potsdam den nicht ordnungsgemäßen Zustand beseitigen. Das gleiche gilt, wenn die Sondernutzung zeitlich abgelaufen ist und der Erlaubnisnehmer die Verkehrsfläche nicht geräumt hat. Die hierdurch entstehenden Kosten trägt der Erlaubnisberechtigte.

### § 15 Übergangsbestimmungen

(1) Für Sondernutzungen, die nach dem bisherigen Recht auf Zeit erteilt wurden, wird eine Anpassung an die erhöhten Gebühren nicht vorgenommen. Wird eine solche Erlaubnis verlängert, gelten für den Verlängerungszeitraum die Gebühren des neuen Tarifs.

2) Für Erlaubnisse, die auf Widerruf erteilt wurden, gelten die bisherigen Tarife bis zum Ablauf des Haushaltsjahres, in dem die Satzung in Kraft tritt. Mit Beginn des nächsten Rechnungsjahres sind die Gebühren nach dem neuen Tarif zu entrichten.

### § 16 In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten

(1) Diese Satzung tritt zum in Kraft.

(2) Gleichzeitig tritt die Satzung über Sondernutzung an öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt Potsdam vom 24.02.1995 (Amtsblatt für die Stadt Potsdam Nr. , S. ) außer Kraft.

Anlage zur Satzung über Sondernutzung an öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt Potsdam

-----  
-----  
Öffentlich bekannt gemacht am 29.11.2001 im  
Amtsblatt für die Stadt Potsdam.

2) Für Erlaubnisse, die auf Widerruf erteilt wurden, gelten die bisherigen Tarife bis zum Ablauf des Haushaltsjahres, in dem die Satzung in Kraft tritt. Mit Beginn des nächsten Rechnungsjahres sind die Gebühren nach dem neuen Tarif zu entrichten.

### § 16 In-Kraft-Treten

Diese Satzung tritt zum **01.08.2016** in Kraft.

**Potsdam, den**

**Jann Jakobs**  
**Oberbürgermeister**

- Anlagen**
- 1** Gebührentarif
  - 2a** Zonenplan für Handel, Dienstleistungen und Veranstaltungen
  - 2b** Straßenverzeichnis - Handel, Dienstleistungen und Veranstaltungen
  - 3a** Zonenplan für Baustellen - Gesamtansicht
  - 3b** Zonenplan für Baustellen – Detail Innenstadt
  - 3c** Straßenverzeichnis – Baustellen

## Synopse zum Gebührenteil der Satzung über Sondernutzung

### Übersicht über die Änderungen zur Gebührenbemessung

#### Gebührenteil - Handel/Dienstleistung

<b>Handel/ Dienstleistungen</b>	Schematische Darstellung der neuen Zonierung		
Neugliederung des Stadtgebietes unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Flächenwertigkeiten in Abhängigkeit von Lage und Nutzung	<b>"Neue Satzung"</b>		
	Zone 1	Zone 2	Zone 3
	Brandenburger Str. + Vorplatz Brandenburger Tor	Innenstadt	"übriges Stadtgebiet"
	<b>"Alte Satzung"</b>		
	Brandenburger Str.	Karl-Liebknecht- Straße	"übriges Stadtgebiet"
	Bereich	Bereich	Bereich

## Synopse zum Gebührenteil der Satzung über Sondernutzung

### Übersicht über die Änderungen zur Gebührenbemessung

#### Gebührenteil - Veranstaltungen

<b>Veranstaltungen</b>		Schematische Darstellung der neuen Zonierung		
Neugliederung des Stadtgebietes unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Flächenwertigkeiten in Abhängigkeit von Lage und Nutzung	<b>"Neue Satzung"</b>			
	Zone 1	Zone 2	Zone 3	
	Brandenburger Str. + Vorplatz Brandenburger Tor	Innenstadt	"übriges Stadtgebiet"	
	<b>"Alte Satzung"</b>			
	gesamte Stadtgebiet			

## Synopse zum Gebührenteil der Satzung über Sondernutzung

### Übersicht über die Änderungen zur Gebührenbemessung

#### Gebührenteil - Baustellen

<b>Baustellen</b>		Schematische Darstellung der neuen Zonierung		
Neugliederung des Stadtgebietes unter Berücksichtigung von Straßenkategorien und Verkehrsverhältnissen	<b>"Neue Satzung"</b>			
	Zone 1	Zone 2	Zone 3	
	Innenstadtring	Blaues Netz	"übriges Stadtgebiet"	
Untergliederung der Straßenbestandteile nach Art und Funktion	Fahrbahn		Fahrbahn	
	Gehweg / Radweg / Nebenanlagen		Gehweg / Radweg / Nebenanlagen	
		<b>"Alte Satzung"</b>		
		Bundesstraße	Landstraße	Gemeindestraße
		<b>bisher keine Flächendifferenzierungen</b>		

## Synopse zum Gebührenteil der Satzung über Sondernutzung

### Gebührenteil - Handel/Dienstleistung

Tarif-Nr.	Art der Sondernutzung	Gebührenmaßstab	Zone 1 Brandenburger Straße		Zone 2 Innenstadt		Zone 3 übriges Stadtgebiet		Bemerkungen
			Neu: Unterteilung in 3 neue Stadtbereiche / -zonen						
			Gebühr	Mindestgebühr	Gebühr	Mindestgebühr	Gebühr	Mindestgebühr	
1.	Gastronomische Nutzung, Tische und Sitzgelegenheiten einschl. dekorativen und abgrenzenden Zubehör (z.B. Blumenschalen, Schirme u.a.)								inhaltliche Präzisierung des Gebührenmerkmals
1.1	Wochensatz	m <sup>2</sup> x Woche	2,40 €	12,00 €	1,75 €	10,50 €	1,65 €	9,00 €	neues Gebührenmerkmal innerhalb der Saison
			-	-	-	-	-	-	bisher keine wöchentl. Regelung <u>innerhalb der Saison</u> existent
1.2	Monatssatz	m <sup>2</sup> x Monat	9,60 €	57,60 €	7,00 €	42,00 €	6,60 €	36,00 €	
			8,00 €	51,00 €	6,00 €	36,00 €	6,00 €	36,00 €	
1.3	Pauschalgebühr für die Zeit vom 01.05. - 31.10. eines Jahres (Saison)	m <sup>2</sup> x Saison	40,32 €	258,00 €	29,00 €	174,00 €	27,70 €	165,00 €	Anpassung der Saisondauer
			36,00 €	215,00 €	25,00 €	148,00 €	25,00 €	148,00 €	

Gebühren alt - bedingte Vergleichbarkeit mit Neugebühren

Gebühren alt - direkte Vergleichbarkeit mit Neugebühren

Tarif-Nr.	Art der Sondernutzung	Gebührenmaßstab	Zone 1 Brandenburger Straße		Zone 2 Innenstadt		Zone 3 übriges Stadtgebiet		Bemerkungen
			Neu: Unterteilung in 3 neue Stadtbereiche / -zonen						
			Gebühr	Mindest- gebühr	Gebühr	Mindest- gebühr	Gebühr	Mindest- gebühr	
2.	Warenpräsentation in Verbindung mit Geschäftslokalen	m² x Monat	7,20 €	14,40 €	4,60 €	9,20 €	4,40 €	8,80 €	
			6,00 €	12,00 €	4,00 €	8,00 €	4,00 €	8,00 €	
3.	Verkaufseinrichtungen (z.B. Imbiss, Speisen, Getränke, Eis, Blumen..)								
3.1	Verkaufsstand								neu: klare Trennung von Verkaufsstand und Verkaufs- Kfz/Anhänger; vormals Zuschlag von 20% für Fahrzeuge/Container
3.1.1	Tagessatz	m² x Tag	6,00 €	12,00 €	2,90 €	5,80 €	2,75 €	5,50 €	
			5,00 €	10,00 €	2,50 €	5,00 €	2,50 €	5,00 €	
3.1.2	Monatssatz	m² x Monat	31,20 €	-	15,00 €	-	14,30 €	-	
			31,00 €	-	13,00 €	-	13,00 €	-	
3.1.3	Jahressatz	m² x Jahr	365,00 €	-	176,00 €	-	167,00 €	-	
			368,00 €	-	153,00 €	-	153,00 €	-	
3.2	Verkaufs-Kfz-/Anhänger								neu: Verkaufs- Kfz/Anhänger
3.2.1	Tagessatz	m² x Tag	7,20 €	14,40 €	3,40 €	6,80 €	3,00 €	6,00 €	
			5,00 €	10,00 €	2,50 €	5,00 €	2,50 €	5,00 €	
3.2.2	Monatssatz	m² x Monat	37,50 €	-	17,70 €	-	15,60 €	-	
			31,00 €	-	13,00 €	-	13,00 €	-	
3.2.3	Jahressatz	m² x Jahr	438,75 €	-	208,00 €	-	183,00 €	-	
			368,00 €	-	153,00 €	-	153,00 €	-	
3.3	Kleinsthändler bis 2,0 m² Nutzungsfläche	täglich	1,20 €	10,00 €	1,15 €	10,00 €	1,10 €	10,00 €	Anpassung der zulässigen Nutzungsfläche
			1,00 €	-	1,00 €	-	1,00 €	-	

Gebühren alt - bedingte Vergleichbarkeit mit Neugebühren

Gebühren alt - direkte Vergleichbarkeit mit Neugebühren

Tarif-Nr.	Art der Sondernutzung	Gebührenmaßstab	Brandenburger Straße		Innenstadt		übriges Stadtgebiet		Bemerkungen	
			Zone 1		Zone 2		Zone 3			
			Gebühr	Mindestgebühr	Gebühr	Mindestgebühr	Gebühr	Mindestgebühr		
<b>Neu: Unterteilung in 3 neue Stadtbereiche / -zonen</b>										
3.4	mobiler Verkaufsstand/ z.B. Fahrrad oder Bauchladen									
3.4.1	Tagessatz	m <sup>2</sup> x Tag	4,80 €	10,00 €	2,30 €	10,00 €	2,20 €	10,00 €	neues Gebührenmerkmal: Zusammenlegung von vormals Fahrrad, Bauchladen und mobilen Verkaufsstand - Vergleichbarkeit daher nicht gegeben	
			-	-	-	-	-	-		
3.4.2	Monatssatz	m <sup>2</sup> x Monat	37,00 €	-	15,00 €	-	14,30 €	-		
			-	-	-	-	-	-		
3.5	Verkauf von Weihnachtsbäumen	m <sup>2</sup> x Tag	0,15 €	49,00 €	0,15 €	49,00 €	0,15 €	49,00 €		
		m <sup>2</sup> x Tag	0,13 €	41,00 €	0,13 €	41,00 €	0,13 €	41,00 €		

 Gebühren alt - bedingte Vergleichbarkeit mit Neugebühren

 Gebühren alt - direkte Vergleichbarkeit mit Neugebühren

**Gebührenteil - Veranstaltungen**

Tarif-Nr.	Art der Sondernutzung	Gebührenmaßstab	Brandenburger Straße		Innenstadt		übriges Stadtgebiet	
			Zone 1		Zone 2		Zone 3	
			Gebühr	Mindestgebühr	Gebühr	Mindestgebühr	Gebühr	Mindestgebühr
<b>Neu: Unterteilung in 3 neue Stadtbereiche / -zonen</b>								
4.	Kleinkunst / Darbietung	täglich	6,00 €	10,00 €	5,75 €	10,00 €	5,50 €	10,00 €
			5,00 €	10,00 €	5,00 €	10,00 €	5,00 €	10,00 €
5.	Verteilen von Handzettel oder Werbematerial	Person x Tag	6,00 €	10,00 €	5,75 €	10,00 €	5,50 €	10,00 €
			5,00 €	10,00 €	5,00 €	10,00 €	5,00 €	10,00 €
6.	Werbeveranstaltung / Werbefahrzeuge und Stände	m² x Tag	3,00 €	10,00 €	2,90 €	10,00 €	2,75 €	10,00 €
			2,50 €	10,00 €	2,50 €	10,00 €	2,50 €	10,00 €
7.	Wochen- Spezial- und Traditionsmärkte (gewerberechtl. festgesetzte Märkte)	m² x Tag	0,60 €	25,00 €	0,55 €	25,00 €	0,50 €	25,00 €
8.	Trödelmärkte	m² x Tag	0,30 €	15,00 €	0,28 €	15,00 €	0,25 €	15,00 €
9.	Schauspielveranstaltungen in Aufbauten bis 200 m²	m² x Tag	0,30 €	15,00 €	0,28 €	15,00 €	0,25 €	15,00 €
10.	Schaustellereinrichtungen (Karussell o.a.)	m² x Tag	0,60 €	25,00 €	0,55 €	25,00 €	0,50 €	25,00 €
11.	Nutzung der Straße für Filmaufnahmen je Drehort	Tag	65,00 €		65,00 €		65,00 €	

neue klar definierte Gebührenmerkmale von Nr. 7 bis 11 - eine Vergleichbarkeit ist nicht gegeben

 Gebühren alt - bedingte Vergleichbarkeit mit Neugebühren

 Gebühren alt - direkte Vergleichbarkeit mit Neugebühren

**Gebührenteil - Baustellen**

Tarif-Nr.	Art der Sondernutzung	Gebührenmaßstab	Innenstadtring Zone 1		Blaues Netz Zone 2		übriges Stadtgebiet Zone 3		
			Gebühr	Mindestgebühr	Gebühr	Mindestgebühr	Gebühr	Mindestgebühr	
12.	Baubuden, Gerüste, Baustofflager, Aufstellen von Arbeitswagen, Baumaschinen und Baugeräten einschl. WC mit und ohne Bauzaun je angef. m² Grundfläche	wöchentlich							Aufgrund der neuen Unterteilung in drei neue Stadtbereiche / -zonen  <b>und</b> der Unterscheidung nach Straßenbestandteilen  ist eine Vergleichbarkeit nicht gegeben.
12.1	Fahrbahn		3,00 €	15,00 €	2,50 €	15,00 €	2,20 €	10,00 €	
12.2	Gehweg, Radweg, Nebenanlagen		2,50 €	15,00 €	2,30 €	15,00 €	2,00 €	10,00 €	
13.	Aufstellen eines Containers je Stück	wöchentlich							neues Gebührenmerkmal - Vergleichbarkeit nicht gegeben
13.1	bis 10 m³ Inhalt		15,00 €		13,00 €		10,00 €		
13.2	über 10m³ Inhalt		20,00 €		16,00 €		12,00 €		
14	Aufständering – oder Hilfskonstruktionen für provisorische Medienführungen je Stück	wöchentlich	2,50 €	10,00 €	2,30 €	10,00 €	2,00 €	10,00 €	

 Gebühren alt - bedingte Vergleichbarkeit mit Neugebühren

 Gebühren alt - direkte Vergleichbarkeit mit Neugebühren

**Gebührenteil - Sonstiges**

Tarif-Nr.	Art der Sondernutzung	Gebührenmaßstab	Sondernutzungsgebühr für das gesamte Stadtgebiet			
			Gebühr	Mindestgebühr		
15.	Aufstellung mobiler Toiletten je angef. m² Grundfläche	Woche	2,00 €	10,00 €	neues Gebührenmerkmal -Vergleichbarkeit nicht gegeben	
16.	Automaten, Vitrienen	m² x Jahr	37,20 €	37,20 €		
			31,00 €	31,00 €		
17.	Abstellung von nicht zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen					
17.1	Pkw oder Einachsanhänger	täglich	3,00 €	30,00 €		
			2,50 €	25,00 €		
17.2	Lkw oder mehrachsige Anhänger	täglich	6,00 €	30,00 €		
			5,00 €	51,00 €		
17.3	Krafträder	täglich	1,20 €	12,00 €		
			1,00 €	10,00 €		
18.	Lagerung von Gegenständen aller Art, die nicht unter eine andere Nummer des Tarifs fällt (z.B. keine kommerzielle Nutzung und Lagerung von Aussenbestuhlung, Sonnenschirmen)	m² x Tag	0,50 €	15,00 €		
			0,50 €	15,00 €		
19.	Werbeanlagen/Aufsteller					
19.1	Einrichtung	m² x Tag	6,00 €	10,00 €		
			5,00 €	-		
20.	Maste je Stck	wöchentlich	4,00 €	10,00 €		
		jährlich	4,00 €	-		bedingte Vergleichbarkeit aufgrund der Anpassung des Gebührenmaßstabes

 Gebühren alt - bedingte Vergleichbarkeit mit Neugebühren

 Gebühren alt - direkte Vergleichbarkeit mit Neugebühren

## **Satzung**

### **über Sondernutzung an öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt Potsdam vom**

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

#### **Rechtsgrundlagen**

- § 3 der Kommunalverfassung des Landes Brandenburg (BbgKVerf) vom 18.12.2007 (GVBl. I. S. 286) zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 10.07.2014 (GVBl. I/14 Nr. 32)
- §§ 18, 21 und 47 des Brandenburgischen Straßengesetzes (BbgStrG) vom 28.07.2009 (GVBl. I, S. 385) zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.07.2014 (GVBl. I/14 Nr. 27)
- §§ 8, 23 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) vom 06.08.1953 (BGBl. I S. 903) zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 31.05.2013 (BGBl. I S. 1388)

#### **§ 1 Sachlicher Geltungsbereich**

(1) Diese Satzung gilt für alle dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Gemeindestraßen (einschließlich Wege und Plätze) sowie für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundes- und Landesstraßen im Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam.

(2) Zu den Straßen im Sinne des Abs. 1 gehören die im § 2 des Brandenburgischen Straßengesetzes sowie im § 1 Abs. 4 Bundesfernstraßengesetz genannten Bestandteile des Straßenkörpers, des Luftraumes über dem Straßenkörper, des Zubehörs und der Nebenanlagen.

(3) Diese Satzung findet keine Anwendung auf Veranstaltungen aller Art (z. B. Kulturprogramme, Märkte, Volksfeste), die die Landeshauptstadt Potsdam selbst durchführt.

(4) Der Plakatanschlag auf öffentlichen Straßen ist kein Gegenstand der Satzung.

#### **§ 2 Erlaubnisbedürftige Sondernutzung**

Vorbehaltlich der §§ 3, 4 und 5 dieser Satzung bedarf die Benutzung der Straßen über den Gemeingebrauch hinaus als Sondernutzung der Erlaubnis der Landeshauptstadt Potsdam. Die Benutzung ist erst zulässig, wenn die Erlaubnis erteilt ist.

#### **§ 3 Straßenanliegengerbrauch**

Die Benutzung der Straße über den Gemeingebrauch hinaus bedarf innerhalb der geschlossenen Ortslage keiner Erlaubnis, soweit sie für Zwecke des Grundstücks erforderlich ist und den Gemeingebrauch nicht dauernd ausschließt oder erheblich beeinträchtigt oder in den Straßenkörper eingreift.

#### **§ 4 Erlaubnisfreie Sondernutzungen**

(1) Keiner Erlaubnis bedürfen:

- a) bauaufsichtlich genehmigte Bauteile und Werbeanlagen;
- b) die Ausschmückung von Straßen- und Häuserfronten für Feiern, Feste, Umzüge und

ähnliche Veranstaltungen zur Pflege des Brauchtums sowie für kirchliche Prozessionen;

- c) Autorufsäulen, Notrufsäulen, Telefonzellen, Wartehäuschen für öffentliche Verkehrsmittel, Fahrkartenautomaten, mobile werbefreie Fahrradständer;
- d) das Verteilen von Informationsmaterial und Umherziehen mit Informationstafeln, die politischen oder religiösen Zwecken dienen.

(2) Nach Abs. 1 können erlaubnisfreie Sondernutzungen eingeschränkt oder untersagt werden, wenn Belange des Straßenbaus, die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs das erfordern.

### **§ 5 Sonstige Benutzung**

Die Einräumung von Rechten zur Benutzung des Eigentums der Straßen richtet sich nach bürgerlichem Recht, wenn sie den Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt, wobei eine vorübergehende Beeinträchtigung für Zwecke der öffentlichen Versorgung oder Entsorgung außer Betracht bleibt.

### **§ 6 Erlaubnis Antrag**

(1) Die Sondernutzungserlaubnis wird nur auf Antrag erteilt. Diese ist in der Regel mindestens zwei Wochen vor der beabsichtigten Ausübung der Sondernutzung mit Angaben über Ort, Art, Umfang und Dauer der Sondernutzung schriftlich bei der Landeshauptstadt Potsdam zu stellen.

Er ist durch Zeichnungen und Textbeschreibungen so zu erläutern, dass die Art und Dauer der Benutzung sowie der dadurch beanspruchte Verkehrsraum ausreichend beurteilt werden kann.

(2) Ist mit der Sondernutzung eine Behinderung oder Gefährdung des Verkehrs oder eine Beschädigung der Straße oder die Gefahr einer Beschädigung verbunden, so muss im Antrag enthalten sein, in welcher Weise den Erfordernissen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs sowie des Schutzes der Straße Rechnung getragen wird.

### **§ 7 Erlaubnis**

(1) Die Erlaubnis wird auf Zeit oder auf Widerruf erteilt. Sie kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, wenn das für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs oder zum Schutze der Straße erforderlich ist.

(2) Der Erlaubnisnehmer ist verpflichtet, die mit der Sondernutzung verbundenen Anlagen nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik zu errichten und zu unterhalten.

(3) Der Erlaubnisnehmer hat gegen die Landeshauptstadt Potsdam keinen Ersatzanspruch bei Widerruf der Erlaubnis oder bei Sperrung, Änderung oder Einziehung der Straße.

(4) Die personenbezogene Erlaubnis einer Sondernutzung ist nicht übertragbar. Ausnahmen kann auf Antrag zugestimmt werden.

(5) Die auf ein Grundstück bezogene Erlaubnis einer Sondernutzung geht auf den Rechtsnachfolger über. Dieser hat den Übergang unter Angabe des Zeitpunktes anzuzeigen.

## **§ 8 Verkehrssicherungspflicht**

Die Verkehrssicherungspflicht liegt beim Erlaubnisnehmer. Er haftet für alle Schäden, die der Landeshauptstadt Potsdam oder Dritten durch die Anlagen oder durch die nicht ordnungsgemäße Wiederherstellung der öffentlichen Verkehrsfläche oder als Folge der Ausübung der Sondernutzung entstehen. Von etwaigen Ersatzansprüchen Dritter hat er die Landeshauptstadt Potsdam freizustellen.

## **§ 9 Gebühren**

(1) Für erlaubnispflichtige Sondernutzungen werden Gebühren nach Maßgabe des anliegenden Gebührentarifs zur Sondernutzungsatzung Anlage 1 erhoben. Der Gebührentarif ist Bestandteil dieser Satzung. Die Rechnungsendbeträge werden auf volle Eurobeträge aufgerundet.

(2) Das Recht der Landeshauptstadt Potsdam, nach § 18 Abs. 5 des Brandenburgischen Straßengesetzes bzw. § 8 Abs. 2 a des Bundesfernstraßengesetzes Kostenersatz sowie Vorschüsse und Sicherheiten zu verlangen, wird durch die nach dem Tarif bestehende Gebührenpflicht oder Gebührenfreiheit für Sondernutzung nicht berührt.

(3) Das Recht, für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis Verwaltungsgebühren zu erheben, bleibt unberührt.

(4) Wird die Gebühr nach der Fläche bemessen, so ist die in der Erlaubnis ausgewiesene Fläche maßgebend. Wird eine Fläche unerlaubt oder über die erlaubte Größe hinaus benutzt, so ist die tatsächlich benutzte Fläche maßgebend. Für die Berechnung der Gebühr pro Quadratmeter ist die Grundfläche maßgebend, die sich aus der äußeren Begrenzung der Sondernutzungsanlage ergibt. Sondernutzungen, die sich ganz oder teilweise im Luftraum befinden, werden auf die Verkehrsfläche projiziert und danach berechnet.

(5) Bei wöchentlichen und monatlichen Zeiteinheiten gilt jede angefangene Woche bzw. jeder angefangene Monat als volle Einheit. Maßgebend für die Berechnung ist der Wochen- oder Kalendertag, an dem die Sondernutzung beginnt. Ausgenommen ist die Bestuhlung zu gewerblichen Zwecken, wenn eine Pauschalgenehmigung vom 1. Mai bis 31. Oktober eines Jahres erteilt wird.

## **§ 10 Gebührenbefreiung**

(1) Gebühren werden nicht erhoben für Sondernutzungen:

- a) durch Behörden, ausgenommen wirtschaftliche Unternehmen öffentlich-rechtlicher Körperschaften, es sei denn, dass die einem Dritten als Veranlasser zur Last gelegt werden können,
- b) die ausschließlich gemeinnützigen oder mildtätigen Zwecken im Sinne des Steuerrechts oder kirchlichen Zwecken dienen,
- c) durch die Stadtverordnetenversammlung, ihre Gremien und durch die Verwaltung der Landeshauptstadt Potsdam,
- d) durch Träger kultureller Veranstaltungen soweit diese Veranstaltungen unentgeltlich durchgeführt werden,
- e) durch Informationsstände, soweit sie nicht wirtschaftlichen Zwecken dienen.

(2) Im Übrigen kann der Oberbürgermeister nach pflichtgemäßem Ermessen ganz oder teilweise von der Erhebung einer Gebühr absehen, wenn erlaubnisbedürftige Sondernutzungen ausschließlich oder überwiegend im öffentlichen Interesse liegen.

(3) Eine Gebührenbefreiung nach Abs. 1 schließt die Notwendigkeit einer Erlaubnis nach § 7 nicht aus.

### **§ 11 Gebührenschuldner**

(1) Gebührenschuldner sind:

a) der Antragsteller,

b) der Erlaubnisnehmer,

c) derjenige, der die Sondernutzung ausübt oder in dessen Interesse sie ausgeübt wird.

(2) Mehrere Gebührenschuldner haften als Gesamtschuldner.

### **§ 12 Entstehung der Gebührenpflicht und Fälligkeit**

(1) Die Gebührenpflicht entsteht:

a) mit der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis,

b) bei unbefugter Sondernutzung mit dem Beginn der Nutzung.

(2) Die Gebühren sind zwei Wochen nach Bekanntgabe des Gebührenbescheides fällig oder spätestens zum im Bescheid genannten Fälligkeitsdatum zu entrichten.

### **§ 13 Gebührenerstattung**

(1) Wird eine auf Zeit genehmigte Sondernutzung vorzeitig aufgegeben, so besteht kein Anspruch auf Erstattung der entrichteten Gebühren für den zurückliegenden Zeitraum. Die Pflicht zur Zahlung der Gebühren endet dann mit Ablauf des Monats, in dem die die Erlaubnis erteilende Organisationseinheit der Landeshauptstadt Potsdam über die Aufgabe schriftlich unterrichtet wurde.

(2) Entrichtete Gebühren werden anteilmäßig erstattet, wenn die Landeshauptstadt Potsdam eine Sondernutzungserlaubnis für mehr als drei Tage aus Gründen widerruft, die nicht vom Gebührenschuldner zu vertreten sind.

(3) Zuviel entrichtete Gebühren werden nur erstattet, soweit der zu erstattende Betrag 5,00 EUR übersteigt.

### **§ 14 Beseitigungspflicht**

Wird die Sondernutzung nicht den Bedingungen und Auflagen entsprechend ausgeübt und wird dadurch oder durch den Zustand von Bauteilen die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet, kann die Landeshauptstadt Potsdam den nicht ordnungsgemäßen Zustand beseitigen. Das gleiche gilt, wenn die Sondernutzung zeitlich abgelaufen ist und der Erlaubnisnehmer die Verkehrsfläche nicht geräumt hat. Die hierdurch entstehenden Kosten trägt der Erlaubnisberechtigte.

## **§ 15 Übergangsbestimmungen**

(1) Für Sondernutzungen, die nach dem bisherigen Recht auf Zeit erteilt wurden, wird eine Anpassung an die erhöhten Gebühren nicht vorgenommen. Wird eine solche Erlaubnis verlängert, gelten für den Verlängerungszeitraum die Gebühren des neuen Tarifs.

2) Für Erlaubnisse, die auf Widerruf erteilt wurden, gelten die bisherigen Tarife bis zum Ablauf des Haushaltsjahres, in dem die Satzung in Kraft tritt. Mit Beginn des nächsten Rechnungsjahres sind die Gebühren nach dem neuen Tarif zu entrichten.

## **§ 16 In-Kraft-Treten**

Diese Satzung tritt am 01.08.2016 in Kraft.

Potsdam, den

Jann Jakobs  
Oberbürgermeister

- Anlagen
- 1 Gebührentarif
  - 2a Zonenplan für Handel, Dienstleistungen und Veranstaltungen
  - 2b Straßenverzeichnis - Handel, Dienstleistungen und Veranstaltungen
  - 3a Zonenplan für Baustellen - Gesamtansicht
  - 3b Zonenplan für Baustellen – Detail Innenstadt
  - 3c Straßenverzeichnis – Baustellen

**Gebührenteil - Handel/Dienstleistung**

Tarif-Nr.	Art der Sondernutzung	Gebührenmaßstab	Zone 1 Brandenburger Straße		Zone 2 Innenstadt		Zone 3 übriges Stadtgebiet	
			Gebühr	Mindest- gebühr	Gebühr	Mindest- gebühr	Gebühr	Mindest- gebühr
1.	Gastronomische Nutzung, Tische und Sitzgelegenheiten einschl. dekorativen und abgrenzenden Zubehör (z.B. Blumenschalen, Schirme u.a.)							
1.1	Wochensatz	m <sup>2</sup> x Woche	2,40 €	12,00 €	1,75 €	10,50 €	1,65 €	9,00 €
1.2	Monatssatz	m <sup>2</sup> x Monat	9,60 €	57,60 €	7,00 €	42,00 €	6,60 €	36,00 €
1.3	Pauschalgebühr für die Zeit vom 01.05. - 31.10. eines Jahres (Saison)	m <sup>2</sup> x Saison	40,32 €	258,00 €	29,00 €	174,00 €	27,70 €	165,00 €
2.	Warenpräsentation in Verbindung mit Geschäftslokalen	m <sup>2</sup> x Monat	7,20 €	14,40 €	4,60 €	9,20 €	4,40 €	8,80 €
3.	Verkaufseinrichtungen (z.B. Imbiss, Speisen, Getränke, Eis, Blumen..)							
3.1	Verkaufsstand							
3.1.1	Tagessatz	m <sup>2</sup> x Tag	6,00 €	12,00 €	2,90 €	5,80 €	2,75 €	5,50 €
3.1.2	Monatssatz	m <sup>2</sup> x Monat	31,20 €	-	15,00 €	-	14,30 €	-
3.1.3	Jahressatz	m <sup>2</sup> x Jahr	365,00 €	-	176,00 €	-	167,00 €	-
3.2	Verkaufs-Kfz-/Anhänger							
3.2.1	Tagessatz	m <sup>2</sup> x Tag	7,20 €	14,40 €	3,40 €	6,80 €	3,00 €	6,00 €
3.2.2	Monatssatz	m <sup>2</sup> x Monat	37,50 €	-	17,70 €	-	15,60 €	-
3.2.3	Jahressatz	m <sup>2</sup> x Jahr	438,75 €	-	208,00 €	-	183,00 €	-
3.3	Kleinsthändler bis 2,0 m <sup>2</sup> Nutzungsfläche	täglich	1,20 €	10,00 €	1,15 €	10,00 €	1,10 €	10,00 €
3.4	mobiler Verkaufsstand/ z.B. Fahrrad oder Bauchladen							
3.4.1	Tagessatz	m <sup>2</sup> x Tag	4,80 €	10,00 €	2,30 €	10,00 €	2,20 €	10,00 €
3.4.2	Monatssatz	m <sup>2</sup> x Monat	37,00 €	-	15,00 €	-	14,30 €	-
3.5	Verkauf von Weihnachtsbäumen	m <sup>2</sup> x Tag	0,15 €	49,00 €	0,15 €	49,00 €	0,15 €	49,00 €

**Gebührenteil - Veranstaltungen**

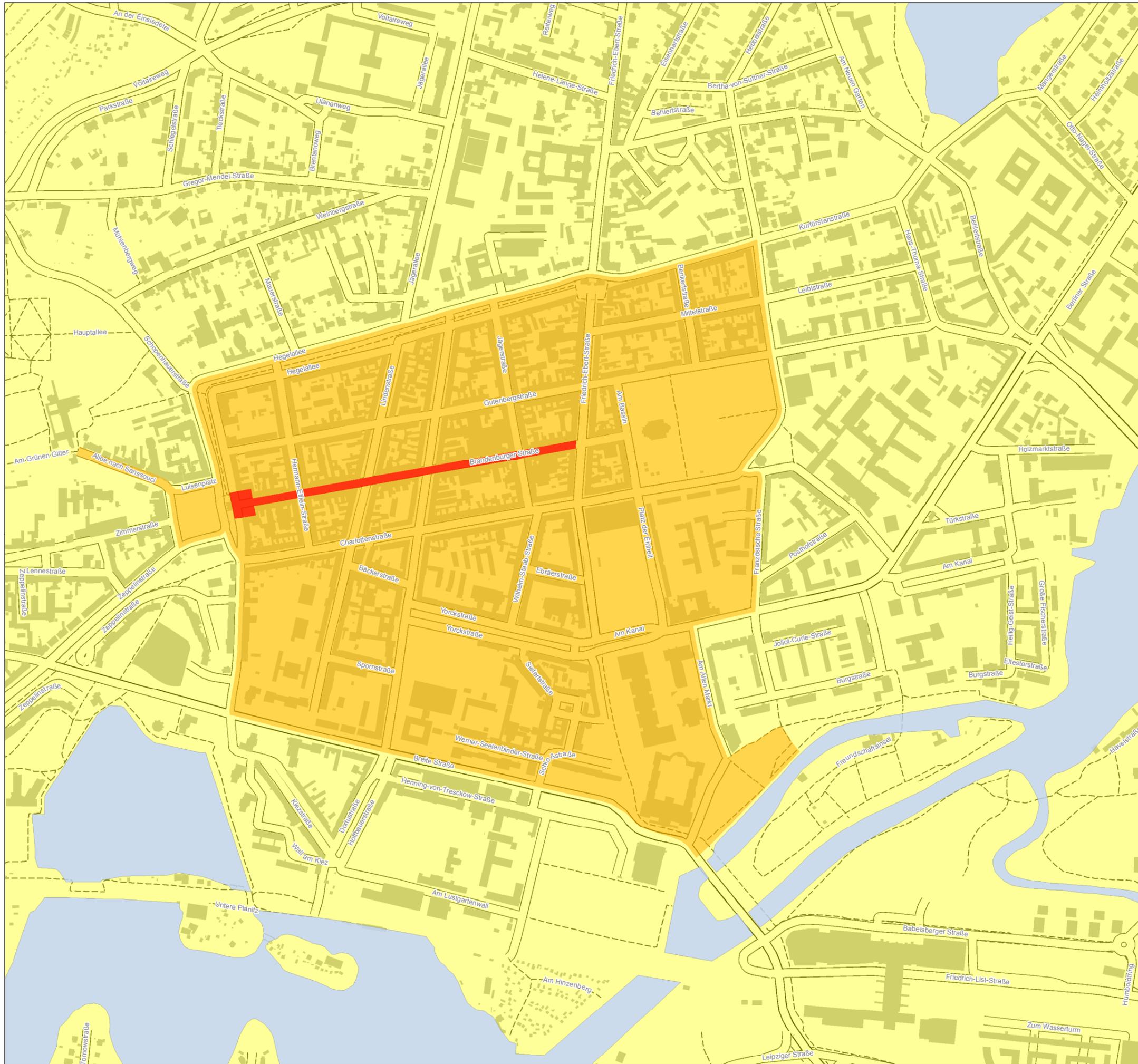
Tarif-Nr.	Art der Sondernutzung	Gebührenmaßstab	Zone 1 Brandenburger Straße		Zone 2 Innenstadt		Zone 3 übriges Stadtgebiet	
			Gebühr	Mindest- gebühr	Gebühr	Mindest- gebühr	Gebühr	Mindest- gebühr
4.	Kleinkunst / Darbietung	täglich	6,00 €	10,00 €	5,75 €	10,00 €	5,50 €	10,00 €
5.	Verteilen von Handzettel oder Werbematerial	Person x Tag	6,00 €	10,00 €	5,75 €	10,00 €	5,50 €	10,00 €
6.	Werbeveranstaltung / Werbefahrzeuge und Stände	m <sup>2</sup> x Tag	3,00 €	10,00 €	2,90 €	10,00 €	2,75 €	10,00 €
7.	Wochen- Spezial- und Traditionsmärkte (gewerberechtl. festgesetzte Märkte)	m <sup>2</sup> x Tag	0,60 €	25,00 €	0,55 €	25,00 €	0,50 €	25,00 €
8.	Trödelmärkte	m <sup>2</sup> x Tag	0,30 €	15,00 €	0,28 €	15,00 €	0,25 €	15,00 €
9.	Schauspielveranstaltungen in Aufbauten bis 200 m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup> x Tag	0,30 €	15,00 €	0,28 €	15,00 €	0,25 €	15,00 €
10.	Schaustellereinrichtungen (Karussell o.a.)	m <sup>2</sup> x Tag	0,60 €	25,00 €	0,55 €	25,00 €	0,50 €	25,00 €
11.	Nutzung der Straße für Filmaufnahmen je Drehort	Tag	65,00 €		65,00 €		65,00 €	

**Gebührenteil - Baustellen**

Tarif-Nr.	Art der Sondernutzung	Gebührenmaßstab	Zone 1 Innenstadtring		Zone 2 Blaues Netz		Zone 3 übriges Stadtgebiet	
			Gebühr	Mindest- gebühr	Gebühr	Mindest- gebühr	Gebühr	Mindest- gebühr
12.	Baubuden, Gerüste, Baustofflager, Aufstellen von Arbeitswagen, Baumaschinen und Baugeräten einschl. WC mit und ohne Bauzaun je angef. m <sup>2</sup> Grundfläche	wöchentlich						
12.1	Fahrbahn		3,00 €	15,00 €	2,50 €	15,00 €	2,20 €	10,00 €
12.2	Gehweg, Radweg, Nebenanlagen		2,50 €	15,00 €	2,30 €	15,00 €	2,00 €	10,00 €
13.	Aufstellen eines Containers je Stück	wöchentlich						
13.1	bis 10 m <sup>3</sup> Inhalt		15,00 €		13,00 €		10,00 €	
13.2	über 10m <sup>3</sup> Inhalt		20,00 €		16,00 €		12,00 €	
14	Aufständering – oder Hilfskonstruktionen für provisorische Medienführungen je Stück	wöchentlich	2,50 €	10,00 €	2,30 €	10,00 €	2,00 €	10,00 €

**Gebührenteil - Sonstiges**

Tarif-Nr.	Art der Sondernutzung	Gebührenmaßstab	Sondernutzungsgebühr für das gesamte Stadtgebiet	
			Gebühr	Mindestgebühr
15.	Aufstellung mobiler Toiletten je angef. m <sup>2</sup> Grundfläche	Woche	2,00 €	10,00 €
16.	Automaten, Vitrinen	m <sup>2</sup> x Jahr	37,20 €	37,20 €
17.	Abstellung von nicht zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen			
17.1	Pkw oder Einachsanhänger	täglich	3,00 €	30,00 €
17.2	Lkw oder mehrachsige Anhänger	täglich	6,00 €	60,00 €
17.3	Krafträder	täglich	1,20 €	12,00 €
18.	Lagerung von Gegenständen aller Art, die nicht unter eine andere Nummer des Tarifs fällt (z.B. keine kommerzielle Nutzung und Lagerung von Aussenbestuhlung, Sonnenschirmen)	m <sup>2</sup> x Tag	0,50 €	15,00 €
19.	Werbeanlagen/Aufsteller			
19.1	Einrichtung	m <sup>2</sup> x Tag	6,00 €	10,00 €
20.	Maste je Stck	wöchentlich	4,00 €	10,00 €



**Satzung über Sondernutzung  
an öffentlichen Straßen  
der Landeshauptstadt Potsdam**

**Anlage 2a**

**Handel / Dienstleistungen  
und Veranstaltungen**

-  Zone 1 - Brandenburger Straße
-  Zone 2 - Innenstadt
-  Zone 3 - übriges Stadtgebiet

Kartengrundlage: DLM  
© GeoBasis-DE/LGB

## **Straßenverzeichnis für Handel, Dienstleistungen und Veranstaltungen**

### **Zone 1: „Brandenburger Straße“**

Die Brandenburger Straße (Fußgängerzone) wird begrenzt durch die Schopenhauerstraße (einschl. Vorplatz am Brandenburger Tor) und Friedrich-Ebert-Straße.

### **Zone 2: „Innenstadt“**

Das von folgenden Straßenzügen umschlossene Gebiet der Innenstadt einschließlich dieser Straßen:

Schopenhauerstraße,  
Hegelallee,  
Kurfürstenstraße,  
Hebbelstraße,  
Französische Straße,  
Am Kanal,  
Am Alten Markt,  
Braucherstraße,  
Uferpromenade an der Alten Fahrt,  
Breite Straße,  
Schopenhauerstraße,  
Zeppelinstraße,  
Luisenplatz und  
Allee nach Sanssouci

### **Zone 3: „Übriges Stadtgebiet“**

Alle übrigen öffentlich gewidmeten Straßen, Wege und Plätze außerhalb der Zonen I und II bis zur Stadtgrenze.

Die Übersicht der Zonen ist in der Anlage 2a dargestellt.

**Satzung über Sondernutzung  
an öffentlichen Straßen  
der Landeshauptstadt Potsdam**

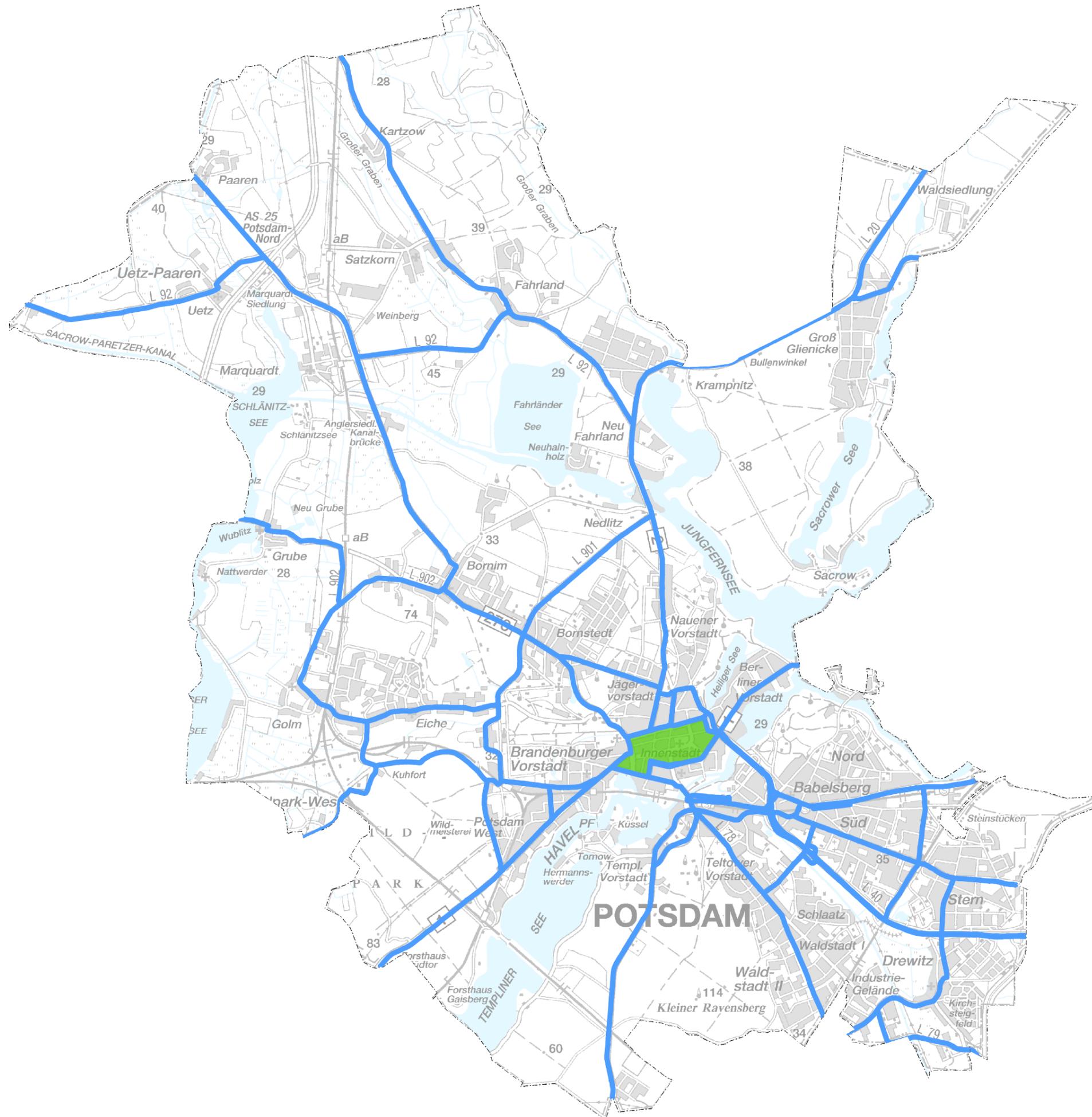
**Anlage 3a**

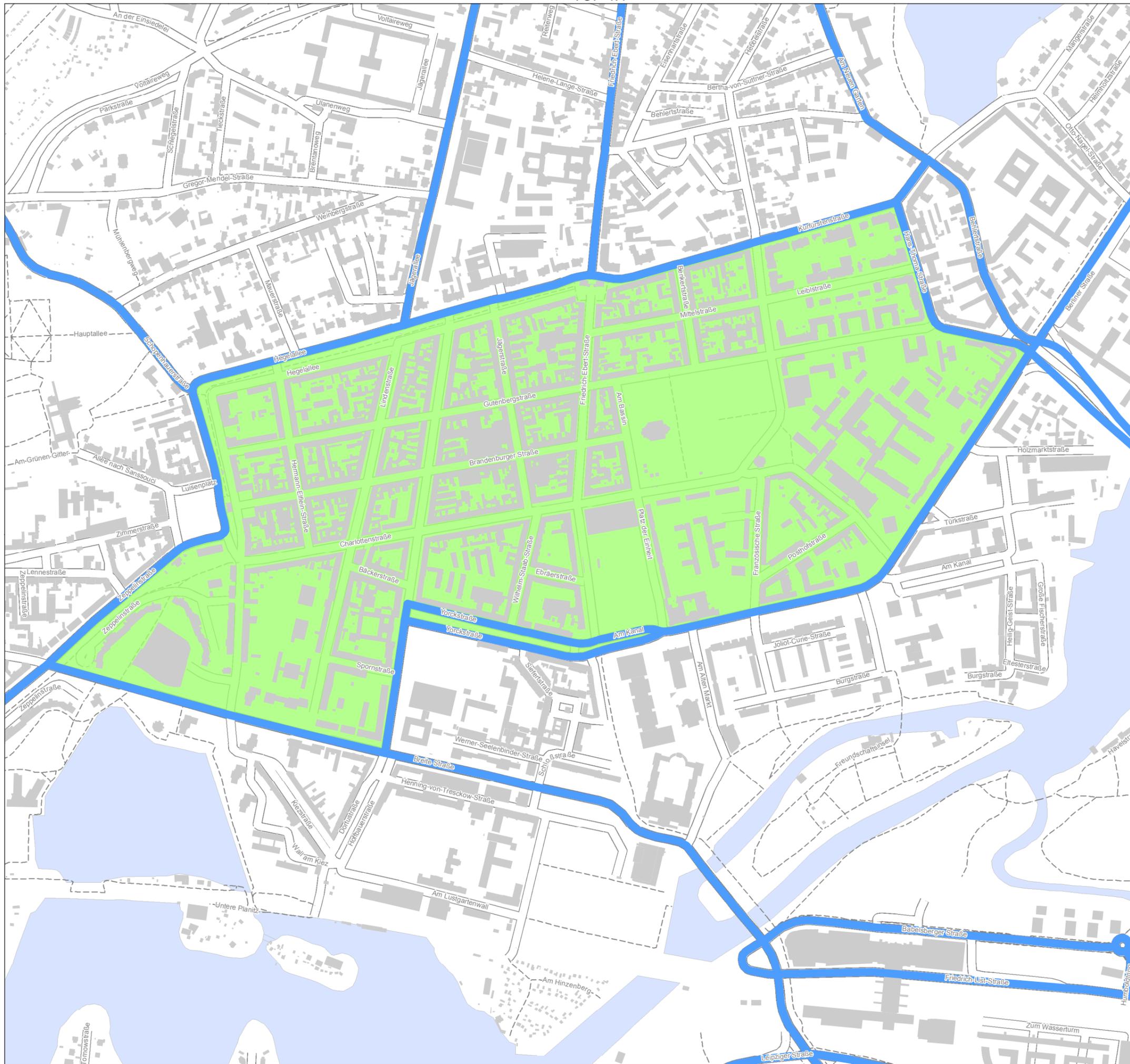
**Baustellen (Gesamtansicht)**

- Zone 1 - Innenstadtbereich
- Zone 2 - Blaues Netz
- Zone 3 - übriges Stadtgebiet

Kartengrundlage: DLM  
© GeoBasis-DE/LGB

Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen  
Straßenverkehrsbehörde  
14461 Potsdam  
Strassenverkehrsbehoerde@Rathaus.Potsdam.de  
Stand: Juli 2015





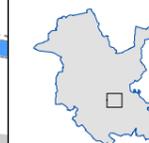
**Satzung über Sondernutzung  
an öffentlichen Straßen  
der Landeshauptstadt Potsdam**

**Anlage 3b**

**Baustellen  
(Detailansicht Innenstadt)**

- Zone 1 - Innenstadtbereich
- Zone 2 - Blaues Netz
- Zone 3 - übriges Stadtgebiet

Kartengrundlage: DLM  
© GeoBasis-DE/LGB



## **Straßenverzeichnis für Baustellen**

### **Zone 1: „Innenstadtbereich“**

Der Innenstadtbereich wird begrenzt durch die Hegelallee, Kurfürstenstraße, die Hans-Thoma-Straße, Berliner Straße, die Straße Am Kanal, die Yorckstraße, die Dortustraße, die Breite Straße, die Zeppelinstraße und die Schopenhauerstraße.

### **Zone 2: „Blaues Netz“**

Das Blaue Netz umfasst die Straßen:

Alleestraße  
Am Buchhorst  
Am Kanal  
Am Neuen Garten  
Amundsenstraße  
August-Bebel-Straße (Rudolf-Breitscheid-Straße – Großbeerenstraße)  
Babelsberger Straße  
Behlertstraße (Am Neuen Garten – Berliner Straße)  
Berliner Straße  
Bornimer Chaussee (Golm)  
Bornstedter Straße  
Brauhausberg  
Breite Straße  
Charlottenstraße (Hebbelstraße – Friedrich-Ebert-Straße)  
Dortustraße (Yorckstraße – Breite Straße)  
Friedrich-Ebert-Straße (Alleestraße – Hegelallee)  
Friedrich-Ebert-Straße (Charlottenstraße – Yorkstraße)  
Friedrich-List-Straße  
Forststraße  
Geiselbergstraße (Bornimer Chaussee – Reiherbergstraße)  
Geschwister-Scholl-Straße  
Golmer Chaussee  
Großbeerenstraße  
Gutenbergstraße (Hans-Thoma-Straße – Berliner Straße)  
Hans-Thoma-Straße  
Hebbelstraße (Kurfürstenstraße – Charlottenstraße)  
Hegelallee  
Heinrich-Mann-Allee  
Horstweg  
Hugstraße (Potsdamer-Straße – Mitschurinstraße)  
Jägerallee  
Kaiser-Friedrich-Straße  
Karl-Liebknecht-Straße (Rudolf-Breitscheid-Straße – Großbeerenstraße)  
Kastanienallee (Geschwister-Scholl-Straße – Zeppelinstraße)  
Kuhfortdamm  
Kurfürstenstraße  
Ketziner Straße  
Leipziger Straße

Marquardter Straße  
Michendorfer Chaussee  
Nedlitzer Straße  
Neuendorfer Straße (Großbeerenstraße – Zum Kirchsteigfeld)  
Pappelallee  
Paretzer Straße  
Potsdamer Chaussee (Groß Glienicke)  
Potsdamer Straße  
Potsdamer Straße (Paretz)  
Reiterweg  
Rudolf-Breitscheid-Straße  
Rückertstraße (Marquardter Chaussee – Potsdamer Straße)  
Marquardter Chaussee  
Nuthedamm  
Nuthestraße  
Sternstraße (Zum Kirchsteigfeld – Nuthedamm)  
Tschudistraße  
Uetzer Dorfstraße  
Verkehrshof  
Werderscher Damm  
Wetzlarer Straße  
Wublitzstraße  
Yorkstraße  
Zeppelinstraße  
Zum Kirchsteigfeld

Die Zone 2 beinhaltet den gesamten Straßenraum der vorgenannten Straßen bis zur Grundstücksgrenze.

**Zone 3: „Übriges Stadtgebiet“**

Alle übrigen öffentlich gewidmeten Straßen, Wege und Plätze außerhalb der Zonen I und II bis zur Stadtgrenze.

Die Übersicht der Zonen ist in der Anlage 3a und 3b dargestellt.

## **Auswertung der Stellungnahmen von Wirtschafts- und Interessensverbänden im Rahmen des Beteiligungsverfahrens**

Die Wirtschafts- und Interessensverbände, deren Wirkungsbereich von der neuen Sondernutzungssatzung berührt wird, wurden im Rahmen des Beteiligungsverfahrens mit Übergabe der Unterlagen am 17.11.2015 und einem Erörterungstermin am 08.12.2015 beteiligt. Im Anschluss des Erörterungstermins wurden die Beteiligten mit Schreiben vom 09.12.2015 zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 15.01.2016 aufgefordert.

Das Beteiligungsverfahren wurde in enger Zusammenarbeit mit Bereich Wirtschaftsförderung und dem Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen durchgeführt.

Beteiligt wurden:

- HBB (Handelsverband Berlin-Brandenburg e.V.)
- IHK (Industrie- und Handelskammer Potsdam)
- DeHoGa (Deutscher Hotel- und Gaststättenverband Brandenburg e. V.)
- AG Innenstadt Potsdam e.V.
- AG Babelsberg (Aktionsgemeinschaft Babelsberg e.V.)
- AG Holländisches Viertel

Folgende Institutionen gaben eine Stellungnahme ab:

- HBB
- IHK

Zu diesen beiden Stellungnahmen wurde nachstehend die erforderliche/ gebotene Abwägung und Bewertung durchgeführt.

### **1. Handelsverband Berlin-Brandenburg e.V., mit Schreiben vom 14.01.2016**

#### Vorschlag:

Der Handelsverband verweist auf die wichtige Rolle des Handels für die Stadt Potsdam, insbesondere des Einzelhandels für den Innenstadtbereich. Der Verband empfiehlt einen achtsamen Umgang mit den Gebührentarifen i.V.m. dem „Zukunftsprogramm 2019“, um eine weitere positive Entwicklung nicht zu gefährden.

#### Bewertung:

Im Hinblick auf die seit 2001 unveränderten Gebühren ist eine maßvolle Anhebung einzelner Gebührensätze vorgesehen. Die Grundlage der ca. 15%igen Anhebung entspricht den Ansätzen des Beschlusses zum Zukunftsprogramm 2019 (DS 14/SVV/1090) und liegt deutlich unterhalb der in dieser Zeitspanne von 15 Jahren zu verzeichnenden Inflationsrate.

Der Satzungsentwurf berücksichtigt bereits die gegebene Empfehlung und bleibt unverändert.

### **2. IHK Potsdam, mit Schreiben vom 18.01.2016**

#### 1. Vorschlag:

Die IHK hält die Abgrenzung der Zone 2 „Innenstadt“ (s. Satzung - Anlage 2a) für zu weitreichend und schlägt vor, Teilbereiche der Zone 2 abzustufen und in Zone 3 aufzunehmen. Bei der zu prüfenden Abstufung handelt es sich um zwei Teilbereiche der Zone 2.

Der Erste Teilbereich umfasst den Großteil des Französischen Quartiers, welcher durch die Straßen – Gutenbergstraße, Hebbelstraße, Französische Straße, Am Kanal, Platz der Einheit, Charlottenstraße und entlang der östlichen Grenze des Platzes Am Bassin bis zur Gutenbergstraße eingegrenzt wird.

Der zweite Teilbereich umfasst den südwestlichen Teil des Innenstadtbereiches ab der Charlottenstraße bis Breite Straße. Konkret beschrieben wird dieser Bereich durch die Eingrenzung der Straßen Charlottenstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Breite Straße und Schopenhauerstraße.

#### Bewertung:

Im Satzungsentwurf wurde mit Bildung der Gebührenzonen die Gebührenhöhe in Abhängigkeit der unterschiedlichen Einwirkungen auf die Straße und den Gemeingebrauch, sowie der Lage und dem wirtschaftlichen Interesse des Gebührenschuldners festgesetzt.

Die Abstufung der beiden genannten Teilbereiche in eine gebührentechnische günstigere Zone würde im einheitlich zu betrachtenden Innenstadtbereich zu einer Verzerrung führen. Eine zukünftige Verschiebung von Sondernutzungsstandorten in die genannten Teilbereiche, welche derzeit mit noch nicht sehr zahlreichen vorhandenen Sondernutzungen geprägt sind, wäre die Folge.

Eine derartige Differenzierung im Innenstadtbereich mit gleichartigem geprägtem Gebietscharakter ist auch unter dem Aspekt einer möglichst verzerrungsfreien gesamtheitlichen Anhebung der Gebührensätze abzulehnen.

Die angeregte Maßnahme würde auch beispielhaft im genannten ersten Teilbereich eine Ungleichbehandlung z.B. zwischen dem Alten Markt und dem Neuen Markt nach sich ziehen. Auch würden Veranstaltungen in der Yorckstraße gegenüber Veranstaltungen Am Bassin oder Luisenplatz ungleich behandelt werden. Beispielhaft sind auch die Differenzierungen zwischen der Schloßstraße und dem Steubenplatz, sowie den Freiflächen vor dem Filmmuseum und dem Umfeld des Landtagsgebäudes zu benennen.

Dem Vorschlag wird nicht gefolgt. Eine weitergehende Zersplitterung des direkten Innenstadtbereichs, welcher eine nachvollziehbare Abgrenzung mit entsprechenden Aufteilungsmerkmalen aufweist, ist nicht zielführend bzw. beabsichtigt.

Der Entwurf der Satzung bleibt unverändert.

#### 2. Vorschlag:

Weiterhin wird der (Saison-)Zeitraum der Pauschalgebühr für gastronomische Nutzung unter TarifNr. 1.3 als erweiterungsfähig angesehen. Eine Änderung/ Anpassung des Gebührenmaßstabes wird empfohlen.

#### Bewertung:

Die Bildung des neuen (Saison-)Zeitraumes basiert u.a. auf dem tatsächlichen Nutzungsverhalten der Antragsteller. Aufgrund der verstärkten Antragstellung für Nachnutzungen des derzeit gültigen (Saison-)Zeitraumes und dem unsicheren witterungsbedingten Saisonbeginn wurde der neue Zeitraum um 2 Wochen nach hinten verschoben. Dieses entspricht auch den wiederholt vorgebrachten Anregungen aus der Gastronomiewirtschaft und erleichtert somit auch deren angestrebten haushalterischen und wirtschaftlichen Monatsmodus für Kalkulationen und Abrechnungen.

Insbesondere entspricht die momentane Fassung des 6-monatigen (Saison-)Zeitraumes dem Nutzungszeitraumverständnis der Gastronomen und Händler, welche eben diese Saisonverschiebung angeregt haben. Speziell im Fall der Feststellung und ordnungsbehördlichen Ahndung von nicht beantragten und folglich nicht genehmigten Sondernutzungen in der Vor- und Nachsaison, wurde eine bisherige Regelung des Saisonstarts und –endes zum 15ten eines Monats als umständlich und bewusste verwaltungsrechtliche Verkomplizierung eingeschätzt. Der Vorwurf von „in die Falle locken“ wurde latent erhoben.

Der neue (Saison-)Zeitraum entspricht eher dem tatsächlichen Nutzungsverhalten und bleibt bestehen.

Dem Vorschlag zur Ausdehnung des (Saison-)Zeitraumes wird nicht gefolgt.  
Der Entwurf der Satzung bleibt unverändert.

### 3. Vorschlag:

Es wird i.V.m. der Ausdehnung des (Saison-)Zeitraumes eine Änderung/ Anpassung des Gebührenmaßstabes empfohlen.

### Bewertung:

Eine Anpassung oder Änderung des Gebührenmaßstabes würde eine Verzerrung in der gesamtheitlich angestrebten Anhebung der Gebührensätze bewirken. Mit Umsetzung der vorgeschlagenen Gebührenmaßstäbe von 2-Wochen bzw. 2-Monaten würde sich auch ein Nutzungsverhalten einstellen, welches unweigerlich zur Verschiebung von Gewichtungen ggü. den bisherigen Nutzungen von Haupt- und Nebensaison führt. Eine gesamtheitliche Anhebung wäre somit nicht umsetzbar.

Ergänzend wäre eine Ungleichbehandlung von Gastronomen und Händlern mit wirtschaftlich abhängigen festen Nutzungsverhalten gegenüber Mitbewerbern von weniger abhängigen Nutzungsverhalten für dieselbe Sondernutzungsfläche in einer Zone i.V.m. der bisherigen Regelung die Folge.

Derartige Ungleichbehandlungen gilt es auszuschließen.

Der Empfehlung zu einer Änderung des Gebührenmaßstabes wird nicht gefolgt.  
Der Entwurf der Satzung bleibt unverändert.

### Ergebnis:

Das Ergebnis der Abwägung der eingereichten Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren hat keine Auswirkungen auf den Inhalt des Satzungsentwurfes.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**16/SVV/0122**

öffentlich

**Betreff:**

Erweiterung der Verantwortung der STEP für die Abfallentsorgung

**Einreicher:** Fraktion DIE LINKE

Erstellungsdatum 15.02.2016

Eingang 922:

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
02.03.2016	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert zu prüfen, in welchem Umfang die Verantwortung der STEP bei der Abfallentsorgung erweitert werden kann.

Insbesondere ist zu prüfen, inwieweit die STEP die Öffentlichkeitsarbeit, die Informationen an die Haushalte und die Erhebung und Einziehung der Abfallgebühren auf der Grundlage der von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Satzung wahrnehmen kann.

Die Stadtverordnetenversammlung ist bis Juni 2016 über das Ergebnis der Prüfung zu informieren.

gez. Dr. Hans-Jürgen Scharfenberg  
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?**

Ja

Nein

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

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Mit der Zusammenführung der Aufgaben im Rahmen der Abfallentsorgung bei dem städtischen Unternehmen STEP, gegebenenfalls aber auch über die Stadtwerkeholding ist es möglich, die Schnittstellen zu reduzieren und Synergieeffekte zu erschließen, die die Qualität der Aufgabenerfüllung erhöhen und Kosten senken können.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag  
 Ergänzungsantrag  
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

16/SVV/0122

 öffentlich**Einreicher:** Fraktion DIE LINKE**Betreff:** Erweiterung der Verantwortung der STEP für die Abfallentsorgung

Erstellungsdatum 03.05.2016

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.05.2016	Stadtverordnetenversammlung		X

**Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert zu prüfen, in welchem Umfang die Verantwortung der STEP bei der Abfallentsorgung erweitert werden kann.

Insbesondere ist zu prüfen, inwieweit die Stadtwerke Potsdam GmbH für die STEP die Öffentlichkeitsarbeit, die Informationen an die Haushalte und die Erhebung und Einziehung der Abfallgebühren auf der Grundlage der von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Satzung wahrnehmen kann.

Die Stadtverordnetenversammlung ist im Juni 2016 über das Ergebnis der Prüfung zu informieren.

gez. Dr. Hans-Jürgen Scharfenberg  
Fraktionsvorsitzender  
\_\_\_\_\_  
Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**16/SVV/0179**

öffentlich

**Betreff:**

Aufbau eines Energie- und Klimaschutzmanagements

**Einreicher:** Fraktion CDU/ANW, SPD, Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 08.03.2016

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

Zuständigkeit

06.04.2016

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, ein Konzept für ein Energie- und Klimaschutzmanagement zu entwickeln sowie eine Planung für dessen Umsetzung (auf der Grundlage der Empfehlung der DENA). Dabei geht es insbesondere darum, die vorhandenen Konzepte zusammenzuführen und daraus ein Klimaleitbild abzuleiten. Zwischenbericht im IV. Quartal.

gez.

Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?**

Ja

Nein

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

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Potsdam ist nicht nur wegen des stetigen Wachstums einem wachsenden finanziellen Druck ausgesetzt. Während die LHP neue Auflagen einhalten und sich neuen Herausforderungen stellen muss, gibt es kaum Möglichkeiten, die Einnahmen zu erhöhen. Allein für die Energienutzung in den Gebäuden werden jährlich hohe Summen ausgegeben und es ist weiterhin mit steigenden Preisen zu rechnen. Wer Energie effizient einsetzt, schont nicht nur das Klima, sondern auch den eigenen Haushalt. Das eingesparte Geld steht anderen wichtigen Aufgaben zur Verfügung und bleibt somit in der Stadt.

Energieverbrauch spielt in unterschiedlichen kommunalen Bereichen eine wesentliche Rolle. Dabei kann durch gezieltes Handeln die Energieeffizienz gesteigert und die ökologische so- wie ökonomische Bilanz des Energieeinsatzes verbessert werden. Die wesentlichen Handlungsfelder für kommunales Energie- und Klimaschutzmanagement sind Gebäude, Stromnutzung und technische Anlagen, Energiesysteme sowie der Bereich Verkehr.



## Energie- und Klimaschutzmanagement: Handlungsfeld Verkehr.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

Mit fachlicher Unterstützung von:



Mit Unterstützung von:





# Inhalt.

<b>1.</b>	<b>Einleitung.</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Das kommunale Energie- und Klimaschutzmanagement.</b>	<b>7</b>
2.1	Der Ablauf im Managementsystem.	7
2.2	Die kommunalen Handlungsfelder.	7
2.3	Die Organisationsstrukturen schaffen.	8
2.4	Das Leitbild entwickeln.	9
<b>3.</b>	<b>Analyse der Ausgangssituation.</b>	<b>11</b>
3.1	Die Bestandsaufnahme.	11
3.2	Eine erste Einschätzung der Energieeinsparpotenziale.	12
3.3	Erstellung eines Energieberichts.	14
<b>4.</b>	<b>Maßnahmenentwicklung und Setzung operativer Ziele.</b>	<b>17</b>
4.1	Potenzialanalyse.	17
4.2	S.M.A.R.T.-Ziele.	17
4.3	Ziele setzen: Was soll und was kann erreicht werden? Top-down-Ansatz.	18
4.4	Bottom-up-Ansatz.	20
4.5	Die Zielformulierung.	20
4.6	Ansatzpunkte und Einzelmaßnahmen im Handlungsfeld Verkehr.	21
4.7	Arbeitswege.	21
4.8	Dienstwege.	24
4.9	Sichtbare Erfolge.	26
4.10	Maßnahmenblätter.	27
4.11	Prioritäten setzen bei der Maßnahmenauswahl.	28
4.12	Die Umsetzungskontrolle.	29
4.13	Energie- und Klimaschutzprogramm.	29
<b>5.</b>	<b>Finanzieren und planen.</b>	<b>31</b>
5.1	Überblick über die Förderprogramme.	31
5.2	Planung der Maßnahmenumsetzung.	34
<b>6.</b>	<b>Maßnahmen umsetzen.</b>	<b>37</b>
6.1	Interne Kommunikation.	37
6.2	Zeitcontrolling.	37
6.3	Fehlerfrüherkennung.	38
6.4	Krisenmanagement.	39
<b>7.</b>	<b>Erfolge bilanzieren – der zweite Durchlauf.</b>	<b>41</b>
<b>8.</b>	<b>dena-Angebote für Kommunen.</b>	<b>42</b>



## ① Einleitung.

Städte und Gemeinden sind einem wachsenden finanziellen Druck ausgesetzt. Während sie neue Auflagen einhalten und sich neuen Herausforderungen stellen müssen, gibt es kaum Möglichkeiten, die Einnahmen zu erhöhen. Allein für die Energienutzung in ihren Gebäuden geben die Kommunen jährlich 2,25 Milliarden Euro aus und es ist weiterhin mit steigenden Preisen zu rechnen. Wer Energie effizient einsetzt, schont also nicht nur das Klima, sondern auch die öffentlichen Haushalte. Das eingesparte Geld steht anderen wichtigen Aufgaben zur Verfügung und bleibt somit in der Region.

Indem sie ihren Energieverbrauch konsequent senken, rüsten die Kommunen sich für die Zukunft und stärken die örtliche Wirtschaft, denn von Investitionen in die Energieeffizienz profitiert vor allem die Wirtschaft in der Region. Und da die Kommunen eine Vorbildfunktion haben, ziehen kommunale Maßnahmen zur Energieeffizienz weitere Investitionen von Unternehmen und Bürgern nach sich.

Wie Kommunen im Bereich Verkehr erfolgreich Energie- und Klimaschutzmanagement betreiben können, zeigt die vorliegende Broschüre. Sie beschreibt Schritt für Schritt Strukturen und Prozesse und veranschaulicht diese durch zahlreiche praktische Tipps und Beispiele.

Welche Vorteile bringt ein solches Managementsystem? Kommunen, die Maßnahmen zum Energiesparen und zur Effizienzsteigerung einführen möchten oder bereits umsetzen, können damit ihre Aktivitäten bündeln und dokumentieren. Nur so lässt sich der Erfolg von Maßnahmen nachweisen und nur so gelingt es, die besten Folgeaktivitäten auszuwählen.

### **Das kommunale Energie- und Klimaschutzmanagement der dena.**

Die Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena) hat mit dem Energie- und Klimaschutzmanagement ein Instrumentarium für Kommunen zur systematischen und kontinuierlichen

Verbesserung der Energieeffizienz entwickelt, das vier Bereiche umfasst: Gebäude, Stromnutzung, Verkehr und Energiesysteme. Um die Energieeffizienz in diesen kommunalen Handlungsfeldern zu steigern, stellt die dena für alle vier Bereiche praxisgerechte Instrumente zur Verfügung, die im Rahmen einer Gesamtstrategie optimal miteinander verzahnt sind. Auf der Webseite [www.energieeffiziente-kommune.de](http://www.energieeffiziente-kommune.de) finden Sie das komplette Informationsangebot zum dena-Energie- und Klimaschutzmanagement für Kommunen:

- Informieren Sie sich und laden Sie Broschüren (wie diese) herunter.
- Nutzen Sie die von der dena eigens für Kommunen entwickelten Werkzeuge.
- Lassen Sie sich von den Maßnahmenbeispielen anderer Kommunen in unserer „Praxisdatenbank“ inspirieren, die Sie bei der Entwicklung, Planung und Umsetzung von Effizienz- und Klimaschutzmaßnahmen in Ihrer Kommune unterstützen.
- Finden Sie erfahrene Experten in der Datenbank „Dienstleister für Kommunen“.

Damit sich Energieeinsparungen rentieren und langfristige Investitionen in Energieeffizienz sinnvoll sind, bedarf es einer verlässlichen Grundlage. Zwar haben die Kommunen schon beachtliche Fortschritte erzielt, doch zu oft lassen sie ihr Potenzial unausgeschöpft, weil sie auf Einzelmaßnahmen setzen. Ein prozessorientiertes Managementsystem sichert Städten und Gemeinden maximalen Erfolg bei ihren Energiespar- und Effizienzsteigerungsprojekten.

Um Energieeffizienz in allen kommunalen Handlungsfeldern nachhaltig zu verankern und den Energieverbrauch Schritt für Schritt zu senken, empfiehlt die dena folgendes Vorgehen:

1. Organisationsstrukturen schaffen
2. Energie- und klimapolitisches Leitbild entwickeln
3. Ausgangssituation analysieren
4. Operative Ziele setzen und Maßnahmen entwickeln
5. Maßnahmen finanzieren und planen
6. Maßnahmen umsetzen

Das Energie- und Klimaschutzmanagement hilft Kommunen, ihren Energieverbrauch dauerhaft zu reduzieren. Das ist gut für das Klima und die Haushaltskasse.

Wie Kommunen erste Schritte unternehmen können, um den Energieverbrauch zugunsten von Klima und Haushaltskasse nachhaltig zu reduzieren, beschreibt handlungsfeldübergreifend die dena-Broschüre „Energie- und Klimaschutzmanagement: Der Schlüssel zu mehr Energieeffizienz in Kommunen“ (Download unter [www.energieeffiziente-kommune.de](http://www.energieeffiziente-kommune.de)). Die vorliegende Broschüre behandelt konkrete Maßnahmen, um ein kommunales Energie- und Klimaschutzmanagement im Bereich Verkehr zu etablieren.

Viel Erfolg bei der Umsetzung!



dena-Broschüre „Energie- und Klimaschutzmanagement: Der Schlüssel zu mehr Energieeffizienz in Kommunen.“



## ② Das kommunale Energie- und Klimaschutzmanagement.

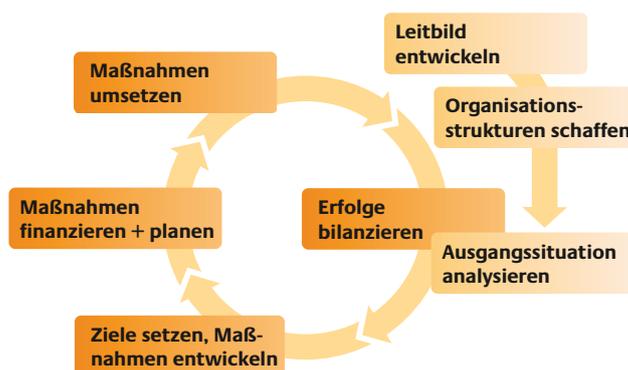
Mit dem Energie- und Klimaschutzmanagement der dena sollen Einsparungs- oder Effizienzsteigerungsmaßnahmen unterstützt werden. Die dena hat das Energie- und Klimaschutzmanagement in Anlehnung an das Energiemanagement gemäß DIN EN ISO 50001 entwickelt.

Welche Ziele verfolgt eine Kommune in Bezug auf Energie und Klimaschutz? Wie will sie diese Ziele erreichen? Dies legt sie, einschließlich der notwendigen organisatorischen Strukturen, Ressourcen und Zuständigkeiten, im Energie- und Klimaschutzmanagement fest. Wie die Grundzüge des gesamten Energie- und Klimaschutzmanagements sowie die übergreifenden Schritte zur Einführung des Systems aussehen können, wird im Folgenden ebenso beschrieben wie die weiteren Schritte zur Anwendung des Energie- und Klimaschutzmanagements im kommunalen Verkehr.

### 2.1 Der Ablauf im Managementsystem.

Damit ein Energie- und Klimaschutzmanagement funktionieren kann, müssen Organisationsstrukturen aufgebaut und ein energie- und klimapolitisches Leitbild entwickelt werden. In einem weiteren Schritt gilt es, die Ausgangssituation zu analysieren. Anschließend werden Maßnahmen entwickelt und operative Einsparziele für die verschiedenen Handlungsfelder festgelegt.

Damit sind die Grundlagen geschaffen, um Finanzierung und Umsetzung der Maßnahmen im Detail zu planen. Wurden erste Maßnahmen bereits umgesetzt und sind erste Erfolge zu verzeichnen, so ist es Zeit, die bisherigen Ergebnisse zu bilanzieren. Nach diesem Schritt beginnt der Kreislauf wieder von vorne.



Schritt für Schritt zur Energieeffizienz: das System zum Energie- und Klimaschutzmanagement der dena.

### 2.2 Die kommunalen Handlungsfelder.

Energieverbrauch spielt in unterschiedlichen kommunalen Bereichen eine wesentliche Rolle. Dabei kann durch gezieltes Handeln die Energieeffizienz gesteigert und die ökologische sowie ökonomische Bilanz des Energieeinsatzes verbessert werden.

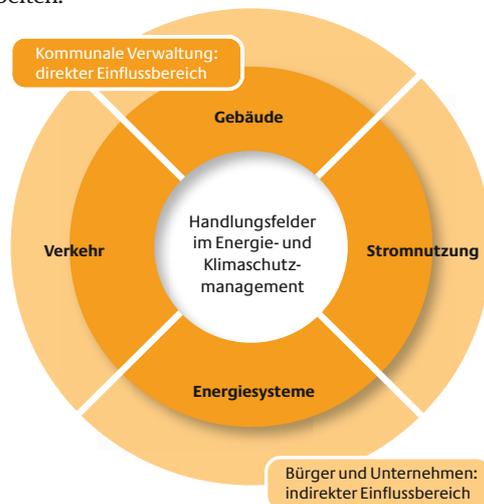
Insbesondere dort, wo Ergebnisse gemessen werden können, ist der Einsatz von Energie- und Klimaschutzmanagement sinnvoll. Wenn beispielsweise energieeffiziente Straßenbeleuchtung angeschafft oder Gebäude saniert werden, lässt sich das Ergebnis in Bezug auf die Ausgangssituation und den damit verbundenen Aufwand darstellen. Indem der Energieverbrauch vor und nach der Sanierung gemessen wird, lässt sich die energetische Bedeutung relativ leicht erfassen. Als Erfolgsindikatoren dienen also der verminderte Energieverbrauch, die eingesparten CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die gesenkten Energiekosten. Um aussagekräftige Ergebnisse zu erhalten, gilt es, die Kennzahlen sorgfältig auszuwählen und stringent anzuwenden.

Die wesentlichen Handlungsfelder für kommunales Energie- und Klimaschutzmanagement sind Gebäude, Stromnutzung und technische Anlagen, Energiesysteme sowie der in dieser Broschüre behandelte Bereich Verkehr.

Zwischen diesen Handlungsfeldern gibt es sowohl organisatorische als auch inhaltliche Überschneidungen. Wenn die relevanten Akteure eng zusammenarbeiten, können sie doppelte Arbeit vermeiden und Synergieeffekte erzielen. Diese Aufteilung in Handlungsfelder dient in erster Linie der Übersichtlichkeit.

Kommunen, die ein Energie- und Klimaschutzmanagement implementieren, konzentrieren sich sinnvollerweise zunächst auf die Bereiche, auf die sie unmittelbaren Einfluss haben. Das sind beispielsweise die kommunalen Gebäude, die Straßenbeleuchtung oder – wie in der vorliegenden Broschüre behandelt – die

Einsparpotenziale im Verkehr, also bei den Arbeits- und Dienstwegen von kommunalen Organisationseinheiten, Einrichtungen und Betrieben. Erst wenn dort das System erfolgreich praktiziert wird, kann der Wirkungskreis ausgeweitet werden, um den indirekten Einflussbereich – bei den Bürgern und Unternehmen – zu bearbeiten.



Die Handlungsfelder des Energiemanagements im Überblick.

### 2.3 Die Organisationsstrukturen schaffen.

Bevor die fachliche Arbeit auch im Handlungsfeld Verkehr aufgenommen wird, sollte ein Energie- und Klimaschutzkoordinator bestimmt werden. Diese Person koordiniert die Aktivitäten, die die einzelnen Bereiche in Sachen Energieeffizienz und Klimaschutz entfalten. Darüber hinaus gewährleistet sie den Informationsaustausch, organisiert die Treffen der Arbeitsgruppen und hält Kontakt zu allen relevanten Akteuren. Vor allem aber trägt der Energie- und Klimaschutzkoordinator die Verantwortung für die Einführung und die kontinuierliche Verbesserung des Energie- und Klimaschutzmanagements. Er muss überprüfen, ob Maßnahmen umgesetzt und Ziele erreicht werden.

Solange das Energie- und Klimaschutzmanagement noch nicht in der Kommune etabliert ist, sollte eine Arbeitsgruppe für Energie und Klimaschutz den Implementierungsprozess begleiten. Schließlich handelt es sich dabei um eine Querschnittsaufgabe, an der nach Möglichkeit nicht nur die Experten zum Thema Verkehr, sondern auch andere Fachleute aus den verschiedenen Abteilungen mitwirken, darunter Stadtwerke oder externe Akteure wie etwa lokale Agendagruppen. Ein solches Vorgehen

hilft, Bedenken zu zerstreuen und mögliche Konflikte frühzeitig zu entschärfen.



**Tipp:** Je früher man das Gespräch mit allen Beteiligten sucht, desto weniger fühlt sich irgendjemand später übergangen. Dies erleichtert die reibungslose Durchführung der Maßnahmen.

Die inhaltliche Arbeit im Handlungsfeld Verkehr übernimmt eine Facharbeitsgruppe für Verkehr oder sie delegiert sie an entsprechende Fachleute, die mit ihr in intensivem Kontakt stehen. Dabei gilt es, alle relevanten kommunalen Bereiche, wie etwa Fuhrparkmanagement, Finanzen, Liegenschaftsverwaltung und Personal, miteinzubeziehen.

Als Pflichtaufgaben müssen die Mitglieder der Facharbeitsgruppe für Verkehr in jedem Fall Folgendes übernehmen:

- Bestandsaufnahme durchführen
- Daten analysieren
- Kennzahlen erstellen
- Verbesserungspotenziale benennen
- Maßnahmen entwickeln und planen
- Maßnahmen umsetzen bzw. die Umsetzung betreuen oder koordinieren
- Energieberichte erstellen bzw. Inhalte für die Berichterstellung liefern

Je nach Herangehensweise in der einzelnen Kommune kommen weitere Aufgaben dazu, die entweder kommunale Stellen oder externe Dienstleister übernehmen:

- Personal aus- und fortbilden
- Informations- und Motivationskampagnen durchführen



**Tipp:** Für die oben genannten Aufgaben finden Sie unter [www.energieeffiziente-kommune.de/anbieterdatenbank](http://www.energieeffiziente-kommune.de/anbieterdatenbank) erfahrene Experten.

Diese stellen dort ihre kommunalen Referenzprojekte vor. Welche Möglichkeiten es für verschiedene Organisationsstrukturen gibt, lesen Sie unter [www.energieeffiziente-kommune.de/werkzeuge](http://www.energieeffiziente-kommune.de/werkzeuge).

## 2.4 Das Leitbild entwickeln.

In welche Richtung soll die Arbeit der Facharbeitsgruppe für Verkehr gehen? Das gibt das energie- und klimapolitische Leitbild der Kommune vor. Um es zu entwickeln, bieten sich folgende Schritte an:

### 1. Einen Koordinator bestimmen.

Dies kann der Energie- und Klimaschutzkoordinator sein. Er begleitet die Entwicklung des Leitbilds. Die Entscheidung über das Leitbild liegt allerdings bei den politisch Verantwortlichen, also beim Bürgermeister oder Gemeinderat.

### 2. Alle Beteiligten an einen Tisch bringen.

Energie- und Klimaschutzmanagement betrifft viele Bereiche der Kommune. Daher sollten möglichst viele Akteure in die Arbeit am Leitbild eingebunden werden. Um ein konsensfähiges Leitbild zu entwickeln, können neben den Vertretern der Verwaltung auch die lokale Wirtschaft und andere Interessengruppen daran beteiligt werden.

### 3. Das Leitbild definieren.

Damit das Leitbild später nicht häufig geändert werden muss, sollte es keine konkreten Maßnahmen und Zielmarken enthalten. Vielmehr hält es die langfristige energie- und klimapolitische Vision der Kommune fest. Ein Vorteil dieses Vorgehens: Konkrete, potenziell konfliktträchtige Punkte können zunächst ausgeklammert werden.



**Tipp:** Netzwerke wie der Konvent der Bürgermeister oder das Klima-Bündnis (Climate Alliance), in denen zahlreiche Kommunen, andere Gebietskörperschaften und Organisationen Mitglied sind, bieten mit ihren Zielen wertvolle Anregungen für die Formulierung des Leitbilds oder sogar dessen Übernahme.

### 4. Das Leitbild im Gemeinderat beschließen.

Nachdem die Praktikabilität des Leitbilds überprüft worden ist, wird es durch einen Ratsbeschluss oder durch den Beschluss des Bürgermeisters verbindlich. Ab diesem Zeitpunkt steuern die Grundsätze des Leitbilds die Klimaschutzaktivitäten der Kommune.

### 5. Das Leitbild veröffentlichen.

Städte und Gemeinden können die Veröffentlichung des Leitbilds nutzen, um für ihre Energie- und Klimaschutzvorhaben zu werben und um Wirtschaft und Bürger in ihre Aktivitäten einzubeziehen.

### 6. Das Leitbild regelmäßig überprüfen.

Wurden die Ziele erreicht? Haben sich Rahmenbedingungen geändert? Dies gilt es, in den kommenden Jahren zu überprüfen, sodass das Leitbild entsprechend modifiziert werden kann.

Welche Anforderungen ergeben sich aus dem energie- und klimapolitischen Leitbild für das Handlungsfeld Verkehr? Welche Anforderungen gelten eher für andere Handlungsfelder? Dies sind die ersten Fragen, die die Facharbeitsgruppe für Verkehr klären muss, um anschließend mit einer Bestandsaufnahme beginnen zu können.



**Tipp:** Konkrete Formulierungsvorschläge für das Leitbild Ihrer Kommune finden Sie in der Broschüre „Energie- und Klimaschutzmanagement: Der Schlüssel zu mehr Energieeffizienz in Kommunen.“ und unter [www.energieeffiziente-kommune.de/werkzeuge](http://www.energieeffiziente-kommune.de/werkzeuge).



## 3 Analyse der Ausgangssituation.

Mobilität – die Bewegung von Menschen und Gütern – ist auch für das Funktionieren einer Kommune wesentliche Voraussetzung. Verkehr – die Bewegung von Menschen und Gütern mithilfe von Verkehrsmitteln – ermöglicht diese Mobilität, ist allerdings energieintensiv. Auch im Handlungsfeld Verkehr bieten sich Möglichkeiten für Kommunen, den Energieverbrauch und die Klimagasemissionen zu senken.

Gegenstand dieser Broschüre ist eine Anleitung zur Analyse und Optimierung von solchen Verkehren, die die Kommune direkt verursacht. Das sind zum einen Dienstwege: also die Wege, die bei der Erfüllung kommunaler Aufgaben anfallen. Zum anderen sind das Arbeitswege: also die Wege der kommunalen Beschäftigten von ihren Wohnorten zur Arbeitsstelle und zurück.

### 3.1. Die Bestandsaufnahme.

#### Arbeitswege erfassen.

Die Bestandsaufnahme von Arbeitswegen stützt sich in erster Linie auf die Verkehrsmittelwahl und die Wegelängen. Auf dieser Basis lassen sich Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen berechnen. Für jedes Verkehrsmittel werden spezifische Energieverbräuche zugrunde gelegt, also Energieverbräuche pro Fahrzeugkilometer (bzw. pro Personenkilometer bei durchschnittlichen Fahrzeugauslastungen). Dabei ist allerdings jede einzelne Wegelänge mit jeder einzelnen Verkehrsmittelwahl in Bezug zu setzen. Eine Ermittlung der Arbeitswege aus Mitarbeiterstammdaten ist also nicht ausreichend, hier fehlen Angaben zum genutzten Verkehrsmittel. Der einzige Weg zu den erforderlichen Daten führt über eine direkte Befragung der Zielgruppe – in diesem Fall der Beschäftigten.

Die Arbeitswege können sich an verschiedenen Standorten ein und derselben Kommune stark unterscheiden. Die Bestandsaufnahme – wie auch später die Maßnahmen zur Effizienzsteigerung – sollte daher stets auf Ebene einzelner Standorte ansetzen. Zunächst sind die Standorte zu bestimmen, an denen die Erfassung der Arbeitswege durchgeführt und, darauf aufbauend, mit den entsprechenden Maßnahmen zur Optimierung begonnen werden soll. Indem der Fokus zunächst auf ausgewählte Pilotstandorte gelegt wird, lässt sich außerdem der Aufwand begrenzen, und die gemachten Erfahrungen – etwa mit der Befragung von Beschäftigten – lassen sich bei der künftigen Ausweitung auf weitere Standorte nutzen.

Um Zuschnitt und Abgrenzung dieser Einzelstandorte festzulegen, gilt es zum einen, die Einheit von Gebäuden oder Gebäudekomplexen, zum Beispiel Zugang zum selben Parkplatz oder zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs (ÖV), zu berücksichtigen. Zum anderen ist auch die Orientierung an Verwaltungseinheiten relevant, da für die Mitarbeitermobilität relevante Regelungen, etwa zur Nutzung des Parkraums oder zur Privilegierung von Fahrgemeinschaften, oft nicht zentral und einheitlich auf kommunaler Ebene, sondern innerhalb einzelner Verwaltungen definiert werden.

Im Rahmen der Zielgruppenbefragung sollten folgende Angaben erhoben werden:

- Arbeitsort (Standort): Eine eindeutige Zuordnung lässt sich am besten über eine Auswahlliste realisieren.
- Wegelänge vom Wohnort zur Arbeitsstätte: Bei der späteren Berechnung von Energieverbräuchen ist zu berücksichtigen, dass diese Wege in der Regel zweimal täglich zurückgelegt werden.
- Verkehrsmittelwahl

Die Befragung kann über Fragebögen oder internetbasiert durchgeführt werden. Die Produktion, Verteilung und Auswertung von Fragebögen ist personalaufwändiger, lässt sich aber in kommunalen Einrichtungen, in denen ein Zugang zum Internet nicht bei jedem Beschäftigten vorausgesetzt werden kann, nicht umgehen. Internetbasierte Befragungen werden von zahlreichen Dienstleistern angeboten und sind mit geringen Kosten verbunden.

Die Wahl des Verkehrsmittels hängt nicht nur von der individuellen Situation des Mitarbeiters, sondern auch von den Rahmenbedingungen am einzelnen Standort ab, beispielsweise von der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder von dem kostenfreien Parkplatzangebot. An solchen Rahmenbedingungen kann in der Folge auch eine Optimierung der Arbeitswege ansetzen. Die Erhebung entsprechender Angaben an den betrachteten Einzelstandorten kann mit einigem Recherche- und Abstimmungsaufwand verbunden sein. Zu den wichtigsten Daten gehören:

- Anzahl der Beschäftigten am Standort
- Anzahl, Auslastung und Gebührenpflicht eigener Stellplätze
- Parkplatzsituation im angrenzenden öffentlichen Raum
- Entfernung zum nächsten ÖV-Haltepunkt
- Anzahl der ÖV-Ankünfte zu Beginn und am Ende der Arbeitszeit
- Angebot eines Jobtickets sowie Kostenzuschüsse zum Jobticket
- Anzahl, Qualität und Auslastung von Fahrradabstellanlagen
- Anzahl und Qualität von Einrichtungen für Radfahrer (Duschen, Umkleieräume etc.)

- Möglichkeit der Telearbeit
- Möglichkeit individueller Arbeitszeiten
- Unterstützung der Beschäftigten bei der Wohnstandortwahl zur Verkürzung ihres Arbeitswegs
- bereits umgesetzte Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

#### Dienstwege erfassen.

Wege, die bei der Erfüllung kommunaler Aufgaben anfallen, werden zu einem Großteil mit kommunalen Fahrzeugen erbracht. Will man herausfinden, wie hoch Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen durch dienstliche Mobilität ausfallen und wo gegebenenfalls Effizienzverbesserungen möglich sind, dann sind vor allem Zusammensetzung und Beschaffenheit des kommunalen Fuhrparks in den Blick zu nehmen. Aber auch die Organisation und Praxis der dienstlichen Mobilität insgesamt sollten einer genauen Prüfung unterzogen werden. Dabei sollten unter anderem die folgenden Daten erhoben werden:

- Anzahl aller kommunalen Beschäftigten
- Anzahl und Beschaffenheit kommunaler Fahrzeuge (Fahrzeugsegment, Alter, Fahrleistung, Kraftstoffart und -kosten, Leasing)
- Regelungen zur privaten Nutzung der kommunalen Fahrzeuge
- Anzahl anerkannter privater Pkws
- Anzahl der Tankkarten
- Organisation der Fahrzeugbeschaffung und -reparatur sowie Fuhrparkverwaltung und -controlling (dezentral, zentral oder extern)
- Anzahl von Dienstfahrrädern, -Pedelecs und -E-Bikes
- durchgeführte Spritspartrainings in den letzten zwei Jahren
- geltende Dienstanweisungen für Dienstgänge bzw. Dienstreisen, Verkehrsmittelwahl, Kilometergelderstattung und Fahrzeugnutzung
- Kosten für ÖPNV, Bahnfahrten und Flüge
- geleistete Kilometergelderstattungen
- Kosten für Carsharing und Anmietungen von Pkws und Nutzfahrzeugen



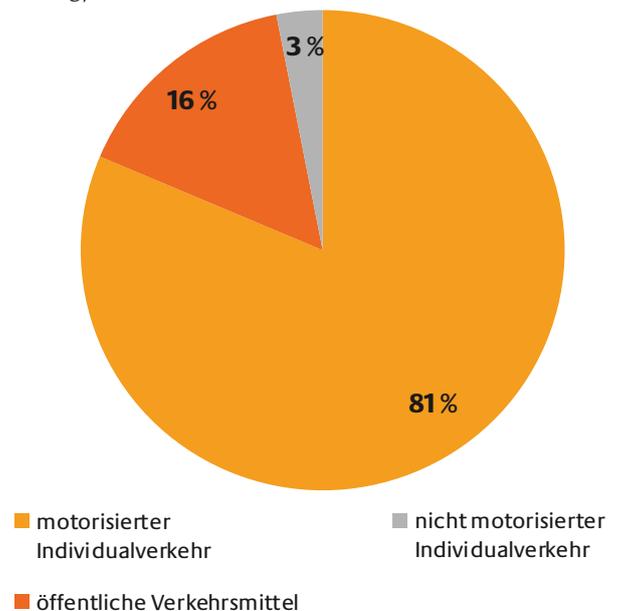
**Tipp:** Die dena hat zur Erfassung kommunaler Arbeits- und Dienstwege ein Online-Tool entwickelt und stellt dieses über das Portal [www.energieeffiziente-kommune.de](http://www.energieeffiziente-kommune.de) zur Verfügung.

### 3.2. Eine erste Einschätzung der Energieeinsparpotenziale.

#### Einsparpotenziale bei Arbeitswegen.

Auf Basis der erhobenen Daten zu kommunalen Arbeitswegen lässt sich der „Modal Split“ berechnen, d. h. die anteilige Nutzung der Verkehrsmittel. Er kann erste Anhaltspunkte für mögliche Einsparpotenziale geben. Um zu beurteilen, ob ein konkreter Pkw-Anteil hoch ist, der Anteil der nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrsmittel hingegen niedrig, ob mithin Potenzial für eine entsprechende Verkehrsverlagerung besteht, bedarf es geeigneter Vergleichsgrößen. Eine besondere Schwierigkeit besteht darin, dass sehr viele Faktoren die Verkehrsmittelwahl prägen – darunter viele, auf die die Kommune keinen Einfluss hat. So können beispielsweise topografische Bedingungen für eine geringe Fahrradnutzung verantwortlich sein und das Potenzial zu einer weiteren Verlagerung auf das Rad erheblich einschränken. Verschiedene Standorte und erst recht verschiedene Kommunen sind insofern nur eingeschränkt miteinander vergleichbar.

Einen ersten groben Anhaltspunkt kann der durchschnittliche „Modal Split“ für Arbeitswege in Deutschland geben (siehe Abbildung).



Durchschnittlicher „Modal Split“ für Arbeitswege in Deutschland.

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2012/2013, Hamburg 2012.

Am aufschlussreichsten ist der Vergleich unter möglichst ähnlichen Rahmenbedingungen: Liegen beispielsweise Daten zum „Modal Split“ aller Arbeitswege in der Kommune vor, so ist direkt erkennbar, inwieweit der „Modal Split“ eines untersuchten Verwaltungsstandorts abweicht. Liegen entsprechende kommunale Erhebungen nicht vor, so ist ggf. ein Vergleich mit einer anderen Kommune ähnlicher Größenordnung möglich.



**Tipp:** Das Institut SOCIALDATA bietet im Internet kostenfrei Daten zur Verkehrsmittelwahl in Kommunen unterschiedlicher Größenordnung an, die sich für einen ersten Vergleich eignen.

Auch der Vergleich mehrerer Standorte innerhalb einer Kommune kann erste Anhaltspunkte zu Verlagerungs- und damit Einsparpotenzialen bieten – wenn auch zunächst nur eine qualitative Einschätzung möglich sein mag. Weicht ein Standort signifikant von den anderen ab, ist zu prüfen, ob hierfür unveränderliche, externe Faktoren verantwortlich zu machen sind. Ist dies nicht der Fall, dann bietet sich möglicherweise ein Ansatzpunkt für gezielte Veränderungen.

#### Einsparpotenziale bei Dienstwegen.

Bei Dienstwegen können sich in mehreren Bereichen Einsparpotenziale bieten. Hierzu zählen unter anderem:

- der spezifische Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge, der sich zum Beispiel durch die Wahl der Fahrzeuggröße bzw. des Fahrzeugsegments, des Fahrzeugmodells, der Motorisierung oder auch durch die Nutzung alternativer Antriebe und Kraftstoffe optimieren lässt
- die Fahrzeugdisposition, indem z. B. die Nutzung von für die jeweilige Aufgabe unangemessen großen Fahrzeugen vermieden wird
- die Anzahl und Länge der Fahrten, die sich durch kluge Wege- und Aufgabenplanung, aber auch durch eine Erhöhung von Auslastungen reduzieren lassen
- die Verkehrsmittelwahl, wenn z. B. für Dienstreisen die effizienteren öffentlichen Verkehrsmittel – oder im Nahbereich das Fahrrad oder Pedelec – statt des Pkw gewählt werden

Der spezifische Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge, d. h. der Verbrauch pro 100 Kilometer, lässt sich mit entsprechenden Kennzahlen vergleichen. In Frage kommt beispielsweise der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch von Pkws in Deutschland. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, auf die richtige Vergleichsgröße zu achten: Daten, die auf Basis realer Fahrleistungen und Kraftstoffkäufe berechnet werden, sind am exaktesten, können jedoch teilweise deutlich von den Angaben abweichen, die die Fahrzeughersteller auf Basis des normierten „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ ermitteln. Im Jahr 2011 lag der reale Durchschnittsverbrauch von Pkws mit Ottomotor bei 7,9 l/100 km, von Pkws mit Dieselmotor bei 6,7 l/100 km sowie insgesamt bei 8,1 l/100 km (Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrg.): Verkehr in Zahlen 2012/2013, Hamburg 2012). Diese Angaben gelten für den Gesamtbestand in Deutschland.



**Tipp:** Vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wird das Standardwerk „Verkehr in Zahlen“ herausgegeben und jährlich aktualisiert. Neben zahlreichen weiteren Informationen über den Verkehr bietet das Buch auch Daten zum realen Durchschnittsverbrauch von Pkws in Deutschland.

Die Berechnung von Einsparpotenzialen, die sich durch Optimierungen bei der Fahrzeugdisposition, der Wegeplanung und der Verkehrsmittelwahl ergeben, ist deutlich komplexer. Für diese Aspekte sind auch keine geeigneten Kennzahlen bekannt. Diese Potenziale lassen sich daher schlecht mit eigenen Mitteln quantitativ abschätzen, können jedoch im Rahmen einer detaillierten Potenzialanalyse ermittelt werden.



**Tipp:** Unter [www.energieeffiziente-kommune.de](http://www.energieeffiziente-kommune.de) finden Sie ein webbasiertes Berechnungstool für die Optimierung kommunaler Verkehre. Dieses Tool erlaubt eine erste quantitative Abschätzung von Energieeffizienzpotenzialen bei Arbeits- und Dienstwegen und bezieht dabei auch Aspekte wie die Fahrzeugdisposition, die Wegeplanung und die Verkehrsmittelwahl ein, deren rasche Kalkulation mit eigenen Mitteln Kommunen ansonsten oft vor Schwierigkeiten stellt.

### 3.3 Erstellung eines Energieberichts.

Die wesentlichen Daten aus der Bestandsaufnahme der Arbeits- und Dienstwege werden zusammengefasst und in einem Energiebericht aufbereitet dargestellt. Der Energiebericht dient damit der Lagebeschreibung und kann neben den Informationen zum Handlungsfeld Verkehr auch die Daten weiterer Handlungsfelder enthalten. Als zentrales Dokument im Energie- und Klimaschutzmanagement wird er so angelegt, dass er in den folgenden Jahren aktualisiert werden kann und über seine Vergleichbarkeit die Entwicklung der Energieverbräuche sowie -versorgung nachvollziehbar macht. Auch die Instrumente und Werkzeuge zur Sammlung der Daten sollten entsprechend strukturiert und im Zeitverlauf einheitlich verwendet werden. Damit werden die Vergleichbarkeit der Aussagen gewährleistet und der Aufwand bei der Erstellung des Energieberichts möglichst gering gehalten.

Der Inhalt des Energieberichts sollte für das Handlungsfeld Verkehr folgende Bestandteile umfassen:

- Einleitung zum Thema bzw. zum Energie- und Klimaschutzmanagement
- Zusammenfassung der Ergebnisse
- Datengrundlage, Methodik und Ziele für das Handlungsfeld Verkehr
- allgemeine Daten und Organisatorisches
- in die Analyse einbezogene Standorte und Organisationseinheiten
- Teilnehmerzahlen und Responsequoten für die Mitarbeiterbefragungen
- Energieverbrauch, Energiekosten und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Arbeitswegen
- Energieverbrauch, Energiekosten und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Dienstwegen
- nach Möglichkeit Kennzahlenvergleich
- Istzustand und umgesetzte sowie geplante Maßnahmen
- Empfehlungen auf Basis des ermittelten Handlungspotenzials
- strategische Bedeutung des Handlungsfelds Verkehr und Empfehlung in Abgrenzung zu möglichen weiteren Handlungsfeldern

Der Energiebericht ist in regelmäßigen Abständen nach Auswertung der Ergebnisse (siehe Kapitel 7 „Erfolge bilanzieren – der zweite Durchlauf“) zu aktualisieren und fortzuschreiben. Spätestens nach drei Jahren sollte dies erfolgen, wobei in der

Zwischenzeit ein Monitoring auf jährlicher Basis vorzunehmen ist. Dies sichert eine zeitnahe Reaktion bei negativen Entwicklungen und positive Resultate von umgesetzten Maßnahmen werden dokumentiert. Es empfiehlt sich, die Daten, insbesondere die Schlüsseldaten wie Änderungen des „Modal Splits“ oder des Energieverbrauchs grafisch aufzubereiten. Denn eine einfache Kurve, die beispielsweise die Senkung des Pkw-Anteils oder des Energieverbrauchs Jahr für Jahr beschreibt, leistet einen bedeutsamen Beitrag zur Überzeugungsarbeit für die nächste Runde. Beschreibt die Kurve, entgegen allen Erwartungen, keine Senkung, deutet dies übersichtlich auf eventuelle Schwachstellen im System oder in der Durchführung der Maßnahmen hin.



**Tipp:** In der dena-Datenbank „Dienstleister für Kommunen“ unter [www.energieeffiziente-kommune.de](http://www.energieeffiziente-kommune.de) finden Kommunen die richtigen Fachleute u. a. zur Durchführung von Analysen sowie Erstellung von Energieberichten, aber auch für die Entwicklung von kommunalen Energiekonzepten, die Planung und Umsetzung von Mobilitätsmanagement sowie für die Analyse und Optimierung des kommunalen Fuhrparks.

Auch wenn der Energiebericht nur Arbeits- und Dienstwege kommunaler Einrichtungen – und hier zunächst nur exemplarische Standorte – fokussiert, dokumentiert er bereits umgesetzte Maßnahmen der Kommune. Zur breiteren Sensibilisierung auch der Bürger und Unternehmen für dieses Thema empfiehlt sich die Veröffentlichung des Energieberichts. Damit wird die Kommune außerdem ihrer Vorbildwirkung in Sachen Energieeffizienz und Klimaschutz gerecht. So sind viele Ansatzpunkte sowohl zur Optimierung von Arbeitswegen als auch etwa zur Flottenoptimierung ebenso für ortsansässige private Betriebe interessant und umsetzbar.





## ④ Maßnahmenentwicklung und Setzung operativer Ziele.

### 4.1 Potenzialanalyse.

Die Bestandsaufnahme bildet zusammen mit der Potenzialanalyse die Basis für die Maßnahmenentwicklung und gibt erste Hinweise auf ein mögliches Einsparziel im Handlungsfeld Verkehr. Wie groß das Potenzial konkreter Maßnahmen zur Reduktion von Energieverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen ist, hängt von den spezifischen verkehrlichen Rahmenbedingungen am Standort, den Bedürfnissen der Mitarbeiter sowie zahlreichen weiteren Faktoren ab. Ausgehend von der Bestandsaufnahme ist jedoch eine grobe Einschätzung möglich, welche Standorte besonders hohe verkehrsbedingte Energieverbräuche bei Arbeits- und/oder Dienstwegen aufweisen und an welchen Standorten grundsätzlich deutliche Optimierungspotenziale bestehen. Hier gilt es anzusetzen und mögliche Maßnahmen zu entwickeln.

Im Fall der Arbeitswege ist es am sinnvollsten, zunächst solche Optionen des Umweltverbunds (öffentliche Verkehrsmittel, nicht motorisierte Verkehrsmittel, Fahrgemeinschaften) gezielt zu stärken, bei denen das Nutzerpotenzial besonders groß und bei denen das Angebot und die Rahmenbedingungen bereits als gut zu bewerten sind. Hier können schon kleine – und mit nur geringem Aufwand verbundene – Schritte wie die intensive und gezieltere Bewerbung eines guten ÖV-Angebots zu messbaren Erfolgen führen. Im weiteren Verlauf kann dann auch die in der Regel schwierigere Aufgabe der Verbesserung des Angebots im Umweltverbund bzw. der entsprechenden Infrastruktur angegangen werden.

Ein anderer Weg führt über die Adressierung der größten „Problemfälle“. So können einige wenige Beschäftigte, die mit dem Pkw sehr weite Wege zurücklegen, die Gesamtbilanz entscheidend negativ prägen. Hier lässt sich gezielt ansetzen, indem für jeden dieser Fälle individuelle Alternativen entwickelt werden. Eine verhältnismäßig intensive Beschäftigung mit diesen wenigen Fällen kann zu einer signifikanten Reduktion der gesamten arbeitswegbedingten Energieverbräuche führen.

Im Fall der Dienstwege kann es sinnvoll sein zu entscheiden, ob zunächst nur im Bereich der Personenmobilität – inklusive der kommunalen Pkws – oder aber im Bereich der funktionalen Mobilität – inklusive der kommunalen Nutzfahrzeuge – angesetzt werden soll. Dies ist davon abhängig, für welchen Bereich gemäß einer ersten Einschätzung der Einsparpotenziale der größere Handlungsbedarf besteht.

Unabhängig davon darf aber eine Optimierung der Dienstwege sich nicht auf eine Verbesserung des Fuhrparks beschränken, sondern sollte stets auch bei der Organisation der Mobilität ansetzen. So haben beispielsweise Dienstanweisungen zur Verkehrsmittelwahl bei Dienstgängen und Dienstreisen, die Anerkennung privater Pkws und entsprechende Kilometergelderstattungen oder auch die Einbindung von Carsharing oder Mietfahrzeugen unmittelbar Einfluss auf den realen Fahrzeugbedarf. Erst im Zusammenspiel mit solchen organisatorischen Maßnahmen kann sinnvoll über eine angemessene Anpassung des kommunalen Fuhrparks entschieden werden.

### 4.2 S.M.A.R.T.-Ziele.

Nachdem die Potenzialanalyse zu einer ersten Einschätzung der Situation vor Ort geführt hat, kommt es nun darauf an, geeignete operative Ziele zu formulieren. Hilfreich ist es dabei zu klären, ob die Ziele den sogenannten S.M.A.R.T.-Kriterien entsprechen. S.M.A.R.T. steht für spezifisch, messbar, angemessen, realistisch, terminiert. Berücksichtigt man diese Kriterien bei der Zielformulierung, so halten sich sowohl der Evaluationsaufwand (spezifisch, messbar, terminiert) als auch die Risiken des Scheiterns (angemessen, realistisch) in Grenzen. Eine weitere Möglichkeit, das Erreichen der Ziele relativ einfach zu überprüfen, ist die Formulierung von Zwischen- und Etappenzielen. Das gilt vor allem für Maßnahmen, die sich voraussichtlich über einen weiteren Zeithorizont erstrecken werden.

Die Formulierung der operativen Ziele erfolgt durch eine Priorisierung der angestrebten Maßnahmen (Bottom-up-Ansatz) oder über die Ableitung aus übergeordneten Zielen (Top-down-Ansatz). Während der Bottom-up-Ansatz die Möglichkeiten vor Ort in den Blick nimmt, berücksichtigt der Top-down-Ansatz politische Vorgaben, die auf höherer Ebene bereits gesetzt worden sind; dies könnte beispielsweise das Energiekonzept der Bundesregierung sein. Beide Ansätze lassen sich in der Praxis gut miteinander kombinieren. Selbstverständlich gilt es immer zu prüfen, ob die S.M.A.R.T.-Ziele den aktuellen gesetzlichen Bestimmungen genügen.



**Tipp:** Der Aufwand für die Formulierung der Ziele lässt sich erheblich reduzieren, wenn Sie sich an den Begrifflichkeiten der bestehenden Gesetze und Richtlinien orientieren. Bekannte Konzepte und Begriffe sind einfacher durchzusetzen und nach innen und außen zu kommunizieren.

#### Beispiel für Formulierung operativer Ziele:

##### Zielformulierung für den Bereich „Kommunaler Verkehr“:

Ziel nach dem kommunalen Leitbild: Gemäß den Zielen der Bundesregierung für die Jahre 2020 und 2050 soll der Endenergieverbrauch im Verkehrssektor bis 2020 um 10 Prozent gegenüber 2005 reduziert werden.

##### Ziel für das Energie- und Klimaschutzprogramm

(zwei Jahre, z. B. von 2015 – 2017): Reduzierung des verkehrsbedingten Endenergieverbrauchs bei Dienstwegen und Arbeitswegen um jeweils 5 Prozent. Im folgenden Energie- und Klimaschutzprogramm, 2018 – 2020, um jeweils weitere 5 Prozent. Somit um insgesamt 10 Prozent bis 2020.

##### Auf dem Weg dahin gelten zunächst die folgenden

**kurz- bis mittelfristigen Ziele:** Umsetzung von Mobilitätsmanagement und Flottenoptimierung an drei Einzelstandorten.

**Etappenziel für ein halbes Jahr:** Ausschreibung einer Mobilitätsmanagement-Beratung.

**Etappenziel für ein Jahr:** Vertragsabschluss für eine Mobilitätsmanagement-Beratung, für drei Einzelstandorte liegen Ergebnisse von detaillierten Mitarbeiterbefragungen vor, Identifizierung geeigneter Mobilitätsmanagement-Einzelmaßnahmen.

**Etappenziel für zwei Jahre:** An jedem der drei Standorte werden vier Mobilitätsmanagement-Einzelmaßnahmen umgesetzt.

### 4.3 Ziele setzen: Was soll und was kann erreicht werden? Top-down-Ansatz.

Um die Chancen für finanzielle Förderungen der angestrebten Maßnahmen zu verbessern, empfiehlt es sich für die Kommunen, bei der Formulierung der Ziele die übergeordneten Ziele von EU, Bund und Land zu berücksichtigen, sodass sich nicht nur eine inhaltliche Übereinstimmung, sondern auch eine Übereinstimmung in der Prioritätensetzung ergibt.

Kommunen, die bereits einem Netzwerk wie dem Klima-Bündnis (Climate Alliance) oder dem Konvent der Bürgermeister angehören, beachten zudem die Verpflichtungen, die damit einhergehen. Für Mitglieder des Klima-Bündnisses ist es obligatorisch, alle fünf Jahre den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um ein Zehntel zu senken.



**Tipp:** Städten und Gemeinden dient die Mitgliedschaft in einem der interkommunalen Netzwerke nicht nur zur Formulierung der eigenen Ziele. Vielmehr verstärken die im Rahmen der Mitgliedschaft eingegangenen Verpflichtungen die Motivation, die selbstgesetzten Ziele im Energie- und Klimaschutzmanagement zu erreichen.

Hat sich die Kommune in anderen Bereichen, beispielsweise bei Tourismus, Wirtschaft oder Umweltschutz, bereits Leitbilder zum Ziel gesetzt? In diesem Fall gilt es, die bestehenden Verpflichtungen zu sichten und – soweit relevant – in die Zielformulierung des Handlungsfelds Verkehr zu übernehmen.

Die folgende Tabelle fasst die Ziele zusammen, die im Allgemeinen, im Bereich Verkehr und in den anderen Bereichen für das kommunale Energie- und Klimaschutzmanagement relevant sind. Berücksichtigt sind die Zielvorgaben auf EU-, Bundes- und Landesebene; exemplarisch wurde das Land Sachsen-Anhalt ausgewählt. Die Reduktionsziele der EU beziehen sich außer für die Reduktion des Primärenergieverbrauchs, der auf Basis von Berechnungen zum geschätzten Energieverbrauch für 2020 kalkuliert wurde, auf 1990 als Basisjahr. Die Reduktionsziele Deutschlands beziehen sich auf 2008 als Basisjahr, außer bei der Reduktion der Treibhausgasemissionen, die sich auf 1990 als Basisjahr beziehen. Die Tabelle kann nicht abschließend alle Ziele auflisten, sondern schafft einen ersten Überblick.



**Tipp:** Die verschiedenen Akteure beziehen sich bei der Formulierung ihrer Ziele auf unterschiedliche Basisjahre. Bei der Wahl des Basisjahrs ist entscheidend, dass die Daten aller relevanten Ebenen für dieses Jahr vorliegen. Wenn eine Kommune beispielsweise das Ziel der Bundesregierung übernimmt, den Primärenergieverbrauch um 20 Prozent gegenüber 2008 zu reduzieren, so setzt dies voraus, dass die Daten zur Primärenergie in der Kommune im Jahr 2008 in einer verwertbaren Form vorliegen. Wichtig bei der Wahl des Basisjahrs: Die Überprüfung, ob das Ziel erreicht wurde, soll so wenig Aufwand bereiten wie möglich.

	Übergeordnete Ziele: EU, Bundesebene (D), Land Sachsen-Anhalt (ST)		Weitere Verpflichtungen: Klima-Bündnis (KB) etc.
	bis 2020	bis 2050	bis 2050
<b>Allgemeine Ziele</b>			
Primärenergieverbrauch	-20 % (EU) -20 % (D)	-50 % (D)	
Treibhausgasemissionen	-20 % (EU) -40 % (D) -25 % (ST)	-80–95 % (EU) -80–95 % (D)	-50 % pro Kopf bis 2030 (KB)
<b>Verkehr</b>			
Endenergieverbrauch (ggü. 2005)	-10 % (D)	-40 % (D)	
Elektrofahrzeuge	1 Mio. (D)	5 Mio. (D) bis <u>2030</u>	
Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch	10 % (EU)		
<b>Gebäude/Wärme</b>			
Wärmebedarf	-20 % (D)		
Primärenergieverbrauch		-80 % (D)	
<b>Strom</b>			
Stromverbrauch	-10 % (D)	-25 % (D)	
KWK-Anteil an Stromproduktion	25 % (ST)		
<b>Energiesysteme</b>			
Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch	20 % (EU) 18 % (D)		
Anteil erneuerbarer Energien am Bruttostromverbrauch	35 % (D) 28 % (ST)	80 % (D)	

Übergeordnete Ziele: EU, Bundesebene (D), Land Sachsen-Anhalt (ST).

#### 4.4 Bottom-up-Ansatz.

Nicht alle Städte und Gemeinden verfügen über vergleichbare Kompetenzen und Ressourcen. Sobald die übergeordneten Ziele im Top-down-Verfahren identifiziert wurden, schätzt die Kommune ab, ob sie das erforderliche Potenzial hat, die zur Erreichung der Ziele nötigen Maßnahmen durchzuführen. Dies erfolgt auf Grundlage der Daten, die im Rahmen der Bestandsaufnahme und der Potenzialanalyse gesammelt wurden. Im Bottom-up-Verfahren werden die Ziele also von den denkbaren, realistischen Maßnahmen abgeleitet.

Der Vorteil dieses Vorgehens liegt in der belastbaren Datengrundlage. Allerdings verleitet der Bottom-up-Ansatz dazu, sich wenig ambitionierte Ziele zu setzen. Oftmals gleichen die auf diesem Wege abgeleiteten Ziele eher einem Umsetzungsfahrplan als einem Katalog operativer Ziele. Das Verfahren eignet sich besser zur Formulierung kurzfristiger als mittel- und langfristiger Ziele.



**Tipp:** Nutzen Sie diese Tabelle als Vorlage für die Formulierung Ihrer kommunalen Ziele. Sie finden sie unter

[www.energieeffiziente-kommune.de/werkzeuge](http://www.energieeffiziente-kommune.de/werkzeuge).

Um die Vorteile beider Vorgehensweisen miteinander zu kombinieren, ist in der Praxis zu empfehlen, die im Top-down-Verfahren ermittelten Ziele Schritt für Schritt mit dem vorhandenen Potenzial abzugleichen.

#### 4.5 Die Zielformulierung.

Weil die kommunalen Ziele konsensfähig sein sollen, müssen die Beteiligten bereit sein, Kompromisse einzugehen. Des Weiteren müssen die Ziele finanziell und technisch realisierbar sein. Der Diskussionsprozess, an dessen Ende die Formulierung der Ziele steht, sollte in der Arbeitsgruppe für Energie und Klimaschutz stattfinden. Ihre Vorlage geht anschließend zur Beschlussfassung in die politischen Gremien.

Die Einbindung möglichst vieler Akteure innerhalb und außerhalb der Verwaltung ist deshalb von großer Bedeutung, weil viele Energieeffizienzmaßnahmen ohne große Investitionen umgesetzt werden können – wenn alle Beteiligten kooperieren.

Beispielhafte Herangehensweise zur Zielformulierung:

- **Die übergeordneten Ziele auf die Handlungsfelder herunterbrechen (Top-down):** Die Beteiligten identifizieren ein übergeordnetes Ziel, beispielsweise das Ziel der Bundesregierung, den Primärenergieverbrauch um 50 Prozent bis 2050 zu senken. Für die Kommune würde dies bedeuten, ihren Primärenergieverbrauch um 50 Prozent bis 2050 zu senken. Welche Handlungsfelder weisen nun das größte Einsparpotenzial auf? Dies klärt die Istanalyse mit einer überschlägigen Schätzung. Stellt sich beispielsweise heraus, dass in den Handlungsfeldern Stromnutzung und Energiesysteme kein großes Handlungspotenzial besteht (etwa weil es kaum Ausbaupotenzial für erneuerbare Energien gibt), so setzt die Kommune zunächst bei Energieeinsparungen in den Bereichen Verkehr und Gebäude an.
- **Die Ziele auf kurz-, mittel- und langfristige herunterbrechen:** Um später überprüfen zu können, ob die Ziele erreicht wurden, bietet es sich an, diese auch auf der zeitlichen Ebene herunterzubrechen, also in kurz-, mittel- und langfristige Ziele zu ordnen oder nach Dekaden zu gliedern. Wenn die Zielformulierungen ursprünglich von anderen Akteuren stammen, so sollten aus Gründen der Vergleichbarkeit auch deren Zeithorizonte übernommen werden. Die Differenzierung nach Zeithorizont hilft zudem, die geplanten Aktivitäten zu strukturieren.

- **Energie- und Klimagaseinsparungen quantifizieren und Maßnahmen mit heruntergebrochenen Zielen abgleichen (Bottom-up):** Handlungsfeldübergreifend gilt es, die geplanten Maßnahmen darauf zu überprüfen, welche Energieeinsparungen sie bringen und um wie viel sie den CO<sub>2</sub>-Ausstoß senken. Dazu sind die Ergebnisse sämtlicher Maßnahmen zu summieren. Teil dieser Prüfung ist auch, die Kosten sämtlicher Maßnahmen aufzuführen. Die Ergebnisse können dazu führen, dass sich die Prioritäten der einzelnen Maßnahmen verändern. Auch die Reihenfolge, in der die einzelnen Maßnahmen umgesetzt werden, ist zu beachten – schließlich sollen kurzfristig realisierbare Ziele nicht auf Kosten der langfristig angestrebten Ziele erreicht werden.
- **Ziele messbar machen:** Ob und inwieweit die Ziele erreicht wurden, muss kontrollierbar und nachweisbar sein. Um dies sicherzustellen, bieten sich die S.M.A.R.T.-Kriterien an. Spätestens jetzt werden die Verantwortlichkeiten, Strukturen und ein grober Zeitplan für die Kontrolle festgelegt. Wichtig: Um bei der Kontrolle auftretende Probleme zu erfassen, zu melden und zu beheben, bedarf es geeigneter Strukturen und Abläufe.

#### 4.6 Ansatzpunkte und Einzelmaßnahmen im Handlungsfeld Verkehr.

Direkt von Kommunen verursachte Verkehre betreffen einerseits die Arbeitswege der Beschäftigten und andererseits die Dienstwege, die bei der Erfüllung kommunaler Aufgaben anfallen. Für beide Bereiche gibt es leider nur wenige belastbare und vergleichbare Daten zu Effizienzsteigerungen und den damit verbundenen Wirkungen und Kosten. Dennoch kann man sich an den folgenden Punkten zu Arbeits- und Dienstwegen orientieren.

#### 4.7 Arbeitswege.

Bezogen auf die Verkehrsleistung hat der Pkw-Verkehr einen deutlich größeren Energieverbrauch als andere Verkehrsmittel. Der durchschnittliche Besetzungsgrad von Pkws liegt in Deutschland bei 1,4 Personen, im Berufsverkehr sind es sogar nur 1,1 Personen. Im Ergebnis übersteigen die spezifischen Emissionen von Pkws diejenigen öffentlicher Verkehrsmittel um das Doppelte bis Fünffache (je nach Verkehrsträger). Eine wichtige Strategie zur Senkung verkehrsbedingter Energieverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen führt daher über eine Verkehrsverlagerung von Pkws auf energieeffizientere Verkehrsmittel. Eine solche Verkehrsverlagerung bedeutet konkret, dass Verkehrsteilnehmer ihre Verkehrsmittelwahl ändern. Das ist leichter gesagt als getan: Die Verkehrsmittelwahl ist ein stark habitualisiertes Verhalten. Sie ist sehr starr und wenig offen für spontane, rationale Entscheidungen und lässt sich daher auch nur schwer beeinflussen.

Mit Mobilitätsmanagement steht heute ein zwar noch junges, aber bislang sehr erfolgreich angewandtes Instrument zur Verkehrsverlagerung zur Verfügung. Mobilitätsmanagement setzt an der Verkehrsnachfrage an: Den Verkehrsteilnehmern werden gezielt Optionen für einen Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den „Umweltverbund“ (öffentliche Verkehrsmittel, nicht motorisierte Verkehrsmittel, Fahrgemeinschaften) geboten. Auch eine Verkehrsvermeidung (zum Beispiel durch Telearbeit) oder eine Auslastungssteigerung von Pkws (durch Fahrgemeinschaften) sind möglich.

Die folgende Tabelle zeigt typische Ansatzpunkte und Einzelmaßnahmen des Mobilitätsmanagements.

Reduzierung von Fahrten und Entfernungen vom Wohnort zum Arbeitsplatz.
– Beratung und Unterstützung neuer Mitarbeiter bei der Suche nach einer arbeitsplatznahen Wohnung
– Kooperation und Koordination mit kommunalen oder privaten Wohnungsbaugesellschaften
– Berücksichtigung der Anbindung an den öffentlichen Verkehr bei der Entwicklung eines neuen Standorts
– Telearbeit und Telekonferenzen, z. B. mithilfe kostenfreier oder -günstiger Weblösungen
– ...
Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.
– Hinwirken auf Angebotsverbesserungen (Fahrtdauer, Taktung, Erreichbarkeit der Haltestellen, Preise etc.)
– Jobtickets, ggf. auch als Halbjahresjobticket für Fahrradfahrer
– Anregung, mit dem Auto vom Wohnort nur bis zu nahegelegenen öffentlichen Haltestellen zu fahren
– Einrichtung, Förderung und Vermittlung von Fahrgemeinschaften zur Haltestelle oder zum Bahnhof
– Zurverfügungstellung von Fahrrädern für den Weg zur Haltestelle oder zum Bahnhof
– finanzielle Unterstützung in Form von Zuschüssen zu Parkgebühren
– ansprechende Kommunikation des Angebots
– individuelle Fahrplanberatung bei neuen Mitarbeitern, nach Umzug eines Mitarbeiters oder bei Standortverlagerung
– sichere und beleuchtete Wege zum nächsten Haltepunkt
– ...
Förderung von Fahrgemeinschaften.
– Vermittlung von Fahrgemeinschaften (über Online-Pendlerportale oder eigene Lösung im Intranet)
– gezielte Vermittlung bei neuen Mitarbeitern oder bei Wohnortwechseln
– Informationen und Hilfestellungen über Rechtslage, Versicherung etc.
– Anreize sowie Privilegien für Fahrgemeinschaften (z. B. Reservierung eingangsnaher Stellplätze)
– Berücksichtigung von Fahrgemeinschaftsteams bei der Umstrukturierung von Arbeitszeiten
– Heimfahrtgarantie (mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder auch Taxi)
– Werbemaßnahmen für Fahrgemeinschaften, Prämierung von Fahrgemeinschaften
– ...

Mobilitätsmanagement ist deshalb – und nur dann – ein wirksames Instrument, weil die Maßnahmen strikt an der Zielgruppe ausgerichtet und entsprechend ausgewählt und kombiniert werden. Ob ein bestimmtes Handlungsfeld des Mobilitätsmanagements bzw. bestimmte Mobilitätsmanagement-Maßnahmen an einem konkreten Standort und bei einer konkreten Zielgruppe sinnvoll sein können, ist nur im Einzelfall zu klären. Die Auflistung auf Seite 24 gibt

einen exemplarischen Überblick über mögliche Faktoren.

Besonders relevant für die Verkehrsmittelwahl ist beispielsweise die Länge der Arbeitswege. So ist das Fahrradfahren i. d. R. bei Wegelängen bis fünf Kilometer eine Option, bis drei Kilometer auch das Zufußgehen. Bei Beschäftigten, die mehr als zehn Kilometer pro Strecke zurücklegen, wird hingegen der Erfolg einer

**Förderung der Fahrradnutzung.**

- Hinwirken auf eine bessere Straßeninfrastruktur für Fußgänger und Radfahrer (z. B. ausgewiesene Fahrradwege)
- Identifikation und Beseitigung kritischer Wegpunkte (Hindernisse im Weg, schlechte Sicht für Autos etc.)
- Schaffung von Abkürzungen, z. B. durch Öffnung von Einbahnstraßen oder gesperrten Durchfahrten für den Radverkehr
- gute Beleuchtung von Zuwegen
- sichere, überdachte und eingangsnah abstellmöglichkeiten
- Duschen, ggf. auch Wäschetrockenraum sowie Handtücher
- Dienstfahrräder auch für private Nutzung (und Bewerbung dieses Angebots)
- Möglichkeiten zur Wartung des Rades (Werkstattraum und Werkzeug)
- kostenlose Wartung von Fahrrädern, z. B. in Kooperation mit lokalem Fachbetrieb
- Kostenzuschüsse, z. B. für Fahrradhelme oder Regenbekleidung
- Aushandlung von Sonderangeboten für Räder und/oder Zubehör mit örtlichen Fahrradhändlern
- Erarbeitung und Kommunikation von Routen-Empfehlungen
- Informationen über gesundheitliche Effekte, „Bike & Ride“-Möglichkeiten, Sicherheitsempfehlungen etc.
- Teilnahme an Aktionen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“
- Prämierung von Mitarbeitern sowie Abteilungen
- Heimfahrtgarantie (mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder auch Taxi) bei Regen, Schnee o. Ä.
- ...

**Parkraumbewirtschaftung.**

- Verwaltung der vorhandenen Parkmöglichkeiten
- Bepreisung des Privilegs Parkplatz i. S. einer Gleichbehandlung der Verkehrsmittel
- ggf. Nutzung von Einnahmen zur Förderung des Jobtickets oder zur Finanzierung von Fahrradeinrichtungen
- Kontingentierung bzw. Reservierungspflicht von Stellplätzen
- Prämie bei Nichtinanspruchnahme subventionierter Stellplätze
- ...

fahrradfördernden Maßnahme eher gering sein. Hier haben Maßnahmen zur Stärkung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrgemeinschaften bessere Aussichten auf Erfolg. Insgesamt kann die Verteilung der Wegelängen also wichtige Anhaltspunkte dafür liefern, welche Potenziale die einzelnen Verkehrsmittel am Standort haben. Besonders detaillierten Aufschluss liefert hier eine Betrachtung des „Modal Splits“ für verschiedene

Wegelängen: Sie macht etwa sichtbar, ob der Anteil des Pkws im Nahbereich aktuell sehr hoch ist – in diesem Fall wäre eine Förderung von Fuß- und Fahrradverkehr vielversprechend.

Auch die Rahmenbedingungen am konkreten Standort sind entscheidend. So wird eine Fahrradförderung bei einer Topografie mit großen Höhenunterschieden kaum erfolgreich sein. Wo wiederum

Exemplarische Maßnahmen.	Günstige Faktoren.	Ungünstige Faktoren.
Reduzierung von Fahrten und Entfernungen vom Wohnort zum Arbeitsplatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wohnort- oder Standortwechsel</li> <li>– neue Mitarbeiter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wenige Ortswechsel</li> <li>– geringe Personalfuktuation</li> </ul>
Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>– gutes Angebot im ÖV</li> <li>– geringe Entfernung zum nächsten Haltepunkt</li> <li>– Verkehrsunternehmen bzw. Verbund bietet Jobticket an</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– schlechtes Angebot im ÖV</li> <li>– große Entfernung zum nächsten Haltepunkt</li> <li>– kein Jobticket-Angebot</li> </ul>
Förderung von Fahrgemeinschaften	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ballung von Wohnstandorten in bestimmten Orten oder entlang bestimmter Achsen</li> <li>– große Belegschaft oder Kooperationsmöglichkeiten mit benachbarten (auch externen) Standorten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Arbeitszeiten zu unterschiedlich</li> <li>– kleine Belegschaft</li> </ul>
Förderung der Fahrradnutzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– viele Mitarbeiter mit Entfernung bis 5 km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– topografische Hindernisse (z. B. starke Steigungen, Starkwindregionen)</li> <li>– wenige Mitarbeiter mit Entfernung bis 5 km</li> </ul>
Parkraumbewirtschaftung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– knapper Parkraum</li> <li>– transparente Kosten bei angemietetem Parkraum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– keine eigenen Parkplätze</li> <li>– kostenlose, öffentliche Parkplätze in direkter Umgebung</li> </ul>

#### 4.8 Dienstwege.

Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum kostenlos und zahlreich zur Verfügung stehen, da greift auch die intelligenteste Bewirtschaftung der verwaltungseigenen Parkplätze ins Leere.

Oft ist es eine ganze Palette vieler kleiner Maßnahmen, die in ihrer Gesamtheit zu einem veränderten Mobilitätsverhalten führen. Um die Potenziale von Mobilitätsmanagement voll auszuschöpfen, bedarf es der Entwicklung detaillierter Konzepte auf der Ebene der einzelnen Standorte. Nur so ist eine Auswahl und Ausrichtung geeigneter Maßnahmen unter Berücksichtigung der konkreten verkehrlichen Rahmenbedingungen einerseits und der konkreten Zielgruppen andererseits möglich.

Der Kostenaufwand für die Umsetzung der konkreten Maßnahmen ist verglichen mit investiven Maßnahmen gering, da beim Mobilitätsmanagement „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service im Vordergrund stehen.

Ein Großteil kommunaler Dienstwege wird entweder mit kommunalen Pkws, Nutz- und Spezialfahrzeugen oder auch mit privaten Pkws zurückgelegt. Sind die Fahrzeuge überaltert oder mit Blick auf den tatsächlichen Bedarf überdimensioniert, dann ergeben sich hier große Einsparpotenziale.

Die Effizienzsteigerung kommunaler Dienstwege reicht aber weit hinaus über die Qualität des Fuhrparks. Deutliche Optimierungspotenziale können auch in der Organisation der Wege liegen. Hierzu zählen beispielsweise Regelungen und Anweisungen zur Wahl des Verkehrsmittels. So ist auch bei der Erfüllung vieler kommunaler Aufgaben die Nutzung von Zweirädern oder öffentlichen Verkehrsmitteln sinnvoll, wird jedoch bislang nur selten praktiziert.

Die folgende Übersicht zeigt typische Ansatzpunkte zur effizienteren Gestaltung von Dienstwegen.

<b>Fuhrparkoptimierung.</b>
– Pooling von Pkws
– Pooling von Nutzfahrzeugen
– Modernisierung von Fahrzeugen, ggf. auch durch Leasing
– Nutzung alternativer Antriebe und Kraftstoffe, v. a. von Erdgas- und zunehmend Elektroantrieben
– Spitzenabdeckung mit Carsharing oder Mietfahrzeugen
– gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen mit Dritten
– Integration von Zweirädern (Fahrräder, E-Bikes und Pedelecs, Elektroroller)
– ...
<b>Effizientere Organisation von Wegen.</b>
– Optimierung des Verkehrsträgermix durch konsequente Wahl des effizientesten Verkehrsmittels für jede einzelne Fahrt
– Vermeidung der Nutzung von privaten Pkws für Dienstwege
– Einsatz innovativer Software zur Tourenoptimierung
– ...
<b>Reduzierung vermeidbarer Wege.</b>
– Webkonferenzen, z. B. mithilfe kostenfreier oder günstiger Weblösungen
– bei Entwicklung eines neuen Standorts Berücksichtigung der Anbindung an den öffentlichen Verkehr
– ...
<b>Nutzerverhalten.</b>
– Spritspartrainings bei Pkws
– Spritspartrainings bei Nutzfahrzeugen
– ...

Im Bereich der Arbeitswege sind zwar ggf. Kosteneinsparungen durch die Reduzierung von Parkraum bzw. Einnahmen durch die Bewirtschaftung von Parkraum zu erzielen. Da jedoch die Mitarbeiter hier selbst die verkehrsbedingten Energiekosten tragen, profitieren sie auch am meisten von den Einsparungen. Für die Kommune stehen vielmehr die Potenziale zur Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen (wie auch von Luftschadstoffen und Lärm) im Vordergrund. Anders bei den Dienstwegen: Da die Kommune hier die Kosten für die Wege selber tragen muss, profitiert sie auch finanziell direkt von den Einsparmaßnahmen – etwa durch geringere Ausgaben für Kraftstoffe.

Die Erhebung des Istzustands der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen und Energieverbräuche dürften Kommunen – etwa mithilfe der von der dena bereitgestellten Instrumente – eigenständig leisten können. Auch Effizienzpotenziale lassen sich zumindest für einen ersten Überblick grob ermitteln. Eine detaillierte Berechnung von Effizienzpotenzialen passgenauer Einzelmaßnahmen ist allerdings sowohl bei den Arbeits- als auch bei den Dienstwegen sehr komplex. Für die vertiefte Analyse und Konzeptarbeit empfiehlt sich daher die Inanspruchnahme professioneller Beratungsleistungen. Dabei sollte möglichst eine Beratung „aus einer Hand“ gewählt werden, die einen umfassenden Blick vom Mobilitätsmanagement bis zur Fuhrparkoptimierung bietet.

Ein entsprechender Berater kann auch die anschließende Umsetzung der Maßnahmen begleiten sowie ggf. erforderliche Nachbesserungen ermitteln und empfehlen.



**Information:** Eine gute Grundlage zur Optimierung der betrieblichen Mobilität von Stadt- und Kreisverwaltungen stellen die weiterführenden Analysen der EcoLibro GmbH dar.

Mit einer FLEETRIS-Bedarfsanalyse wird der wirtschaftlich und ökologisch optimale Mobilitätsmix für die Dienstfahrten ermittelt. Die Analyse zeigt den Bedarf an Fahrzeugen, differenziert nach Größe, Antriebsart und Ausstattung auf. Es werden Vorschläge zur organisatorischen und räumlichen Zuordnung der Fahrzeuge sowie zur ergänzenden Spitzenbedarfsdeckung mit Miet- und Carsharing-Fahrzeugen sowie anderen Verkehrsmitteln wie Flugzeug, Bahn, ÖPNV und Fahrrad gemacht.

Weil im Ergebnis einer FLEETRIS-Bedarfsanalyse oftmals kein Einsatz von privaten Pkws für Dienstfahrten mehr nötig ist, empfiehlt sich die Kombination mit der Wohnstandortanalyse JobMOBILEETY.

Diese Analyse macht auf Basis belastbarer Zahlen sowie detaillierter kartografischer Darstellungen in den Dimensionen Zeit, Kosten und CO<sub>2</sub>-Ausstoß transparent, wie groß die Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsmittel sind. Diese Daten werden mit den Ergebnissen der Mitarbeiterbefragung abgeglichen und bilden die Basis zur Ableitung konkreter Handlungsempfehlungen zur Unterstützung der Mitarbeiter beim effizienten Mobilitätsverhalten auf den täglichen Arbeitswegen.

Weitere Informationen unter [www.ecolibro.de](http://www.ecolibro.de).

#### 4.9 Sichtbare Erfolge.

Von 2008 bis 2010 hat die dena mit Förderung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) unter dem Titel „effizient mobil“ ein umfangreiches, bundesweites Aktionsprogramm für Mobilitätsmanagement durchgeführt. Im Rahmen dieses Aktionsprogramms wurden insgesamt 100 Betriebe und Kommunen beraten.

Eine Analyse dieser Beratungen durch zwei Forschungsinstitute hat folgende durchschnittliche Wirkungspotenziale ergeben:

- Reduktion der Pkw-Fahrten um 19 Prozent
- Senkung des Energieverbrauchs pro Beschäftigten um durchschnittlich 700 kWh pro Jahr
- Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Beschäftigten um durchschnittlich 190 kg pro Jahr

Hinzu kommen Multiplikator- und Abstrahleffekte. Zudem haben die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements nach ihrer Umsetzung eine lange Wirkungsdauer, da die Verkehrsmittelwahl aufgrund ihrer starken Habitualisierung recht stabil ist. Solange sich die Rahmenbedingungen (z. B. das Angebot im Umweltverbund) nicht verschlechtern, kann die dargestellte CO<sub>2</sub>-Reduzierung dauerhaft jährlich erreicht werden.

Sinnvollerweise werden die Ziele, die das Grobkonzept für das Mobilitätsmanagement enthält, zunächst aus dem energie- und klimapolitischen Leitbild abgeleitet. Die Erreichung oder Nicht-Erreichung der Ziele des Mobilitätsmanagement-Konzepts können im Umkehrschluss wichtige Hinweise für die zukünftige Gestaltung des energie- und klimapolitischen Leitbilds liefern.



**Tipp:** Im Rahmen des dena-Aktionsprogramms „effizient mobil“ haben insgesamt 100 Betriebe und Kommunen eine Mobilitätsmanagement-Erstberatung und schließlich ein entsprechendes Grobkonzept erhalten. Die Broschüre „effizient mobil. Das Aktionsprogramm für Mobilitätsmanagement.“ stellt diese Projekte und Konzepte vor und ist daher eine Sammlung möglicher Mobilitätsmanagement-Maßnahmen, die Kommunen zur Umsetzung eigener Projekte anregen kann.

Im Mobilitätsmanagement-Konzept sind Prognosen über die Energieentwicklung sowie ein Energieversorgungskonzept enthalten. Die Anwendung von unterschiedlichen Szenarien bietet dem Mobilitätsmanagement-Konzept eine bessere Stabilität gegenüber zukünftigen Entwicklungen. Den Szenarien sind jeweils verschiedene verkehrliche Maßnahmen oder Maßnahmenpakete und Wirtschaftlichkeitsberechnungen beizufügen, anhand derer die Bewertung erfolgen kann. Daraus werden die Handlungsempfehlungen abgeleitet.

Mehr Informationen zum Vorgehen sind in dem Praxisleitfaden für Klimaschutz in Kommunen unter [www.leitfaden.kommunaler-klimaschutz.de/home.html](http://www.leitfaden.kommunaler-klimaschutz.de/home.html) zu finden. Der Praxisleitfaden wurde vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) gefördert und vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in Kooperation mit dem Institut für Energie- und Umweltforschung (IFEU) und dem Klima-Bündnis erarbeitet.

#### 4.10 Maßnahmenblätter.

Die Maßnahmen, die nach dem Abgleich von Zielen und Maßnahmvorschlägen weiter diskutiert werden, erhalten mit einem Maßnahmenblatt eine Art „Steckbrief“. Es beantwortet in knapper Form mindestens die folgenden Fragen:

- Wie heißt die Maßnahme (aussagekräftiger Kurztitel)?
- Was beinhaltet die Maßnahme (Kurzbeschreibung)?
- Welche Meilensteine sind mit der Umsetzung verbunden?
- Wer ist für die Maßnahme verantwortlich? Wer setzt sie um?
- Wann beginnt und endet die Maßnahme?
- Wie wirkt sich die Maßnahme auf den Energieverbrauch aus (geschätzte Werte vorher/nachher)?
- Wie wirkt sich die Maßnahme auf die Energiekosten aus (Werte vorher/nachher)?
- Wie wirkt sich die Maßnahme auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß aus (geschätzte Werte vorher/nachher)?
- Welche Kosten entstehen durch die Maßnahme (absolute Kosten)? Welcher Kostenanteil entsteht durch die Beachtung energetischer Aspekte?
- Welche Kosten würden entstehen, wenn eine vergleichbare Maßnahme ohne Beachtung energetischer Aspekte durchgeführt würde?

Damit ein Vergleich der Zielwerte (nachher) mit den Ausgangswerten (vorher) möglich ist, sollten alle Kennzahlen möglichst einheitlich verwendet werden (beispielsweise kWh/a oder MWh/a). Aus diesem Grund dürfen Inflation und Änderung des spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktors nicht berücksichtigt werden.

Um alle geplanten Maßnahmen, auch aus unterschiedlichen Handlungsfeldern, im nächsten Schritt miteinander vergleichen zu können, sollte das Maßnahmenblatt schon eine Bewertung der jeweiligen Maßnahme enthalten. Die Kriterien für diese Bewertung müssen zuvor einheitlich festgelegt werden. Die Bewertung macht es möglich, die Maßnahmen für das Energie- und Klimaschutzprogramm anhand einer einheitlichen Bewertung auszuwählen. Der Energie- und Klimaschutzkoordinator steuert und kontrolliert die Erstellung der Maßnahmenblätter.

Soweit schon Verantwortliche für die Maßnahmen bestimmt wurden, übernehmen diese das Ausfüllen der Maßnahmenblätter. Wenn dies noch nicht der Fall ist, füllen die Mitarbeiter der entsprechenden Handlungsfelder die Maßnahmenblätter aus. Je nach Maßnahme können dies auch externe Akteure übernehmen.

#### 4.11 Prioritäten setzen bei der Maßnahmenauswahl.

Nachdem die Maßnahmen auf den Maßnahmenblättern konkretisiert wurden, gilt es, sie nun zu bewerten und zu priorisieren. Dies geschieht auf Basis der Maßnahmenblätter und mithilfe einer Nutzwertanalyse in folgenden Schritten:

- Bewertungskriterien festlegen
- Bewertungskriterien gewichten (in Prozent)
- Erfüllung der Bewertungskriterien für jede Maßnahme bestimmen (am besten in Klassen, sodass zum Beispiel 0, 10, 20 oder 30 Punkte vergeben werden)
- Teilnutzen berechnen (anhand der Punktzahl und des Gewichtungsfaktors des jeweiligen Kriteriums)
- Nutzwert ermitteln (Summe der gewichteten Punkte)

Wie sollen die Kriterien bewertet und priorisiert werden? Kernkriterien sollten stets die Energieeinsparung, die CO<sub>2</sub>-Reduzierung und die Kostensenkung bzw. Wirtschaftlichkeit sein. Die Wirkung in der Öffentlichkeit, die Auswirkungen auf den Verwaltungsaufwand oder auch die Dauer, in der Maßnahmen umgesetzt werden können, stehen erst an zweiter Stelle.

Die nach Prioritäten sortierte Maßnahmenliste enthält nicht nur Maßnahmen, die eigens für das Energie- und Klimaschutz-

programm entwickelt wurden. Vielmehr gilt es auch, energie- und klimarelevante Vorhaben zu berücksichtigen, die bereits beschlossen oder angedacht, aber noch nicht umgesetzt wurden. Beispiel: Die bislang ohne energetische Optimierung geplante Modernisierung der kommunalen Fuhrparks. Da sich die Bewertung einzelner Maßnahmen im Laufe der Zeit ändern kann und da einige Maßnahmen in absehbarer Zeit abgeschlossen sein werden, lohnt es sich, auch zunächst verworfene oder zurückgestellte Vorhaben auf die Liste zu setzen, die dann möglicherweise höher bewertet werden. Die priorisierte Maßnahmenliste dient somit auch als „Maßnahmenvorrat“.



**Tipp:** Am besten führt der Energie- und Klimaschutzkoordinator die priorisierte Maßnahmenliste. Die dena hat ein Nutzwertanalyse-Werkzeug entwickelt, das die zuvor beschriebenen Elemente beinhaltet und abrufbar ist unter [www.energieeffiziente-kommune.de/werkzeuge](http://www.energieeffiziente-kommune.de/werkzeuge).

## 4.12 Die Umsetzungskontrolle.

Es zählt die Qualität, nicht die Quantität: Ob das Energie- und Klimaschutzprogramm funktioniert, hängt weniger von der Anzahl der Maßnahmen als vielmehr von ihrer plan- und fachgemäßen Umsetzung ab. Weil jederzeit unvorhergesehene Probleme auftauchen können, ist es von entscheidender Bedeutung, Planabweichungen und Fehler früh zu erkennen und auf sie zu reagieren. Das ist die Aufgabe der Umsetzungskontrolle.

Wer übernimmt welche Aufgabe bei der Kontrolle? Wie werden Abweichungen identifiziert? Wie wird eine Maßnahme an geänderte Bedingungen angepasst? Diese Überlegungen sollten parallel zur Planung der Maßnahmen stattfinden.

Mehr zur frühen Erkennung von fehlerhaften Entwicklungen lesen Sie in Kapitel 6 unter „Maßnahmen umsetzen“.

## 4.13 Energie- und Klimaschutzprogramm.

Um das Energie- und Klimaschutzprogramm zusammenzustellen, wählt man aus der Liste der gesammelten Maßnahmen die Maßnahmen aus, die in den nächsten drei Jahren umgesetzt werden sollen. Dabei ist zu berücksichtigen, welche Einsparungen die Maßnahmen leisten können, welche Vorbildfunktion sie übernehmen können und welche finanziellen und personellen Ressourcen sie binden. Aus den Maßnahmen sind das Energieeinsparpotenzial und das CO<sub>2</sub>-Ausstoßverminderungspotenzial abzulesen. Das Einsparziel für das Handlungsfeld Verkehr für einen Zeitraum von drei bis fünf oder zehn Jahren kann dann sowohl aus den Formulierungen im energie- und klimapolitischen Leitbild abgeleitet als auch mit dem möglichen Einsparvolumen der geplanten Maßnahmen fundiert werden.

Alle für das Handlungsfeld Verkehr relevanten kurz-, mittel- und langfristigen Ziele sowie die ausgewählten Maßnahmen finden Eingang in das Energie- und Klimaschutzprogramm. Hier werden auch Ziele und Maßnahmen der anderen Handlungsfelder dokumentiert. Des Weiteren stellt das Energie- und Klimaschutzprogramm dar, wie die Ausgangsbedingungen vor Ort sind und wie der Umsetzungsprozess organisatorisch ausgestaltet sein soll.

Sobald der Gemeinderat das Energie- und Klimaschutzprogramm verabschiedet hat, kann die Umsetzung der Maßnahmen beginnen.



**Tipp:** Eine Vorlage für die Gestaltung des Energie- und Klimaschutzprogramms finden Sie unter [www.energieeffiziente-kommune.de/werkzeuge](http://www.energieeffiziente-kommune.de/werkzeuge).



## 5 Finanzieren und planen.

Im letzten Schritt wurden die Ziele für das Handlungsfeld Verkehr konkretisiert und das Energie- und Klimaschutzprogramm mit den geplanten Maßnahmen auf Basis überschlägiger Kosten-Nutzen-Analysen im Gemeinderat beschlossen. Jetzt gilt es, die Finanzierung und Umsetzung der Maßnahmen im Detail zu planen.

### 5.1 Überblick über die Förderprogramme.

Fördermöglichkeiten im Verkehrsbereich fokussieren stark auf investive, d. h. infrastrukturbezogene Maßnahmen. Maßnahmen im nicht investiven Bereich (Organisation, Kooperation, Koordination, Kampagnen etc.), die im Sinne des Mobilitätsmanagements die Verkehrsmittelwahl beeinflussen, werden dagegen kaum gefördert. Es bestehen allerdings zahlreiche und bisher nur wenig genutzte Möglichkeiten, sich über Optionen aus verwandten Themenbereichen indirekt eine Mobilitätsmanagement-Förderung zu erschließen. Hierzu zählen neben direkt verkehrsbezogenen Bereichen (Förderung des Radverkehrs oder der öffentlichen Verkehrsmittel) die Bereiche Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheitsförderung oder Städtebau. Zwar ist ein großer Teil der möglichen Förderungen abhängig vom „guten Willen“ der Bewilligungsbehörden, aber mit intensiven Vorabstimmungen und entsprechend formulierten Anträgen erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, Mittel für das Mobilitätsmanagement in einer Kommune erhalten zu können.

Im Folgenden wird bewusst von Förderoptionen und nicht nur von Programmen gesprochen, um die oftmals nicht eindeutige Förderlage und die teils begrenzten Erfolgsaussichten zu betonen. Die aufgeführten Optionen stellen lediglich eine Beispielsammlung dar und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

#### Förderoptionen im Bereich Verkehr.

Der überwiegende Anteil der Mittel, die in den Verkehrsbereich fließen, sind originäre Mittel zur Infrastrukturfinanzierung. Neben dem Bundesverkehrswegeplan zählen hierzu die ehemaligen GVFG-Mittel, die die Länder seit 2007 gemäß dem Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG) aus dem Bundeshaushalt erhalten. Eine Komplementärfinanzierung durch die Länder und Gemeinden entfällt, die Länder können selbst entscheiden, welchen Eigenanteil die Städte zahlen sollen. Die Beträge sind zweckgebunden an die Aufgabenbereiche der bisherigen Mischfinanzierungstatbestände (Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden) für investive Vorhaben zu verwenden. Ab dem 1. Januar 2014 (und bis 2019) entfällt die aufgabenbereichsbezogene Zweckbindung; die „investive Zweckbindung“ bleibt bestehen. Die Umsetzung der alten Verwaltungsvor-

schriften nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in neue Gesetze bzw. Verwaltungsvorschriften ist noch nicht in allen Ländern abgeschlossen. Teilweise existieren getrennte Regelungen für die Förderung des kommunalen Straßenbaus und des öffentlichen Verkehrs, teilweise sind sie in einem Gesetz zusammengefasst. Die neuen Gesetze bzw. Verwaltungsvorschriften der Länder orientieren sich im Wesentlichen an den ehemaligen GVFG-Vorschriften. So können nur investive Maßnahmen gefördert werden.

Neben der Förderung der Infrastruktur aus den oben genannten Bundesmitteln nach dem Entflechtungsgesetz können die Kommunen durch die KfW Bankengruppe günstige Kredite – teilweise in den ersten Jahren auch zinsfrei – für Verkehrsinfrastruktur oder die Beschaffung von Straßenbahnen erhalten. Die Kreditvergabe ist an investive Maßnahmen gebunden.

Neben den Mitteln aus dem Entflechtungsgesetz finanzieren vor allem die Regionalisierungsmittel den öffentlichen Verkehr. Nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) stellt der Bund den Ländern jedes Jahr Mittel zur Verfügung. Mit dem Geld ist nach § 6 Abs. 1 RegG insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren. Jedoch dürfen die Länder aus den Fördermitteln des Regionalisierungsgesetzes alles fördern, das dem Personennahverkehr dienlich ist. Das kann z. B. auch die Förderung von Informations- und Verkaufssystemen sein. Einzelheiten zur Vergabe der Fördermittel sind in den ÖPNV-Ländergesetzen festgelegt. In den Gesetzen wird die Förderung der Betriebs- und Investitionskosten im öffentlichen Personennahverkehr geregelt. In der Regel geschieht dies über Pauschalen. Daneben gibt es häufig die Möglichkeit, Fördergelder für „sonstige Zwecke“ zu erhalten.

Möglichkeiten, Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement im Rahmen der Förderung des öffentlichen Verkehrs zu finanzieren, ergeben sich beispielsweise im nordrhein-westfälischen ÖPNV-Gesetz, dort in § 11 Abs. 2 und 14 ÖPNVG NRW. 20 Prozent der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW sind für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden oder hierfür an öffentliche und private Verkehrsunternehmen,

Gemeinden, Zweckverbände, Eisenbahnunternehmen oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des Nahverkehrs verfolgen, weiterzuleiten. Die Gesetze anderer Bundesländer ermöglichen ebenfalls, teilweise Fördermittel des öffentlichen Verkehrs für ein Mobilitätsmanagement zu nutzen, so etwa in Sachsen-Anhalt: § 8 Abs. 7 ÖPNVG LSA eröffnet die Möglichkeit, dass das Land im Haushaltsplan Zuwendungen für spezielle Förderungen, insbesondere für Anlauffinanzierungen und Modellversuche, gewähren kann. In Sachsen besteht die Möglichkeit (§2 ÖPNVFV), ausnahmsweise Fördermittel für konsumtive Zwecke zu nutzen. Dies ist im Einzelfall mit den zuständigen Ministerien zu erörtern. In Brandenburg können die Landeszuweisungen auch für überbetriebliche Marketingmaßnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs angewendet werden, soweit diese nicht vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) geleistet werden.

Für die Förderung von Mobilitätsmanagement mit Radverkehrsbezug sind die Möglichkeiten des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) relevant. Im Sinne einer Anteilsfinanzierung fördert der NRVP auch nicht investive Maßnahmen. Mobilitätsmanagement wird zwar in der entsprechenden Förderrichtlinie nicht als eigener Maßnahmenbereich genannt, doch zeigt eine Reihe von geförderten Projekten ganz klar den thematischen Bezug auf („Mit dem Rad zur Arbeit“, „bike + business“, Neubürgerbegrüßungspakete, Verknüpfung von Radroutenplanern). Die Fördereiblen auf dem NRVP-Portal hebt darüber hinaus selbst die Bedeutung der geförderten Maßnahmen für das Mobilitätsmanagement hervor. Angesprochen sind alle juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts. Hervorzuheben ist allerdings, dass sich die Förderung auf modellhafte Projekte beschränkt, eine Breitenförderung findet nicht statt.

#### **Förderoptionen im Bereich Umwelt- und Klimaschutz.**

Die Programme und Optionen im Bereich Umwelt- und Klimaschutz lassen zahlreiche Anknüpfungspunkte für die Förderung von Mobilitätsmanagement erkennen. Nicht zuletzt aufgrund der Aktualität von Themen wie Klimawandel und Ressourceneffizienz ist eine ganze Reihe von Möglichkeiten entstanden, auch wenn diese häufig erst auf den zweiten Blick zu erschließen sind oder teils einen eher theoretischen Charakter aufweisen.

Auf Länderebene sind hier mehrere durch Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) kofinanzierte

Programme zu nennen. Ein Beispiel hierfür ist das Umweltlastungsprogramm II des Landes Berlin, das einen Förderschwerpunkt auf die Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen legt. Die entsprechende Richtlinie nennt ausdrücklich Mobilitätsmanagement; gefördert werden Beratungsleistungen, jedoch keine umsetzungsorientierten Maßnahmen. Förderberechtigt sind neben Unternehmen auch öffentliche und gemeinnützige Stellen. Ein weiteres Beispiel für eine EFRE-kofinanzierte Förderoption ist die Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung in Thüringen. Neben Sach- und Beratungsleistungen werden auch Personalausgaben gefördert. Auch in Nordrhein-Westfalen besteht ein ähnliches Programm zu „Vorhaben im Bereich der nachhaltigen Entwicklung und der außerschulischen Umweltbildung“. Auch hier findet keine explizite Nennung von Mobilitätsmanagement statt, doch es bestehen thematische Parallelen.

Interessante Anknüpfungspunkte bieten Umweltmanagementsysteme und -ansätze bzw. Umweltaudits. Die auf Bundesebene weit verbreiteten Audits EMAS (Eco-Management and Audit Scheme, fungiert als Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung) und ÖKOPROFIT sind nur zwei Beispiele. Wesentliches Ziel derartiger Ansätze ist es, Betrieben oder öffentlichen Verwaltungen Anreize zu bieten, im Rahmen einer Selbstverpflichtung den betrieblichen Umweltschutz oder die Energieeffizienz auch über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus zu verbessern. Dabei spielt auch der Bereich Verkehr eine Rolle. Der Fokus liegt vor allem auf dem Flottenmanagement, aber auch auf Maßnahmen zur Organisation der Arbeitswege.

Die bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten der KfW Bankengruppe konzentrieren sich auf investive Maßnahmen. Das ERP-Umwelt- und Energieeffizienzprogramm fördert in seinem Programmteil A „allgemeine Umweltschutzmaßnahmen“, zu denen auch für den Mobilitätsbereich relevante Handlungsfelder wie Luftreinhaltung oder Lärminderung gehören. Beispielhaft genannt werden Maßnahmen zur Fuhrparkmodernisierung.

Im Rahmen der Klimaschutzinitiative des BMU stellt die Förderung von Konzepten zum Thema „Klimafreundlicher Verkehr in Kommunen“ einen interessanten Anknüpfungspunkt dar. Das BMU fördert in Kommunen ab ca. 10.000 Einwohnern die Erstellung integrierter kommunaler Verkehrskonzepte, die neben einer Bestands- und Potenzialanalyse auch konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der CO<sub>2</sub>- bzw. Energiebilanz enthalten.

Mobilitätsmanagement wird in der Förderrichtlinie nicht explizit als Maßnahmenbereich genannt, ist jedoch inhaltlich mit den Zielen und angeführten Beispielen kompatibel. Gefördert wird aber lediglich die Konzepterstellung, nicht eventuell folgende Maßnahmen. Interessant bei den Zuwendungen im Rahmen der Klimaschutzinitiative ist darüber hinaus die Förderung von Klimaschutzmanagern, die beratende, steuernde und netzwerkbildende Funktionen bei der Umsetzung von Klimaschutzkonzepten übernehmen. Um das Mobilitätsmanagement zu verstetigen, kommt gerade der Förderung von Beratungspersonal eine Schlüsselrolle zu.

Auf EU-Ebene ist in erster Linie das Programm Intelligent Energy Europe II (IEE II) als Teil des Rahmenprogramms für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (CIP) zu nennen. Dieses Programm fördert Vorhaben, die zu mehr Energieeffizienz und einer verstärkten Nutzung erneuerbarer Energien beitragen. Förderberechtigt sind neben privaten auch öffentliche Stellen, die Koppelung an Mittel aus bestehenden Bundes-, Landes- oder kommunalen Förderprogrammen ist möglich. Gefördert werden vor allem Projekte zur Wissensvermittlung und -verbreitung. Der Bereich Mobilität bzw. „Energie im Verkehrswesen“ (STEER) ist einer der vier Gegenstandsbereiche des Programms. Mobilitätsmanagement lässt sich dem ausdrücklichen Ziel, nachhaltig das Verkehrsverhalten zu beeinflussen, zuordnen und wird auch bereits über mehrere Projekte gefördert. Voraussetzung für die Förderung ist allerdings, wie bei anderen direkt über die EU laufenden Programmen auch, dass ein Projekt nicht lokal begrenzt ist, sondern europäische Partner mit einbezieht und einen Demonstrationscharakter aufweist. Damit sind große organisatorische Anstrengungen verbunden. Deutlich einfacher zu akquirieren sind EU-Mittel auf dem indirekten Weg über kofinanzierte Länderprogramme.

Eine weitere Möglichkeit, Förderungen zu erschließen, bieten in Deutschland die laufenden Nachhaltigkeitsstrategien der Bundesländer. Im Rahmen der Strategien werden Projekte zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung zusammengefasst und koordiniert. Gefördert wird jedoch nicht immer mit eigenen Mitteln. Vielmehr geht es auch darum aufzuzeigen, wie Fördermittel aus anderen Töpfen akquiriert werden können.

#### **Förderoptionen im Bereich Städtebauförderung.**

Der Bund kann nach Art. 104b GG Mittel zum Aufbau und zur Stärkung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen zur Verfügung stellen, die von den Ländern und Kommunen ergänzt werden. Das Nähere regeln einerseits die Verwaltungsver-

einbarung zwischen Bund und Ländern und andererseits die jeweiligen Förderrichtlinien der Länder. Voraussetzung für eine Förderung ist zumeist, dass die Gemeinden Fördergebiete auf Grundlage des Baugesetzbuches (§§ 142, 165, 171, 172 BauGB) räumlich abgrenzen und die Maßnahmen in ein integriertes Entwicklungskonzept eingebettet sind. Teils sind auch städtebauliche Einzelmaßnahmen förderfähig, wobei hier jedoch in der Regel keine Bundesmittel verwendet werden können. Verkehrliche Aspekte spielen dabei zwar eine eher untergeordnete Rolle, doch lassen sich auch hier Anknüpfungspunkte für entsprechende Maßnahmen erkennen.

Ein Beispiel für ein mit EFRE-Mitteln kofinanziertes Landesprogramm stellt das Programm „Nachhaltige Stadtentwicklung“ des Landes Brandenburg dar. Im Katalog förderfähiger Maßnahmen sind zur Verbesserung der städtischen Verkehrsverhältnisse explizit auch Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und zum Mobilitätsmanagement angeführt, ohne diese jedoch zu konkretisieren. Zuwendungsempfänger für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind in erster Linie Städte, die ein integriertes Stadtentwicklungskonzept vorweisen können und vom Land anhand spezifischer Prüfkriterien ausgewählt werden.

#### **Förderoptionen in den Bereichen Gesundheit, Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung.**

Die Bereiche Gesundheit, Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung haben oft indirekten Bezug zum Mobilitätsmanagement. Die Gesundheitsprävention fördert das vermehrte Laufen und Radfahren (bekanntestes Beispiel: „Mit dem Rad zur Arbeit“ von AOK und ADFC). Ähnlich stellt sich die Situation bei der Verkehrssicherheitsarbeit oder der Mobilitätserziehung dar, wenn gleich hier der öffentliche Verkehr häufig mit einbezogen wird, wie beispielsweise Busschulen oder verkehrsträgerübergreifende Mobilitäts- und Sicherheitstrainings für Senioren zeigen. Das Engagement auf diesen verwandten Themenfeldern trägt dazu bei, Mobilitätsmanagement zu etablieren und den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel durch Kampagnen, Netzwerke oder Wissensvermittlung zu fördern. Antragsteller von kommunaler oder betrieblicher Seite können die Mittel im Rahmen bestehender Initiativen und Projekte nutzen, um in ihrem Zuständigkeitsbereich Mobilitätsmanagement zu betreiben – wenn auch unter der Überschrift von Gesundheit, Sicherheit oder Mobilitätserziehung.

Im Gesundheitsbereich ist an erster Stelle der nationale Aktionsplan IN FORM zu nennen, eine Gemeinschaftsinitiative des

Bundesministeriums für Gesundheit (BMG) und des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (BMELV). Ziel ist es, für ein gesünderes Ernährungs- und Bewegungsverhalten zu werben. Fördermittel stammen je nach Projekt vom BMG, BMELV oder von Kooperationspartnern. Sie werden nicht nur an kleinere und mittlere Unternehmen, sondern auch an Kommunen und Institutionen vergeben. Besonders vorbildhafte Projekte werden jedes Jahr mit dem Deutschen Präventionspreis ausgezeichnet und sollen damit zur Verbreitung und Nachahmung anregen.

## 5.2 Planung der Maßnahmenumsetzung.

Sobald die Finanzierung gesichert ist, kann festgelegt werden, wie die Maßnahmen im Detail umgesetzt werden sollen. Falls die Kommune nicht über die nötigen personellen und fachlichen Kenntnisse verfügt, können auch Planungsbüros als externe Dienstleister diese Aufgabe übernehmen.

Bei den Maßnahmen, die die Kommune selbst durchführt bzw. plant, muss der Informationsaustausch zwischen den involvierten Verwaltungsstellen gegeben sein. Diese Koordinierungsaufgabe fällt dem Energie- und Klimaschutzkoordinator zu. Die Facharbeitsgruppe für Verkehr, die die Maßnahmenumsetzung fachlich bearbeitet, unterstützt ihn dabei. Auch bei der Vergabe der Planungsleistungen an Externe hat der Energie- und Klimaschutzkoordinator eine Kontrollfunktion.

Mit den Maßnahmenblättern steht den Kommunen ein Instrument zur Verfügung, mit dem sie die Maßnahmen und deren Umsetzung genau planen und dokumentieren können. Folgende Punkte sollten in den Maßnahmenblättern geklärt werden, damit die Umsetzung reibungslos verläuft:

- Verantwortliche für die Maßnahme
- sonstige Beteiligte
- Dauer der Maßnahme mit Start- und Abschlusstermin
- erste Schritte
- Zusammenhang mit anderen Maßnahmen

**Wichtig:** Alle Maßnahmen und Ergebnisse sollten transparent dargestellt werden. Dies dient nicht nur der Information aller beteiligten Akteure, sondern hilft auch, die Wirksamkeit der Maßnahmen zu verdeutlichen. Dazu sind folgende Aktivitäten empfehlenswert:

- Zeitplan der Maßnahmen samt den Meilensteinen publik machen
- Ziele bei der Umsetzung und Erfolgskriterien formulieren
- Qualitätsanforderungen bei der Umsetzung formulieren
- Qualitäts- und Erfolgskontrolle etablieren

Alle relevanten Entscheidungen über den organisatorischen Ablauf, die Verantwortlichkeiten, die Bewertungskriterien und

die Meilensteine müssen auf transparente Weise dokumentiert werden. Sollte sich im Lauf des Umsetzungsprozesses zeigen, dass Änderungen vorgenommen werden müssen, so ist das in den Maßnahmenblättern zu vermerken. Dabei sollte auch der zeitliche Ablauf der Fehlermeldung sowie die gewählte Problemlösung dokumentiert werden.



**Tipp:** Benutzen Sie die von der dena entwickelten Maßnahmenblätter. Die Vorlagen finden Sie unter [www.energieeffiziente-kommune.de/werkzeuge](http://www.energieeffiziente-kommune.de/werkzeuge).



## ⑥ Maßnahmen umsetzen.

Damit die geplanten Energiespar- und Energieeffizienzmaßnahmen Erfolg zeigen, bedarf es neben einer gründlichen Planung eines guten Managements. Als wesentliche Erfolgsfaktoren können die interne Kommunikation, das Zeitcontrolling, die Fehlerfrüherkennung und das Krisenmanagement identifiziert werden.

### 6.1 Interne Kommunikation.

Kommunale Maßnahmen haben höhere Erfolgsaussichten, wenn sich die Beschäftigten in den Verwaltungen mit den Zielen und dem Vorgehen identifizieren. Dazu müssen sie frühzeitig und umfassend informiert werden, Fragen beantwortet und Anregungen an die Verantwortlichen weitergeleitet werden. Die wichtigsten Informationen, die im Kollegenkreis kommuniziert werden müssen, betreffen die Ziele der Maßnahmen und die damit verbundenen Vorteile für die Kommune, den organisatorischen Ablauf der Umsetzung, die zeitliche Dimension der Maßnahmen und die Frage, wer für was verantwortlich ist. Vor allem wenn das Aufgabenfeld der Mitarbeiter betroffen sein könnte, macht sich eine ausführliche Informationspolitik bezahlt.

Eine gute interne Kommunikation soll nicht dazu führen, dass bereits beschlossene Maßnahmen wieder infrage gestellt oder „zerredet“ werden, sondern sorgt vielmehr dafür, dass alle für die Umsetzung nötigen Informationen verfügbar sind. Außerdem werden die Ziele sowie Maßnahmen besser akzeptiert und deren Realisierung eher unterstützt.

### 6.2 Zeitcontrolling.

Um eventuelle Fehlentwicklungen oder Abweichungen vom Zeitplan rechtzeitig zu erkennen, muss regelmäßig der Stand der Maßnahmenumsetzung geprüft werden. Dies ist eine Aufgabe für den Energie- und Klimaschutzkoordinator. In einem festgelegten Rhythmus – beispielsweise alle drei Monate – lässt er die Handlungsfeld- oder Maßnahmenverantwortlichen Bericht erstatten. Unabhängig von dem gewählten Überprüfungsturnus müssen dem Koordinator eingetretene oder zu erwartende Verzögerungen und ihre Ursachen (noch nicht ausbezahlte Fördermittel, technische Schwierigkeiten etc.) sowie mögliche Problemlösungen gemeldet werden. Der Energie- und Klimaschutzkoordinator stellt sicher, dass alle in das Problem oder seine Lösung involvierten Akteure sich über die Lage austauschen. Eventuell kann es sinnvoll sein, die Maßnahme zurückzustellen und eine andere umzusetzen.

### 6.3 Fehlerfrüherkennung.

Grundbedingung für ein funktionierendes System der Fehlerfrüherkennung sind klar definierte Rückmeldeschleifen und Verantwortlichkeiten. Eine Rückmeldeschleife erfüllt ihren Zweck, wenn bereits aufgetretene oder zu erwartende Probleme bei Kontrollbesuchen identifiziert und dem Energie- und Klimaschutzkoordinator gemeldet werden. Wenn es sich um gravierende oder grundsätzliche Probleme handelt, leitet der Koordinator den Fall an die Facharbeitsgruppe für Verkehr weiter. Schon zu Beginn der Maßnahmenumsetzung muss geklärt sein, wer für die jeweilige Maßnahme verantwortlich ist, wer die Verantwortung für die Kontrolle trägt und wer für Rückmeldungen ansprechbar ist.

#### Wer ist für die Umsetzung der Maßnahme zuständig?

Bei den meisten Maßnahmen ist zu empfehlen, dass ein Mitglied der Facharbeitsgruppe für Verkehr die Verantwortung für die Umsetzung übernimmt. Zu den Aspekten, die immer im Zusammenhang mit der Gesamtheit der Maßnahmen betrachtet werden müssen, gehören beispielsweise die Finanzierung oder die Reihenfolge, in der die Maßnahmen umgesetzt werden.

#### Wer führt die Kontrolle durch?

Wenn nicht ein Mitglied der Facharbeitsgruppe für Verkehr die Kontrollbesuche übernimmt, sollte dies jemand aus der gleichen Einheit wie der Maßnahmenverantwortliche tun – schließlich kommt es hier auf ein spezielles Fachwissen an. Optimalerweise formuliert der Kontrollverantwortliche seine Lösungsvorschläge schon während des Kontrollbesuchs auf dem Kontrollbogen.

#### An wen gehen die Rückmeldungen?

Die Ergebnisse der Kontrollbesuche sollen nicht an verschiedenen Stellen, sondern zentral gesammelt und bearbeitet werden, auch wenn sie keine Auffälligkeiten zeigen. Für diese Aufgabe bietet sich die Position des Energie- und Klimaschutzkoordinators an, der schließlich über alle Informationen zu den Maßnahmen verfügen muss, um gegebenenfalls Aktivitäten zum Gegensteuern abzustimmen oder die Facharbeitsgruppe für Verkehr mit dem Fall zu betrauen.

Diese drei Positionen sind im Idealfall nicht in Personalunion zu besetzen. Damit die Kontrolle wirkt, müssen mindestens zwei Personen in die Rückmeldeschleife eingebunden sein.

Die Fehlerfrüherkennung enthält folgende Schritte:

- Maßnahmenumsetzung kontrollieren

- Kontrollergebnisse protokollieren
- ggf. Problemlösungen diskutieren
- Vorgehen abstimmen und protokollieren
- Umsetzung erneut kontrollieren

Wie häufig sollten Kontrollbesuche stattfinden? Dies hängt nicht nur von den personellen Ressourcen in der Verwaltung ab, sondern auch von der Art der Maßnahme. In der Regel sind vier Kontrollen empfehlenswert: Ein erster Besuch in der Anfangsphase identifiziert mögliche „Kinderkrankheiten“; eine zweite Kontrolle etwa zur halben Laufzeit der Maßnahme nimmt vor allem die Einhaltung des Zeitplans in den Blick; ein dritter Termin findet einige Wochen vor Abschluss statt, um die reibungslose Abnahme vorzubereiten. Die vierte und letzte Kontrolle ist Teil des Abnahmetermins. Je nach Art der Maßnahme können weitere Kontrollbesuche sinnvoll sein, etwa wenn besondere Probleme zu erwarten sind oder wenn die Maßnahme erstmals in der Kommune durchgeführt wird.

Alle Ergebnisse und Folgen einer Kontrolle sind zu protokollieren, sodass beim nächsten Kontrolltermin überprüft werden kann, ob die Optimierung Erfolg gezeigt hat. Auch diese Prüfung findet wieder Eingang in das Protokoll.

Was ist der Nutzen der systematisch betriebenen Umsetzungs-kontrolle? Durch das frühzeitige Erkennen von Verspätungen, Kostensteigerungen und Störfaktoren können größere Probleme vermieden werden. Es gilt jedoch auch, auf positive Faktoren zu reagieren, etwa wenn eine Maßnahme wegen eines unerwartet großen Erfolgs auf eine breitere Basis gestellt wird oder wenn ein neues Förderprogramm einen größeren Projektumfang möglich macht.



**Tipp:** Nutzen Sie die von der dena entwickelte Kombination von Maßnahmenblatt und Kontrollbogen. Damit können Sie Maßnahmen charakterisieren und deren Umsetzung bis zum Abschluss einfach und übersichtlich nachverfolgen. Wenn Sie alle Maßnahmenblätter und Kontrollbögen in einem gemeinsamen Ordner aufbewahren, kann der Überblick über den aktuellen Stand nicht verloren gehen. Die Vorlage finden Sie unter [www.energieeffiziente-kommune.de/werkzeuge](http://www.energieeffiziente-kommune.de/werkzeuge).

## 6.4 Krisenmanagement.

Trotz eines guten Fehlerfrüherkennungssystems kann es zu unvorhergesehenen ernststen Problemen kommen. Dann ist das Krisenmanagement gefragt, geeignete Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Sobald es Anzeichen dafür gibt, dass Maßnahmen ins Leere laufen, kontraproduktiv wirken oder gar Schäden verursachen, gilt es unverzüglich den Energie- und Klimaschutzkoordinator zu verständigen. Seine Aufgabe ist es nun, über das weitere Vorgehen zu entscheiden. Während grundsätzliche Probleme in der Facharbeitsgruppe für Verkehr oder handlungsfeldübergreifend in der Arbeitsgruppe für Energie und Klimaschutz bearbeitet werden müssen, reicht es in anderen Fällen, wenn der Maßnahmenverantwortliche – in Absprache mit dem Energie- und Klimaschutzkoordinator – Schritte zum Gegensteuern unternimmt. Unter Umständen ist auch der Abbruch oder das Zurückstellen einer Maßnahme eine zu erwägende Option.



## ⑦ Erfolge bilanzieren – der zweite Durchlauf.

Mit einer Bilanzierung des Energie- und Klimaschutzprogramms und der erfolgten Maßnahmen endet die erste Runde im Kreislauf des Energie- und Klimaschutzmanagements: Die Daten aus der Bewertung der Maßnahmen liefern die Basis, um erneut operative Ziele zu stecken, Maßnahmen zu planen, zu finanzieren und durchzuführen. Obwohl Maßnahmen eine längere Laufzeit als ein Jahr haben können, bietet es sich an, nach dieser Zeit eine Bilanz zu ziehen. Dadurch können Maßnahmen noch während ihrer Laufzeit modifiziert werden. Der Vorgang der Bilanzierung lässt sich in folgende Schritte unterteilen:

### 1. Umsetzungsstand dokumentieren.

Alle Maßnahmen des Energie- und Klimaschutzprogramms sind auf ihren Stand zu überprüfen. Liegt die Umsetzung im Zeitplan? Falls es zu Verzögerungen gekommen ist, muss ein geänderter Zeitplan dies berücksichtigen.

### 2. Daten fortschreiben.

Die zur Planung der Maßnahmen erhobenen Daten werden nun aktualisiert. Wichtig ist hierbei, dass deutlich dokumentiert wird, wie sich der Energieverbrauch und die Energiekosten entwickelt haben.

### 3. Zielerreichung überprüfen.

Haben die Maßnahmen ihr Ziel bereits erreicht? Im ersten Durchlauf wird das bei vielen Maßnahmen noch nicht der Fall

sein. Die Analyse des Erreichten zeigt, an welchen Stellen die Maßnahmen gegebenenfalls justiert werden müssen, um das Ziel zu erreichen.

### 4. Ergebnisse bewerten.

Wie sind die bisher erreichten Erfolge – und auch die möglichen Fehlschläge – zu bewerten? Hier kann es hilfreich sein, sich an anderen Städten und Gemeinden zu orientieren. Wenn zuvor einheitliche Kennzahlen zur Messung der Zielerreichung definiert wurden, ist auch ein direkter Vergleich möglich.

### 5. Abläufe bewerten und optimieren.

Um die organisatorischen Abläufe der einzelnen Maßnahmen für den nächsten Durchlauf zu verbessern, gilt es, neben dem Maß der Zielerreichung und der Erfüllung des Zeitplans auch zu prüfen, wie die Zusammenarbeit zwischen den involvierten Akteuren funktioniert. Fließen die nötigen Informationen? Gibt es Unzufriedenheit unter den Beteiligten – und falls ja, warum?

### 6. Energiebericht aktualisieren.

Die Bilanz des Energie- und Klimaschutzprogramms soll Eingang in den mindestens alle drei Jahre zu aktualisierenden kommunalen Energiebericht finden. Der aktualisierte Bericht sollte auch eine Bewertung des Energie- und Klimaschutzmanagements enthalten. Die Verabschiedung des Energieberichts obliegt den politischen Gremien.



## ⑧ dena-Angebote für Kommunen.

Wenn es um Energieeffizienz und Energiesparen geht, ist die dena der zentrale Ansprechpartner für Städte und Gemeinden. Der folgende Abschnitt bietet einen Überblick über einige der zahlreichen Instrumente, die die dena entwickelt hat und mit deren Hilfe Kommunen ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoß senken und gleichzeitig Geld sparen können.

### **Energie- und Klimaschutzmanagementsystem und Betreuung von Musterkommunen.**

Das Energie- und Klimaschutzmanagement der dena ermöglicht es Städten und Gemeinden, eigene Energieeffizienz- und Klimaschutzmaßnahmen systematisch zu konzipieren und durchzuführen. Für alle Teilschritte stellt die dena interessierten Kommunen Know-how zur Verfügung. Informationsbroschüren zum Vorgehen sowie eine Übersicht der gesamten eigens für Kommunen entwickelten Instrumente finden sich unter [www.energieeffiziente-kommune.de](http://www.energieeffiziente-kommune.de).

Die dena begleitet drei ausgewählte Musterkommunen unterschiedlicher Größe beim Energie- und Klimaschutzmanagement. Die Maßnahmen in Magdeburg, Sachsen-Anhalt, in Remseck am Neckar, Baden-Württemberg sowie in Schenefeld, Schleswig-Holstein zeigen modellhaft, wie Kommunen systematisch ihren Energieverbrauch verringern können. Die Vorhaben in Magdeburg werden von der Städtische Werke Magdeburg GmbH & Co. KG finanziell unterstützt, in Remseck von der EnBW Vertrieb GmbH und in Schenefeld von der E.ON SE. Darüber hinaus werden praxisnah Bewertungskriterien für ein Auszeichnungssystem definiert, das deutschlandweit etabliert werden soll.

Weitere Informationen:  
[www.energieeffiziente-kommune.de](http://www.energieeffiziente-kommune.de).

**Informationsportal im Internet.**

Über das Informationsportal [www.energieeffiziente-kommune.de](http://www.energieeffiziente-kommune.de) stellt die dena in den vier für Energieeffizienz und Klimaschutz relevanten Handlungsfeldern Gebäude, Verkehr, Stromnutzung und Energiesysteme den interessierten Städten und Gemeinden umfangreiche Informationen zur Verfügung.

Im Handlungsfeld Verkehr informiert das Portal praxisnah darüber, wie Kommunen die Mobilität der eigenen Mitarbeiter managen, wie sie ihren Fuhrpark optimieren und die Luftqualität durch den Einsatz von Erdgasfahrzeugen verbessern. Hier findet sich zudem eine umfangreiche Sammlung von Hinweisen zum kraftstoffsparenden Autofahren. Darüber hinaus stellt das Portal die wesentlichen Förderprogramme für kommunale Maßnahmen im Energiesparen und in der Energieeffizienz vor. Es richtet sich an alle kommunalen Mitarbeiter und liefert für jeden Kenntnisstand die entsprechenden Auskünfte. Die Broschüren können über die Seite bestellt werden und stehen ebenso wie die Werkzeuge kostenfrei zum Download zur Verfügung.

Weitere Informationen:  
[www.energieeffiziente-kommune.de](http://www.energieeffiziente-kommune.de).

**Fachleute finden: Datenbank „Dienstleister für Kommunen“.**

Ob es sich um Contracting, Beratungs-, Planungs- oder IT-Dienstleistungen handelt: Ein Blick in die von der dena aufgebaute Datenbank „Dienstleister für Kommunen“ spart den Verwaltungen von Städten und Gemeinden viel Arbeit. Fachleute aus verschiedenen Bereichen präsentieren sich hier mit ihren Referenzen.

Weitere Informationen:  
[www.energieeffiziente-kommune.de/anbieterdatenbank](http://www.energieeffiziente-kommune.de/anbieterdatenbank).

**Datenbank mit Praxisbeispielen: „Energieeffizienzprojekte in Kommunen“.**

Von Energiespar-Contracting über Gebäudesanierung bis Straßenbeleuchtung gibt es viele Möglichkeiten für Kommunen, Energie zu sparen oder effizient einzusetzen. Die dena-Datenbank „Energieeffizienzprojekte in Kommunen“ präsentiert beispielhafte Vorhaben, die zur Nachahmung empfohlen sind.

Weitere Informationen:  
[www.energieeffiziente-kommune.de/praxisdatenbank](http://www.energieeffiziente-kommune.de/praxisdatenbank).

**Contracting-Beratung für Kommunen.**

Die öffentlichen Gebäude bieten noch ein großes Potenzial, wenn es um das Einsparen von Energie geht. Contracting kann die Energiekosten in den Liegenschaften der öffentlichen Hand um jährlich 30 bis 50 Prozent senken. Das dena-Kompetenzzentrum Contracting berät interessierte Städte und Gemeinden und vermittelt Experten für die Entwicklung, Planung und Umsetzung von Contracting-Projekten vor Ort.

Weitere Informationen:  
[www.kompetenzzentrum-contracting.de](http://www.kompetenzzentrum-contracting.de).

**Initiative EnergieEffizienz.**

Von der Beschaffung über die Innenbeleuchtung zur IT und Nutzer motivation haben öffentliche Einrichtungen viele Möglichkeiten, Energie noch effizienter zu nutzen. Die Informations- und Motivationskampagne *Initiative EnergieEffizienz* der dena stellt Internettools und -datenbanken, Broschüren und Leitfäden oder Referenzprojekte für Dienstleistungsunternehmen, öffentliche Einrichtungen und Kommunen vor.

Weitere Informationen:  
[www.energieeffizienz-im-service.de](http://www.energieeffizienz-im-service.de).

**Kommunikationsplattform zur Umsetzung der EU-Energiedienstleistungsrichtlinie.**

Um ihre Energieeffizienzmaßnahmen bekannter zu machen, nutzen öffentliche Einrichtungen die zentrale Informations- und Kommunikationsplattform der dena zur EU-Energiedienstleistungsrichtlinie. Kommunen können hier zum Beispiel ihre Aktivitäten mit dem Good-Practice-Label „Energieeffizienz“ der dena auszeichnen lassen oder am jährlichen Wettbewerb „Energieeffizienz in Kommunen“ teilnehmen.

Weitere Informationen:  
[www.energieeffizienz-online.info](http://www.energieeffizienz-online.info).

## Impressum.

### Herausgeber.

Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)  
Energieeffiziente Verkehrssysteme  
Chausseestraße 128 a  
10115 Berlin  
Tel.: +49 (0)30 72 61 65-600  
Fax: +49 (0)30 72 61 65-699

### Redaktion.

Stefan Haendschke, dena

### Layout.

BBS Werbeagentur GmbH, Hamburg

Stand: 11/2013

Alle Rechte sind vorbehalten. Die Nutzung steht unter dem  
Zustimmungsvorbehalt der dena.





Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag  
 Ergänzungsantrag  
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

DS 16/SVV/0179

 öffentlich**Einreicher:** Fraktion CDU/ANW**Betreff:** Aufbau eines Energie- und Klimaschutzmanagements

Erstellungsdatum 21.04.2016

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
06.04.2016	SVV der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheid	

**Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt,

Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den OBM im Rahmen des aufzustellenden Masterplanes 100 % Klimaschutz für die Landeshauptstadt, deren Eigenbetriebe und den städt. Gesellschaften ein Energie- und Klimaschutzmanagement zu entwickeln, dass die bestehenden und/oder neu einzuführende Systeme zusammengefasst dokumentiert und damit dazu beiträgt, in regelmäßigen Zeitabständen Stand und Umsetzung von Klimaschutzziele aufzuzeigen.

Ein erster Bericht zur Ist-Analyse ist im IV Quartal 2016, ein ausführlicher Zwischenbericht ist Ende des I. Quartals 2017 vorzulegen."

gez. M. Finken  
Fraktionsvorsitzender

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

**Begründung:**

Potsdam ist nicht nur wegen des stetigen Wachstums einem wachsenden finanziellen Druck ausgesetzt. Während die LHP neue Auflagen einhalten und sich neuen Herausforderungen stellen muss, gibt es kaum Möglichkeiten, die Einnahmen zu erhöhen. Allein für die Energienutzung in den Gebäuden werden jährlich hohe Summen ausgegeben und es ist weiterhin mit steigenden Preisen zu rechnen. Wer Energie effizient einsetzt, schont nicht nur das Klima, sondern auch den eigenen Haushalt. Das eingesparte Geld steht anderen wichtigen Aufgaben zur Verfügung und bleibt somit in der Stadt.

Energieverbrauch spielt in unterschiedlichen kommunalen Bereichen eine wesentliche Rolle. Dabei kann durch gezieltes Handeln die Energieeffizienz gesteigert und die ökologische so- wie ökonomische Bilanz des Energieeinsatzes verbessert werden. Die wesentlichen Handlungsfelder für kommunales Energie- und Klimaschutzmanagement sind Gebäude, Stromnutzung und technische Anlagen, Energiesysteme sowie der Bereich Verkehr.

**Betreff:**

öffentlich

**Kooperationsvertrag der Landeshauptstadt Potsdam mit der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten - Zwischenbericht**
**bezüglich****DS Nr.:** 14/SVV/0374

Erstellungsdatum 14.04.2016

Eingang 922: 14.04.2016

Einreicher: FB Kommunikation, Wirtschaft und Beteiligung

**Beratungsfolge:**

Datum der Sitzung Gremium

27.04.2016 Hauptausschuss

**Inhalt der Mitteilung:** Der Hauptausschuss nimmt zur Kenntnis:

Der Oberbürgermeister wurde beauftragt, neben den Inhalten der Zusammenarbeit mit der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten (Stiftung) auch deren Formen, vor allem Art und Weise der Kooperation in einer Rahmen- bzw. Kooperationsvereinbarung zu regeln. Zudem sollen - in einem zweiten Teil - auch die Ergebnisse aus der Evaluierung des noch bis Ende 2018 befristeten Pflegevertrages mit der Stiftung sowie die Ergebnisse einer Bürgerbeteiligung einfließen.

Zur Erhebung und Aufbereitung der inhaltlichen Zusammenarbeit, deren Formen und der Art und Weise der Kooperationen, führte die Verwaltung Ende Februar/Anfang März dieses Jahres in einem ersten Schritt eine verwaltungsinterne Befragung durch. Ein Schwerpunkt dieser Befragung war es zunächst, verwaltungsweit abzuschichten, welche Bereiche mit der Stiftung zusammenarbeiten. Zu diesem Zweck wurden im Rahmen einer Online-Umfrage insgesamt 76 Bereiche der Verwaltung angeschrieben. Von diesen haben sich 61 beteiligt. 35 Befragte gaben an, in der einen oder anderen Form regelmäßig mit der Stiftung im Rahmen der Verwaltungsarbeit in Kontakt zu stehen bzw. mit der Stiftung zusammenzuarbeiten. Dabei wurden die Bereiche entsprechend der Intention des Beschlusses sowohl zu den Inhalten, als auch deren Formen sowie der Art und Weise der Zusammenarbeit bzw. Kooperation befragt. Um die inhaltliche Zusammenarbeit detaillierter aufbereiten zu können, werden derzeit Interviews mit den Bereichen geführt, welche mehrere Berührungspunkte mit der Stiftung haben.

Jedoch lässt sich das Ergebnis der Befragung bereits jetzt wie folgt zusammenfassen. Es gibt zahlreiche Schnittstellen zwischen der Verwaltungsarbeit der Stadt und der Stiftung. Neben einer Vielzahl vertraglicher Beziehungen, gibt es Berührungspunkte in Fragen des Ordnungsrechts. So tritt die Stadt mehrfach als Genehmigungsbehörde auf, erhebt Gebühren bzw. erteilt Kostenbefreiungen und gewährt in einigen Fällen Zuwendungen. Schließlich erfolgen in zahlreichen Fällen auf Arbeitsebene Abstimmungen bei gemeinsamen Projekten und Vorhaben.

**Fortsetzung S. 3**



**Fortsetzung der Mitteilung:**

Für die Umsetzung des zweiten Teils des Beschlusses ist die Durchführung einer repräsentativen Bürgerbefragung geplant. Je nach Freigabe des Fragebogens können Ergebnisse Ende Juni/Anfang Juli 2016 oder – aufgrund der Sommerpause – Ende November, Anfang Dezember präsentiert werden. Der Entwurf des Fragebogens ist der Mitteilungsvorlage beigelegt.

Mit der repräsentativen Bürgerbefragung werden Informationen zur tatsächlichen und gewünschten Nutzung, sowie zur Wahrnehmung der Welterbe-Parks durch die Potsdamerinnen und Potsdamer gewonnen. Um ein abgestuftes, an der konkreten Alltagserfahrung orientiertes Bild zeichnen zu können, werden die drei großen Parkanlagen jeweils getrennt nacheinander und in einer an das jeweilige „Profil“ angepassten Weise abgefragt. So ist beispielsweise die Frage nach einem möglichen Eintrittsgeld auf den Park Sanssouci beschränkt. Die Ergebnisse der Befragung dienen als konzeptioneller Ausgangspunkt für die anschließende Entwicklung eines möglichen Beteiligungsverfahrens im Herbst 2016.

Im Anschluss hieran wird ein Entwurf einer Rahmen- bzw. Kooperationsvereinbarung erarbeitet und der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt. Ziel einer Kooperationsvereinbarung kann zunächst eine Zusammenstellung der grundsätzlichen Themen und Inhalte der wechselseitigen Zusammenarbeit der Landeshauptstadt Potsdam (LHP) und der Stiftung sein. Ferner soll diese die grundsätzlichen gemeinsamen Interessen und Erwartungen sowie eine gemeinsame Zielsetzung enthalten. Ziel ist ein kooperatives, partnerschaftliches Miteinander. Mit Blick auf die gemeinsame Zielsetzung soll ein Modus festgeschrieben werden, welcher einen wechselseitigen Informations-, Erfahrungs- und Erkenntnisaustausch ermöglicht und verstetigt. Hierdurch werden sowohl die Inhalte, als auch die Art und Weise der Zusammenarbeit systematisiert und strukturiert. Die Vereinbarung kann somit als Grundlage und Leitlinie der zukünftigen Zusammenarbeit sowie Abstimmungen sowohl auf Arbeits-, als auch auf Leitungsebene der Verwaltung der LHP dienen.

# Entwurf: Bürgerumfrage zu den Welterbeparks in Potsdam



## Ausfüllanleitung:

- Bitte markieren Sie eine Antwort bitte in der folgenden Weise: ○ ⊗ ○ .
- Wenn Sie eine Antwort korrigieren möchten, füllen Sie bitte den falsch markierten Kreis und noch etwas darüber hinaus aus, ungefähr so: ○ 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 ; Korrekturen so:
- Bitte tragen Sie Ziffern wie folgt ein:           ; Korrekturen so:
- Achten Sie auf die *Hinweise* beim Ausfüllen des Bogens, die *kursiv* gehalten sind.

## Park Babelsberg

Bitte geben Sie für die folgenden Aktivitäten an, wie häufig Sie diese im <b>Park Babelsberg</b> ausüben. (Bitte markieren Sie in jeder Zeile eine Antwort.)					
	(fast) täglich	wöchentlich	monatlich	seltener	nie
Spazieren gehen	<input type="radio"/>				
Sitzen/stille Erholung	<input type="radio"/>				
Liegen auf Wiesen/stille Erholung	<input type="radio"/>				
Baden im Strandbad Babelsberg	<input type="radio"/>				
Baden an anderer Stelle	<input type="radio"/>				
Joggen	<input type="radio"/>				
sonstige sportliche Aktivitäten	<input type="radio"/>				
Hund ausführen	<input type="radio"/>				
Durchfahrt mit dem Fahrrad	<input type="radio"/>				
Durchlaufen	<input type="radio"/>				
Besuch einer Sehenswürdigkeit	<input type="radio"/>				
Besuch einer gastronomischen Einrichtung	<input type="radio"/>				
Besuch einer Veranstaltung	<input type="radio"/>				

Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Kriterien im **Park Babelsberg**? Bitte geben Sie anhand von Schulnoten zusätzlich an, wie Sie den aktuellen Zustand der Kriterien bewerten. (Bitte markieren Sie in jeder Zeile zwei Antworten. 1 - sehr gut, 2 - gut, 3 - befriedigend, 4 - ausreichend, 5 - mangelhaft, 6 - ungenügend)

	Wichtigkeit:				Bewertung des aktuellen Zustandes mit Schulnoten:							
	sehr wichtig		unwichtig		1	2	3	4	5	6	keine Angabe	
Pflegezustand	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Gestaltung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Ausstattung mit Bänken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Angebot an Liegewiesen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Ausstattung mit Papierkörben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Angebot an Spiel- und Bewegungsflächen für Kinder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Möglichkeiten zum Skaten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Sport- und Freizeitmöglichkeiten auf den Wiesen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Nutzung des Parks im Winter zum Rodeln und Langlauf	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
thematische Führungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
kulturelle Veranstaltungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Sauberkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Beleuchtung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Sicherheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Öffnungszeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Angebot an Bademöglichkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
gastronomische Versorgung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				

	Wichtigkeit:				Bewertung des aktuellen Zustandes mit Schulnoten:						keine Angabe
	sehr wichtig		unwichtig		1	2	3	4	5	6	
Angebot an Hundewiesen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
sanitäre Einrichtungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Ausstattung mit Gehwegen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Ausstattung mit Radwegen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Nahverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Parkmöglichkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				

### Neuer Garten

Bitte geben Sie für die folgenden Aktivitäten an, wie häufig Sie diese im **Neuen Garten** ausüben.  
(Bitte markieren Sie in jeder Zeile eine Antwort.)

	(fast) täglich	wöchentlich	monatlich	seltener	nie
Spazieren gehen	<input type="radio"/>				
Sitzen/stille Erholung	<input type="radio"/>				
Liegen auf Wiesen/stille Erholung	<input type="radio"/>				
Baden	<input type="radio"/>				
Joggen	<input type="radio"/>				
sonstige sportliche Aktivitäten	<input type="radio"/>				
Hund ausführen	<input type="radio"/>				
Durchfahrt mit dem Fahrrad	<input type="radio"/>				
Durchlaufen	<input type="radio"/>				
Besuch einer Sehenswürdigkeit	<input type="radio"/>				
Besuch einer gastronomischen Einrichtung	<input type="radio"/>				
Besuch einer Veranstaltung	<input type="radio"/>				

Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Kriterien im **Neuen Garten**? Bitte geben Sie anhand von Schulnoten zusätzlich an, wie Sie den aktuellen Zustand der Kriterien bewerten. (Bitte markieren Sie in jeder Zeile zwei Antworten. 1 - sehr gut, 2 - gut, 3 - befriedigend, 4 - ausreichend, 5 - mangelhaft, 6 - ungenügend)

	Wichtigkeit:				Bewertung des aktuellen Zustandes mit Schulnoten:						keine Angabe
	sehr wichtig		unwichtig		1	2	3	4	5	6	
Pflegezustand	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Gestaltung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Ausstattung mit Bänken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Angebot an Liegewiesen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Ausstattung mit Papierkörben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Angebot an Spiel- und Bewegungsflächen für Kinder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Möglichkeiten zum Skaten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Sport- und Freizeitmöglichkeiten auf den Wiesen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Nutzung des Parks im Winter zum Rodeln und Langlauf	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
thematische Führungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
kulturelle Veranstaltungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Sauberkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Beleuchtung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Sicherheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Öffnungszeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				

	Wichtigkeit:				Bewertung des aktuellen Zustandes mit Schulnoten:						keine Angabe
	sehr wichtig		unwichtig		1	2	3	4	5	6	
Angebot an Bademöglichkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
gastronomische Versorgung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Angebot an Hundewiesen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
sanitäre Einrichtungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Ausstattung mit Gehwegen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Ausstattung mit Radwegen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Nahverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Parkmöglichkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				

### Park Sanssouci

Bitte geben Sie für die folgenden Aktivitäten an, wie häufig Sie diese im **Park Sanssouci** ausüben.  
(Bitte markieren Sie in jeder Zeile eine Antwort.)

	(fast) täglich	wöchentlich	monatlich	seltener	nie
Spazieren gehen	<input type="radio"/>				
Sitzen/stille Erholung	<input type="radio"/>				
Liegen auf Wiesen/stille Erholung	<input type="radio"/>				
Joggen	<input type="radio"/>				
sonstige sportliche Aktivitäten	<input type="radio"/>				
Hund ausführen	<input type="radio"/>				
Durchfahrt mit dem Fahrrad	<input type="radio"/>				
Durchlaufen	<input type="radio"/>				
Besuch einer Sehenswürdigkeit	<input type="radio"/>				
Besuch einer gastronomischen Einrichtung	<input type="radio"/>				
Besuch einer Veranstaltung	<input type="radio"/>				

Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Kriterien im **Park Sanssouci**? Bitte geben Sie anhand von Schulnoten zusätzlich an, wie Sie den aktuellen Zustand der Kriterien bewerten. (Bitte markieren Sie in jeder Zeile zwei Antworten. 1 - sehr gut, 2 - gut, 3 - befriedigend, 4 - ausreichend, 5 - mangelhaft, 6 - ungenügend)

	Wichtigkeit:				Bewertung des aktuellen Zustandes mit Schulnoten:						keine Angabe
	sehr wichtig		unwichtig		1	2	3	4	5	6	
Pflegezustand	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Gestaltung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Ausstattung mit Bänken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Angebot an Liegewiesen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Ausstattung mit Papierkörben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Angebot an Spiel- und Bewegungsflächen für Kinder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Möglichkeiten zum Skaten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Sport- und Freizeitmöglichkeiten auf den Wiesen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Nutzung des Parks im Winter zum Rodeln und Langlauf	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
thematische Führungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
kulturelle Veranstaltungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Sauberkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Beleuchtung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Sicherheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				

	Wichtigkeit:				Bewertung des aktuellen Zustandes mit Schulnoten:						keine Angabe
	sehr wichtig		unwichtig		1	2	3	4	5	6	
Öffnungszeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
gastronomische Versorgung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Angebot an Hundewiesen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
sanitäre Einrichtungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Ausstattung mit Gehwegen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Ausstattung mit Radwegen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Nahverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Parkmöglichkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				

Die Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg bittet seit Anfang 2006 ihre Gäste um einen freiwilligen Beitrag für den Park Sanssouci. Wären Sie bereit einen Pflichtbeitrag für den Besuch des Parks Sanssouci zu bezahlen?

- Ja, ich wäre grundsätzlich bereit einen Pflichtbeitrag für den Besuch des Parks zu bezahlen.  
 Nein, der Park muss allen kostenlos zur Verfügung stehen.

Bei nein bitte weiter mit **Frage xx**.

Wie viel würden Sie für einen Besuch des Parks Sanssouci bezahlen?

Bitte tragen Sie den Betrag in vollen Euro ein:

Euro pro Parkbesuch

Käme für Sie die Anschaffung einer Jahreskarte für den Park Sanssouci in Frage?

- ja  nein  weiß ich noch nicht

Bei nein bitte weiter mit **Frage xx**.

Wie viel würden Sie für eine Jahreskarte im Park Sanssouci bezahlen?

Bitte tragen Sie den Betrag in vollen Euro ein:

Euro für eine Jahreskarte

## Zur Person

In welchem Potsdamer Stadt- bzw. Ortsteil wohnen Sie?

- |  |                                      |  |  |
|--|--------------------------------------|--|--|
| <input type="radio"/> Babelsberg Nord            | <input type="radio"/> Eiche          | <input type="radio"/> Klein Glienicke  | <input type="radio"/> Schlaatz           |
| <input type="radio"/> Babelsberg Süd             | <input type="radio"/> Fahrland       | <input type="radio"/> Marquardt        | <input type="radio"/> Stern              |
| <input type="radio"/> Berliner Vorstadt          | <input type="radio"/> Golm           | <input type="radio"/> Nauener Vorstadt | <input type="radio"/> Teltower Vorstadt  |
| <input type="radio"/> Bornim                     | <input type="radio"/> Groß Glienicke | <input type="radio"/> Nedlitz          | <input type="radio"/> Templiner Vorstadt |
| <input type="radio"/> Bornstedt                  | <input type="radio"/> Grube          | <input type="radio"/> Neu Fahrland     | <input type="radio"/> Uetz-Paaren        |
| <input type="radio"/> Brandenburger Vorstadt     | <input type="radio"/> Innenstadt     | <input type="radio"/> Potsdam West     | <input type="radio"/> Waldstadt I        |
| <input type="radio"/> City-Quartier Hauptbahnhof | <input type="radio"/> Jägervorstadt  | <input type="radio"/> Sacrow           | <input type="radio"/> Waldstadt II       |
| <input type="radio"/> Drewitz                    | <input type="radio"/> Kirchsteigfeld | <input type="radio"/> Satzkorn         | <input type="radio"/> Zentrum Ost        |

Bitte geben Sie Ihren hauptsächlichen momentanen Erwerbsstatus an. (Bitte markieren Sie nur eine Antwort.)

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <input type="radio"/> erwerbstätig                | <input type="radio"/> Student/in               | <input type="radio"/> zurzeit erwerbslos      |
| <input type="radio"/> Schüler/in, Auszubildende/r | <input type="radio"/> Rentner/in, Pensionär/in | <input type="radio"/> sonstiger Erwerbsstatus |

Wie alt sind Sie?

Jahre

Geschlecht:

- männlich  weiblich

**Vielen Dank für Ihre Teilnahme!** Bitte senden Sie den vollständig ausgefüllten Fragebogen im beiliegenden Rückumschlag zurück.



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

## Mitteilungsvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**16/SVV/0306**

**Betreff:**  
**Schulentwicklungsplanung - 5. Sachstandsbericht**

öffentlich

**bezüglich**  
**DS Nr.: 13/SVV/0800**

Erstellungsdatum	22.04.2016
Eingang 922:	22.04.2016

Einreicher: FB Bildung und Sport

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium
-------------------	---------

27.04.2016	Hauptausschuss
------------	----------------

### Inhalt der Mitteilung:

Der Hauptausschuss nimmt zur Kenntnis:

Gemäß Verfügung des Oberbürgermeisters vom 15. Februar 2013 wurde die Projektgruppe Schulentwicklungsplanung eingerichtet. Bestandteil der Verfügung ist zudem eine regelmäßige Berichterstattung durch das Projektteam. In diesem Zusammenhang legt das Projektteam den beigefügten 5. Sachstandsbericht vor (siehe Anlage).

Ferner wurde der Oberbürgermeister entsprechend Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 12. November 2014 beauftragt, den Hauptausschuss - beginnend ab November 2014- alle drei Monate und bei besonderen Entwicklungen in der nächsten Sitzung des Hauptausschusses über den aktuellen Stand der Umsetzung der Schulentwicklungsplanung 2014 bis 2020 zu unterrichten.

Dabei sind die wesentlichen Entwicklungen, die sich aus den Beschlüssen 14/SVV/0063, Refinanzierung der Umsetzung der Schulentwicklungsplanung 2014 bis 2020 und 13/SVV/0800, Schulentwicklungsplanung 2014 – 2020, kurz darzustellen.

Entsprechend dem Beschluss soll der Hauptausschuss am 27. April 2016 über den beigefügten Stand informiert werden.





**Landeshauptstadt  
Potsdam**

# **Projektgruppe Schulentwicklungsplanung**

## **5. Sachstandsbericht**

27. April 2016

## 1 Aufgabenstellung

Im 4. Sachstandsbericht wurden die aktuellen Bedarfe für die Grundschulversorgung aufgrund der Bevölkerungsprognose und der tatsächlichen Bevölkerungszahlen dargestellt. Im Ergebnis zeichnete sich ein zusätzlicher Bedarf an zwei Grundschulen bzw. ein vorzeitiger Versorgungsbedarf ab. In den anschließenden Arbeitsgruppen am 03. November 2015, 10. März 2016 und am 09. April 2016 wurden insbesondere Optionen für die Grundschulstandorte und der Erweiterung der Montessori Schule erörtert.

Schwerpunkt dieser Berichterstattung sind die Zwischenergebnisse aus den bisherigen Standortbetrachtungen zur Abdeckung des künftigen Grundschulbedarfs. Ferner werden die Bedarfe für die Schulversorgung im weiterführenden Bereich aufgezeigt.

## 2 Grundschulstandorte

### Planungsraum 601 (Hauptbahnhof, Templiner und Teltower Vorstadt)

Insgesamt wurden sechs Standorte auf mögliche Errichtung einer Grundschule geprüft. Kriterien waren die Größe, Lage im Bedarfsgebiet, die verkehrliche Anbindung, die tatsächliche und rechtliche Verfügbarkeit. Vorzugsweise kamen zwei Optionen in Betracht; der bisherige Standort der Comenius Schule am Finkenweg oder der Standort Heinrich-Mann-Allee/Nuthewinkel. Im Ergebnis der Arbeitsgruppensitzung am 10. März 2016 wurde der Standort Heinrich-Mann-Allee favorisiert. Gegen den Standort Am Finkenweg sprachen die Flächendefizite, insbesondere aber auch das Anliegen, einen Umzug der Förderschule zu vermeiden. Die Arbeitsgruppe und der am 15. März 2016 tagende Ausschuss für Bildung und Sport sprachen sich ferner für die Erweiterung der Comenius-Schule am Standort Brauhausberg zum Schuljahr 2020/21 aus. Am 06. April 2016 stimmte die Stadtverordnetenversammlung dieser Schulerweiterung im Zuge der Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung zu.

Für den Standort Heinrich-Mann-Allee war eine Machbarkeitsstudie beauftragt worden, die insgesamt elf Planungsvarianten eröffnete. Danach scheint eine Realisierung zwar grundsätzlich möglich zu sein, allerdings sind Fragen zur Verfügbarkeit der Flächen, zur verkehrlichen Anbindung und zum Bestandschutz – je nach Planungsvariante - zu klären. Einzuschätzen ist, dass diese vorherigen Klärungen in etwa bis Juli dieses Jahres andauern werden. Bereits am 14. April 2016 fand ein Workshop zur Realisierung der Planungsvarianten statt. Ein Ergebnis war die Einordnung der Turnhalle als Baudenkmal. Vor diesem Hintergrund wurden mit den Betroffenen Vorzugsvarianten entwickelt.

### Sozialraum IV (Babelsberg, Zentrum Ost)

In der Zeit von November 2015 bis April 2016 war hier eine sehr umfangreiche Standortbetrachtung erfolgt. Insgesamt wurden 17 Standorte – entweder als mögliche Schulstandorte oder als Ersatzfläche für eine Sportfläche - untersucht. Der Standort Sandscholle wurde – ebenfalls in der Arbeitsgruppe am 09. April 2016 - als künftiger Schulstandort favorisiert. Bedingung ist jedoch die vorherige Verlagerung der bestehenden Sportfläche. Dafür wurde eine Fläche nahe des Bhf. Griebnitzsee als bevorzugte Fläche identifiziert. Auch hier sind bis Mitte des Jahres Fragen zur Verfügbarkeit der Fläche zu klären. Falls der Standort nicht realisiert werden kann, soll der Standort Horstweg weiter als Rückfalloption dienen.

### Planungsraum 201 (Bornim, Bornstedt, Nedlitz, Am Ruinenberg, Rote Kasernen)

Aufgrund des schnelleren Wachstums wird die Errichtung der Grundschule (siehe Schulentwicklungsplan 2014 bis 2020, Pkt. 1. h) um ein Jahr vorgezogen, d. h. ab dem Schuljahr 2016/17 wird die Grundschule zweizügig in Containerbauweise am Standort Rote

Kaserne West / nördlich der Esplanade den Schulbetrieb starten und ab dem Schuljahr 2019/20 als dreizügige Grundschule mit Hort in massiver Bauweise am Standort Rote Kaserne Ost fortgeführt werden.

Unter Beteiligung des künftigen Hortträgers und der Schulleitung fand am 07. April 2016 eine Versammlung interessierter Eltern statt, in der Fragen zum Standort, zum Schul- und Hortbetrieb beantwortet wurden.

### 3 Schulbedarfe im weiterführenden Bereich

Die Nachfragesteigerung aus dem Primarbereich - im 4. Sachstandsbericht vorgestellt - wird sich auch im Sekundarbereich fortsetzen.

Als Folge des Geburteneinbruchs Anfang der 90er Jahre sanken zunächst die Schülerzahlen in der Sekundarstufe I (7. bis 10. Klassenstufe) bis zum Schuljahr 2008/09 und erreichten zu diesem Zeitpunkt mit insgesamt knapp 3.800 Schülern an allgemeinbildenden, öffentlichen Schulen ihren Tiefpunkt. Ab diesem Zeitpunkt stiegen sie kontinuierlich an, d. h. zum Schuljahr 2015/2016 auf 5.484 SchülerInnen. In den nächsten Jahren ist von einem weiteren kontinuierlichen Aufwärtstrend auszugehen.

Wie stark dieser Aufwärtstrend ausfällt, steht in Abhängigkeit von den getroffenen Annahmen. Abbildung 1 stellt die Abhängigkeitsgrößen für die Schulentwicklungsplanung dar.



Abbildung 1 - Abhängigkeitsgrößen Schülerzahlenprognose

Es wird dabei nicht der Einfluss des Schulträgers sondern die Variabilität im Prognosemodell dargestellt. Das heißt insbesondere die jeweiligen Übergangsquoten und die Klassengrößen haben Einfluss auf die Schulentwicklungsplanung und können dahingehend variiert werden. Dagegen ist der Einfluss von z.B. der Flüchtlingspolitik oder der Inklusion aktuell schwer bestimmbar und somit schwerer im Modell zu berücksichtigen. Nachfolgend werden folgende Annahmen für den weiterführenden Bereich getroffen:

## Anteil der Versorgung durch Schulen in freier Trägerschaft

Der Anteil der Gesamtschülerschaft in Potsdam, welche eine Schule in freier Trägerschaft besuchen, ist seit dem Schuljahr 2007/2008 auf etwa 24 % gestiegen. Zukünftig wird der Anteil jedoch abnehmen, da nur mit wenigen Neugründungen/Kapazitätsveränderungen freier Träger zu rechnen ist und die Kapazitäten der bestehenden Schulen ausgeschöpft sind.

Im Primarbereich wird der Anteil langfristig auf etwa 21 % sinken. Im Sekundarbereich ist von einer Abnahme des Anteils auf etwa 20 % bis zum Ende des Planungszeitraums zu rechnen. In den darauffolgenden Jahren wird dieser Anteil, sollten sich keine neuen weiterführenden Schulen in freier Trägerschaft gründen, weiter abnehmen.

## Strukturquotenentwicklung Sekundarstufe I

Der Anteil der Schüler an der Bevölkerung wird durch sogenannte Strukturquoten dargestellt. Auf Basis der Bevölkerungsdaten der 12- bis unter 16-jährigen aus den Jahren 2013 bis 2015 und den Schülern in den Klassenstufen 6 bis 10 aus den jeweiligen Schuljahren bis 2015/2016 wurden nachfolgende Strukturquoten gebildet.

	2013	2014	2015
Strukturquote	139,9%	136,8%	135,0%

Tabelle 1 - Strukturquotenentwicklung Sekundarstufe I

Die Annahme der Schulentwicklungsplanung 2014 bis 2020, dass aufgrund der wachsenden Schulnachfrage aus der Landeshauptstadt Potsdam und der angenommenen konstanten Anzahl der einpendelnden Schüler, insbesondere aus dem Landkreis Potsdam Mittelmark die Gesamtstrukturquote von 140% (2012) auf 136% sinkt hat sich somit bestätigt.

Die Einpendlerzahlen an allgemeinbildenden, öffentlichen Schulen in Potsdam (ohne Förderschulen, ohne Sportschule) sind im Sekundarbereich von 2008/2009 bis 2010/2011 leicht angestiegen und anschließend wieder leicht gefallen (vgl. Abbildung 2). Der Anteil lag dennoch relativ konstant bei etwa 20%. Gleiches gilt für den Sekundarbereich II, wobei der Anteil mit rund 28% deutlich höher ausfällt (vgl. Abbildung 3).

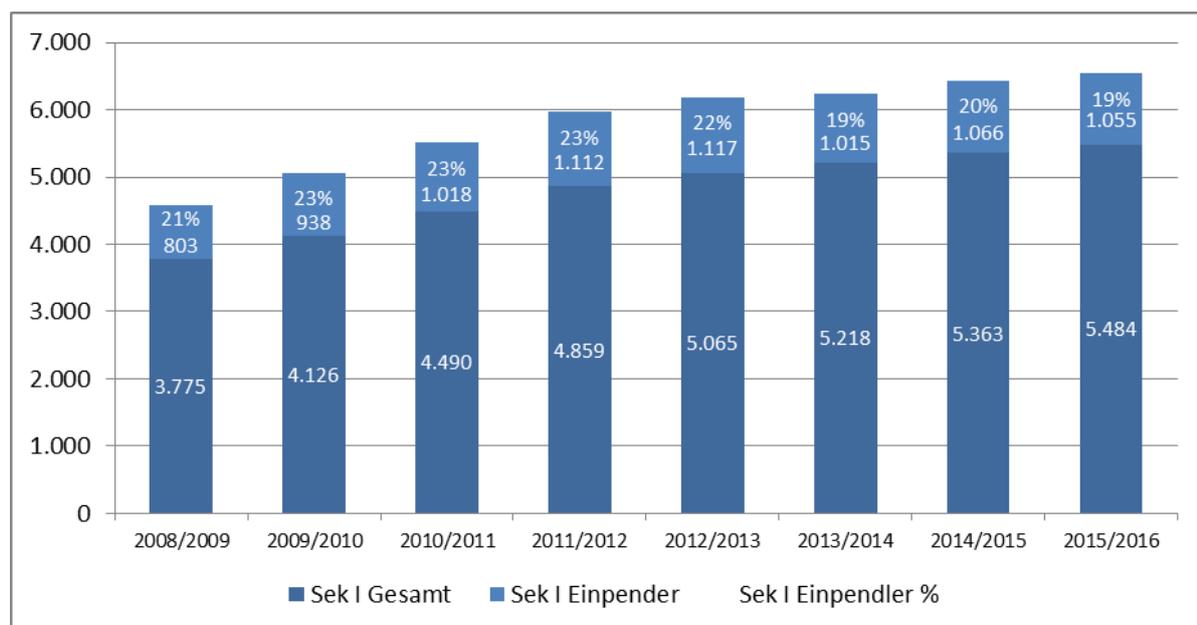


Abbildung 2 - Entwicklung der Einpendlerzahlen in der Sekundarstufe I an allgemeinbildenden, öffentlichen Schulen (ohne Förderschulen, ohne Sportschule) in Potsdam

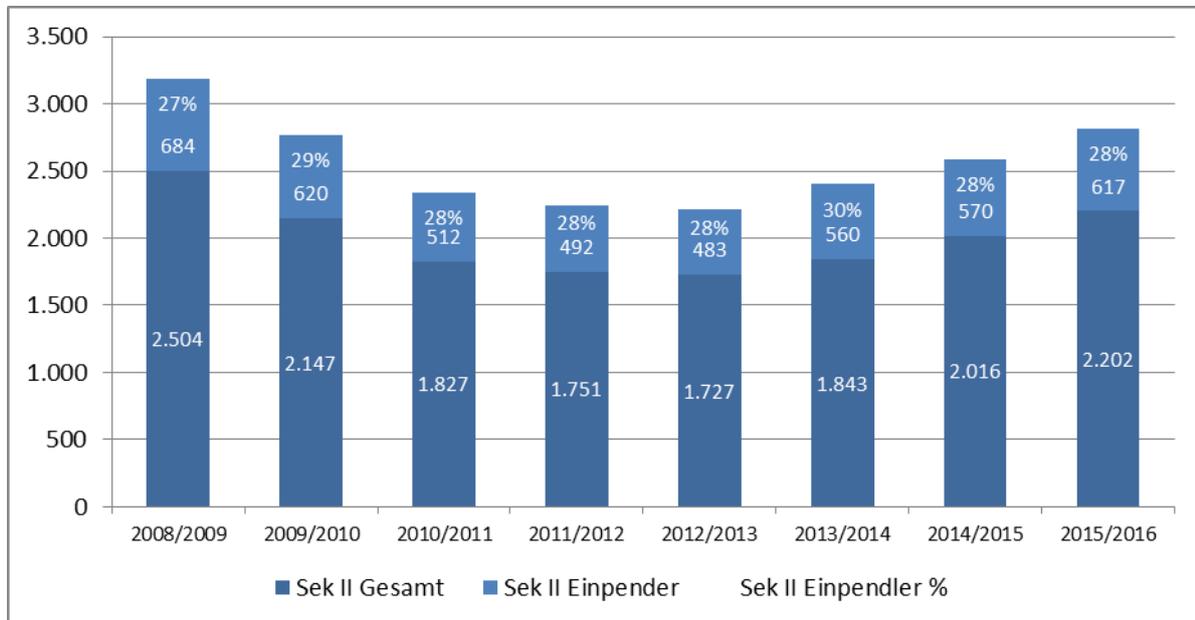


Abbildung 3 - Entwicklung der Einpendlerzahlen in der Sekundarstufe II an allgemeinbildenden, öffentlichen Schulen (ohne Förderschulen, ohne Sportschule) in Potsdam

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass eine relativ konstante Entwicklung vorliegt. Betrachtet man die Verteilung auf die einzelnen Schulformen in Klassenstufe 7 kann festgestellt werden, dass rund 90 % der auswärtigen Schüler eine Gesamtschule oder ein Gymnasium besuchen.

### Klassengrößen

Von 2009/2010 zu 2014/2015 hat sich die durchschnittliche Klassengröße an allgemeinbildenden, öffentlichen Schulen (ohne Förderschulen) von 25,2 Schülern je Klasse auf rund 23,6 Schüler pro Klasse verändert. Gründe hierfür sind insbesondere die verstärkte Integration von Schülern mit sonderpädagogischem Förderbedarf. Die Klassengröße hat einen erheblichen Einfluss auf den Bedarf im Sekundarbereich.

Zum Schuljahr 2015/2016 besteht eine Kapazität von 59 Klassen im Sekundarbereich. Eine Absenkung um 1,0 Schüler pro Klasse würde demnach die Bildung von zwei zusätzlichen Klassen notwendig machen. Auf Grundlage der bestehenden maximalen Klassengrößen zum Schuljahr 2015/2016 wird als zukünftige Planungsgrundlage eine durchschnittliche Klassengröße von 25,3 angenommen.

### Übergangsquoten

Um die Übergänge von den einzelnen Klassenstufen darzustellen, werden Übergangsquoten gebildet. Darin enthalten sind auch Bevölkerungszuwächse, Versetzungsquoten und Einpendler. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Übergangsquoten der vergangenen Jahre.

Schuljahr	Klassenstufe												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
2008/2009		103%	97%	100%	104%	101%	134%	101%	99%	97%	60%	104%	91%
2009/2010		101%	97%	98%	102%	99%	133%	101%	103%	101%	66%	111%	93%
2010/2011		98%	100%	100%	104%	99%	128%	99%	104%	97%	64%	102%	90%
2011/2012		102%	97%	100%	104%	99%	123%	100%	102%	97%	71%	99%	90%
2012/2013		100%	97%	100%	105%	99%	127%	100%	102%	98%	74%	90%	59%
2013/2014		102%	98%	100%	104%	99%	129%	100%	101%	101%	73%	88%	43%
2014/2015		102%	98%	100%	101%	99%	126%	102%	101%	98%	74%	90%	42%
2015/2016		103%	99%	101%	104%	102%	129%	100%	102%	100%	74%	91%	51%

Tabelle 2 - Übergangsquotenentwicklung 2008/2009 bis 2015/2016

Im Primarbereich fällt der Übergang von Klassenstufe 4 zu Klassen 5 auf. Die etwas höhere Quote hängt ggf. mit der Bildung der Leistungs- und Begabungsklassen an den weiterführenden Schulen zusammen. Für die Klassenstufe 5 wird daher eine Übergangsquote von 103% angenommen. Für die Planung der Sekundarstufe I ist der Übergang von Klassenstufe 6 zu Klassenstufe 7 (Ü7) und für die Sekundarstufe II der Übergang von Klassenstufe 10 zu Klassenstufe 11 (Ü11) von Bedeutung.

Die Ü7-Quote lag in den vergangenen Jahren zwischen 123% und 135 %. Einflussgrößen auf die Quote sind auswärtige Schüler, die auf eine weiterführende Schule in Potsdam wechseln, Zuzüge nach Potsdam (darunter auch Flüchtlinge) und Schüler aus Schulen in freier Trägerschaft, die nach der Grundschulzeit wieder in das öffentliche Schulsystem wechseln.

Für die kommenden Jahre wird eine Quote von 130% angenommen. Darin berücksichtigt sind auch Zuwächse durch Flüchtlinge. Die Quote für den Übergang Klassenstufe 10 zu 11 ist seit 2008/2009 von 60% auf 74 % angestiegen. Zukünftig wird mit einer Quote von 74% geplant.

## Ergebnis

Im Unterschied zum Schulentwicklungsplan 2014 bis 2020 wurde für die Bedarfsberechnung das Übergangsquotenmodell angewendet, da es im Vergleich zum Strukturquotenmodell nicht nur auf die bestehenden Bevölkerungszahlen und die Bevölkerungsprognose, sondern auch auf die bestehenden Schülerzahlen der Klassenstufen 1 bis 6 fußt. Zuzüge und Zuwächse werden dabei über die Übergangsquoten berücksichtigt.

Für die Schuljahre 2016/2017 bis 2021/2022 können auf Ist-Schülerzahlen zurückgegriffen werden. Für die Schuljahre 2022/23 bis 2024/25 werden die Geburtsjahrgänge (vom 1.10. bis 30.9. des Folgejahres) des Bürgerservices genutzt. Ab dem Schuljahr 2025/2026 bildet die Bevölkerungsprognose 2015 des Bereiches Statistik und Wahlen Grundlage für die Planung. Die Zahlen können mit bereits geborenen Kindern plausibilisiert werden. Dazu werden die Schuljahrgänge (Geburtsjahrgänge vom 1.10. bis 30.9. des Folgejahres) des Bürgerservices genutzt.

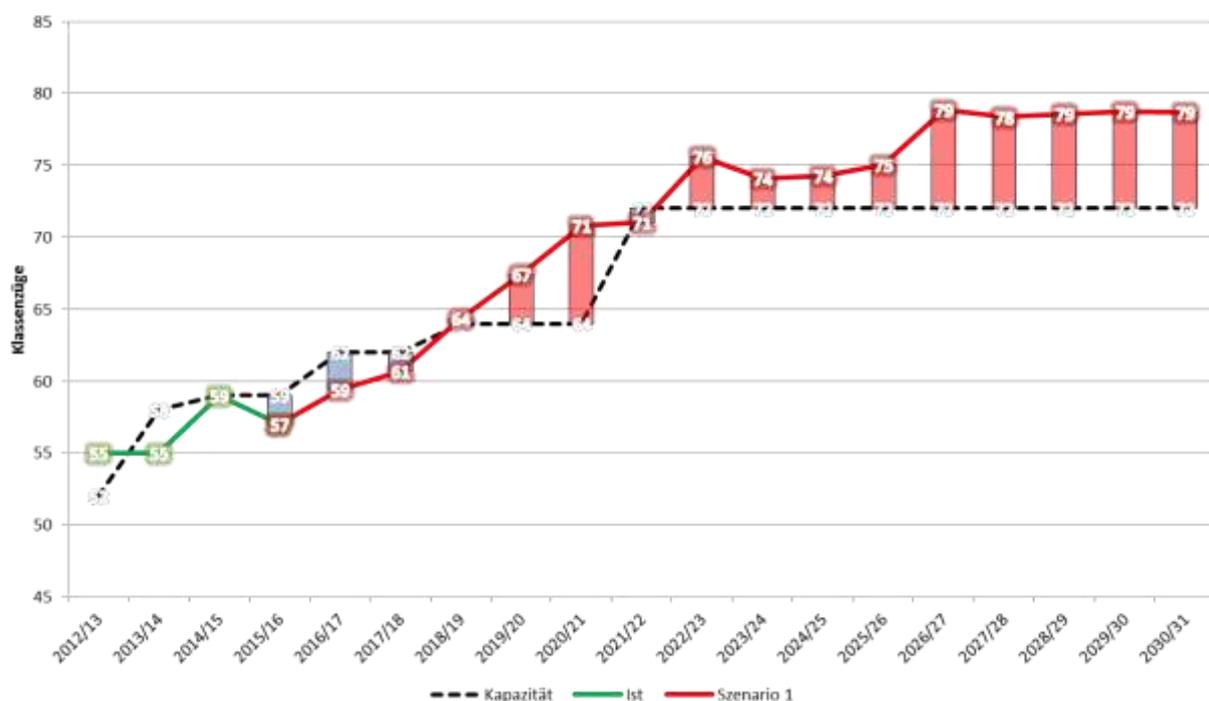


Abbildung 4 - Entwicklung Klassenstufe 7

Im Ergebnis (siehe Abbildung 4) können die Neubaubedarfe des Schulentwicklungsplanes 2014 bis 2020 bestätigt werden. Durch den schnelleren Bevölkerungszuwachs der Landeshauptstadt Potsdam vollzieht sich der Aufwuchs jedoch schneller als angenommen. In den Schuljahren 2019/2020 und 2020/2021 werden die bestehenden Schulkapazitäten möglicherweise nicht ausreichen. Bis zur Fertigstellung der beiden Schulen in 2021/2022 sind von daher zunächst schulorganisatorische Maßnahmen zu ergreifen.

Zum Schuljahr 2022/2023 entsteht erneut ein Defizit. Auch wenn dieses ein Jahr später deutlich reduziert ist, sind langfristig 7 Züge Defizit erkennbar. Unter Berücksichtigung der aktuellen Schulentwicklungsplanung und den darin enthaltenden Neubauten wird daher zu erwägen sein:

1. den Neubau einer weiterführenden Schulen von 3 auf 5 Züge zu vergrößern (Drucksache 13/SVV/0800, Schulentwicklungsplan 2014 bis 2020, Pkt. 1 j.) und
2. eine Standortsicherung für die Errichtung einer zusätzliche weiterführende Schule mit 5 Zügen zum Schuljahr 2025/2026 zu initiieren.

#### **4 Sonstiges**

##### Erweiterung der Montessori Schule

Die Arbeitsgruppe am 09. April 2016 befasste sich vor dem Hintergrund der Schulbedarfsentwicklung im weiterführenden Bereich ferner mit Erweiterungsoptionen der Montessori Schule. Zuvor war ein Ausbau am Standort –entsprechend der Machbarkeitsstudie (Drucksache 15/SVV/0737)- aufgrund der hohen Kosten als nicht umsetzbar eingeschätzt worden. Um dennoch die Erweiterung um eine Sekundarstufe II zu erreichen, soll im Zuge der Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes nun geprüft werden, inwieweit eine Erweiterung z. B. als Filiallösung an bestehenden Schulen zu realisieren wäre.

##### Schulstandort Biosphäre

Gem. gültigem Schulentwicklungsplan war zur Abdeckung der Schulbedarfe im weiterführenden Bereich zum Schuljahr 2021/2022 eine Gesamtschule mit 5/3 Zügen am Standort „Nedlitzer Holz“ zur Errichtung vorgesehen. Für den Fall der Nichtverfügbarkeit des Grundstückes, sollten Standorte – hauptsächlich im Entwicklungsgebiet Krampnitz - freigehalten werden.

Die Nachnutzung der Biosphäre als ein möglicher Schulstandort eröffnete sich seit Beginn 2016. In einer Machbarkeitsstudie war die Umnutzung der Biosphäre in eine Gesamtschule mit Jugendfreizeiteinrichtungen bejaht worden. Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung waren dem Hauptausschuss am 09. März 2016 vorgestellt worden. Danach kamen für eine Schulnutzung sowohl die Errichtung einer öffentlichen Schule als auch einer privaten Schule in Frage. Würde eine private Schulträgerschaft am Standort der Biosphäre angestrebt werden, wären zuvor ein EU-weites Vergabeverfahren und eine Verständigung zu Genehmigungsvoraussetzungen mit dem MBS erforderlich.

Entscheidend für die Frage einer bedarfsgerechten Schulversorgung – mit Hilfe eines freien Trägers - ist aber letztlich die Einordnung der künftigen privaten Schulangebote in die Errichtungsmaßnahmen der gültigen Schulentwicklungsplanung. Für den Fall, dass der freie Schulträger die Versorgung für eine 5/3-Zügige weiterführende Schule nicht vollständig oder rechtzeitig leistet bzw. leisten kann, müssten die verbleibenden Schulversorgungsbedarfe am anderen Standort abgebildet werden.

## Herausforderungen in der Flüchtlings- und Integrationsarbeit gemeinsam bewältigen (Drucksache 15/SVV/0875)

Die Arbeitsgruppe am 09. April 2016 erörterte unter Bezugnahme des oben genannten Stadtverordnetenbeschlusses die Gestaltungsmöglichkeiten und sich daraus ergebenden Aufgaben. So sollte bis Mai 2016 der Stadtverordnetenversammlung die Bedarfe und Lösungsmöglichkeiten aus den höheren Flüchtlingszahlen im Rahmen der Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung vorgelegt werden.

Im Ergebnis der Erörterung wurde festgehalten, dass eine verlässliche Prognose bzw. qualifiziertere Berechnung als bislang bei der Schulentwicklungsplanung zugrunde gelegt, derzeit nicht leistbar ist. So erfolgt die Planung und Fortschreibung aufgrund der tatsächlichen Zahlenentwicklung schulpflichtiger Ausländer in den vergangenen Jahren. Eine bedarfsgenauere bzw. konkretisierte Trendberechnung ist vor dem Hintergrund ungewisser Zuweisungszahlen aber auch anderer, insbesondere politischer Faktoren, wie politische Entwicklungen in den Herkunftsländern, Entscheidungen über Asylanträge, Entwicklung der freiwillig Ausreisen nicht zu realisieren.

Derzeit besteht in Potsdam kein Defizit an Vorbereitungsklassen. So sind im Primarbereich, Sekundarbereich I und im Bereich der Beruflichen Bildung insgesamt neun Vorbereitungsklassen eingerichtet und eine weitere Vorbereitungsklassen zur Einrichtung vorgesehen, d. h. sobald ein Versorgungsbedarf tatsächlich entsteht, startet diese Klasse.

### **5 Fazit**

Aufgrund der höheren Versorgungsbedarfe im weiterführenden Bereich ist als ein nächster Schritt vorgesehen, mögliche Standorte für eine weiterführende Schule in der Arbeitsgruppe Schulentwicklungsplanung vorzustellen und zu bewerten. Ferner sollen Mitte des Jahres die Ergebnisse aus den Fragen zur Verfügbarkeit des Grundschulstandortes Heinrich-Mann-Allee und der Sportersatzfläche nahe des Bahnhofs Griebnitzsee vorgestellt werden.

Da eine Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes eine konkrete Benennung des Standortes, des Errichtungs- oder Erweiterungsjahres und der Schulform erfordert, ist davon auszugehen, dass Anfang nächsten Jahres eine Fortschreibung möglich sein wird.

Rademacher

Leiterin Projektgruppe



Landeshauptstadt

Potsdam

Der Oberbürgermeister

**Mitteilungsvorlage**

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**16/SVV/0277****Betreff:**

öffentlich

**Herausforderungen in der Flüchtlings- und Integrationsarbeit gemeinsam bewältigen - Zwischenbericht****bezüglich****DS Nr.: 15/SVV/0875**

Erstellungsdatum 14.04.2016

Eingang 922: 14.04.2016

Einreicher: FB Soziales und Gesundheit

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

27.04.2016 Hauptausschuss

**Inhalt der Mitteilung:** Der Hauptausschuss nimmt zur Kenntnis:

Der Bericht gibt den Sachstand zum Beschluss 15/SVV/0875 per März 2016 wieder. Der Beschluss wird durch die Verwaltung laufend umgesetzt. Einige Sachstände können sich daher bereits weiterentwickelt haben.

**1. Schaffung von Unterkünften und Wohnraum**Bestehende Baurechte durch gezielte Bewerbung bei Bauwilligen aktivieren

Dies wird bereits umgesetzt, z.B. in den mehrmals im Jahr stattfindenden Wohnungsbau-Investorengesprächen am Tisch des Oberbürgermeisters (Maßnahme 1.D des wohnungspolitischen Konzepts), aber auch in weiteren Fachgesprächen mit möglichen Wohnungsbauinvestoren sowie individueller Beratung.

Wohnbauprojekte der ProPotsdam GmbH und privater Investoren beschleunigen, um den Bestand zu erhöhen

Dies wird ebenfalls bereits bei der verbindlichen Bauleitplanung umgesetzt, mehrere größere Wohnungsbauprojekte werden hier in der obersten Priorität bearbeitet. Auch die Bearbeitung der Bauanträge wird im Rahmen der Möglichkeiten möglichst schnell abgewickelt. Zur weiteren Verbesserung dieser Prozesse soll der Ausbau der bauaufsichtlichen Antragskonferenz (Maßnahme 1.A des wohnungspolitischen Konzepts) erfolgen

Im Rahmen des Balanced-Scorecard-Prozesses der Pro Potsdam GmbH wurden die strategischen Ziele des Unternehmensverbundes neu ausgerichtet. Es ist beabsichtigt im Zeitraum 2016 bis 2027 insgesamt 2.000 Wohnungen neu zu errichten (Siehe Vorlage 16/SVV/0160 und DS 16/SVV/0178). Der jährliche Zielwert liegt damit bei der Errichtung von rund 200 Neubauwohnungen. Ab 2018 sollen davon mindestens 100 Wohnungen pro Jahr mit geförderten Mietpreis- und Belegungsbindungen bereitgestellt werden.



### Nach Prüfung im Einzelfall, die Möglichkeit städtebaulicher Verträge zur Bindung von Wohnraum für sozial Bedürftige bei Bauprojekten auf bzw. für Flächen, auf denen derzeit noch kein Baurecht besteht, nutzen

Dieses Thema ist Bestandteil der Fortschreibung der "Richtlinie zur Kostenbeteiligung bei der Baulandentwicklung" (Maßnahme 1.B des wohnungspolitischen Konzepts). Diese Fortschreibung läuft und soll in 2016 abgeschlossen werden.

### Das Bündnis für Wohnen aktivieren und einbeziehen

Der Begleitkreis zur Umsetzung des wohnungspolitischen Konzeptes, in dem auch die Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung mitwirken, hat auf seiner Sitzung am 26.01.2016 beschlossen, aus seinem Kreis heraus ein Bündnis für Wohnen zu gründen. Dazu haben sich zwei Arbeitsgruppen gebildet, von denen eine einen Entwurf einer Bündnisvereinbarung erstellt, während die zweite ein Arbeitsprogramm erarbeitet, das durch die im Begleitkreis vertretenen Akteure umgesetzt werden soll. Auf der nächsten Begleitkreissitzung am 07.04.2016 sollen der Bündnistext sowie das Arbeitsprogramm diskutiert und möglichst zur Unterschriftsreife gebracht werden. Die im wohnungspolitischen Konzept aufgeführten Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen schließen die Bewältigung der Flüchtlingsarbeit im Bereich der Wohnraumversorgung insofern ein, als dieser einer der Personenkreise ist, der mit den dargestellten Instrumenten und Maßnahmen erreicht werden soll.

### Der jährliche Wohnungsmarktbericht soll darüber hinaus um die aktuellen Fördermöglichkeiten / -programme ergänzt werden

Derzeit werden das Wohnungsmarktmonitoring und in diesem Zusammenhang die Wohnungsmarktberichterstattung neu konzipiert. Wie die Darstellung aktueller Fördermöglichkeiten und -programme in die Marktberichterstattung aufgenommen werden kann, wird im Zusammenhang mit der Neukonzeption erörtert werden. Nach Jahren sehr stabiler Förderbedingungen erfuhren die Programme zur Wohnraumförderung des Landes Brandenburg in jüngster Vergangenheit wiederholt Anpassungen. Allerdings ist das Risiko, dass jene Förderkonditionen, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Wohnungsmarktberichts gelten, bei dessen Erscheinen bzw. bis zum Erscheinen des nachfolgenden Berichts nicht mehr aktuell sind, größer geworden. Um dieses Risiko zu verringern, bietet sich an, zumindest parallel einen Verweis auf die Fundstelle im Internet für die jeweils aktuellen Förderprogramme, -richtlinien und -konditionen beizufügen.

Die bisherige Form der Wohnungsmarktberichterstattung, zuletzt 2013 als „Informationen zur sozialen Wohnraumversorgung“ erschienen, wird derzeit im Bereich Wohnen letztmalig in dieser Form und als zusammenfassender Bericht für die vergangenen Jahre erstellt. Er wird in der zweiten Jahreshälfte 2016 erscheinen.

### Räumlichkeiten für Freizeitgestaltung in Gemeinschaftsunterkünften

Alle Gemeinschaftsunterkünfte verfügen über Räumlichkeiten in den Unterkünften, die auch für Freizeitgestaltung genutzt werden können. Sofern die örtlichen Gegebenheiten es zulassen, werden diese Möglichkeiten durch Angebote wie Spielgeräte oder Fahrradwerkstadt auf dem Gelände erweitert. Diese Möglichkeiten fließen in die Standortentscheidungen ein.

### Nachhaltigkeit bei der Planung und Errichtung neuer Flüchtlingsunterkünfte

Die Verwaltung hat bei den bestehenden Mietverträgen schon frühzeitig auf die Möglichkeit der Nachnutzung geachtet. So ist in den Standorten

- Horstweg / An den Kopfweiden
- Grotrianstraße
- Dortustraße

die Nutzung der Gebäude für „soziale Zwecke“ in den jeweiligen Mietverträgen festgeschrieben. Weiterhin kann die Nachnutzung der durch den Kommunalen Immobilien Service (KIS) verwalteten Standorte

- David-Gilly-Straße
- Seeburger Chaussee / Groß Glienicke
- Pirschheide

im Rahmen der vereinbarten Nutzungsdauer neu abgestimmt werden. Die Verwaltung prüft derzeit alle geplanten Unterkünfte auf Nachnutzungsmöglichkeiten. Ziel ist es, Gebäude langfristig für eine

soziale Nutzung zu sichern. Das Ergebnis der Prüfung wird der AG Asyl vorgelegt. Die bestehenden Möglichkeiten einer nachhaltigen Nutzung für soziale Zwecke fließen daher bereits aktuell in zu treffende Standortentscheidungen ein.

## **2. Anpassung der Rahmenbedingungen**

### Integrationsbudget

In 2015 stand der Verwaltung ein „Integrationsbudget“ in Höhe von 150.000 Euro zur Verfügung. Diese Mittel sind für 2016 auf 300.000 Euro aufgestockt worden. Für die Haushaltsjahre 2017 und 2018 sind jeweils 410.000 Euro für dieses Budget geplant. Grundsätzlich besteht auch für die Fachbereiche der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam die Möglichkeit, Projektmittel aus dem Integrationsbudget in Anspruch zu nehmen.

### Kita

Die Beigeordnetenkonferenz entschied am 05.08.2015, dass vom 01.01.2015 bis 31.12.2015 pauschal 240 EUR/Kind/Monat für zusätzliche Aufwendungen bei der Betreuung von Flüchtlingskindern in Kindertagesbetreuungseinrichtungen den freien Trägern erstattet werden.

Der Ansatz von 240,00 EUR zusätzlichen Finanzmitteln pro Flüchtlingskind/Monat wird pauschal auch im Jahr 2016 (12 Monate pro Kind) gewährt (Beschluss 16/SVV/0151). Die Entscheidung über die Fortführung wird je nach aktueller Situation jährlich neu getroffen. Es wird erwartet, dass das Thema „Flüchtlinge“ und insbesondere „Flüchtlingskinder in Kindertagesbetreuung“ auf Seiten des Landes auf der Tagesordnung bleibt und hier ggf. auch das Land zukünftig mehr Personal zur Verfügung stellt. Ohne die Landesregierung aus der Verantwortung zu lassen, sollen weiterführend praktische, schnell umsetzbare Lösungen gefunden werden. Der Schutz und die gezielte Begleitung der Kinder, der Eltern und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besitzen äußerste Priorität.

Die Betreuung der Kinder von Flüchtlingsfamilien stellt die freien Träger weiter vor besondere Herausforderungen. Eltern und Kinder verschiedener Kulturen bringen neben den Sprachschwierigkeiten die unterschiedlichsten Erlebnisse mit, die es bei einer Aufnahme in eine Kindertagesstätte gemeinsam im Netzwerk zu begleiten gilt. Pädagoginnen und Pädagogen müssen bei einem im Bundesdurchschnitt immer noch „schlechten“ Personalschlüssel in die Lage versetzt werden, konzeptionell und im individuellen Einzelfall agieren zu können.

Die am 01.10.2015 konstituierte Arbeitsgruppe „Flüchtlingskinder in Kindertagesbetreuung“, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der freien Träger und des Jugendamtes, zieht grundsätzlich eine positive Bilanz aus der Entscheidung für 2015, den nachweislich zusätzlichen Aufwand für die Betreuung von Flüchtlingskindern in Kindertagesbetreuung durch eine Pauschale zu erstatten. In Auswertung der bisherigen Arbeit in den Einrichtungen, sowie mit Blick auf die zu erwartenden weiteren Kinder aus Flüchtlingsfamilien, wird dem Vorschlag der Arbeitsgruppe zur Fortführung dieser Regelung für das Jahr 2016 gefolgt.

Die Gewährung der vorgeschlagenen Pauschale in Analogie eines Förderbedarfes für körperlich behinderte Kinder ist eine freiwillige Leistung der Landeshauptstadt Potsdam (§§ 27, 35 a SGB VIII oder den §§ 53, 54 SGB XII). Die Landeshauptstadt Potsdam bestimmt bei Gewährung dieser Pauschale, dass durch die Betreuung von Flüchtlingskindern Kosten über der Regelausstattung an Personal in der Kindertagesstätte entstehen und diese im Sinne des § 16 Abs. 1 KitaG anerkannt werden.

Die Gewährung dieser Pauschale erfolgt mit der Zweckbindung, dass der jeweilige freie Träger diese Mittel zweckentsprechend für zusätzlichen Aufwand bei der Betreuung von Flüchtlingskindern einsetzt.

### Versorgung von Flüchtlingskindern, insbesondere in einem Alter von 0 - 3 Jahren

Der nach § 1 KitaG vorliegende Rechtsanspruch definiert ein subjektiv-öffentliches Recht in allen bedarfserfüllenden Formen. Anspruchsinhaber ist das Kind. Es gibt keine Unterschiede bezogen auf Nationalitäten. Der tatsächliche und geduldete Aufenthalt ist ausreichend, um den Anspruch auf

Kindertagesbetreuung zu begründen. Da die Betreuung der Kinder von Flüchtlingsfamilien für die Kommune und in erster Linie für die Pädagogen vor Ort in den Einrichtungen eine besondere Herausforderung darstellt, gilt es angemessen schnell und im individuellen Einzelfall hinsichtlich der Feststellung des Rechtsanspruchs und der individuellen Sicherstellung einer Betreuung zu agieren. Hier arbeiten der örtliche Träger der öffentlichen Jugendhilfe und die freien Träger eng zusammen.

Die bedarfsgerechte Sicherstellung der Betreuung von Flüchtlingskindern soll nicht nur in Kindertagesstätten, sondern auch in „Pädagogisch begleiteten Spielgruppen“ und in der Kindertagespflege bedarfsgerecht möglich sein. Berücksichtigung findet dieses in der jährlichen Fortschreibung der Maßnahmen zur Anpassung des Platzangebotes an eine bedarfsgerechte Versorgung. Voraussetzungen sind kontinuierliche Analysen der Entwicklung und enge Kooperationen (Statistik, Agentur für Arbeit, Flüchtlingsunterkünfte, Regionale Kinder- und Jugendhilfe usw.)

In einer Kindertagesbetreuungseinrichtung sollen möglichst nicht mehr als 25 Prozent Kinder aus Flüchtlingsfamilien, gemessen an der Gesamtkapazität der Einrichtung, betreut werden.

### Kinder- und Gewaltschutzkonzept

Das Rahmenkonzept Kinderschutz der Landeshauptstadt Potsdam verfolgt das Ziel der Kinderfreundlichkeit der Stadt und beschreibt Prozesse und Strukturen, um Potsdamer Kinder und Jugendliche vor Gefahren für ihr Wohl zu schützen. Auch in Bezug auf Flüchtlings- und Integrationsarbeit ist das Rahmenkonzept Kinderschutz grundlegendes Instrument.

Alle Träger, die derzeit Gemeinschaftsunterkünfte betreiben, haben mit dem Fachbereich Kinder, Jugend und Familie die Leistungsvereinbarungen gem. § 8a IV SGB VIII und gem. § 72a SGB VIII unterzeichnet.

Diese Leistungsvereinbarungen regeln den Schutzauftrag bei Kindeswohlgefährdung und den Tätigkeitsausschluss einschlägig vorbestrafter Personen. Mit dem Fachbereich Soziales und Gesundheit wurde vereinbart, dass bei der Inbetriebnahme neuer Unterkünfte der Fachbereich Soziales und Gesundheit eine Anfrage beim Fachbereich Kinder, Jugend und Familie stellt, ob der Betreiber der neuen Unterkunft bereits die o. g. Leistungsvereinbarungen unterzeichnet hat. Sollte dies nicht der Fall sein, wird der Fachbereich Kinder, Jugend und Familie an diesen Träger herantreten und die Leistungsvereinbarungen abschließen. Auf diesem Weg soll sichergestellt werden, dass der Träger jeder Gemeinschaftsunterkunft die Unterzeichnung der Leistungsvereinbarungen als sog. Mindestqualitätsstandard aufweist.

### Schulentwicklungsplanung

Gegenwärtig an den Potsdamer Schulen beschulte sowie mit der letzten Bevölkerungsprognose (Stichtag 31.12.2014) erfasste ausländische SchülerInnen werden in der laufenden Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung unmittelbar berücksichtigt.

Auf der Grundlage der Entwicklung der Anzahl schulpflichtiger Ausländer der vergangenen Jahre und der Fortschreibung der Entwicklung des Jahres 2015 wurde durch den Fachbereich Bildung und Sport weiterhin ein erster Trend für die Folgejahre berechnet und in der Teilprojektgruppe Jugendliche, Frauen, unbegleitete Minderjährige sowie folgend in der Task Force Asyl diskutiert. Im Ergebnis wurde einvernehmlich festgestellt, dass als Voraussetzung für eine Fortschreibung der Fachplanungen (z. B. Schulentwicklungsplanung) eine Fortschreibung der Bevölkerungsprognose unter Berücksichtigung der Entwicklung des Jahres 2015 dringend erforderlich ist. Dies wurde dem zuständigen Fachbereich Verwaltungsmanagement mit der Bitte um entsprechende Verständigung zum diesbezüglichen Vorgehen mitgeteilt.

Die Beratung der oben genannten Problematik im Ausschuss für Bildung und Sport sowie in der AG Schulentwicklungsplanung ist noch nicht terminiert. Die AG Schulentwicklungsplanung wird sich erstmalig am 09.04.2016 damit befassen. Nach erfolgter Beratung ist die Berichterstattung im Rahmen der Sachstandsberichte gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 12. November 2014, DS 14/SVV/0940 vorgesehen.

### Vermeidung von „reinen Schwerpunktschulen“

Gemäß der offiziellen Schulstatistik für das Schuljahr 2015/16 des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg werden an 39 der 40 allgemeinbildenden Städtischen Schulen ausländische SchülerInnen beschult (891 SchülerInnen; 5,56 % der Gesamtschülerzahl).

Seitens der Verwaltung wird gemeinsam mit dem Staatlichen Schulamt weiterhin auf eine gleichmäßige Verteilung hingewirkt, um „Schwerpunktschulen“ für Flüchtlingskinder zu vermeiden. Diesem Bemühen sind allerdings objektive Grenzen gesetzt (z. B. Wohngebiete mit erhöhtem Ausländeranteil, Aufnahmekapazitäten von Schulen. Einrichtung von Willkommensklassen an bestimmten Schulen).

#### Konzepte zur Unterstützung von Sprachkursen, zur Vermittlung kultureller Bildung und Teilhabe am kulturellen und sportlichen Leben in Potsdam

Eine Teilnahme an Sprachkursen, kultureller Bildung und am kulturellen und sportlichen Leben wird durch das Gesetz zur Bildung und Teilhabe (BuT) gefördert. Diese Leistungen umfassen die Förderung von:

- eintägigen Ausflügen (Kita und Schulen, tatsächlichen Kosten),
- mehrtägigen Fahrten (tatsächliche Kosten),
- persönlichen Schulbedarf (100 EUR im Jahr),
- Schülerbeförderungen,
- angemessene Lernförderung,
- gemeinschaftliche Mittagsverpflegung,
- Teilhabe an sozialem und kulturellem Leben (monatlich bis zu 10 EUR).

Die Leistungen werden auf Antrag und bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen gewährt und bis zur Vollendung des 18. bzw. 25. Lebensjahres ausgereicht.

Die Landeshauptstadt fördert auch weiterhin 200 Stunden Deutschunterricht für neu zugewiesene Geflüchtete. Bisher sind 33 Kurse mit 631 Teilnehmenden gefördert worden.

Zur Unterstützung der Vereinsaktivitäten werden Fördermöglichkeiten im Rahmen der Sportfördersatzung der Landeshauptstadt Potsdam angeboten. Dabei sind die Potsdamer Sportvereine sehr engagiert und haben schon eine Vielzahl von neuen Angeboten ins Leben gerufen oder bestehende Angebote für Flüchtlinge geöffnet.

Das Ziel ist es, durch Sport die Integration der Zielgruppe in die Potsdamer Gesellschaft zu erreichen.

Geplant ist:

- Bildung eines Netzwerkes unter Federführung des bereits bestehenden Stützpunktes für Integration durch Sport beim Stadtsportbund in enger Zusammenarbeit mit dem Bereich Sport der Stadtverwaltung Potsdam
- Ausbau der Informationsstrukturen (Internet, Öffentlichkeitsarbeit, formelle und informelle Informationsveranstaltungen, Netzwerktagungen)
- Stärkung der bereits bestehenden und Neugewinnung von Potsdamer Integrationsstützpunktvereinen
- Förderung von Einzelmaßnahmen in Trägerschaft von Sportvereinen

Die Zusammenarbeit des Stadtsportbundes Potsdam und des Bereiches Sport der Stadtverwaltung soll sich wie folgt entwickeln:

- Der Stadtsportbund Potsdam und der Bereich Sport agieren gleichermaßen als Ansprechpartner für die Träger und Institutionen, welche die Flüchtenden und Migranten/innen betreuen, unterbringen oder in anderer Weise für diese verantwortlich sind.
- Beide Partner stimmen sich eng im Zusammenhang mit finanziellen Förderungen integrativer Projekte / Maßnahmen oder anderen unterstützenden Maßnahmen ab (Bsp.: Sportstätten, -Material).
- Beide Partner vermitteln in gemeinsamer Abstimmung Personen der Zielgruppe in Sportvereine (u. a. Stützpunktvereine).
- Der Stadtsportbund Potsdam bewirbt auf seiner Internetseite die neu geschaffene Struktur (Ansprechpartner, Stützpunktvereine, bestehende Sportgruppen unterschiedlicher Träger). Der Bereich Sport der Stadtverwaltung regelt die Verteilung der Sportstätten. Den Trägern der integrativen Maßnahmen werden keine finanziellen Hürden auferlegt. Der Versicherungs-

schutz muss nachgewiesen werden. Allerdings bedarf es der Betreuung der Sportgruppen durch einen Mitarbeiter des Trägers.

- Mediale Begleitung der Integrationsstützpunktvereine / Öffentlichkeitsarbeit durch den SSB Potsdam
- Werbung neuer Stützpunktvereine
- Integrative Sportveranstaltungen durch Vereine (Sport- und Spielfeste, Turniere)
- Integrationskonferenz im Sport aller potentiellen Netzwerkpartner (Informationsaustausch und Erweiterung des Netzwerkes)
- Beratung und Unterstützung für Sportvereine bei Projektanträgen und -umsetzungen sowie in Konfliktsituationen etc.

Derzeit besteht im Land Brandenburg ein Netzwerk unter Federführung der Brandenburgischen Sportjugend unter dem Namen „Projekt Integration durch Sport“. Der Stadtsportbund Potsdam ist Netzwerkpartner der Brandenburgischen Sportjugend und somit Multiplikator und zentraler Anlaufpunkt für alle Potsdamer „Stützpunktvereine für Integration durch Sport“. Zu den Potsdamer Stützpunktvereinen gehören:

- TTV Einheit Potsdam e.V./ Tischtennis
- SC Potsdam e.V./ u.a. Leichtathletik
- UJKC Potsdam e.V./ Judo
- Juventas Crew Alpha e.V./ Fußball
- Rokkaz e.V./ Tanz
- Fortuna Babelsberg e.V./ Fußball
- USV Potsdam e.V./ Boxen
- Motor Babelsberg e.V./ Judo

Einige Träger der Unterkünfte haben bereits den Kontakt mit dem Bereich Sport gesucht und schnelle, unkomplizierte Hilfe erhalten. Die Streetworker des Sozialpädagogischen Instituts Berlin (SPI) gehören ebenfalls zu den mitwirkenden Akteuren bezüglich des Einsatzes sportlicher Mittel zur Integration der Geflüchteten und MigrantenInnen.

Sportliche Angebote, die durch Mitarbeiter von Flüchtlingsunterkünften oder Streetworker neu entstanden sind (Stand: 29.02.2016):

- Sandscholle – die Flüchtenden der angrenzenden AWO-Unterkunft können in den freien Zeiten auf dem Platz trainieren
- Turnhalle Schule am Nuthetal (10/30) – Streetworker der Stiftung SPI – samstags von 12:00 bis 20:00 Uhr, Fußball mit Flüchtenden und Migranten
- Turnhalle Grundschule Bornim (11) – die AWO betreut eine Volleyballgruppe für Flüchtende
- Preußenhalle in Groß Glienicke – 2 x wöchentlich von 14:00 bis 16:00 Uhr, Sport für Geflüchtete (geplant)

Für integrative Projekte / Maßnahmen / Angebote mit unterschiedlicher Ausrichtung können Förderungen beantragt werden. Bezuschusst werden können:

- Sport- und Spielgeräte
- Honorare für freiwillig Engagierte bei integrativen Sportgruppen
- Öffentlichkeitsarbeit / Interkulturelle Öffnung
- Integrationsmaßnahmen

Die für die zuvor genannten sportlichen Inhalte und Aktivitäten wird ein finanzieller Aufwand an Fördermitteln in Höhe von ca. 20.000 – 30.000 EUR per anno geschätzt. Diese Kosten können in Abstimmung mit dem Geschäftsbereich 3, Fachbereich Soziales und Gesundheit aus dem Integrationsbudget gefördert werden.

### Stadt- und Landesbibliothek

Aufgrund der räumlichen Nähe zur VHS, der gemeinsamen Lernwerkstatt in den Bibliotheksräumen sowie Kontakten zu Flüchtlingsunterkünften, finden viele Geflüchtete den Weg in die Bibliothek. Sie ist ein niedrigschwelliger informeller Lernort, an dem der Stoff aus den Sprachkursen durch begleitende Medienangebote gefestigt wird. Darüber hinaus sind die Räume auch ein beliebter Aufenthaltsort, an dem WLAN sowie Rechner zur Verfügung stehen. Die Bibliotheksnutzung ist kostenlos.

Dementsprechend hat sich die Nachfrage nach Medien zum Deutschlernen vergrößert. Die Bereitstellung von ausreichender Literatur zum Ausleihen ist mit dem gegenwärtigen Medienetat nicht

möglich. Um den Bedarf abzusichern, wurde ein Themenregal mit Präsenzliteratur eingerichtet, um für Lernende im Haus immer entsprechende Materialien vorhalten zu können.

Des Weiteren ist geplant, eine Themenmediathek "Ankommen in Deutschland" einzurichten. Neben den Medien zum Spracherwerb sollen andere wissensvermittelnde Medien nach Interessenkreisen präsentiert werden, wie z.B. Leben in Deutschland, Rechtsfragen, Erlebnisberichte, leicht verständliche Lektüre, Arbeit und Beruf, Gesundheit. Um die Willkommens- und Anerkennungskultur zu stärken, ist auch der Aufbau eines kleinen Bestandes an fremdsprachiger Literatur in Arabisch, Farsi u.ä. sinnvoll.

Außerdem plant die Stadt- und Landesbibliothek für Schulen mit Willkommensklassen im Rahmen des Schulbibliothekarischen Services entsprechend bestückte Medienkisten anbieten. In der Kinderbibliothek wird ein umfangreicher Bestand an vor allem zweisprachigen Bilderbüchern aufgebaut. Diese sind auch bei deutschlernenden Erwachsenen beliebt.

Die Verlage reagieren zudem mit einem umfangreichen Angebot an deutscher Kinder- und Jugendliteratur zum Thema Flucht und Integration. Da Bücher als „Integrationsbeschleuniger“ gelten, weil sie einen Einblick in fremde Welten bieten sowie einen emotionalen Zugang eröffnen können, wird hier in den nächsten Jahren ebenfalls ein Anschaffungsschwerpunkt liegen.

In Bezug auf Veranstaltungsangebote würde die Stadt- und Landesbibliothek gerne neue Formate anbieten, wie zweisprachige Leseförderprogramme. Hier sind aufgrund der knappen personellen Ressourcen derzeit klare Grenzen gesetzt. Bei den dargestellten Vorhaben handelt es sich um zusätzliche Angebote für eine neue Zielgruppe.

Aus diesem Grund ist eine Erhöhung des gegenwärtigen Medienetats um rund 15.000 Euro jährlich erforderlich, um die o.g. Maßnahmen umzusetzen.

#### Musikschule:

Die Musikschule hat aktuell bereits Flüchtlingskinder in den Unterricht aufgenommen, denen eine Ermäßigung bzw. ein Erlass der Gebühr gemäß § 6 (3) b) der Gebührensatzung der Musikschule gewährt wurde.

#### Nachbarschafts- und Begegnungshäuser

Grundsätzlich wird seitens der Träger der bisherigen Nachbarschafts- und Begegnungshäuser ein deutlicher Fördermehrbedarf erwartet. Um neue Aufgabenstellungen und Projekte in der Integrationsarbeit entwickeln zu können, werden im Bereich der Personalkostenförderung Aufstockungen als notwendig erachtet.

Ein Mehrbedarf wird insbesondere auch auf neu zu entwickelnde Projekte / bzw. neue Begegnungshäuser bspw. im Bornstedter Feld und in Babelsberg (Heidehaus) zu erwarten sein. Eine konkrete Bezifferung ist gegenwärtig noch nicht möglich.

### **3. Schaffung der Organisatorischen Voraussetzungen**

#### Regelmäßige Abstimmung zwischen an der Integrationsarbeit mit Flüchtlingen haupt- und ehrenamtlich Beteiligten

Im Fachbereich Soziales und Gesundheit sind folgende Kommunikationsstrukturen etabliert:

- Regelmäßig tagende Arbeitskreise unter Teilnahme der Sozialarbeitenden aus den Unterkünften und Mitarbeitenden aus dem Geschäftsbereich Soziales, Jugend, Gesundheit und Ordnung
- „Steuerungskreis Asyl“: Quartalsweiser Informationsaustausch der Träger der Gemeinschaftsunterkünfte unter Einbeziehung der „Kleinen Liga“, der Beauftragten für Migration und Integration, der Beratungsstelle für Flüchtlinge in Wohnungen und der Bundesagentur für Arbeit
- Regelmäßiger Informationsaustausch im Fachgesprächskreis Migration und Integration
- Im Bereich Wohnen ist zu überprüfen, ob die Personalausstattung für die zusätzlichen Aufgaben mittelfristig angemessen ist. Als mögliche Entlastung ist eine verstärkte Zusammenarbeit mit der ProPotsdam GmbH in Erwägung zu ziehen. Dem Fachbereich Soziales und Gesundheit ist es gelungen, seit Jahresanfang 2015 Wohnraum für insgesamt 496 Flüchtlinge zur Verfügung zu stellen (Stand: 11.03.2016). Diese Zahl stellt angesichts der

sehr angespannten Wohnungsmarktlage einen großen Erfolg dar, der auf der Grundlage der sehr engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit mit der ProPotsdam GmbH, aber auch mit privaten und genossenschaftlichen Wohnungseigentümern erreicht werden konnte. Weil früh deutlich wurde, dass der mit dem Auszug von Flüchtlingen in Wohnungen verbundene Arbeitsaufwand nicht auf Dauer mit dem vorhandenen Personal zu bewältigen war, wurde 2015 eine neue Stelle zur Wohnraumvermittlung von Flüchtlingen eingerichtet. Der Stellenbedarf wurde dabei zunächst nach den in der ersten Jahreshälfte 2015 bekannt gewordenen Zuweisungszahlen bemessen. Im weiteren Jahresverlauf wurde jedoch deutlich, dass die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Auszugsmanagement stark zunehmen würden, sodass im September 2015 weiterer Stellenbedarf ermittelt und angemeldet wurde. Mit Beschluss der Vorlage 16 /SVV/0234 werden 2 weitere Stellen (1 Stelle Wohnungswesen eine Stelle Wohnungssicherung) realisiert.

Der Fachbereich Bildung und Sport wird eine Organisationsuntersuchung (extern) zeitnah in Auftrag geben.

Die Untersuchung wird eine Prüfung der bestehenden Organisationsstrukturen im Bereich Bildung unter Betrachtung der neuen Aufgabenerfüllung in der Flüchtlings- und Integrationsarbeit umfassen. Die Zusage und Unterstützung seitens der Organisations- und Personalentwicklung ist gegeben.

#### Fachbereich Feuerwehr

Die Integration von Flüchtlingen als ehrenamtliche Mitglieder in den Freiwilligen Feuerwehren in der Landeshauptstadt Potsdam und in Hilfsorganisationen wird vom Fachbereich Feuerwehr aktiv vorangebracht. Hierbei gibt es verschiedene Integrationsmöglichkeiten, welche auch mit dem Status des Flüchtlings sinnvoll harmonisieren müssen.

Flüchtlinge, die erst seit kurzer Zeit in der Landeshauptstadt Potsdam sind, in Gemeinschaftsunterkünften untergebracht sind und vom Status her noch nicht über ein längerfristiges Bleiberecht verfügen, werden hinsichtlich des Verhaltens im Brandfall in entsprechenden Sprachen in enger Zusammenarbeit mit den Trägern der jeweiligen Einrichtung informiert und geschult. Auch praktische Übungen und Unterweisungen sind vom FB Feuerwehr vorgesehen.

Flüchtlinge mit der Absicht und mit begründeter Aussicht in Potsdam zu bleiben, sollen an eine Mitarbeit in der Freiwilligen Feuerwehr und in den Hilfsorganisationen herangeführt werden. Hierzu soll für diese ehrenamtliche Tätigkeit geworben werden. Mitglieder der Feuerwehr und der Hilfsorganisationen, zum Teil mit Migrationshintergrund oder auch mit entsprechenden Sprachkenntnissen, sind bereits aktiv und der Erfolg stellt sich bereits im Einzelfall ein.

## **4. Würdigung und Unterstützung ehrenamtlichen Engagements**

### Würdigung ehrenamtlichen Engagements und Aufwandsentschädigung

Ehrenamtliches Engagement in der Hilfe für Geflüchtete erfährt die gleiche Würdigung wie ehrenamtliches Engagement in anderen gesellschaftlichen Feldern. Zur Würdigung der im Ehrenamt aktiven Potsdamerinnen und Potsdam ist bereits 2009 das „Ehrenamtskonzept der Landeshauptstadt Potsdam“ (Vorlage 09/SVV/0532) beschlossen worden. Die im Ehrenamtskonzept aufgeführten Aktionen zur Würdigung des Engagements der Helferinnen und Helfer werden, wie beispielsweise die Verleihung des „Ehrenamtspreises“, umgesetzt.

Im genannten Ehrenamtskonzept der Landeshauptstadt Potsdam ist auch die Ausreichung von Aufwandsentschädigungen geregelt. Aufwandsentschädigungen werden nur in Ausnahmefällen nachgewiesener Härtefälle geleistet, um möglichst einen Abbruch des Ehrenamtes aus persönlichen, wirtschaftlichen Gründen zu verhindern bzw. um Menschen, die notwendige und absehbare Kosten des Ehrenamtes nicht selbst tragen können, ein ehrenamtliches Engagement zu ermöglichen. Dabei handelt es sich in der Regel um die Übernahme von anteiligen Kosten auf Antrag.

### Qualifizierungsangebote

Zum einen bietet der Fachbereich Kinder, Jugend und Familie Qualifizierungs- und Beratungsangebote im Kinderschutz für Beschäftigte von Übergangwohnheimen an. Weiterhin strebt die ToSiP mit ihrer Koordinierungsstelle „Neue Nachbarschaften“ eine Organisation von

bedarfsgerechten Qualifizierungsangeboten bzw. die Vermittlung und Vernetzung bereits bestehender Angebote an. Am 28.11.2015 fand ein Zukunftsdialoq zum Thema ehrenamtliche Flüchtlingshilfe mit circa 80 Teilnehmenden statt. Dort wurden unter anderem Fortbildungsbedarfe erörtert und ehrenamtliche sowie professionelle Hilfestrukturen vernetzt.

Geplant ist zudem ein Vernetzungstreffen mit ehrenamtlichen Sprachmittlenden im zweiten Quartal 2016, um mögliche Fortbildungsbedarfe zu diskutieren und entsprechende Angebote zu organisieren. Im Rahmen der Gewinnung, Schulung und Begleitung ehrenamtlicher Einzelvormünder für unbegleitete Minderjährige hält der Fachbereich Kinder, Jugend und Familie unterschiedliche Unterstützungs- und Schulungsangebote vor.

In den vergangenen Monaten fand u.a. eine Fortbildungsreihe im Rahmen eines gemeinsamen Projektes "ehrenamtliche Vormünder" mit der Fachhochschule Potsdam statt.

#### Vernetzung mit dem Integrationsbündnis Brandenburg

Die Landeshauptstadt Potsdam ist bereits aktuell mit dem „Integrationsbündnis Brandenburg“ vernetzt. Die Landeshauptstadt ist Mitglied im Bündnis „Potsdam bekennt Farbe“, welches wiederum Mitglied im Brandenburgischen Aktionsbündnis gegen Gewalt, Rechtsextremismus und Fremdenfeindlichkeit ist. Das Aktionsbündnis kooperiert eng mit dem Integrationsbündnis Brandenburg. Eine Mitgliedschaft des Aktionsbündnisses gegen Gewalt Rechtsextremismus und Fremdenfeindlichkeit im Integrationsbündnis Brandenburg wird angestrebt.



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

## Mitteilungsvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**16/SVV/0279**

**Betreff:**  
**Initiative für ein Schulbauförderprogramm des Landes**

öffentlich

**bezüglich**  
**DS Nr.: 15/SVV/0801**

Erstellungsdatum 14.04.2016

Eingang 922: 14.04.2016

Einreicher: FB Bildung und Sport

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium
-------------------	---------

27.04.2016	Hauptausschuss
------------	----------------

**Inhalt der Mitteilung:** Der Hauptausschuss nimmt zur Kenntnis:

Gemäß dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 26.01.2016, Drucksache 15/SVV/0801 „Initiative für ein Schulbauförderprogramm des Landes“, ist der Oberbürgermeister beauftragt, sich beim Land dafür einzusetzen, dass ein Schulbauförderprogramm für das Land Brandenburg aufgelegt wird, um den gestiegenen Anforderungen bei der Schulnachfrage gerecht zu werden.

### **Anträge auf Landesförderung**

Im Zusammenhang mit dem Antrag auf Genehmigung des Schulentwicklungsplanes 2014 bis 2020 war die Landeshauptstadt Potsdam entsprechend kommunalaufsichtlicher Vorgaben zur Genehmigung des Haushaltes und des Wirtschaftsplanes aufgrund des außerordentlich hohen Investitionsbedarfes von 160 Mio. EUR und dessen finanziellen Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt aufgerufen, der weiteren Verschlechterung der Haushaltsslage entgegenzuwirken.

Die Landeshauptstadt Potsdam hat mit Schreiben vom 21. Mai 2014 Zuwendungen gem. § 115 BbgSchulG für Schulbau- und Ausstattungsinvestitionen beim Ministerium für Bildung, Jugend und Sport (MBS) beantragt, um der prognostizierten ergebniswirksamen Verschlechterung zu begegnen. Der Antrag wurde am 20. Oktober 2014 durch das MBS abgelehnt.

Zur Finanzierung des sich aus der Schulentwicklungsplanung ergebenden erhöhten Bedarfes und aufgrund der kommunalaufsichtlichen Einschränkungen aus Anlass der weiteren Verschlechterung der angespannten Haushaltssituation stellt sich eine Mitfinanzierung des Landes zunehmend als Voraussetzung für die tatsächliche Umsetzung des Schulentwicklungsplanes dar. Die Landeshauptstadt Potsdam hat deshalb am 17. Dezember 2014 nochmals einen Antrag auf Zuwendung gemäß § 115 Brandenburgisches Schulgesetz gestellt.

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

keine

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Mit Schreiben vom 19. Februar 2015 wurde auch der zweite Antrag der Landeshauptstadt Potsdam durch das MBS abgelehnt.

In Beantwortung der beiden Anträge auf Schulbauförderung wies das MBS darauf hin, dass es nach § 99 BbgSchulG nicht Aufgabe des Landes, sondern allein pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe der Landeshauptstadt Potsdam sei, Schulanlagen, Gebäude, Lehrmittel und das sonstige Personal zu stellen. Ferner sei es auch alleinige Zuständigkeit der LHP die Haushaltsauswirkungen aufgrund des außerordentlichen Schülerwachstums zu bewerten und etwaige daraus resultierende Priorisierungen vorzunehmen.

Die Möglichkeit eines Lastenausgleichs für geplante Investitionen sehe weder das Brandenburgische Schulgesetz noch der Schullastenausgleich gem. § 14 des Brandenburgischen Finanzausgleichsgesetzes vor. Lediglich für notleidende Gemeinden und Landkreise würden „.. Zuweisungen für die Durchführung notwendiger und unabweisbarer Investitionsmaßnahmen oder von Investitionsmaßnahmen mit besonderer überörtlicher oder überregionaler Bedeutung zur Verfügung ...“ stehen.

### **Kommunale Infrastrukturprogramm**

Über künftige Förderungsmöglichkeiten informierte dann das MBS am 30. November 2015 in einer sogenannten „Dezernentenrunde“ die Landkreise und kreisfreien Städte. In Umsetzung des Koalitionsvertrages sollen über ein Kommunales Infrastrukturprogramm (KIP) im Bereich Bildung im Zeitraum von 2016 bis 2019 insgesamt 80 Mio. Euro für Investitionen in die Bildungsinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden.

Davon sollen 56 Mio. Euro für die Förderung des gemeinsamen Unterrichts und 24 Mio. Euro für die Zusammenfassung von Grundschulen mit einer Gesamtschule oder Oberschule („Schulzentren“) fließen.

Die Rahmenrichtlinie des Ministeriums der Finanzen zur Umsetzung des Kommunalen Infrastrukturprogrammes 2016 – 2019 (KIP-Richtlinie) ist am 15. Dezember 2015 erschienen. Gemäß o.g. Richtlinie werden nur Maßnahmen im Rahmen von erforderlichen Ausbau-, Umbau-, Erweiterungs-, Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen im Innen- und Außenbereich der Schule gefördert.

Bereits zur „Dezernentenrunde“ hat die LHP darauf verwiesen, dass die angedachte Förderung allerdings nicht der besonderen Situation der Landeshauptstadt gerecht würde und sich ein dringender Bedarf zur Korrektur der Landesförderung bzw. der Regelungen des interkommunalen Finanzausgleichs für Schulträgeraufgaben ableite. Zumindest sollte im Zuge der kommenden Schulgesetznovellierung darauf hingewirkt werden, dass künftig auch Investitionskosten im Rahmen des Schulkostenbeitrages umlagefähig sind (§ 116 BbgSchulG), um eine aufgabenadäquate Finanzlastverteilung zu gewährleisten.

Ferner haben in der Dezernentenrunde die Landkreise und kreisfreien Städte auf die gestiegenen Aufwendungen für die Einrichtung von Vorbereitungsklassen zur Beschulung von Flüchtlingskindern aufmerksam gemacht. Eine Landesfinanzierung – teilte das MBS mit – sei auch hier nicht zu erwarten, da es sich um reguläre Schulträgeraufgaben handelt. Das MBS sagte zu, Themen der Schulentwicklung und deren Finanzierung in einem Folgetermin mit den Gemeinden und Landkreisen noch im ersten Quartal 2016 erörtern zu wollen. Mit Schreiben vom 13.01.2016 wurde das MBS um – wie in der Dezernentenrunde zugesagt – eine Verständigung zu den Finanzierungsmöglichkeiten gebeten. Zur Zeit steht dieser Termin noch aus.

Hinsichtlich der KIP-Richtlinie fand am 01.03.2016 ein gemeinsames Informationsgespräch zwischen dem MBS und dem Fachbereich Bildung und Sport statt. Im Rahmen der Förderung des gemeinsamen Unterrichts ist angedacht, am Schulstandort Humboldttring die Barrierefreiheit herzustellen. Die Durchführung der Maßnahme ist für die Jahre 2017 – 2019 geplant.

Für die investive Schulbaumaßnahme (Gesamtschule mit Primarstufe) am Standort Gagarinstraße wurden in Bezug auf die Zusammenführung von Grund- und Gesamtschule („Schulzentren“) seitens

des MBS Fördermittel aus dem Kommunalen Infrastrukturprogramm (KIP) in Aussicht gestellt. Für die Beantragung der Fördermittel sind folgende Voraussetzungen erforderlich:

- Errichtungsbeschluss für eine Gesamtschule mit Primarstufe  
(Einbringung für die SVV am 04. Mai 2016 geplant)
- Erstellung eines Schulkonzeptes  
(Staatliches Schulamt Brandenburg an der Havel ist mit Schreiben vom 15.03.2016 beauftragt)
- Erstellung der Entwurfsunterlage Bau – EW Bau  
(Kommunaler Immobilien Service ist beauftragt)

Gegenwärtig wird durch das MBS die konkrete Verteilung der KIP-Fördermittel für die Bildungsinfrastruktur im Land Brandenburg geprüft. Ein Ergebnis liegt dem Fachbereich Bildung und Sport noch nicht vor.

Aus Sicht des Fachbereiches Bildung und Sport wird durch die Umsetzung des KIP nur ein sehr geringer Bedarf des Potsdamer Investitionsvolumens abgedeckt. In Hinblick auf die anstehenden Investitionen im Rahmen der Schulentwicklungsplanung ist eine weitere finanzielle Beteiligung des Landes zwingend erforderlich.

Seitens der Landeshauptstadt Potsdam ist ein nochmaliger Antrag an das Ministerium für Bildung, Jugend und Sport unabhängig des Kommunalen Infrastrukturprogramms (KIP) geplant.



**Schriftführer:**

Frau Heike Ziegenbein Büro der Stvv  
Herr Michel Duhn, Büro der Stvv  
Herr Daniel Krieg, Büro der Stvv

**Tagesordnung:****Öffentlicher Teil**

- 1 Eröffnung der Sitzung
- 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung /  
Feststellung der öffentlichen Tagesordnung/ Entscheidung über eventuelle  
Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom  
13.04.2016
- 3 Pfingstberghang / Villa Henckel - Lösungsvorschlag zur Vermeidung  
langjähriger Streits um die öffentliche Zugänglichkeit  
Vorlage: 16/SVV/0079  
Oberbürgermeister, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung  
mit Äa Fraktion DIE aNDERE
- 4 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung
  - 4.1 Nachbarschafts- und Begegnungshaus Potsdam West  
Vorlage: 15/SVV/0891  
Fraktion DIE LINKE
  - 4.2 Evaluierung der Strukturen zur Betreuung des Sportareals am Luftschiffhafen  
Vorlage: 16/SVV/0006  
Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, CDU/ANW
  - 4.3 Kommunalen Wohnungsbestand erhalten  
Vorlage: 16/SVV/0041  
Fraktion DIE aNDERE
  - 4.4 Neufassung der Satzung über Sondernutzung an öffentlichen Straßen der  
Landeshauptstadt Potsdam  
Vorlage: 16/SVV/0117  
Oberbürgermeister, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
  - 4.5 Erweiterung der Verantwortung der STEP für die Abfallentsorgung  
Vorlage: 16/SVV/0122  
Fraktion DIE LINKE
  - 4.6 Aufbau eines Energie- und Klimaschutzmanagements  
Vorlage: 16/SVV/0179  
Fraktion CDU/ANW, SPD, Bündnis 90/Die Grünen
- 5 Mitteilungen der Verwaltung
  - 5.1 Bericht - Demokratiedenkmal auf dem Luisenplatz  
gemäß Beschluss: 15/SVV/0773

- 5.2 Information zum anonymisierten Bewerbungsverfahren
- 5.3 Kooperationsvertrag der Landeshauptstadt Potsdam mit der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten - Zwischenbericht  
Vorlage: 16/SVV/0278  
Oberbürgermeister, FB Kommunikation, Wirtschaft und Beteiligung
- 5.4 Bericht über die Umsetzung des Schulentwicklungsplans und die Sanierungsmaßnahmen  
gemäß Beschluss: 14/SVV/0940 und 15/SVV/0008
- 5.4.1 Schulentwicklungsplanung - 5. Sachstandbericht  
Vorlage: 16/SVV/0306  
Oberbürgermeister, FB Bildung und Sport
- 5.5 Herausforderungen in der Flüchtlings- und Integrationsarbeit gemeinsam bewältigen - Zwischenbericht  
Vorlage: 16/SVV/0277  
Oberbürgermeister, FB Soziales und Gesundheit
- 5.6 Initiative für ein Schulbauförderprogramm des Landes  
Vorlage: 16/SVV/0279  
Oberbürgermeister, FB Bildung und Sport
- 6 Sonstiges
- 6.1 Information zur geplanten Vertragsunterzeichnung der Städtepartnerschaft in Versailles vom 11.-12. Juni 2016

## **Niederschrift:**

### **Öffentlicher Teil**

#### **zu 1 Eröffnung der Sitzung**

Der Oberbürgermeister eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden.

#### **zu 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung/ Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 13.04.2016**

Der Oberbürgermeister stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest. Zu Beginn der Sitzung sind 14 Mitglieder bzw. stellvertretende Mitglieder des Hauptausschusses anwesend.

Zur vorliegenden Tagesordnung schlägt er vor, den Punkt 4.1 – Nachbarschafts- und Begegnungshaus Potsdam West aufgrund fehlender Voten der Fachausschüsse sowie den Punkt 5.1 – Bericht Demokratiedenkmal auf dem Luisenplatz - **zurückzustellen**.

Der Oberbürgermeister verweist im Weiteren auf folgende Anträge auf Rederecht:

Zum Tagesordnungspunkt 3 – Pfingstberghang / Villa Henckel – Lösungsvorschlag zur Vermeidung langjährigen Streits um die öffentliche Zugänglichkeit – **Frau Marilyn Schröder – Pfingstberginitiative.**

Zum Tagesordnungspunkt 5.3 – Kooperationsvertrag der Landeshauptstadt Potsdam mit der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten – Zwischenbericht – **Herr Dr. Heinz Berg – Stiftung Preußische Schlösser und Gärten.**

**Abstimmung:** Die vorliegenden Anträge auf Rederecht werden mit Stimmmehrheit **bestätigt.**

Die so geänderte Tagesordnung wird mit Stimmenmehrheit **bestätigt.**

Die Bestätigung der Niederschrift der Hauptausschusssitzung vom 13.04.2016 wird auf die Sitzung am 11.05.2016 vertagt.

**zu 3      Pfingstberghang / Villa Henckel - Lösungsvorschlag zur Vermeidung langjährigen Streits um die öffentliche Zugänglichkeit  
Vorlage: 16/SVV/0079**

Oberbürgermeister, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung  
mit Äa Fraktion DIE aNDERE

Zu Beginn erhält Frau Schröder von der Pfingstberginitiative das Rederecht.

Sie erläutert erneut die Position der Initiative und spricht sich gegen die bisher favorisierte Variante B aus. Sie stellt die Frage, ob die aktuelle Version der Vorlage ein Kompromiss oder ein Rückschritt sei und fordert im Namen der Initiative eine zügige Öffnung des Parks für die Öffentlichkeit und eine schnellstmögliche Entfernung des Bauzaunes.

Im Anschluss erklärt der Oberbürgermeister, dass bereits in vorangegangenen Sitzungen alle Varianten ausführlich in den Fachausschüssen diskutiert und empfohlen wurde, den Punkt 4 der Vorlage zu streichen.

Herr Dr. Scharfenberg bemerkt, dass er eine überarbeitete Beschlussvorlage erwartet habe und schlägt vor, diese bis zur Sitzung des Hauptausschusses am 11. Mai 2016 zurück zu stellen. Er erinnert an die kritische Nachfrage, ob die empfohlene Variante der Abgrenzung einer Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplanes zugänglich sei.

Herr Goetzmann führt aus, dass die Variante B aus Sicht der Verwaltung befreibar sei; es müsse jedoch, wie verwaltungsseitig schon zuvor betont, vorab ein eindeutiges politisches Votum dazu geben.

Bezüglich des Entfernens des Bauzauns müssen neben der Baustellenlogistik auch die planungs-, naturschutz- und denkmalschutzrechtlichen Vorschriften beachtet werden.

Kurzfristige Festlegungen zu einem verbindlichen Zeitplan für die Öffnung der Anlage seien deshalb unrealistisch.

Während der Baumaßnahmen werde der Hauptweg am Hangfuß nicht für die Öffentlichkeit zugänglich sein.

Der Oberbürgermeister schlägt vor, den Punkt 5 wie folgt zu ergänzen:

***Über die weiteren Verfahrensschritte ist der Hauptausschuss zu unterrichten, erstmalig im Oktober 2016.***

Herr Schüler erklärt, bezugnehmend auf die Frage von Frau Schröder, dass der Kompromiss darin liege, dass ein Großteil des Parks wiederhergestellt und öffentlich zugänglich gemacht werden soll. Dies sei nach den Erwartungen zum Nießbrauchvertrag nicht festgeschrieben.

Der Oberbürgermeister führt aus, dass es sich um private Flächen handelt, die öffentlich gewidmet werden. Herr Kirsch ergänzt, dass er genau darin den Kompromiss sehe.

Nach weiterer Kritik zur fehlenden zeitlichen Perspektive einer Zugänglichkeit der Anlage erklärt die Verwaltung, dass noch vor verbindlichen Genehmigungsentscheidungen über den Zeitplan der vorgesehenen Maßnahmen berichtet werden wird.

Der Oberbürgermeister stellt den **Änderungsantrag der Fraktion DIE aNDERE zur Abstimmung:**

Dieser wird mit 6 Ja-Stimmen und zahlreichen Nein-Stimmen **abgelehnt**

Im Anschluss wird die geänderte Vorlage (Streichung Punkt 4 und Ergänzung des Punkt 5) zur Abstimmung gestellt:

**Der Hauptausschuss beschließt:**

- 1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, auf eine einvernehmliche Regelung zwischen der MDB, der SPSPG und der LHP betreffend die Nutzung der Parkanlage „Pfungstberghang/Villa Henckel“ hinzuwirken. Grundlage soll die in Anlage 2 dargestellte Variante B der Flächenabgrenzung zwischen der öffentlich nutzbaren Parkanlage und den privat nutzbaren Teilen des wiederherzustellenden Gartenparks sein.**
- 2. Der hierfür erforderlichen Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplans 48 „Am Neuen Garten“ hinsichtlich Abgrenzung und Größenverhältnis zwischen öffentlicher und privater Parkanlage wird zugestimmt.**
- 3. Voraussetzung für die einvernehmliche Regelung ist die im Nießbrauchvertrag zwischen der MDB und der SPSPG garantierte Übernahme der Investitionskosten für die Bereinigung und Wiederherstellung der Parkanlage sowie für die Erneuerung der Villa Schlieffen durch die MDB.**
- 4. In der einvernehmlichen Regelung ist vorzusehen, dass bereits während der Arbeiten zur Wiederherstellung in einem möglichst weiten Umfang die Zugänglichkeit der Parkanlage wieder gewährleistet wird.**

**Über die weiteren Verfahrensschritte ist der Hauptausschuss zu unterrichten, erstmalig im Oktober 2016.**

**Abstimmungsergebnis:**  
mit Stimmenmehrheit angenommen,  
bei 5 Gegenstimmen.

**zu 4 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung**

**zu 4.1 Nachbarschafts- und Begegnungshaus Potsdam West**

**Vorlage: 15/SVV/0891**  
Fraktion DIE LINKE

**zurückgestellt**

**zu 4.2 Evaluierung der Strukturen zur Betreuung des Sportareals am Luftschiffhafen**

**Vorlage: 16/SVV/0006**  
Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, CDU/ANW

Herr Schüler erklärt namens der antragstellenden Fraktion, dass sich die Vorlage mit dem vorgeschlagenen Verfahren erledigt habe.

Herr Dr. Scharfenberg spricht sich gegen die Kommerzialisierung des Luftschiffhafens aus, da dieser dem Sport dienen solle. Er bittet den Punkt zu streichen und die vertraglichen Regelungen in der Geschäftsordnung anzupassen.

Der Oberbürgermeister erklärt, dass es eine entsprechende Untersuchung gegeben habe, bei der die Problempunkte angesprochen wurden.  
Frau Dr. Magdowski ergänzt, dass die Unternehmensberatungsfirma aufgefordert war, die wirtschaftlichen Belange zu beleuchten, unter Beachtung der Geschäftsordnung der Geschäftsleitung.

Die Anpassung der vertraglichen Regelungen der Geschäftsordnung werde im Jahr 2016 erfolgen.

Herr Wollenberg spricht sich dafür aus, dass die Zielvereinbarung zur Kommerzialisierung der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt wird.  
Der Oberbürgermeister sagt dies zu.

**zu 4.3 Kommunalen Wohnungsbestand erhalten**

**Vorlage: 16/SVV/0041**  
Fraktion DIE aNDERE

Herr Szilleweit bringt namens der Fraktion DIE aNDERE die Vorlage ein, die anschließend mit folgendem Wortlaut zur Abstimmung gestellt wird:

Der Oberbürgermeister wird in seiner Funktion als Gesellschaftervertreter der städtischen Wohnungsgesellschaft ProPotsdam GmbH beauftragt, deren Geschäftsführung anzuweisen, künftig keine Verkäufe von Mietobjekten aus dem Bestand der ProPotsdam mehr vorzunehmen.

**Abstimmungsergebnis:**

Mit Stimmenmehrheit **abgelehnt**,  
bei 5 Ja-Stimmen.

Damit empfiehlt der Hauptausschuss der Stadtverordnetenversammlung, die Vorlage **abzulehnen**.

**zu 4.4 Neufassung der Satzung über Sondernutzung an öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt Potsdam**

**Vorlage: 16/SVV/0117**

Oberbürgermeister, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen

Herr Dr. Scharfenberg beantragt namens der Fraktion DIE LINKE, die Vorlage wie folgt zu ändern:

- 1. Die Gebühren für Kleinkunst/Darbietung gemäß Tarif-Nummer 4, Wochen-, Spezial- und Traditionsmärkte gemäß Tarif-Nummer 7 und Trödelmärkte gemäß Tarif-Nummer 8 sind gegenüber der bisherigen Satzung nicht zu erhöhen.*
- 2. Die Gebühr für Nutzung der Straße für Filmaufnahmen je Drehort, Tarif-Nummer 11, wird mit 80,00 € anstatt 65,00 € festgesetzt.*
- 3. Die Gebühren für die Inanspruchnahme von Fahrbahnflächen nach Tarif-Nummer 12.1 werden in der Zone 2 Blaues Netz gegenüber dem vorliegenden Entwurf auf 3,00 €/m<sup>2</sup> anstatt auf 2,50 €/m<sup>2</sup> erhöht.*

Der Oberbürgermeister führt aus, dass der Ausschuss für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung sich ebenfalls mit der Vorlage befasst und den Punkten 1 und 3 zugestimmt, den Punkt 2 jedoch abgelehnt habe.

**Abstimmung:**

Die von der Fraktion DIE LINKE empfohlene Änderung/Ergänzung wird

mit Stimmenmehrheit **abgelehnt**.

Der Oberbürgermeister stellt die ursprüngliche Vorlage zur Abstimmung:

Der Hauptausschuss empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, wie folgt zu beschließen:

Satzung über Sondernutzung an öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt Potsdam.

**Abstimmungsergebnis:**

mit Stimmenmehrheit **angenommen**,  
bei 2 Stimmenthaltungen.

**zu 4.5 Erweiterung der Verantwortung der STEP für die Abfallentsorgung**  
**Vorlage: 16/SVV/0122**  
Fraktion DIE LINKE

Die Beigeordnete für Soziales, Jugend, Gesundheit und Ordnung Frau Müller-Preinesberger bringt die Vorlage ein und verweist darauf, dass der Ausschuss für Finanzen und der Ausschuss für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung die Vorlage abgelehnt haben. Die Verantwortlichkeiten der STEP seien vertraglich geregelt; die Verträge haben ihre Gültigkeit.

Herr Dr. Scharfenberg betont, dass es sich bei der Vorlage um einen Prüfauftrag handelt. Ziel sei es, herauszufinden, welche Voraussetzungen nötig sind, um die angesprochenen Synergieeffekte voll nutzen zu können.

Die Vorlage wird anschließend zur Abstimmung gestellt:

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert zu prüfen, in welchem Umfang die Verantwortung der STEP bei der Abfallentsorgung erweitert werden kann. Insbesondere ist zu prüfen, inwieweit die STEP die Öffentlichkeitsarbeit, die Informationen an die Haushalte und die Erhebung und Einziehung der Abfallgebühren auf der Grundlage der von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Satzung wahrnehmen kann. Die Stadtverordnetenversammlung ist bis Juni 2016 über das Ergebnis der Prüfung zu informieren.

**Abstimmungsergebnis:**

Mit Stimmenmehrheit **abgelehnt**,  
bei 4 Ja-Stimmen.

Damit empfiehlt der Hauptausschuss der Stadtverordnetenversammlung, die Vorlage **abzulehnen**.

**zu 4.6 Aufbau eines Energie- und Klimaschutzmanagements**  
**Vorlage: 16/SVV/0179**  
Fraktion CDU/ANW, SPD, Bündnis 90/Die Grünen

Der Oberbürgermeister bringt die Vorlage ein und verweist darauf, dass der Ausschuss für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung einer neuen Fassung zugestimmt hat.

Im Anschluss wird die Vorlage in der neuen Fassung zur Abstimmung gestellt:

Der Hauptausschuss empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, wie folgt zu beschließen:

**Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt** den Oberbürgermeister ~~wird beauftragt~~, **im Rahmen des aufzustellenden Masterplanes 100 % Klimaschutz für die Landeshauptstadt, deren Eigenbetriebe und den städtischen Gesellschaften** ein Konzept ~~für ein~~ Energie- und Klimaschutzmanagement zu entwickeln, **dass die bestehenden und/oder neu einzuführende Systeme zusammengefasst dokumentiert und damit dazu beiträgt, in regelmäßigen Zeitabständen Stand und Umsetzung von Klimaschutz aufzuzeigen.** ~~sowie eine Planung für dessen Umsetzung (auf der~~

~~Grundlage der Empfehlung der DENA). Dabei geht es insbesondere darum, die vorhandenen Konzepte zusammenzuführen und daraus ein Klimaleitbild abzuleiten.~~

**Ein erster Bericht zur Ist-Analyse ist im IV. Quartal 2016, ein ausführlicher Zwischenbericht ist Ende des I. im IV. Quartals 2017 vorzulegen.**

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

**zu 5            Mitteilungen der Verwaltung**

**zu 5.1        Bericht - Demokratiedenkmal auf dem Luisenplatz  
gemäß Beschluss: 15/SVV/0773**

**zurückgestellt**

**zu 5.2        Information zum anonymisierten Bewerbungsverfahren**

Frau Krusemark erklärt, dass das anonyme Bewerbungsverfahren frühestens 2019 realisiert werden könne. Zurzeit gehen mehr als 100 Bewerbungen monatlich bei der Verwaltung ein; eine Bearbeitung sei nur mit IT-Unterstützung möglich.

Die derzeitige Fachverfahrenssoftware des Personalbereiches sei aber trotz beschaffter Zusatzmodule nur bedingt für diese Aufgabe geeignet. Für das Jahr 2017 sei eine EU-weite Vergabe für eine neue Verfahrenssoftware geplant; 2019 soll die neue Software eingeführt werden.

Nachfragen zu Vertragsdetails werden im nicht öffentlichen Teil der Sitzung beantwortet.

**zu 5.3        Kooperationsvertrag der Landeshauptstadt Potsdam mit der Stiftung  
Preußische Schlösser und Gärten - Zwischenbericht  
Vorlage: 16/SVV/0278**

Oberbürgermeister, FB Kommunikation, Wirtschaft und Beteiligung

Herr Dr. Berg, Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, ist nicht anwesend - damit entfällt das beantragte Rederecht.

Herr Jetschmanegg bringt die Mitteilungsvorlage ein und verweist darauf, dass die Bürgerbefragung nicht ausschließlich auf den Parkeintritt abziele, sondern auch die Interessen der Potsdamerinnen und Potsdamer für eine Parknutzung hinterfrage.

Frau Dr. Müller bittet um Informationen, wann das Inkrafttreten des Kooperationsvertrages geplant sei; Herr Jetschmanegg erwidert, dass dies spätestens zum Vertragsende des Pflegevertrages vorgesehen sei. Der zugrundeliegende Beschluss der Stadtverordnetenversammlung sieht keine konkrete Terminierung vor.

Herr Schüler und Herr Wollenberg regen an, die Befragung zurückzustellen und den Fragenkatalog zu überarbeiten. Der vorgelegte Entwurf suggeriere eine

mögliche Einflussnahme für die Landeshauptstadt Potsdam auf die Nutzungsmöglichkeiten im Park. Es werde der Eindruck erweckt, dass der Schutz des Welterbes keine Rolle spiele; dies sei kein gutes Zeichen.

Herr Dr. Scharfenberg wertet die Befragung als Bürgerbeteiligung. Die Bürgermeinung müsse zur Kenntnis genommen werden und in die Diskussion über die Rolle der Gärten und Parks einfließen.

Er regt an, den Parkeintritt eindeutig als solchen zu bezeichnen.

Der Oberbürgermeister führt aus, dass der Stiftungsrat beschlossen habe, dass es einen Parkeintritt geben werde. Dieser sei nur so lange ausgesetzt, wie die Landeshauptstadt bereit ist, jährlich 1 Mio. Euro zu zahlen. Die Landeshauptstadt sei nicht in der Position des Akteurs.

Herr Finken schlägt vor, die Ergebnisse der Befragung unter anderem für das Leitbild zu nutzen; insbesondere die Nutzung des Parks für Besuche oder als Arbeitsweg sei abzufragen.

Herr Jetschmanegg erwidert, dass im Fragenkatalog die Bereitschaft zur Zahlung eines freiwilligen als auch eines Pflichtbeitrages abgefragt werde. Dem Fragebogen werde ein Anschreiben mit entsprechenden Erläuterungen des Verfahrens und der Einflussmöglichkeit der Landeshauptstadt Potsdam vorangestellt sein.

Der Beteiligungsrat sei involviert und habe sich dafür ausgesprochen, auch Kinder und Jugendliche zu befragen.

Auf die Frage von Herrn Kirsch zu den Kosten für das Verfahren, antwortet Herr Jetschmanegg, dass mit maximalen Kosten in Höhe von 10.000,00 Euro gerechnet werde, allerdings beziehe sich diese Zahl auf eine ausschließliche Rücksendung aller Fragebögen per Post; bei der Beantwortung im Onlineverfahren würden die Kosten geringer ausfallen.

Der Oberbürgermeister schlägt vor, den Fragebogen zu überarbeiten und diesen zur nächsten Hauptausschusssitzung am 11.05.2016 erneut vorzulegen. Auf Bitte von Herrn Schüler wird das Anschreiben ebenfalls vorgelegt.

Gegen diesen verfahrensvorschlag erhebt sich kein Widerspruch.

**zu 5.4 Bericht über die Umsetzung des Schulentwicklungsplans und die Sanierungsmaßnahmen gemäß Beschluss: 14/SVV/0940 und 15/SVV/0008**

**zu 5.4.1 Schulentwicklungsplanung - 5. Sachstandbericht  
Vorlage: 16/SVV/0306**

Oberbürgermeister, FB Bildung und Sport

Herr Richter informiert über den Stand der Umsetzung des Schulentwicklungsplanes und geht auf die einzelnen abgeschlossenen bzw. noch offenen Vorhaben in den jeweiligen Schulen ein.

Herr Schüler entnimmt aus der Vorlage, dass ab dem Schuljahr 2018/2019 die geplanten Kapazitäten die prognostizierten Schülerzahlen nicht mehr decken. Herr Finken hinterfragt, ob der Landkreis Potsdam-Mittelmark ebenfalls einen

steigenden Schulbedarf habe und dieser zu Lasten der Landeshauptstadt Potsdam gehen würde.

Dazu erläutert Frau Dr. Magdowski, dass die Kinder des Landkreises Potsdam-Mittelmark Potsdamer Schulen besuchen, der Landkreis sich jedoch nicht an den Kosten für die Schulneubauten beteilige. Der Landkreis Potsdam-Mittelmark habe ebenfalls einen steigenden Schulbedarf, welcher durch freie Träger abgefangen werden solle. Aus ihrer Sicht sei ein Eingreifen des Landesministeriums zwingend erforderlich.

Herr Wollenberg weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass bei der Vorzugsvariante der Nutzung der Biosphäre als Privatschule die Schulkapazitäten nicht voll ausgeschöpft werden würden, da nicht alle Eltern die finanziellen Mittel zur Verfügung hätten. Deren Kinder müssten weiterhin öffentliche Schulen besuchen. Frau Dr. Magdowski schlägt dazu vor, den Beschlussvorschlag zur Biosphäre abzuwarten.

Die Mitteilungsvorlage wird zur Kenntnis genommen.

## **zu 5.5 Herausforderungen in der Flüchtlings- und Integrationsarbeit gemeinsam bewältigen - Zwischenbericht**

**Vorlage: 16/SVV/0277**

Oberbürgermeister, FB Soziales und Gesundheit

Frau Dr. Müller verweist auf die bestehenden guten und festen Strukturen zur Bewältigung der Aufgaben; bedauert jedoch, dass die Aktualität in der Mitteilungsvorlage nicht mehr gegeben sei. Darüber hinaus sei diese sehr allgemein gehalten und ließe viele Fragen offen, wie z.B.:

- Eine Belegung in den Kitas mit max. 25 % Flüchtlingskindern.
- Wie ist die Verteilung auf die Schulen geplant?
- In den Nachbarschafts- und Begegnungshäusern ist zur Absicherung der dort geleisteten Arbeit die Aufstockung der finanziellen Mittel notwendig! Wie und wann soll dies geschehen?
- Im Fachbereich Bildung und Sport soll eine Organisationsuntersuchung durchgeführt werden. Wann soll dies erfolgen?
- Bei der Unterstützung und Förderung des Ehrenamtes bestehe dringender Bedarf an Nachbesserung. Welche Pläne gibt es dafür?

Herr Bindheim erwidert, dass das Ziel klar sei; wie die Themen umzusetzen und die benötigten finanziellen Mittel bereitzustellen sind müsse noch geklärt werden.

Herr Weiberlenn ergänzt, dass die Schaffung von Schwerpunktschulen vermieden werden soll, allerdings gebe es einige – entstanden durch die Bildung von Willkommensklassen.

Änderungen seien schwierig, da es berufsorientierte Schwerpunkte gebe und die Wohnortnähe zwingend zu beachten sei.

Der Oberbürgermeister führt zum Thema Ehrenamt aus, dass die Fragen der Anerkennungskultur und auch der Aufwandserstattung neben unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten im Rahmen der Integrationskonferenz besprochen werden.

Die bestehenden Strukturen seien zu Das Thema sehr ernst genommen und die unterbreiteten Vorschläge ausgewertet.

In dem Zusammenhang seien auch die Nachbarschafts- und Begegnungshäuser

zu sehen. Gemeinsam mit den Trägern müssen Konzepte entwickelt und für die Stadtteile Lösungen gefunden werden.

**zu 5.6 Initiative für ein Schulbauförderprogramm des Landes**  
**Vorlage: 16/SVV/0279**

Oberbürgermeister, FB Bildung und Sport

Diskussionsbedarf besteht nicht; die Vorlage wird zur Kenntnis genommen.

**zu 6 Sonstiges**

Herr Dr. Scharfenberg bittet um Informationen zum Stand des Entwicklungsbereiches Kramnitz. Insbesondere gehe es um die bis Mitte des Jahres zu treffende Entscheidung, ob mit einem städtebaulichen Vertrag gearbeitet werden soll oder geplant sei, das strittige Verfahren weiter zu führen.

Herr Goetzmann führt aus, dass der Bericht fertig gestellt und mit der Bitte versehen sei, die Berichterstattung in der Zukunft halbjährlich vorlegen zu können.

Der Oberbürgermeister ergänzt, dass derzeit Gespräche stattfinden; das Gerichtsverfahren das weitere Verfahren jedoch maßgeblich beeinflusst. Vor dem 30. Juni 2016 sei kein endgültiges Ergebnis zu erwarten.

**zu 6.1 Information zur geplanten Vertragsunterzeichnung der Städtepartnerschaft in Versailles vom 11.-12. Juni 2016**

Frau Dr. Sommer informiert, dass im Juni 2016 die Städtepartnerschaft zwischen Potsdam und Versailles geschlossen wird.

Bevor der Städtepartnerschaftsvertrag am 23. Juni 2016 in Potsdam unterzeichnet wird, findet eine erste Unterzeichnung am 11. Juni 2016 in Versailles statt.

Sie stellt das geplante Programm zur Unterzeichnung der Städtepartnerschaft vor und informiert über die Teilnehmer der Reise nach Versailles.



## **BESCHLUSS**

### **der 37. öffentlichen Sitzung des Hauptausschusses am 27.04.2016**

Pfingstberghang / Villa Henckel - Lösungsvorschlag zur Vermeidung langjährigen Streits um die öffentliche Zugänglichkeit  
Vorlage: 16/SVV/0079

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, auf eine einvernehmliche Regelung zwischen der MDB, der SPSG und der LHP betreffend die Nutzung der Parkanlage „Pfingstberghang/Villa Henckel“ hinzuwirken. Grundlage soll die in Anlage 2 dargestellte Variante B der Flächenabgrenzung zwischen der öffentlich nutzbaren Parkanlage und den privat nutzbaren Teilen des wiederherzustellenden Gartenparks sein.
2. Der hierfür erforderlichen Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplans 48 „Am Neuen Garten“ hinsichtlich Abgrenzung und Größenverhältnis zwischen öffentlicher und privater Parkanlage wird zugestimmt.
3. Voraussetzung für die einvernehmliche Regelung ist die im Nießbrauchvertrag zwischen der MDB und der SPSG garantierte Übernahme der Investitionskosten für die Bereinigung und Wiederherstellung der Parkanlage sowie für die Erneuerung der Villa Schlieffen durch die MDB.
4. In der einvernehmlichen Regelung ist vorzusehen, dass bereits während der Arbeiten zur Wiederherstellung in einem möglichst weiten Umfang die Zugänglichkeit der Parkanlage wieder gewährleistet wird.  
Über die weiteren Verfahrensschritte ist der Hauptausschuss zu unterrichten, erstmalig im Oktober 2016.

#### **Abstimmungsergebnis:**

mit Stimmenmehrheit **angenommen**,  
bei 5 Gegenstimmen.

Gemäß § 22 Brandenburgische Kommunalverfassung (BbgKVerf) waren keine Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung von der Beratung und Abstimmung ausgeschlossen. Die Übereinstimmung des Beschlusses mit dem Wortlaut in der Niederschrift wird amtlich beglaubigt.

Dem Originalbeschluss werden \_\_13\_\_ Seiten beigefügt.

Potsdam, den 09. Mai 2016

Büro der  
Stadtverordneten  
versammlung

Stempel