



Protokoll Einwohnerversammlung Fahrland

Sitzungstermin:	Dienstag, 18. Juli 2017
Sitzungsbeginn:	19:00 Uhr
Sitzungsende:	21:30 Uhr
Sitzungsort:	Turnhalle, Regenbogenschule, Ketziner Straße 31 c, 14476 Potsdam - OT Fahrland

Anwesend sind:

Vertreter/-innen der Verwaltung

Herr Mike Schubert, Beigeordneter für Soziales, Jugend, Gesundheit und Ordnung
Herr Bernd Rubelt, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt
Frau Petra Rademacher, Fachbereichsleiterin Bildung und Sport
Herr Norbert Praetzel, kommissarischer Fachbereichsleiter Grün- und Verkehrsflächen
Herr Norman Niehoff, Bereichsleiter Verkehrsentwicklung
Herr Erik Wolfram, Bereichsleiter Stadtentwicklung
Frau Dr. Kristina Böhm, Bereichsleiterin Öffentlicher Gesundheitsdienst
Frau Kerstin Elsaßer, Bereichsleiterin Kindertagesbetreuung

Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH

Herr Oliver Glaser, Geschäftsführer Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH

Einwohnerinnen und Einwohner

Herr Claus Wartenberg, Ortsvorsteher Fahrland und Stadtverordneter
Frau Tina Lange, Sprecherin Bürger_innen-Initiative Fahrland
Herr Stefan Wind, Sprecher Bürger_innen-Initiative Fahrland
Frau Anke Oehme, Sprecherin Bürger_innen-Initiative Fahrland
Frau Susanna Krüger, Ortsbeirat Satzkorn
Herr Karsten Etlich, Ortsbeirat Fahrland
Herr Stefan Matz, Ortsbeirat Fahrland
Frau Anja Matz, Vorsitzende der Schulkonferenz
über 200 weitere interessierte Einwohnerinnen und Einwohner

Stadtverordnete und Mandatsträger

Frau Birgit Eifler, Stadtverordnete und Ortsbeirat Fahrland
Frau Jana Schulze, Stadtverordnete
Frau Kati Biesecke, Stadtverordnete
Herr Norbert Müller, Mitglied des Bundestages

WerkStadt für Beteiligung

Herr Kay-Uwe Kärsten, mitMachen e.V.

Protokoll

Die Einwohnerversammlung wurde per Audioaufzeichnung der Mikrofone dokumentiert. Das vorliegende Protokoll wurde im Anschluss durch die Verwaltung mit Unterstützung der WerkStadt für Beteiligung erstellt.

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verkehrsinfrastruktur
3. Dienstleistungen
4. Kinderbetreuung
5. Wahl der Sprecherin, Dank und Verabschiedung

zu 1 Begrüßung und Vorstellung

Herr Kärsten begrüßt in seiner Rolle als Moderator die Anwesenden.

Herr Wartenberg begrüßt als Ortsvorsteher die anwesenden Einwohnerinnen und Einwohner des Ortsteils Fahrland sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung sowie den Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Potsdam GmbH.

Anschließend stellt Herr Kärsten den Ablauf der Veranstaltung vor und verweist auf die drei großen Themenkomplexe, die besprochen werden sollen sowie auf die rechtlichen Grundlagen für eine Einwohnerversammlung in Potsdam. Er informiert, dass gemäß § 4 Abs. 2.d. der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Potsdam ein Protokoll über die Einwohnerversammlung anzufertigen ist, das der Stadtverordnetenversammlung unverzüglich durch den Oberbürgermeister vorzulegen ist. Die Einwohnerversammlung kann eine Sprecherin/einen Sprecher benennen, die/der im Rahmen der Stadtverordnetenversammlung Rederecht erhält und die Anregungen und Vorschläge der Einwohnerversammlung vortragen kann.

zu 2 Verkehrsinfrastruktur

Herr Praetzel stellt sich den Anwesenden als Fachbereichsleiter für Grün- und Verkehrsflächen und seit 38 Jahren in der Stadtverwaltung Potsdam tätig vor. Die Belange aus dem Ortsteil Fahrland sind ihm bekannt.

1. Frage: Wie ist die Zeitplanung zur Gehwegsanierung im alten Dorfkern (Ketziner Str., Priesterstr., Döberitzer Str.)? Welche konkreten Maßnahmen sind wann geplant und werden wie finanziert?

Hinsichtlich der Frage 1 der Zeitplanung zur Gehwegsanierung im alten Dorfkern, speziell Ketziner Straße, Priesterstraße, Döberitzer Straße und welche Maßnahmen sind wann geplant und werden wie finanziert, führt Herr Praetzel aus. Er teilt mit, dass aus dem Ergebnishaushalt, welcher alle Maßnahmen der Unterhaltung in Straßen umfasst, für die Döberitzer Straße in diesem Jahr zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Fußgänger verabredet worden ist, die Herstellung eines asphaltierten Gehweges bis zur Ketziner Straße vorzunehmen, und zwar ab Ende des west-nördlichen-östlichen Gehweges und auf der anderen Seite weiterführend durch Einengung der Fahrbahnfläche, die in einem Hochbordbereich eingefasst

wird. Zur Überquerungshilfe wird die Fahrbahn mit geschnittenem Großsteinpflaster ausgestattet. Weiterhin ist beabsichtigt, dort eine Wartepflicht für Kfz zur Verkehrssicherungspflicht einzuführen. Die Baukosten werden etwa 24.000 € betragen. Mit den Arbeiten wird noch in diesem Jahr begonnen werden und sie sollen noch dieses Jahr abgeschlossen werden.

In der Ketziner Straße ist ebenfalls eine Gehwegbefestigung (1,50 m Breite Befestigung aus wassergebundener Decke) zwischen der von-Stechow-Straße und dem Priesterweg vorgesehen. Die Kosten werden etwa 65.000 € betragen. Die Leistung wird 2017 begonnen und voraussichtlich im Jahr 2018 beendet werden. Der nächste Abschnitt befindet sich in der Ketziner Straße zwischen dem Priesterweg und dem Kaiserplatz. Dort ist die Breite ebenfalls 1,50 m und wird mit Asphalt ausgeführt. Die Kosten werden etwa 75.000 € betragen. Die Priesterstraße selbst wird auch geplant für 2017, jedoch kann im Moment noch nicht beurteilt werden, ob der Beginn auch 2017 möglich ist, sonst 2018. Auch dort ist eine Gehwegbefestigung auf 1,50 m vorgesehen. Die Herstellung wird mit wassergebundener Decke erfolgen. Aufgrund des Baumbestandes werden ggf. Schwierigkeiten erwartet. Die Baukosten hierfür werden etwa 60.000 € betragen. Die vorgenannten Maßnahmen werden aus dem Ergebnishaushalt finanziert. Sie sind nicht umlagepflichtig und führen zu keiner Belastung der Anlieger.

In der Döberitzer Straße ist darüber hinaus ein grundhafter Ausbau der Fahrbahn erforderlich, der jedoch nur mit Investitionsmitteln möglich ist. Aufgrund der fehlenden Entwässerungsanlagen und Gehwegenanlagen ist dort ein Vollausbau vorgesehen. Mit der Planung selbst wird voraussichtlich im Jahr 2020/21 begonnen werden können. Dies setzt voraus, dass die Investitionsplanung es für diesen Zeitraum ermöglicht.

Herr Praetzel unterbreitet das Angebot über Details auf Nachfragen zu reagieren.

2. Frage: Wie und wann ist die Anbindung an den Bahnhof Marquardt via Bus, Fahrrad und Auto von Fahrland und den anderen Ortsteilen heraus geplant?

Herr Niehoff informiert, dass er den Bereich Verkehrsentwicklung leite, welcher sich konzeptionell mit dem Verkehr auseinandersetzt. Zur Fragestellung Nr. 2, wie und wann die Anbindung an den Bahnhof Marquardt via Bus, Fahrrad und Auto von Fahrland und den anderen Ortsteilen heraus geplant ist, führt Herr Niehoff aus. Zum Wie gebe es sehr genaue Vorstellungen. Es ist beabsichtigt auf der Ostseite des Bahnhofes einen neuen Park & Ride Parkplatz mit ca. 50 bis 100 Stellplätzen (von der konkreten Planung abhängig) zu bauen. Mit einer direkten Anbindung an die B 273, die dann einerseits mit dem Bus befahren werden kann (also direkte Anbindung zum Bahnhof) sowie mit dem Rad angebunden ist. Damit bestehe perspektivisch auch die Anbindung mit dem Rad nach Fahrland bzw. nach Norden Richtung Satzkorn. Die Aussage zum Zeitpunkt stellt sich schwieriger dar, da man es hier mit verschiedenen Maßnahmen und verschiedenen Zuständigkeiten zu tun habe. Grundvoraussetzung für die Funktionalität des Standorts ist eine höhere, Frequentierung des Zugverkehrs am Bahnhof Marquardt. Dazu bedarf mehr RB- bzw. RE-Halte. Dies befindet sich jedoch in der Zuständigkeit des Landes. Das Land ist dort Auftraggeber. Derzeit ist das Land damit beschäftigt den neuen Landesnahverkehrsplan fortzuschreiben. Der Entwurf soll Ende des Jahres vorliegen. Wenn die Bemühungen der Landeshauptstadt Potsdam Erfolg haben, ist darin auch eine Takterhöhung enthalten. Fraglich sei allerdings noch das Wann. Bislang sind diese Maßnahmen von zusätzlichen Angeboten für Anfang der 20iger Jahre vorgesehen. Dies ist aus Sicht der Landeshauptstadt Potsdam jedoch zu lang, weil es mit der hier beabsichtigten Entwicklung nicht Schritt hält. Hier bedarf es

noch zusätzlicher Anstrengungen und Gespräche. Auch der Bahnhof als solches ist zu berücksichtigen, dies betrifft besonders die Barrierefreiheit. Hier ist auch die Deutsche Bahn beteiligt. Wenn es gelingt die Taktfrequenzen zu erhöhen, könnte damit eine höhere Wichtigkeit dieses Bahnhofes auch bei der Deutschen Bahn erreicht werden. Dies bedarf einer Planungsvorbereitung, Planfeststellungsverfahren, also längere Genehmigungsverfahren, welche in der Zuständigkeit der Deutschen Bahn liegen, sodass auch hier auf die Abhängigkeit verwiesen werden muss. Der Park & Ride-Standort ist Aufgabe der Landeshauptstadt Potsdam und auch in die Prioritätenplanung aufgenommen worden. Es ist beabsichtigt die Planung im Jahr 2019 zu beginnen, was dann auch die Kfz- und Busanbindung zur B 273 beinhaltet. Dazu ist ein Radweg entlang der L92 geplant (direkt aus Fahrland in Richtung Marquardt). Hier handelt es sich um eine Straße in der Straßenbaulast des Landes, sodass auch hier die Abhängigkeit vom Land besteht. Die Radwegebedarfsliste wird derzeit fortgeschrieben. Es ist beabsichtigt, dass die Aufnahme eine hohe Priorität erhalte. Die zweite Anbindung über Satzkorn ist im Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam in der Priorität 2 enthalten. Es ist davon auszugehen, dass in etwa 2020 mit der Planung begonnen werden kann, um diese nördliche Anbindung herzustellen.

3. Frage: Zu wann ist die Fertigstellung des beleuchteten und befestigten Schulweges von der Döberitzer Str. zur Regenbogenschule geplant und warum kann die Realisierung nicht unabhängig vom Bebauungsplan „Am Friedhof“ erfolgen?

Herr Praetzel geht auf die dritte Frage, zu wann die Fertigstellung des beleuchteten und befestigten Schulweges von der Döberitzer Straße zur Regenbogenschule geplant ist und warum die Realisierung nicht unabhängig vom Bebauungsplan „Am Friedhof“ erfolgen könne, ein. Er stellt dar, dass die Beantwortung in enger Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Stadtentwicklung vorbereitet worden ist. Dazu führt er aus, die Realisierung des Gehweges bis zur Regenbogenschule ist Bestandteil des Bebauungsplanes Nr. 132 „Am Friedhof“, zu dem gegenwärtig der Entwurf entwickelt wird. Parallel dazu werden derzeit städtebauliche Verträge zur Umsetzung der Planung mit den beiden Eigentümergesellschaften verhandelt. Die Bereitstellung der für den Gehweg erforderlichen Flächen ist Bestandteil der Vertragsverhandlungen, die zurzeit noch nicht abgeschlossen sind. Da die Stadt die kostenfreie Bereitstellung dieser Flächen verlangt, ist eine vorzeitige Flächenbereitstellung nicht realistisch. Bei zügigem Vertragsabschluss ist die Herbeiführung des Auslegungsbeschlusses zum Bebauungsplan zum Jahresende möglich. Der Satzungsbeschluss wird nicht vor dem Sommer 2018 erfolgen können. Anschließend könne die Bereitstellung der Flächen für den Gehweg erfolgen. Zur Frage, ob dies nicht unabhängig vom Bebauungsplan erfolgen könne, ergänzt Herr Praetzel, dass die Landeshauptstadt Potsdam als Baulastträger nur auf gewidmeten Verkehrsflächen diese Aufgabe wahrnehmen darf. Zudem verweist er auf die noch nicht abgeschlossenen vertraglichen Beziehungen, die zu berücksichtigen sind. Dadurch ist es auch für die Stadt Potsdam nicht möglich, Flächen zu beleuchten und zu befestigen. Dafür ist der Grunderwerb Voraussetzung, da mit der Umsetzung eine Kostenfolge für die Stadt Potsdam entstehe, die in dieser Form nicht wahrgenommen werden kann.

4. Frage: Welche Maßnahmen sind für die flächendeckende und bedarfsgerechte OPNV-Anbindung der nördlichen Ortsteile geplant? Dazu zählen insbesondere die Tram-Anbindung bis Fahrland bzw. mindestens Krampnitz, die Überlastung im Berufsverkehr, die fehlenden Verbindungen außerhalb der Stoßzeiten und die Vernetzung der Ortsteile.

Zur Frage 4 – welche Maßnahmen für die flächendeckende und bedarfsangepasste ÖPNV-Anbindung der nördlichen Ortsteile geplant sind – geht Herr Glaser als technischer Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Potsdam GmbH ein. In seiner Funktion obliegt ihm die Aufgabe, den öffentlichen Verkehr gemeinsam mit der Landeshauptstadt Potsdam zu organisieren. Er bestätigt, dass die nördlichen Stadtteile wachsen. Dies betrifft sowohl Krampnitz (perspektivisch 7.000 Menschen, die dort wohnen und arbeiten können), als auch Fahrland und Groß Glienicke und zusätzlich gibt es die Pendlerbeziehungen von und nach Spandau. Herr Glaser macht aufmerksam, dass die B 2 nicht breiter wird und somit zunehmend Nadelöhr des Verkehrs werde. Dafür bedarf es eines starken Nahverkehrs, der eine separate Fahrspur auf der Schiene benötigt. Im Moment erfolgt der Ausbau der Straßenbahngleise bis zum Campus Jungfernsee. Diejenigen, die dort täglich fahren, bekommen es aufgrund der Umleitung leidlich zu spüren. Der Straßenbahnausbau ist als Fingerzeig für den Ausbau nach Krampnitz und Fahrland anzusehen. Derzeit wird die Ausschreibung für die technische Planung dieser Straßenbahnstrecke vorbereitet, die in zwei Bauabschnitten vorgesehen ist. Bauabschnitt 1 bis Krampnitz West und folgend der Bauabschnitt 2 als Weiterführung bis Fahrland. Dafür wird eine Planzeit von etwa einem Jahr benötigt, beginnend ab Herbst, sodass davon auszugehen ist, dass im nächsten Jahr im Winter grob eine Vorzugstrasse vorliegt. Auf der Trasse bis Fahrland werden 3 zusätzliche Straßenbahnwagen benötigt, es werden Fördergelder vom Bund und vom Land notwendig. Das muss parallel gemeinsam mit der Landeshauptstadt Potsdam in Angriff genommen werden. Bis eine Straßenbahn dann hier nach Krampnitz oder Fahrland fährt, von heute an, vergehen im Optimalfall 8 Jahre. Dabei handelt es sich um die Zeiträume, die heute bei solchen Planungen in Anspruch genommen werden müssen und die nicht verkürzbar sind. Aus diesem Grunde wird über den weiteren Verkehr in Etappen nachgedacht. Der Verkehrsbetrieb Potsdam ist nicht nicht profitabel. Das bedeutet, dass mit den vorhandenen Möglichkeiten der Verkehr zu koordinieren ist. Herr Glaser verweist hier auf den Nahverkehrsplan, welcher auch Ende des Jahres bzw. Anfang des nächsten Jahres fortgeschrieben wird. Hierbei handelt es sich um ein wichtiges Werkzeug um die Qualitäten im Nahverkehr zu definieren und auch um die finanziellen Möglichkeiten und den Rahmen für die Umsetzung durch den Verkehrsbetrieb zu schaffen. Im Dezember ist als erste Etappe der Campus Jungfernsee mit der Straßenbahn erreichbar. Es ist vorgesehen die nördlichen Busse Tür an Tür an der Straßenbahn anzuknüpfen. Nach wie vor ist es vorgesehen in der Morgenspitze die starken Schülerbusse in die Innenstadt Hauptbahnhof/Platz der Einheit West durchfahren zu lassen. Es ist bekannt, dass es einzelne Busse gibt, die stark ausgelastet sind, sodass es zu Konflikten, gerade auch im Angesicht einer wandelnden Stadt mit einer älter werdenden Gesellschaft, aber auch einem Geburtenüberschuss, wo es die Konflikte im Bus mit Stellplätzen gibt und überlegt werden muss, ob der Einsatz eines Solobusses oder einen Gelenkbusses sinnvoller sei. Ein neuer Gelenkbus ist eine Investition von 400.000 €. Dies alles müsse abgestimmt werden. Die Entwicklung des Busses 609 ist zu beobachten und wird die maßgebende Erschließungsrolle spielen. Mit jeder Entwicklung in Krampnitz wird die Erschließung auch weiter nach Fahrland entsprechend verbessert, weil die Potentiale damit auch wachsen. So ist es im Nahverkehrsplan vorgesehen. Der Nahverkehrsplan wird sicher auch für den Verkehrsbetrieb ein ganz wesentlicher Masterplan sein, um hier entsprechend weiter zu entwickeln. Herr Glaser äußert, dass er großes Verständnis hinsichtlich des Wunsches nach einem 10- bzw. 20-Minuten-Takt durchgehend am Tag von Fahrland in die Innenstadt hat, jedoch muss der wirtschaftliche Einsatz des Materials und der Fahrzeuge berücksichtigt werden. Es gibt Zeiten, in denen die Auslastung sehr gering ist und Zeiten mit großer Auslastung, sodass zu sehen ist wie die dynamische Anpassung erfolgen kann.

Herr Kärsten dankt den Vortragenden und unterbreitet das Angebot an die Anwesenden nachzufragen.

Die erste Nachfrage stellt Herrn Wind, der seit 10 Jahren in Fahrland, An den Leddigen, wohnt. Er ist der Bürger_inneninitiative beigetreten, weil er für diesen Ortsteil enormes Verbesserungsmaterial sieht und die Auffassung vertritt, seit 10 Jahren vom Stillstand regiert zu werden. Er bittet um Auskunft zum Ausbau des Nahverkehrs ViP und hier insbesondere hinsichtlich des Verweises auf die Abhängigkeit der Anbindung Fahrlands von der Entwicklung in Krampnitz. Seines Erachtens gebe es hier einen logischen Bruch. Es ist bekannt, dass Krampnitz ausgebaut wird mit ca. 6.000 Menschen. Dies ist jetzt schon absehbar. Von daher könne man bereits jetzt beginnen, den Nahverkehr auszuplanen und die Anbindung an Fahrland zu verbessern, in der Erkenntnis, dass es später in Anspruch genommen wird.

Herr Glaser gibt Herrn Wind Recht. Aus diesem Grunde erfolgt bereits jetzt die Planung. Aber es muss berücksichtigt werden, dass eine Umstellung des Busses 609 auf Gelenkbusse einer Investition von 1,2 Mio. € bedarf. Wenn zusätzlich darüber nachgedacht werden soll alternativ, beispielsweise mittels Hybridbus, zu fahren, hätte das einen weiteren Anstieg der Kosten zur Folge. Es ist nicht möglich bereits jetzt Investitionsplanungen zu machen, die wir ggf. erst in 3 Jahren benötigen. Der ViP ist jetzt dabei in den Strategien, die mit der Landeshauptstadt Potsdam abgestimmt werden, Prioritätensetzungen zu machen, was an Investitionen in den nächsten Jahres auf den ViP zukommt. Er ergänzt, dass diese Investitionen derzeit durch die Landeshauptstadt Potsdam und die Stadtwerke allein gestemmt werden müssen. Staatliche Fördergelder gibt es dafür nicht. Aus diesem Grunde sind große Sprünge nicht möglich. Hier verhält es sich anders als in anderen Bundesländern, in denen es noch Busförderung gibt und wo entsprechende Fördermittel generiert werden können. Konkrete Vorstellungen für den Bus 609 gibt es. Er bestätigt, dass es notwendig sei, bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Straßenbahn in 8 oder 10 Jahren durchfährt einen guten Bus zu haben, der durchfährt und am Campus auf die Straßenbahn getaktet ist, um staufrei in die Innenstadt zu gelangen. Die Investitionen und der Personaleinsatz kann jedoch nicht zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf den Markt gebracht werden, da die finanziellen Mittel dafür fehlen.

Frau Krüger (Ortsbeirat Satzkorn) meldet sich zu Wort und hinterfragt den Ausbau des Bahnhofes Marquardt. Die Idee, den Bahnhof auszubauen ist ja schon etwas länger her und war wohl auch vor ca. zwei Jahren schon einmal Gegenstand eines Antrages in der Stadtverordnetenversammlung und ist jetzt in der Strategieplanung nochmals ausformuliert und wieder aufgegriffen. Es sind hier sicher viele Anwesende bereit auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Frau Krüger macht aufmerksam, dass es in Marquardt bereits jetzt schwer sei mit dem Rad oder den Kinderwagen in den Zug zu steigen. Aus diesem Grund sei es unverständlich, dass die Planung erst in 2 bis 3 Jahren beginnen könne. Dies sei nicht nachvollziehbar und sie fragt, weshalb dies so lange dauere.

Herr Niehoff verweist nochmals auf die vorhandenen Abhängigkeiten. Die Landeshauptstadt Potsdam ist hier nicht allein zuständig. Hier besteht die Abhängigkeit vom Land. Er verweist dabei auch auf die Konkurrenz mit den anderen Regionen im Land Brandenburg, wie Bernau, Falkensee, Nauen etc. Mit allen diesen Fragen werde man sich auseinandersetzen. Wir sind froh, dass der Nahverkehrsplan fortgeschrieben wird und es einen Ansatzpunkt gibt, dort hinein zu kommen. Das war vor zwei Jahren noch eine ganz andere Situation. Damals hat das Land gesagt, dass es einen bestehenden Nahverkehrsplan gebe und dies so

nicht enthalten sei. Das ist jetzt anders. Gemeinsam mit den Nachbargemeinden wird man sich für die möglichst zügige Umsetzung einsetzen.

Frau Krüger regt an, die Umsetzung ggf. schrittweise vorzunehmen. Die Verantwortlichkeit für die Busanbindung an Fahrland und Satzkorn liegt bei der Stadt Potsdam, Wenn die Busse dort halten würden, würde die Mitfahrerzahl deutlich erhöht.

Herr Niehoff bekräftigt nochmals, dass die Landeshauptstadt Potsdam beabsichtigt ihren Teil mit dem Park & Ride-Standort umzusetzen und die Anbindung der Busse an diesen Standort wird sich im neuen Nahverkehrsplan widerspiegeln. Dies soll 2019 vorangehen. Jedoch unterliegt auch die Herstellung des Park & Ride-Standortes einer Prioritätenliste. Als erstes wird der Standort Campus Jungfernsee umgesetzt. Weiterhin gibt es einen großen Bedarf an der Nutheschneelstraße als Einfahrtskorridor mit 60 – 70-Tausend Fahrzeugen, bei dem es kein adäquates Angebot zum Umstieg auf ÖPNV gibt und dann sei die B 273 als Korridor an der Reihe.

Frau Lange stellt sich als Sprecherin der Bürgerinitiative Fahrland vor. Sie greift die Äußerung auf, dass mit der Planung für den Bahnhof Marquardt 2019 begonnen wird und bittet um Information, wann diese Maßnahme abgeschlossen sein wird. Ihrer Meinung nach sei es wichtig, egal wie das Land und die Bahn sich verhalten, zumindest den Park & Ride-Standort herzustellen und die Busanbindung vorzunehmen. Dies ginge auch bei der derzeitigen Taktfrequenz der Bahn und auch noch ohne einen perspektivischen Radweg.

Herr Niehoff bestätigt, dass die Stadt dort unabhängig vom Land tätig wird. Hierzu gäbe es auch einen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung. Zum Wann kann im Moment keine konkrete Aussage erfolgen. Das liegt daran, dass solche Planungsprozesse geraume Zeit beanspruchen. Zum Beispiel sind hinsichtlich der Frage der Grundstücksverfügbarkeiten Verhandlungen zu führen; die Bodenbeschaffenheiten und umweltrechtliche Belange sind zu prüfen. Begonnen wird mit der Maßnahme im Jahr 2019. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung ist im Moment keine Aussage möglich, da sich die dafür erforderlichen Planungsprozesse hinziehen.

Eine Dame merkt an, dass auf der B 2 nur eine Fahrbahn je Richtung vorhanden ist und der Verkehr dadurch zum Teil zusammenbreche. Zur Thematik Umgehungsstraße habe es ihrer Meinung nach in der Öffentlichkeit zu wenig Gelegenheit zur Diskussion gegeben. Aufgrund einer möglicherweise falschen Bevölkerungsprognose wurde in der Stadtverordnetenversammlung entschieden, dass diese nicht benötigt wird. Von daher fragt sie, ob man dieses Thema nicht noch einmal unter Einbeziehung der Bürger Potsdams aufgreifen könnte. Dabei sollten die Vor- und Nachteile unter Berücksichtigung der wachsenden Bevölkerung diskutiert werden.

Herr Rubelt stellt als Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt dar, dass der Stadtverwaltung bewusst sei, dass diese Themen immer wieder angesprochen werden. Es ist nicht so, dass seit 2004 nichts passiert ist. Vielmehr wurden konzeptionelle Planungen erarbeitet, wie das Stadtentwicklungskonzept Verkehr aufgestellt und fortgeschrieben, auch die Verkehrsplanung ist nicht stehen geblieben. Die Bewertung dieser Möglichkeiten ist bereits sehr intensiv, auch mit den Bürgern, diskutiert worden. Es ist nicht so, dass der Diskussionsfaden abgerissen wäre. Er entnimmt den Rückfragen, dass die Frage nach verkehrlichen Alternativen sehr wichtig sei. Der Zeitraum, dass für die Planung einer Tramstrecke 8

Jahre benötigt wird, mag zwar viel erscheinen, das sind 4 Jahre Planung und Genehmigung, es müssen die Mittel dafür akquiriert werden und dann wird 4 Jahre gebaut. Hier handelt es sich um Prozesse. Das parallele Tätigwerden am Bahnhof Marquardt und der Wunsch nach schnellstmöglicher Umsetzung ist Teil dieser Strategie, die bestehenden Verkehrsthemen im Verkehrsnetz auch zu lösen. Die Herausnahme aus dem Verkehrswegeplan ist zu einem früheren Zeitpunkt erfolgt. Er schlägt vor, dass Herr Niehoff nochmals kurz darauf Bezug nimmt.

Herr Niehoff führt aus, dass man sich mit dem Thema Ortsumgehung bereits beschäftigt habe. Es war sogar mehrere Jahre auch in den Verkehrsentwicklungsplänen der Stadt enthalten. Dies begann Mitte der 90er Jahre. Man hat es jedoch nicht geschafft, sich auf eine Vorzugstrasse zu einigen, weil unklar war, was genau mit dem Verkehr dort geschieht. Als Beispiel benennt Herr Niehoff die Forststraße. Hätte dies zur Folge, dass mehr Verkehr in die Forststraße käme. Oder auch die Gemeinden Geltow und Werder haben die Frage geäußert, ob dies zur Folge hätte, dass mehr Verkehr von der Autobahn herunter fährt und diese Ortsumgehung benutzt. Auch in Golm gab es Widersprüche. Da man sich nicht einigen konnte, hat das Land 2005 die Frage an Potsdam und Potsdam-Mittelmark gestellt, ob es jetzt in Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes eine Festlegung gebe und angekündigt, ohne eine Einigung zur Wegeführung das Thema nicht mehr aufzunehmen. Das Raumordnungsverfahren, welches zum damaligen Zeitpunkt lief, um eine Vorzugstrasse zu finden, wurde eingestellt. Ergänzend informiert Herr Niehoff, dass auch mit dem im Jahr 2014 beschlossenen Stadtentwicklungskonzept Verkehr, das Thema Ortsumgehung wieder in den Raum gestellt worden ist und die Entscheidung getroffen wurde, dies nicht zu tun. Der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung stellt eine Verbindlichkeit dar, an die sich die Landeshauptstadt Potsdam halten muss. Die in der Stadtverordnetenversammlung getroffenen Prioritäten bilden die Grundlage und Orientierung für das tägliche Handeln der Verwaltung. Vielmehr ist die Orientierung in die Richtung gegangen, den Verkehr zu stärken, die Tram-Verbindung in Richtung Norden zu erweitern und die Radwege auszubauen. Auch im Ausbau des Park & Ride gibt es viel Potenzial. Daran wird gegenwärtig gearbeitet. Sicher wird das Thema Ortsumgehung noch mehrfach diskutiert werden und wird Potsdam noch viele Jahre und Jahrzehnte begleiten. Bzgl. des Hinweises, dass Prognosen nicht berücksichtigt worden sind, stellt Herr Niehoff klar, dass die im Jahr 2014 für die nördlichen Ortsteile, auch Fahrland, aufgestellten Prognosen sich gar nicht groß von den heutigen unterscheiden. Die großen Unterscheidungen beziehen sich eher auf den inneren Bereich, da die integrierte Stadtentwicklung im Zentrum im alten Ortskern stattfindet. Dort sind die großen Unterschiede. Ausnahme ist der Ortsteil Krampnitz, bei dem über die Einwohnererhöhung nachgedacht wird.

Eine Dame schildert, dass sie sich das Verkehrskonzept/Mobilitätskonzept 2020 bis 2025 angesehen habe, einschl. der Prognosen und Möglichkeiten und diesen eher skeptisch gegenüber steht. Sie bittet sich dem Thema Ortsumgehung offen zu halten und die Bevölkerung soweit zu informieren, dass sie Kenntnis sowohl von dem Verkehrskonzept als auch von den Überlegungen zur Ortsumgehungsstraße bekommen, um ggf. ihr Interesse zu bekunden.

Frau Oehme (ebenfalls Bürgerinitiative Fahrland) spricht das Thema Schulwegsicherung an. Die Ausführungen von Herrn Praetzel zur Gehwegsanierung aufgreifend, ist der Weg zwischen dem Kaiserplatz und der Regenbogenschule noch nicht angesprochen worden. Gerade zwischen dem Kaiserplatz und der Abbiegung Döberitzer Straße ist der Gehweg an der Abbiegung unheimlich. Dies gerade vor dem Hintergrund, dass der beleuchtete Weg vom Gebiet Upstall/An den Leddigen über das Feld so schnell auch nicht kommen wird, was die direkte

Anbindung zum Wohnbereich wäre. Der Weg wird im Sommer auch von den Kindern begangen, ist jedoch im Winter keine Alternative. Sie bittet zu überlegen, ob es möglich wäre die asphaltierte Straße Am Friedhof zu beleuchten, ggf. durch den Einsatz von Solarlampen. In der Ketziner Straße gibt es diverse Engstellen, die gerade für Erst- oder Zweitklässler mit dem Fahrrad problematisch zu befahren sind.

Herr Praetzel erläutert, dass die Umsetzung des Vorschlages zur Beleuchtung der Straße Am Friedhof bisher nicht erfolgen konnte, da die dort stattfindende Bebauung noch nicht abgeschlossen ist und sich die Stadt in einer Warteposition befinde. Das Projekt sei jedoch noch nicht aufgegeben. Terminliche Aussagen sind erst nach der Fertigstellung der Bebauung möglich. Zudem handelt es sich um pflichtige Abgaben nach dem Kommunalabgabengesetz, d.h. Anliegerbeteiligung. Auch hier sei die Vorbereitung erforderlich. Zusätzlich müssen auch hier die entsprechenden Eigenmittel im Investitionshaushalt der Stadt vorgehalten werden.

Zur Gehwegentwicklung zwischen dem Kaiserplatz und der Schule beschreibt Herr Praetzel, dass es sich bei der Thematik Gehwegsanierung in Fahrland um ein altes Problem handelt. Mit den Mitteln des Ergebnishaushaltes ist die Stadt nicht in der Lage wirkliche Verbesserungen der letzten Jahre aufzuholen. Die kann vielmehr nur stufenweise erfolgen. Es werden gemeinsam mit dem Ortsbeirat jährliche Begehungen/Befahrungen vorgenommen, in dem die entsprechenden Bedarfslisten aufgestellt werden. Die Prioritätensetzung ist aufgrund der vorhandenen Mittel jedoch begrenzt. Wenn eine Gefahrensituation auf dem Gehweg eintritt, das wäre im Bereich Schulwegsicherung, wo die Verwaltung tätig wird. Dies ist in dem von Frau Oehme angesprochenen Bereich nicht der Fall.

Frau Oehme äußert Unverständnis, dass beispielsweise für die Schulwegsicherung zurückgestellt werden müsse, jedoch für den Uferweg in Groß Glienicke finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Herr Praetzel unterrichtet, dass es sich bei den durchgeführten Maßnahmen um provisorische Maßnahmen zum Wohle der Anwohner handeln würde. Dies setzt voraus, dass sich die Maßnahmen im Investitionshaushalt der Stadt Potsdam wiederfinden müssen. Das heißt, es ist nicht nur die Prioritätensetzung hier in Fahrland erforderlich, sondern in der gesamten Stadt Potsdam. Er verweist darauf, dass es auch in der Innenstadt Potsdam eine große Anzahl von Gehwegschäden gibt, die einer dringenden Sanierung bedürfen. 140.000 bis 180.000 € nur für die Gehwegsanierung in Fahrland aufzunehmen, ist schon ein wichtiger Beitrag. Auch in anderen Ortsteilen gibt es Bedarf. Die Prioritätensetzung ist vorbereitet worden, die erste Stufe ist gegangen worden und die zweite Stufe kann erst begonnen werden, wenn die entsprechenden Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Frau Lange bittet um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wann geht es im Weg von der Döberitzer Straße durch das Wäldchen weiter, hier wurde auf die Abhängigkeit vom Bebauungsplan Am Friedhof verwiesen (Der B-Plan Am Friedhof hat bereits im Jahr 2011 höchste Priorität bekommen.)?
2. Hat die ViP auf einer Informationsveranstaltung in Bornstedt vergangene Woche zum Verkehrskonzept im Norden festgestellt, dass sie den Bus 609 gern dauerhaft durch das Dorf hindurch bis zur Schule verlängert hätten. D.h. grundsätzlich bis zur Schule. Dies sei jedoch verworfen worden, weil der Bus an dieser Stelle dort nicht wenden könne. Da dort ohnehin Parkplätze und eine Autowendeschleife hin soll ist angeregt worden, dass Verhandlungen zwischen

dem ViP und der Stadt aufgenommen werden, um dies mit einer Buswendeschleife zu kombinieren. Das würde viele entlasten, um ihre Kinder zur Kita und zur Schule zu bringen und auch die Anwohner des Ortskerns Fahrland besser anbinden.

3. Bei den drei durchfahrenden Bussen morgens handelt es sich um die Busse, die am Upstall um 6.58, um 7.08 und um 7.18 fahren. Nur der Bus um 7.08 ist der Bus, der durchfährt. Diese drei Busse sind immer voll. Auch da gab es bei der vorgenannten Veranstaltung die Zusage, dass geprüft würde, ob der Einsatz von Gelenkbussen möglich sei oder ob wenigstens um 7.48 oder 7.28 Uhr nochmals ein Bus fahren könnte, der den Bedarf abfängt. Zumal die Da-Vinci-Schule erst um 8.15 Uhr beginnt und so ein einsetzen um 7.28 Uhr perfekt für die Schüler, die diese Schule besuchen, wäre.

Herr Praetzel wiederholt hinsichtlich des Weges von der Döberitzer Straße, dass Verhandlungen mit dem privaten Eigentümer zu führen sind. Erst wenn eine Einigung erzielt worden ist, kann das Verfahren mit einer Datierung versehen werden. Vorausgesetzt, die Vertragsverhandlungen würden jetzt erfolgreich abgeschlossen werden, würde noch in diesem Jahr der Auslegungsbeschluss stattfinden.

Herr Glaser bestätigt, dass drei Busse zugesagt worden sind, das sind 6:57, 7:07 und 7:17 Uhr ab Upstall. Damit handelt es sich um drei Busse, die im 10-Minuten-Takt hintereinander fahren und richtig ist die Wiederholung der Aussage vom vergangenen Montag, dass nach der Verfügbarkeit der Gelenkbusse geschaut wird. Zum Jahreswechsel wird es den größten Buseraustausch der letzten 15 Jahre geben. Nahezu die komplette Volvo-Bus-Flotte wird vom Hof genommen und durch moderne MAN-Busse nach der Euro-6-Norm ersetzt. Auch hier spielt die finanzielle Seite eine Rolle. Der ViP wird die zugesagte Prüfung vornehmen. Dies konnte jedoch in einer Woche nicht final geklärt werden. Von daher kann jetzt noch kein zwischen der LHP und dem ViP unterschriebener Aktionsplan vorgelegt werden. Der Entwurf des neuen Fahrplanes ab Dezember 2017 mit Anschluss des Busses 609 am Campus Jungfernsee ist vorbereitet worden. Es ist beabsichtigt zum Umweltfest im September die genannten Anregungen entsprechend am Stand des ViP vorzustellen. Es ist erforderlich die Fahrpläne auch an den Verbund zu melden und es müssen Dienstpläne erstellt werden. Es ist davon auszugehen, dass bis dahin der finale Fahrplan vorgestellt werden kann und an der Prüfung des Einsatzes der Busse bleibt die ViP dran.

Die Anregung eine Wendeplatte für den Bus an der Schule einzurichten, wird gern aufgenommen. Jedoch müsse dies mit der Stadt gemeinsam gelöst werden, ergänzt Herr Glaser. Aber auch hierfür sind entsprechende Planungsprozesse Voraussetzung.

Herr Wartenberg (Ortsvorsteher Fahrland) spricht Herrn Glaser auf die drei morgendlich vom Upstall in die Stadt fahrenden Busse an und fragt nach, wie die Schüler aus Kartzow und Satzkorn zur Schule kommen sollen.

Herr Glaser teilt mit, dass aus Kartzow der Bus um 6:21 Uhr fährt. Dieser ist verknüpft mit der Straßenbahn um 6.52 Uhr am Campus und dann fährt 7:01 Uhr der nächste Bus ab Kirche Kartzow über Satzkorn weiter und fährt durch bis zum Platz der Einheit.

Auch Herr Wartenberg bringt zum Ausdruck, dass die Herrichtung einer Wendeplatte für den Bus an der Schule in Fahrland notwendig wäre und bittet den

ViP und die Verwaltung sich dazu zu verständigen. Jedoch wäre noch besser, wenn alle Busse bis nach Kartzow bzw. Satzkorn durchfahren, sodass keine Investition zum Bau einer Wendeplatte erforderlich wäre.

Herr Kärsten fasst nochmals die gestellten Fragen zusammen:

Wenn die Zeitplanung bei circa 8 Jahren liegt, wäre es da nicht möglich, den Bus 609 wieder öfter einzusetzen?

Herr Glaser informiert, dass dies der Plan sei. Der Bus 609 wird die Erschließungslinie zum Entwicklungsgebiet Krampnitz nach Fahrland geben. D.h. die Buslinien, die vorhanden sind, müssen entsprechend dem Verkehr angepasst werden. Der Bus 609 wird beobachtet. Angefangen wird mit dem Einsatz größerer Busse. Wenn mehr Leute dort wohnen werden mehr Busse fahren. Hier handelt es sich um eine Schritt-für-Schritt-Entwicklung. Es ist nicht möglich auf einen Schlag eine 10-Minuten-Buslinie hineinzubringen. Das wird Zug für Zug gehen. Jeder Erweiterung mit einem Gefäß (Bus) oder einem Takt steht eine Summe Geld mit einem dicken Minus davor. Dies müsse jedes Mal neu verhandelt werden in Konkurrenz zu anderen abzuwägenden Themen.

Frau Lange macht darauf aufmerksam, dass es nicht wie versprochen mit dem Anschluss Campus Jungfernsee deutliche Verbesserungen für die Anbindung Fahrland geben wird. Es gibt lediglich die Zusage, dass um 20:00 und um 21:00 Uhr ein zusätzlicher Bus nach Fahrland fahren wird, und dafür fällt der einzige am Nachmittag aus Richtung Stadt fahrende Bus 609 weg und dafür wird es am Wochenende statt dem 30-Minuten-Takt einen 20 bzw. 40-Minuten-Takt geben, der nicht für attraktiver gehalten wird.

Bürgerfrage: Der Vorschlag eines gegenläufigen Ringverkehrs Potsdam – Fahrland – Krampnitz – Satzkorn – Marquardt - Bornstedt ist angesprochen worden. Wird darüber nachgedacht?

Herr Niehoff teilt mit, dass es sich hier um ein Thema handelt, welches auch in den Rahmen der Strategieplanung Ländlicher Raum aufgenommen worden ist und wird in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes überprüft und bei einer erfolgreichen Prüfung auch in den neuen Nahverkehrsplan umgesetzt.

Bürgerfrage: Über welche Zufahrt fahren die Baufahrzeuge, die die Kaserne im Krampnitz anfahren?

Herr Niehoff informiert, dass die vorgesehene Baustellenzufahrt über die L 92 (Westanbindung von Krampnitz) erfolgt. Nicht über die B 2.

Herr Wartenberg relativiert diese Aussage. Es gibt Fristen und es wird Ausschreibungen geben. Letztendlich wird es ein oder zwei Tiefbauunternehmen geben, die die Ausschreibung gewinnen und dann ist es abhängig, an welchem Standort diese ihren Sitz haben. Damit ist diese Frage im Moment nicht belastbar zu beantworten. Natürlich ist mit LKW-Verkehr zu rechnen und man hoffe, dass dieser nicht durch Fahrland geht.

Herr Praetzel entgegnet, dass die Bundesstraßenanbindung Krampnitz überhaupt nicht ausgebaut ist, um Baustellenverkehr aufzunehmen. Dies setzt erst einmal eine entsprechende verkehrsrechtliche Wirkung voraus, die jetzt nicht feststellbar sei. Der aktuelle Stand ist die Anbindung der Baustelleneinrichtung ausschließlich über die L 92 zu führen.

Frage: Es ist festgestellt worden, dass LKW nachts (und PKW's auch am Tage) im Bereich der Ketziner Str./von Stechow-Straße zu schnell fahren, so dass sich die Frage nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung stellt?

Herr Praetzel stellt dar, dass die Verkehrsanlagen in der Stadt Potsdam grundsätzlich mit 50 km/h gemäß der Straßenverkehrsordnung zu befahren ist. Wer sich nicht daran hält begeht eine Ordnungswidrigkeit, die zu prüfen Aufgabe der Ordnungsbehörde ist. Der Hinweis wird aufgenommen, um die Ordnungsbehörden darauf aufmerksam zu machen.

Frage: Gibt es eine Planung zur Einrichtung einer Tankstelle in Fahrland und direkter Umgebung?

Nein.

Frage zur Fahrradmobilität, speziell von der L 92 in Richtung B 273: Gibt es hier Planungen?

Herr Niehoff äußert, dass es geplant sei, einen Radweg parallel zur Fahrbahn zu planen. Das wäre jedoch ein Radweg in der Zuständigkeit des Landes und verweist hier nochmals auf den Landesbedarfsplan Radwege, welcher auch gerade fortgeschrieben worden ist. Auch hier bemüht sich die Stadt um Aufnahme mit Priorität.

Frage zur Anzahl der EinwohnerInnen des Ortsteiles Fahrland (Anzahl derzeit und perspektivisch in 10 Jahren) und welche Auswirkungen hätte dies zum Thema Verkehr?

Die Information könne im Moment nicht gegeben werden, teilt Herr Niehoff mit. Es gebe jedoch Zahlen und auch Prognose, die ständig fortgeschrieben werden.

Frau Lange: aktuell per 31.12.2016: 4.554 Einwohnerinnen und Einwohner

Zu 3 Dienstleitungen

1. Frage: Wie plant die Stadt die ausreichende allgemeinmedizinische und fachärztliche Versorgung (insbesondere Kinderarzt) im Potsdamer Norden zu unterstützen? Welche konkreten Maßnahmen sind wann geplant, um die Voraussetzungen dafür zu schaffen?

Frau Dr. Böhm geht auf die erste Frage ein, die sich auf die Versorgung mit Allgemeinmedizinern und Kinderärzten im Potsdamer Norden bezieht.

Im Grunde ist festzustellen, dass die KV (Kassenärztliche Vereinigung Brandenburg) dafür zuständig ist, die entsprechende Versorgungssituation einzuschätzen und zu berechnen und daraufhin entsprechende Kassenzulassungen zu erlassen. Der aktuelle Sachstand ist derzeit so, dass die gesamte Kommune Potsdam als gesperrter Bezirk gilt. Die Kassenärztliche Vereinigung hat auf Grundlage der Einwohnerzahlen eine entsprechende Arztdichte berechnet. Bei Kinderärzten sind aktuell 18,5 Arztstühle genehmigt und zugelassen. Damit hat die Stadt Potsdam einen Versorgungsgrad von knapp 160 Prozent. Die KV hat demzufolge eine Sperre ausgesprochen und wird aktuell keine neuen Kassenärztesitze zulassen. Das heißt nicht, dass Kollegen, die sich privat niederlassen wollen, nicht eine Praxis eröffnen

können. Das Gesundheitsamt ist seit geraumer Zeit mit den Kinderärzten der Stadt im Gespräch, um die Versorgungssituation in der Stadt zu verbessern. Die Kinderärzte hier in der Stadt sind sehr bemüht, die Lücken aufzufangen. Sie selbst hat die Kinderärzteschaft als sehr motiviert und offen erlebt. Es gibt auch Gespräche mit der KV, um die Berechnungsgrundlagen entsprechend anzupassen. Derzeit werden für die Berechnung knapp 28.500 Kinder zu Grunde gelegt. Das ist der Stand Ende 2015 und Berechnung zum Stichtag 31.12.2016. Der aktuelle Sachstand für die kinderärztliche Versorgung ist aber ein anderer. Im Allgemeinmedizinischen Bereich gilt die Stadt Potsdam ebenfalls als gesperrter Bezirk. Allerdings kann da schon mitgeteilt werden, dass die KV durchaus ihre Berechnungen verändert. Sie hat mit Beschluss im Februar dieses Jahres die Sperre teilweise aufgehoben und lässt inzwischen auch Zulassungen deutlich über diese Beschränkungen zu. Sie betont, dass die Stadt in den Gesprächen mit der KV deutlich auf ihr Interesse daran verweist, dass eine flächendeckende medizinische Versorgung sowohl im hausärztlichen als auch im kinderärztlichen Bereich sichergestellt ist.

2. Frage: Welche Maßnahmen plant die Stadt, um die Voraussetzungen für die Gewerbeansiedlung in Fahrland zu schaffen, insbesondere für die Apotheke und weiteren Einzelhandel? Welches Potenzial für die Ausweisung von Gewerbeflächen besteht noch?

Herr Wolfram beantwortet die Frage, welche Maßnahmen die Stadt plant, um die Voraussetzungen für Gewerbeansiedlungen in Fahrland zu schaffen, insbesondere für eine Apotheke und weiteren Einzelhandel.

Er erklärt, dass die Stadt nicht selbst Einzelhandelsgeschäfte eröffnet, sondern über die Bauleitplanung Möglichkeiten planerisch eröffnet. Dann müssen Investoren und Gewerbetreibende Grundstücke kaufen und sich dort ansiedeln. Hier in Fahrland ist es so, dass wir seit 2000 in der von-Stechow-Straße ein Mischgebiet haben. Das ist die Fläche, auf der sich der „Nahkauf“ befindet. Dort können sich auch noch weitere Einzelhändler, Apotheken, Ärzte ansiedeln. Aktuell ist dort ein Geschäftshaus errichtet worden, in das auch die langersehnte Ärztin eingezogen ist. Das hätte auch baurechtlich schon 17 Jahre früher passieren können, aber das liegt natürlich auch daran, dass Fahrland bisher durch seine Einwohnerzahl noch nicht so interessant war für Ärzte und für den Einzelhandel. Der Markt, den Sie hier haben, ist ziemlich klein, 600 Quadratmeter ungefähr. Es lag eben auch an der Einwohnerzahl. Jetzt haben wir gerade gehört, dass sich Fahrland in den letzten Jahren ziemlich stark entwickelt hat, jetzt sind es über 4500 Einwohner. Das ist jetzt eine Größenordnung, wo Einzelhandel tatsächlich funktioniert und auch ein Arzt genug Patienten direkt in der Nähe hat. Das hat was mit dem Wachstum zu tun. Beim Einzelhandel ist es so, dass wir in den letzten Jahren ganz intensiv mit dem Betreiber, einem selbständigen Kaufmann, verhandelt haben, und mit dem Grundstücks- und Gebäudeeigentümer. Das ist eine große Immobilienfirma, die Sie ganz gut kennen. Der gehört auch dieses Grundstück. Es ist tatsächlich gelungen, dass dieser Markt jetzt erweitert wird. Der Bauantrag ist gestellt worden, der liegt seit ein paar Wochen bei der Bauaufsicht. Die Erweiterung um noch 300 Quadratmeter ist fest geplant. Der Markt wird demnächst 900 Quadratmeter Verkaufsfläche haben. Das ist schon eine Größenordnung, wie ein normaler, kleinerer Supermarkt auch ganz gut funktionieren kann. Auf dem Grundstück wäre baurechtlich auch noch mehr möglich. Baurechtlich könnte man auch zwei Etagen bauen. Das ist bloß eben bisher nicht erfolgt. Das können wir als Stadt auch nicht erzwingen. Es ist so, dass in der Ortslage selber durchaus auch noch weiter die Apotheke, kleinerer Handel, Handwerk, Gewerbe sich ansiedeln könnte. Das wäre baurechtlich durchaus möglich. Die Chancen für eine Apotheke haben sich durchaus erhöht, indem Sie jetzt hier eine Ärztin im Ort

haben. Da ist es als Standort für eine Apotheke auch viel interessanter als ohne einen Arzt.

Frage: Welches Potential für die Ausweitung von Gewerbeflächen besteht noch?

Wir reden jetzt nicht mehr über Einzelhandel und kleinere Handwerker. Wir haben hier selbst im Ort das Gewerbegebiet Marquardter Straße. Da ist seit mehreren Jahren ein B-Plan rechtskräftig und da sind ungefähr noch zwei Hektar für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben. Dann haben wir den Friedrichspark nicht weit entfernt. Das haben Sie sicherlich aus der Presse entnommen. Dort sind zwei größere Möbelhäuser geplant und auch 20 bis 25 Hektar Gewerbefläche. Da ist noch Platz für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben. Es gibt auch konkrete Gespräche bei der Wirtschaftsförderung. Wir gehen davon aus, dass das auch durchaus umgesetzt wird. In Krampnitz gibt es natürlich noch Potential für Gewerbe. Im Moment diskutieren wir, was die angemessene Form des Gewerbes ist. Wir haben als Vorgabe für den Neubau-Wettbewerb, der jetzt in diesem Jahr läuft, ausgemacht, dass wenigstens 10 Prozent der Geschossflächen auch Gewerbe sein sollen. Dann haben wir noch den Jungfernsee. Die Straßenbahnschleife endet dort. Wir glauben, dass da noch Platz ist für 2000 Arbeitsplätze zusätzlich zu denen, die jetzt schon da sind. Das ist nicht allzu weit entfernt von Fahrland. Insofern gibt es durchaus noch eine ganze Menge Möglichkeiten.

Frau Lange nimmt Bezug auf die Aussage, dass Potsdam mit Kinderärzten überversorgt ist. Es erschließt sich nicht, warum dann gerade Menschen im Potsdamer Norden, aber auch insgesamt in Potsdam mit Neugeborenen keinen Kinderarzt finden. Wenn man dann einen Kinderarzt findet, ist der im Normalfall weiter weg, mindestens aber im Stadtzentrum. Insofern ist das Problem für uns hier akut.

Des Weiteren fragt sie, wo direkt im Ort eine Fläche gesehen wird, wo sich eine Apotheke ansiedeln könnte. Das Potential im Ortskern, um den Nahkauf herum, kann sie nicht erkennen. Nach ihrer Kenntnis hatte der Betreiber des Nahkauf bereits Probleme, den Bauantrag so zu stellen, dass genug Parkplätze für die Größe des Marktes vorhanden sind.

Frau Dr. Böhm erklärt, dass die Überversorgung auf einer Berechnung der KV beruht. Die Problematik ergibt sich tatsächlich daraus, dass die KV eine Berechnung macht und eine Arztzahl festlegt. Für die Kinderärzte sind das 18,5 bzw. 19 Kinderarztsitze für die Stadt Potsdam. Die Problematik ergibt sich daraus, dass dann der Kinderarzt natürlich nicht vorgeschrieben bekommt, wo er sich niederlässt. Die Gebiete sind ein gewisser Großraum und der Arzt hat die Freiheit, sich in diesem Areal niederzulassen. Je nachdem, wo er das dann tut, können sich die Wege natürlich enorm erweitern. Das ist der Verwaltung bekannt. Es gibt einen Stammtisch „Kinderärzte in Potsdam“, der sich sehr aktiv mit der Problematik auseinandersetzt. Die ja den Druck auch von der anderen Seite bekommen und bei der Kassenabrechnung einer Plausibilitätsprüfung unterzogen werden. Das heißt, alle Leistungen sind mit einem gewissen Minutensatz hinterlegt. Die Verwaltung ist mit der KV in Kontakt, da das Problem durchaus erkannt wurde. Weiterhin problematisch ist auch, dass sich die Berechnungszahl der KV sich auf die in Potsdam gemeldeten Kinder bezieht. Es ist aber bekannt, dass viele Kinder aus dem Umland auch in der Stadt Potsdam versorgt werden. Dieser Thematik ist nicht genügend Rechnung getragen worden. Das ist der Punkt, an dem bei der KV eine gewisse Sensibilisierung herbeizuführen ist.

Herr Wolfram teilt mit, dass es vor zwei Jahren eine Diskussion gab, ob der Markt nicht auch 1200 Quadratmeter haben könnte. Dann hätte man den alten Markt abreißen müssen und komplett verschieben, den Parkplatz nicht auf zwei Seiten, sondern auf einer Seite konzentrieren müssen. Dann hätten da auch ein größerer Markt und eine Apotheke hingepasst. So wie im Moment der Bauherr das beantragt hat, wird das dann in der Tat schwierig. Das ist aber keine Entscheidung der Stadt. Der Bebauungsplan ermöglicht da Vieles. Es ist auch keine Entscheidung der Stadt, in dem Haus, wo die Ärztin eingezogen ist, im Erdgeschoss für eine andere Nutzung zu vermieten statt einer Apotheke.

Herr Wind macht zum Thema Nahversorgung deutlich, dass er in der von-Stechow-Straße überhaupt kein Potential sieht, um für Fahrland irgendetwas errichten zu können. Insofern sollte die Stadt doch mal darüber nachdenken, noch andere Gebiete ggf. auszuweisen.

Herr Wolfram erklärt, dass die Entscheidung, alle Neubau-Flächen an eine Firma zu verkaufen, nicht von der Landeshauptstadt getroffen worden ist. Vielleicht war das nicht die glücklichste Entscheidung, aber wir müssen jetzt damit leben. Sie haben Recht, wenn der Supermarkt vergrößert ist, dann war es das für die von-Stechow-Straße. Deswegen habe ich gesagt, in der Ortsmitte gibt es sicherlich noch Möglichkeiten. Das hat nichts damit zu tun. Ich brauche für eine Apotheke kein großes Baugebiet ausweisen. Wir reden jetzt nicht darüber, einen riesigen Supermarkt vor die Tore des Ortes zu bauen. Das wäre im Landschaftsschutzgebiet auch nicht machbar. Ich glaube, das wäre für diesen Ort auch nicht das Richtige.

Eine Dame verweist auf die Aussage, dass es in der Marquardter Straße noch Gewerbeflächen gibt. Sie fragt, ob das nicht eigentlich schon das Landschaftsschutzgebiet ist. Geht die Stadt aktiv bewerbend, die Entwicklung des Ortes im Auge habend, an eventuelle Nahversorger, Discounter heran und sagt: Passt auf, ich habe hier einen Ortsteil, der boomt, habt ihr nicht Interesse? Es ist ja nicht so, dass es große Nahversorgungsketten gäbe, von denen man weiß, dass sie bestimmte Ortslagen oder Gewerbesituationen bevorzugen, die man zumindest mal ansprechen könnte und nicht darauf wartet, dass sie eventuell von selber mal auf die Idee kommen, irgendwann mal zu gucken, wo ist denn noch ein Flecken frei. Wenn Sie sagen, Sie haben die Flächen, vielleicht mal anbieten.

Mit Bezug auf Krampnitz fragt sie, ob man auch eine Feuerwehrwache im Hinterkopf habe. Wenn man irgendwelche Gebäude plant, sollte auch eine Freiwillige Feuerwehr eingeplant werden. Ihr ist nicht klar, ob die Fahrländer dann alles mit kompensieren können, weil jetzt schon Zahlen von 8000 Einwohnern kursieren.

Herr Schubert erklärt, dass die Landeshauptstadt Potsdam im letzten Jahr einen neuen Gefahrenabwehrbedarfsplan erarbeitet hat. Da ist unter anderem ganz konkret ein Gutachten geplant, das in diesem Jahr aufgesetzt werden soll, um noch mal zu untersuchen, wie im Norden zukünftig die Eingriffsbereiche der einzelnen Freiwilligen Feuerwehren sind und ob an einer der Wachen ggf. einen Anbau zu machen ist, um in den Tageszeiten, also da, wo die Kameradinnen und Kameraden der Freiwilligen Feuerwehr meistens arbeiten sind, auch dort die Einsatzzeiten zu gewährleisten. Dann werden wir als nächsten Schritt prüfen, wie wir im Norden eine langfristige Struktur aufsetzen, die dem dann auch Rechnung trägt.

Zur ärztlichen Versorgung erklärt er, dass es aus dem Jahr 2014 einen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung gibt, in dem auch zu der Frage Krampnitz und Entwicklung eine Aussage getätigt wurde. Unter Beachtung dieser Möglichkeiten wäre die Schaffung von interdisziplinär zu nutzenden Praxisräumen in

Zusammenarbeit mit dem Klinikum Ernst von Bergmann auf dem Gelände Kramnitz zu prüfen. Das heißt, es können Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt werden, aber keine Ärzte oder Ärztesitze. Praxisräume mit zu planen ist durchaus etwas, wenn man einen Stadtteil entwickelt, was man mit Sicherheit nicht vergessen wird. Das ist bereits Beschluss Sache.

Herr Wolfram teilt mit, dass die Verwaltung natürlich auch in Gesprächen mit den Einzelhandelsketten und Discountern ist. In den letzten zehn Jahren hat sich kein Discounter für Fahrland interessiert. Das liegt an der Einwohnerzahl.

Herr Geisner betont, dass die Ärztin aus Marquardt mit ihrer Praxis hierher gezogen ist, weil sie hier bessere Räumlichkeiten vorgefunden hat. Sie hat ihre Patienten aus Marquardt mitgenommen. Das bedeutet, die Kapazitäten sind dort begrenzt.

Frage: Es gibt es hier keine Bank, auch keine Möglichkeit, Geld abzuheben. Ist da was geplant? Wie groß muss Fahrland von der Einwohnerzahl her werden, dass sich eine Apotheke interessiert und eine Filiale aufmacht?

Herr Wartenberg informiert, dass er in Kontakt mit Herrn Schramm ist. Der Geldautomat wurde von der Betreiberbank, ohne dass Herr Schramm vorher etwas wusste, ausgebaut, weil es sich um einen Hightech-Automaten gehandelt hat, von dem die Raiffeisen-Bank wohl nur zwei hat im Land Brandenburg. Den mussten sie umsetzen, weil sie den anderen in die Luft gejagt haben. In der Sitzung des Ortsbeirates im September lassen wir uns genauer aufklären zu den Umbauarbeiten von Herrn Schramm. Es wird wieder einen Geldautomaten geben, das wird auch an der Seite zur von-Stechow-Straße sein. An der Seite wird die Kaufhalle erweitert. Dann gibt es da auch ein Café der Bäckerei Exner.

Herr Wolfram erklärt, dass es für eine Apotheke keine Verbote gibt. Die sollte sich hier ansiedeln. Wir brauchen nur eine Apothekerin oder einen Apotheker, dem das hier ausreicht. Die Chancen sind mit der Ärztin sehr gestiegen.

Herr Wartenberg betont, dass der letzte Apotheker, der bei ihm war, eine Apotheke mit zentralem Auslieferlager mit 500 Quadratmeter Apothekenfläche bauen wollte. Dafür wollte er natürlich ein Grundstück in Top-Lage haben und möglichst geschenkt.

Zu 4 Kinderbetreuung

1. Frage: Wie ist der aktuelle Stand zur ausreichenden Versorgung mit Krippen- und Kitaplätzen in Fahrland. Zu wann ist das Defizit mit welchen konkreten Maßnahmen behoben?

Frau Elsaßer geht auf den aktuellen Stand zur ausreichenden Versorgung mit Krippen- und Kita-Plätzen in Fahrland ein und erklärt, wann das Defizit mit welchen konkreten Maßnahmen behoben ist.

Sie betont, dass die Verwaltung in den letzten Monaten sehr aktiv war. Als erste konkrete Maßnahme, um kurzfristig Entlastung zu schaffen, ist eine schnelle Übergangslösung direkt auf dem Gelände der Kita „Fahrländer Landmäuse“ vorgesehen. Wir haben hier das Glück, dass die Außenfläche mehr als zehn

Quadratmeter pro Kind hergab und es somit auch keine deutliche Einschränkung der qualitativen Bedingungen gab. Wir haben hier die Möglichkeit, ganz schnell agieren zu können. Die Entwurfsplanung und Angebote liegen bereits vor. Die Interimslösung wird in der ersten Hälfte des Jahres 2018 in den Erfüllungsstand gehen. Es werden dadurch 60 zusätzliche Plätze geschaffen.

Eine zweite konkrete Maßnahme ist das Fahrland-Flurstück 288 Gartenstadt Mühlenring. Die Fläche befindet sich im kommunalen Eigentum. Hier besteht die Möglichkeit, seitens der Stadt selbst 90 Plätze zu schaffen. Es ist davon auszugehen, dass noch im Laufe des Jahres 2017 mit der Maßnahme begonnen werden kann.

Eine dritte konkrete Maßnahme ist in Fahrland das Flurstück 3/Flurstück 313 Gartenstadt Hasensteg. Die Fläche befindet sich im privaten Eigentum. Hier laufen derzeit die Gespräche mit dem Eigentümer zur schnellstmöglichen Errichtung. Zu einer konkreten Zeitschiene kann noch keine Aussage getroffen werden. Sofern schnell Einigkeit erzielt und mit 240 Plätzen für Kinder im Alter von 0 Jahren bis zum Schuleintritt in die Realisierung gegangen werden kann.

Zum weiteren Ausbau sind für den Sozialraum I und II gegenwärtig bereits in Planung (in Planung heißt bis zum Jahr 2023 hoffentlich abgeschlossen) 1.400 zusätzliche Kita-Plätze, insbesondere für Kinder im Alter von 0 bis 3 Jahren sind es 610 Plätze, die entstehen und 790 Plätze für Kinder zum Schuleintritt.

Was die Hortsituation anbelangt, ist diese davon abhängig, wie sich die Schulsituation entwickelt.

Was die Hortsituation anbelangt, ist diese davon abhängig, wie sich die Schulsituation entwickelt.

2. Frage: Wie plant die Stadt dauerhaft sicherzustellen, dass alle im Einzugsbereich Fahrland (Fahrland, Kartzow, Krampnitz, Satzkorn, Uetz-Paaren, Marquardt) wohnenden Grundschulkinder wohnortnah mit Schul- und Hortplätzen versorgt werden?

Petra Rademacher geht auf die Frage der Versorgung mit Grundschulplätzen im Gebiet Fahrland, Neu Fahrland, Satzkorn, Marquardt und Uetz-Paaren ein. Sie weist darauf hin, dass die Grundlage jeglicher Schulentwicklungsplanung immer eine Bevölkerungsprognose ist. Sie erläutert das Verfahren, wie aus einer Bevölkerungsprognose eine Schulentwicklungsplanung wird. Dabei erklärt sie, dass es in Potsdam 6 Sozialräume bzw. 18 Planungsräume gibt, nach denen geplant wird.

Für die Schulentwicklungsplanung werden alle Indikatoren, die die Bedarfsentwicklung beeinflussen, benötigt. Das ist vor allen Dingen die Binnenwanderung innerhalb der Stadt, also Veränderungen von Einplanungsbereichen, aber auch die Altersstruktur. Einen Wandel der Altersstruktur gibt in einigen Bereichen, in denen in Zukunft vermehrt jüngere Menschen, jüngere Familien zu erwarten sind. Dort muss von einem erhöhten Bedarf an Schulplätzen ausgegangen werden. Es müssen aber auch die Einpendler aus dem Umland betrachtet werden sowie der Aspekt, dass Potsdam eine Wachstumsstadt ist, auch dies ist eine besondere Herausforderung in der Schulentwicklungsplanung. Wir planen deswegen auch die Zuwanderung. Das erfolgt aufgrund der tatsächlichen Bevölkerung. Darüber hinaus werden die Wohnungsbaupotentiale analysiert. Nach der Fläche, nach der Anzahl, die dann noch mal differenziert nach Ein-Raum-Wohnungen und Zwei-Raum-Wohnungen, um dann daraus abzuleiten, was kommt

für eine Schulbevölkerung hier zum Beispiel in dem Bereich Fahrland/Neu Fahrland an.

Ein wesentlicher Faktor in der Schulentwicklungsplanung ist das Anwahlverfahren. Es gibt in Potsdam eine Schulwahlfreiheit, das heißt, die Eltern haben die Möglichkeit, Erst- und Zweitwünsche auszusprechen. Natürlich hat das alles seine Grenzen, es geht hier um tatsächliche Kapazitäten. Es ist nicht immer die Wohnortnähe, die über die Wahl einer Schule entscheidet, sondern es sind Faktoren wie das Schulprofil und das Schulkonzept. Wir haben es in Potsdam mit einer Vielfalt von solchen Schulen zu tun.

Wir haben natürlich für Fahrland, für Neu Fahrland, Satzkorn, Marquardt, Uetz-Paaren auch dieses Wachstum erkannt. Diese zusätzlichen Züge sind geplant, nämlich ausgehend vom Bestand. Es gibt eine Freie Grundschule in Marquardt und die Regenbogenschule in Fahrland. Zusätzliche Unterbringung/Schulbedarfe sind geplant nach der Schulentwicklungsplanung in der Roten Kaserne Ost. Dort ist derzeit schon eine zweizügige Interimsschule am Standort Esplanade in Betrieb und wird ab 2019/2020 dann dreizügig. Außerdem gab es im bisherigen Schulentwicklungsplan die Option, bei einem höheren Wachstum den Standort Krampnitz mit einem eigenen Grundschulstandort zu versorgen. Die Option wird jetzt wahrgenommen. In Krampnitz werden derzeit 504 zusätzliche Schulplätze und 335 Hortplätze und 357 Kita-Plätze geplant. Die Schulentwicklungsplanung wird zwei Mal im Jahr überprüft. Und zwar ist das aufgrund der Anmeldezahlen im sogenannten Ü1-Verfahren, das ist die Schulanmeldung zur Klasse 1 und am Ende des Jahres zum 31.12. überprüfen wir dann auch nochmal anhand der offiziellen Einwohnerstatistik - trifft unsere damalige Annahme überhaupt zu oder müssen wir korrigieren. Es musste bereits diverse Mal korrigiert werden. Einige Schulbauten wurden daraufhin vorgezogen. Eine vorgezogene Maßnahme betraf auch die Schule an der Esplanade. Darüber hinaus wurden auch noch Zügigkeitserweiterungen vorgenommen. In Fahrland wurde für das Schuljahr 2017/18 eine Erweiterung der Zügigkeit vorgenommen.

3. Frage: Wie plant die Stadt die dauerhafte Sicherung von ausreichend und im Norden der Stadt verfügbaren Gesamtschul-, Oberschul- und Gymnasialplätzen?

Zur Frage, wie die Stadt ausreichende Schulplätze im weiterführenden Bereich ebenfalls in diesem genannten Einzugsbereich plant, erklärt Frau Rademacher, dass der Grundsatz „kurze Beine - kurze Wege“ hier nicht gilt. Die Stadt Potsdam hat den Auftrag, die Schulversorgung nach allen möglichen Bildungsgängen zu organisieren und zu lösen. Die Stadt hat dafür Sorge zu tragen, dass sowohl Oberschulplätze als auch Gesamtschulplätze und Gymnasien zur Verfügung stehen.

Mit einem Jahr Verzug wird die Leonardo-Da-Vinci-Gesamtschule am Standort Esplanade den Betrieb aufnehmen, nämlich zum Schuljahr 2017/18. Ursprünglich war geplant, am Standort Nedlitzer Holz eine fünf-/dreizügige (Sekundarstufe I/II) Gesamtschule zu bauen. Es wurde natürlich auch für die etwaige höhere Bevölkerungsentwicklung im Entwicklungsbereich Krampnitz ein Grundstück vorgehalten, sozusagen reserviert. Das sind zumindest die weiterführenden Schulen im nördlichen Bereich. Aufgrund des erhöhten Wachstums wird statt der fünf-dreizügigen Schule im Nedlitzer Holz jetzt eine sechs-dreizügige Schule gebaut. Die wird an der Pappelallee ab dem Jahr 2022/23 entstehen. Des Weiteren ist geplant, dass im Jahr 2019/2020 eine Interimsschule am jetzigen Standort der Esplanade entsteht. Darüber hinaus gibt es die weiterführende Schule im Entwicklungsbereich Krampnitz. Hier ist derzeit vorgesehen, für 560 Schülerinnen und Schüler eine weiterführende Schule zu errichten.

Herr Etich (Ortsbeirat Fahrland) fragt bezüglich der Flächen in Krampnitz, wann dort tatsächlich was passiert. Er weist darauf hin, dass es in der Regenbogenschule aktuell das Problem mit dem Platz gibt, das dann ggf. aufzufangen wäre. Wenn über Schulplätze erst nachgedacht wird, wenn das Entwicklungsgebiet schon erschlossen ist, ist dies sowohl bei der Grund- als auch bei der weiterführenden Schule zu spät.

Dies wird von Frau Rademacher bestätigt. Sie betont, dass auf keinen Fall beabsichtigt ist, dass erst die Wohnungen entstehen und Jahre später die Schulplätze. Es wurde deshalb innerhalb der Verwaltung bereits geprüft, welche Erkenntnisse für den Entwicklungsbereich vorliegen und wo es Unschärfen gibt. Bekannt ist zum Beispiel, dass die 6.500 Einwohner in zeitlichen Etappen kommen je nach Ausbau. Dabei wurde verabredet, dass ab dem Jahr X eine bestimmte Anzahl an Schulplätzen entstehen soll, die dann auch zeitlich entsprechend der Herstellung der Wohnungen errichtet werden sollen. Es soll eine genaue Abstimmung zwischen Fertigstellung von Wohnungsbau und Errichtung der Schulplätze hergestellt werden.

Herr Peterson fragt, warum jetzt erst angefangen wird, Kitas zu bauen und Schulentwicklung zu betreiben. Die Häuser, die hier stehen, sind ja nicht erst seit gestern da. Sie haben gesagt, das Wachstum haben sie erkannt. Jetzt, wo die Häuser da sind, wo die Familien hier wohnen, wo die Kinder hier sind. Die zweite Frage, die sich mir aufdrängt ist, Sie sagten, dass eine Schulwahl nicht für Fahrland sprechen würde. Genau das Gegenteil ist der Fall. Ich denke, die meisten Eltern bringen ihre Kinder hier gern in die Schule und wollen keine Wege auf sich nehmen, die ja auch mit dem öffentlichen Nahverkehr schwierig sind. Und jeder, der morgens mit dem Auto nach Potsdam fährt, wird auch sagen, ich bringe meine Kinder lieber hier zur Schule. Dann ist es für mich umso erstaunlicher, wenn dann zur Einschulung der Kinder plötzlich gesagt wird, wir müssen von 102 Kindern ausgehen, die angemeldet werden könnten und ich hab 50 Plätze. Und dann kriegt man gesagt, es kann sein, dass ihr Kind nicht hier in die Schule gehen kann. Aber sie haben gesagt, sie haben das Wachstum erkannt.

Petra Rademacher bestätigt, dass die Plätze, die hier in Fahrland fehlen, an einer anderen Stelle frei sind. Die Grundschule Rote Kaserne ist genau für die Versorgung der Fahrländer Schülerinnen und Schüler vorgesehen. Die Plätze, die in Fahrland derzeit fehlen, stehen dort zur Verfügung. Hier ist wirklich die Frage des Anwahlverhaltens von Eltern von entscheidender Bedeutung. Dies sind Komponenten, die nicht mit ganz großer Bestimmtheit im Vorfeld geplant werden können. Allerdings sagte ich ja, dass wir korrigieren können, das machen wir zwei Mal im Jahr und davon machen wir regen Gebrauch.

Herr Peterson nimmt Bezug auf die Aussage, dass auf die Bauentwicklung der Ortsteile geschaut wird. Das würde bedeuten, dass Sie mitbekommen haben, dass in der Gartenstraße 50 Häuser gebaut wurden. Sie haben mitbekommen, dass am Upstall Gebäude gebaut worden sind und haben nicht festgestellt, dass dort vorwiegend Mehrfamilienhäuser gebaut worden sind, wenig Ein-Zimmer-Wohnungen, sondern Doppelhaushälften, Einfamilienhäuser und Reihenhäuser.

Frau Rademacher korrigiert sich insofern teilweise, dass die Schulentwicklungsplanung aus dem Jahr 2014 resultiert. Seinerzeit wurden die Wohnungsbauvorhaben ermittelt. Was später in der Umsetzung wirklich geschieht,

ist jetzt zum Teil auch in privater Hand. Deshalb haben wir hier wirklich nur das Mittel der Korrektur über die Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes.

Herr Peterson entnimmt den Ausführungen, dass in den letzten drei Jahren keiner ahnen konnte, dass das so kommt.

Kerstin Elsaßer betont, dass bei der Kita-Bedarfsplanung für die bedarfsgerechte Ermittlung der Plätze sehr wohl auf die Bevölkerungsprognose zu schauen ist. Parallel dazu muss natürlich auch die Entwicklung des Anwahlverhaltens betrachtet werden. Individuelle Bedarfe und das Wunsch- und Wahlrecht, sofern dies nicht mit unverhältnismäßig hohen Mehrkosten verbunden ist, dürfen nicht außer Acht gelassen werden. Die Errichtung einer Kita muss dem Bedarf entsprechen. In diesem Jahr wurde erstmals diagnostiziert, dass vor Ort Plätze nicht sichergestellt werden können. Das Anwahlverhalten der Eltern ist sehr unterschiedlich.

Herr Wartenberg bedankt sich in seiner Funktion als Vorsitzender des Trägervereins Treffpunkt Fahrland e.V. bei Frau Elsaßer, da die Verwaltung konstruktiv und schnell gehandelt hat. Er geht davon aus, dass der Container als Übergangslösung gesichert ist. Der Trägerverein wird den Betrieb übernehmen. Es sind Personalgespräche zu führen, parallel ist für Mai nächsten Jahres zu sichern, dass der Betrieb auch stattfinden kann. Das ist mit dem vorhandenen Personal nicht zu realisieren.

In der Schule besteht jetzt eine Situation, dass nun plötzlich sogar noch Plätze frei sind, weil noch ein dritter Zug zusätzlich genehmigt wurde, auch aufgrund der kooperativen Verständigung zwischen Schulleitung und Hortbetrieb. Herr Wartenberg fragt, wann die Überarbeitungen des Schulentwicklungsplans so weit sind, dass belastbar eine Aussage zum weiteren dauerhaften dritten Zug der Grundschule Fahrland gemacht werden kann.

Frau Rademacher antwortet dazu, dass u.a. aus diesem Grund um eine vorzeitige Bevölkerungsprognose gekämpft wurde. An der Stelle bleibt es jetzt, diese Bevölkerungsprognose abzuwarten, um dann darüber zu entscheiden, ob die Dreizügigkeit hier bestehen bleiben kann.

Herr Schubert ergänzt, dass geplant ist, bis Ende dieses Jahres, also bis Herbst/Spätherbst, eine neue Bevölkerungsprognose zu bekommen. Sobald diese vorliegt, kann auch verbindlich gesagt werden, wie mit dem dritten Zug umgegangen wird. Die Bevölkerungsprognose ist nicht für Fahrland, sondern für die gesamte Stadt. Es wird aber sicher Möglichkeiten geben, die Kita-Planung und ähnliche Punkte vorzustellen. Beim nächsten Treffen im November wird mit Sicherheit über die Themen Bevölkerungsprognose und Auswirkung auf die Schulsituation gesprochen.

Frau Lange fragt nach, ob er dann auch wirklich im November wirklich ein weiteres Mal nach Fahrland kommt zu einer Bürgerversammlung, um das weitere Vorgehen zu besprechen. Herr Schubert antwortet, dass er dann auch noch mal bereit ist, zu kommen.

Frau Matz (Vorsitzende der Schulkonferenz) fragt, wie die Dreizügigkeit umgesetzt werden soll. Sie weist darauf hin, dass es eine ganz tolle Kooperation der hier tätigen Lehrer, der Schulleitung und der Schulrätin gab. Das kann man denen wirklich hoch anrechnen, dass die das umgesetzt haben, dass die Kinder, die hier zur Schule gehen wollen, das auch wirklich dürfen. Essensband/Essen muss gesichert werden, die Doppelnutzung von Räumen wie Turnhalle, verschiedener

Klassenräume, Hortplätze usw. Wie lange wird das dauern und wie wird das konkret umgesetzt?

Frau Rademacher erklärt, dass die Dreizügigkeit ab dem Schuljahr 2017/18 im Bestand dieser Schule und des Hortes umgesetzt wird. Es ist einvernehmlich zwischen Schule, den Verantwortlichen und dem Hortträger geregelt, dass hier eine Doppelnutzung von bestimmten Räumen anteilig geschieht und somit auch die Dreizügigkeit für das kommende Schuljahr kein Problem sein sollte.

Frau Matz fragt, was nach dem einen Schuljahr geschieht. Sie betont, dass die Schule darum gekämpft hat, am Konzept des gemeinsamen Lernens teilnehmen zu dürfen. Das bedeutet eine Klassenstärke von maximal 25 Kindern. Wo sollen die hin nach einem Jahr? Wo soll die Dreizügigkeit hin, wo endet die?

Da kann man nicht drauf warten, die Bedarfe sind schon lange diskutiert. Und ich kann mich erinnern, es steht im Schulentwicklungsplan von 2014 schon drin, dass explizit für dieses Schuljahr (auch schon letztes Jahr) dieser Bedarf an der Regenbogenschule besteht.

Frau Rademacher macht deutlich, dass es an der Stelle eine einmalige Zügigkeitserhöhung in diesem Schuljahr gibt. Nach Vorlage der Prognose im Herbst 2017 ist klar, ob sich das Wachstum und auch das Anwahlverhalten verstetigt. Dann wird zügig über den Verbleib der Zweizügigkeit oder die dauerhafte Erweiterung zur Dreizügigkeit an dieser Schule zu entscheiden sein.

Frau Lange weist darauf hin, dass die aktuellen 2. Klassen der Grundschule auch schon übermäßig belastet und überfüllt sind. Sie hat Informationen, dass sie für das nächste Schuljahr aus 29 und 30 Schülern bestehen werden und damit über den eigentlichen Landesvorgaben von 28, bei Schule des gemeinsamen Lernens bei 25 Schülern liegen. Das heißt also, es kann von einem einmaligen Problem selbst in den höheren Zügen keine Rede sein.

Ein Herr fragt nach den konkreten Zeitplänen zur Kita Gartenstr./Mühlenring.

Frage: Wann ist damit zu rechnen, dass diese Kita bezugsfertig ist? Er weist darauf hin, dass es momentan noch ganz viele Wohnungen gibt, die sich derzeit im Erstbezug befinden. Dann kommt die Enttäuschung, wenn eine Absage nach der anderen kommt.

Mike Schubert macht deutlich, dass über diesen Punkt in der letzten Veranstaltung ausführlich miteinander diskutiert wurde. Es wurden damals klare Aussagen dazu getroffen und klar gesagt, dass jetzt nachgesteuert werden muss. Er betont, dass jetzt mit den Planungsarbeiten begonnen wird und im Jahr 2018 gebaut wird.

Kerstin Elsaßer erklärt, dass mit den 60 Plätzen, die am jetzigen Standort errichtet werden sollen, schon mehr als die aktuellen Bedarfe gedeckt sind, die bekannt sind. Es gibt gegenwärtig 18 Eltern, die sich an den Betreuungsservice Kita-Tipp gewandt haben und aktuell auf einen Kitaplatz hier am Standort warten. Jeder Einzelfall muss vor dem Hintergrund von Vereinbarkeit Familie und Beruf, aber auch mit dem Blick auf das Wohl und die Entwicklung des Kindes betrachtet werden. Die gegenwärtig bekannten 18 Kinder könnten mit der Interimslösung definitiv versorgt werden.

Herr Norbert Müller (MdB) möchte keine Frage stellen, sondern möchte ein Stück weit eine Erwartungshaltung ausdrücken, die uns viel untergekommen ist als Eltern von Kindern, die hier in die Einrichtungen gehen, in Schule, Kita oder Hort. Ich bin 2005 nach Potsdam gezogen, da war der Leerstand unter 1 Prozent in der Stadt.

Wir haben 2010, ein dreiviertel Jahr, bevor unser erster Sohn geboren wurde, einen Kita-Platz beantragt. Auf den haben wir 1,5 Jahre gewartet mit langem Betteln, Drängen und halben Erpressungen und viel Unterstützung aus der Familie, die irgendwie die Betreuung absichern mussten. Dasselbe ist beim zweiten Mal passiert, beim zweiten Kind. Beim Einschulungsgespräch mit der Schulleiterin ist das passiert, was der Kollege vorhin geäußert hat, dass wir gebeten wurden, doch nach einer anderen Schule zu gucken. Hier hat es eine Lösung gegeben. Ich habe mich immer gefragt, woran liegt das eigentlich, dass in Potsdam über 10, 15 Jahre immer am Bedarf vorbei geplant wird. Dann möchte ich heute mal was zitieren aus den Potsdamer Neuesten Nachrichten: Kritik kam zuletzt von Ex-Kulturdezernentin Dr. Iris Jana Magdowski, CDU. Kurz vor Ende ihrer Amtszeit hatte sie vor wenigen Wochen erklärt, Herr Exner, das ist der Kämmerer der Stadt, habe mit seinem Bereich bei den Bevölkerungsprognosen immer sehr niedrige Zahlen angesetzt.

So habe sie immer nur knapp planen können. Und diese Zahlen sind niedriger angesetzt gewesen als vom Amt für Statistik Brandenburg. Und selbst die waren noch zu niedrig und lagen weit unter dem, was tatsächlich hergezogen ist. Wenn man damit rechnet, die Bevölkerung wächst um 2500 Personen im Jahr und sie wächst um fast 5000 Personen im Jahr, dann hat man gigantische Fehler gemacht. Und wenn man dies über zehn Jahre hinweg tut, dann kann man sich auch nicht mehr entschuldigen. Da hier jetzt weder der Oberbürgermeister noch der Kämmerer und sein Stellvertreter Burkhard Exner hier sitzen, was ich sehr bedauerlich finde, sondern ausgerechnet zwei neu gewählte Beigeordnete, die ihre achtjährige Wahlperiode noch vor sich haben, möchte ich wenigstens die Erwartungshaltung ausdrücken, dass dieser Unsinn in Potsdam, Bevölkerungsplanung nach Kassenlage zu betreiben und nicht nach den Menschen, die herziehen, aufhört. Und dass man dazu kommt, entsprechende Bedarfe, denn es gibt eine Schulpflicht und es gibt einen Rechtsanspruch auf einen Kita-Platz, diese Bedarfe zu lösen. Nicht mit kurzfristigen Feuerwehren, nicht mit Vertröstungen, nicht mit Leute abwimmeln, bevor sie klagen und immer noch ein Pflaster draufkleben, sondern eine sachgerechte Planung bei der Bevölkerungsprognose, die jetzt erstellt wird. Endlich dazu überzugehen zu antizipieren, dass die Menschen Kinder kriegen, mehr als eins, manchmal auch mehr als zwei, manchmal sogar mehr als drei. Und dass diese Menschen, die hier her ziehen in die Doppelhaushälften, in der Regel nicht über 70 sind, sondern Menschen, die hier her ziehen, weil sie hier einen Platz für ihre Familien suchen und finden wollen. Und endlich dazu zu kommen, Bevölkerungsprognosen anzunehmen, die dann Planungsgrundlage sind, die dem entsprechen, was auch wirklich passiert. Und nicht dem, was der Kämmerer meint, leisten zu wollen.

Herr Wartenberg äußert in seiner Funktion als Vorsitzender des Trägerverein, dass ihm Frau Elsaßer mitgeteilt hat, dass 40 Nachfragen für Kindergartenplätze für das nächste Kindergartenjahr schon registriert sind. Hierbei handelt es tatsächlich um Fahrländer Anmeldungen.

Ich kann es mir nicht verkneifen, zu dem Bundestagsabgeordneten der Linken mich auch noch zu äußern: Wir haben in Fahrland nicht nur junge Leute, die zuziehen, wir haben inzwischen einen nicht unwichtigen Bevölkerungsanteil an älteren Mitbürgern. Wir haben altersgerechte Wohnungen und ich hoffe, dass der Investor auf der großen Fläche nicht nur für Kita- und Hortkinder etwas baut, sondern dass da auch eine Altenbetreuung- bzw. Pflegeeinrichtung entsteht. Denn wer hier in Fahrland alt geworden ist, und das sind inzwischen viele Leute, der möchte vielleicht auch in Fahrland bleiben.

Kerstin Elsaßer informiert, dass es genau 42 Kinder sind, die wir zusammen mit Herrn Liebe identifiziert haben. Ich habe aber heute die Information erhalten, dass 24 Kinder bislang einen Platz erhalten konnten zum September und Tatsache nur 18 im Raum stehen.

Frau Päper hat gerade eine Absage von der Kita für ihren Sohn erhalten und hat somit vor dem 1.9.2018 keinen Platz. Es ist für sie sehr wichtig, wann die Containerlösung kommt. Der Vorschlag der Stadt war, meinen Sohn für diese fünf Monate irgendwo in Potsdam in eine Einrichtung zu bringen, damit er zum 1.9. dann in die Kita nach Fahrland wechselt. Das ist als berufstätige Mutter mit zwei Kindern an zwei Kitas nicht möglich.

Kerstin Elsaßer teilt nochmals mit, dass der Container Anfang Mai 2018 den Betrieb aufnehmen soll.

Frau Lange verweist auf die Bürgerversammlung Anfang April 2017 mit Herrn Schubert. Da gab es doch zu Zusage zum September 2017 40 Plätze an der Esplanade zu schaffen, die ja nun nicht kommen. Jetzt sind von diesen 40 Kindern immer noch 18 übrig. Was machen Sie denn nun mit denen? Diese 18 Familien haben genau das gleiche Problem, was Frau Päper gerade geschildert hat: können nicht arbeiten gehen, haben eventuell ein Haus gekauft, das sie abbezahlen müssen. Was passiert jetzt mit denen?

Kerstin Elsaßer betont, dass derzeit davon ausgegangen wird, dass mit Wechsel des Schul- und Kita-Jahres (September) bedarfsdeckend Plätze zur Verfügung stehen, jedoch nicht in Fahrland. Bezogen auf die Esplanade-Variante erklärt sie, dass der Träger und letztlich auch betroffene Eltern sich letztlich nach der Besichtigung vor Ort gegen die temporäre Nutzung entschieden haben. Gründe waren der Rahmen in/an der Schule sowie die Verkehrssituation.

Mike Schubert betont, dass von 60 nicht mit einem Kita-Platz versorgten Kindern stadtweit die Rede ist. Die Kollegen vom Kita-Tipp und Frau Elsaßer arbeiten mit Hochdruck daran, für diese 60 Familien eine Lösung zu finden. Wenn ich sie für jeden heute parat hätte, dann hätte ich sie gerne präsentiert. Und dass wir mit solchen Zahlen momentan operieren müssen, schmerzt mich persönlich in der Kürze der Zeit am meisten. Es sind jetzt Notfallvarianten, die wir nur noch individuell mit einzelnen Trägern regeln können. Und da ist es dann immer nötig zu gucken, was ist zumutbar für die einzelne Familie, was ist man auch bereit zu tragen an Weg, und wo finden wir einen Träger, der vielleicht doch noch einen Platz hat. Vorhin ist viel über Bevölkerungsprognose gesprochen worden. Man kann ja trefflich darüber streiten, ob Bevölkerungsprognosen richtig oder falsch waren. Dass wir eine sprunghafte Entwicklung der Bevölkerung in Potsdam hatten und dass manches etwas schneller gegangen ist, räumen wir ja mittlerweile ein. Wir haben versucht mit integrierter Kita, Hort- und Schulentwicklungsplanung darauf zu reagieren. Fortlaufende gesetzliche Änderungen und bildungspolitische Maßnahmen, gepaart mit veränderten Lebenswelten erfordern ein fortlaufendes Handeln und das nicht nur bezogen auf planerische Aspekte. Wir brauchen für einen Kita Neubau bis zu 3,5 Jahre inklusive Bedarfsermittlung und Planung. Das ist mein Verantwortungsbereich. Schauen Sie nach Leipzig, nach Jena, in andere Städte Ost- und Westdeutschlands, alle haben aufgrund des veränderten Rechtsanspruchs auf Kindertagesbetreuung mittlerweile eine Situation, dass wir mit einem Tempo nachrüsten müssen, welches die kommunalen Haushalte zum Teil auch an die Grenze von dem bringen, was sie leisten können. Wir reden, um es mal in einer Zahl zu greifen, bis 2021 von 20 neuen Kindertagesstätten allein in Potsdam. Das stampft man auch nicht aus dem Boden. Ich weiß, dass wir das liefern müssen.

Ein Herr fragt nach der Planung von Freizeitplätzen, Fußballplätzen, Flächen zum Spielen für Kinder sowie für ein Nachbarschaftszentrum in Fahrland. In Krampnitz soll eine weiterführende Schule gebaut werden. Welcher Typ wird das sein, gibt es da schon eine Idee?

Er macht darauf aufmerksam, dass eine Betreuungszeit in der Kita von maximal 10 Stunden bei einer Arbeitszeit von 8,75 Stunden sowie dem Arbeitsweg nicht ausreicht.

Petra Rademacher teilt mit, dass derzeit in Erwägung gezogen wird, in Krampnitz ein Gymnasium zu errichten.

Herr Schubert schlägt vor, das Thema Bürgerzentrum und alles was da jetzt angerissen war, in einem Fortsetzungstermin zu besprechen. Dies wird in den Themenspeicher aufgenommen.

Frau Elsaßer erklärt, dass die Feststellung des Rechtsanspruchs auf Kindertagesbetreuung ganz individuell erfolgt. Sie appelliert hier an das Wohl des Kindes in Verbindung mit der familiären Situation. Es gibt Urteile, die wir mit den freien Trägern versuchen umzusetzen. Zumutbar für ein Kind in Kindertagesbetreuung sind neun Stunden Betreuung. Urteile gehen hier von einem Alter von Null bis Drei aus. Es ist natürlich immer abhängig, in welcher Konstellation befindet sich die Familie. In der Tat muss verpflichtend nach der einzelnen Zumutbarkeit entschieden werden. Sorgt jedoch allein die Wegzeit für ein Überschreiten, bleibt trotzdem das Kind bei der Prüfung im Fokus. Gemeinsam mit der Kita (Konzept, Öffnungszeit ect.), dem Arbeitgeber der Eltern, dem sozialen Netz sollten Möglichkeiten im Sinne des Anspruchsberechtigten (Kind) Entscheidungen getroffen werden. Auch bekannt ist die Fachkräfte-Situation, hier müssen wir natürlich den breiten Spagat gehen. Das Wohl des Kindes hat aber immer Vorrang.

Herr Wind betont, dass es sich hier um einen Rechtsanspruch handelt. Genauso gilt in Deutschland die Schulpflicht. Er fragt, ob es Kindergartenplätze gibt, die konkret vorgehalten werden für Leute, die noch zuziehen.

Er weist darauf hin, dass auf der Seite des Kita-Tipps steht, dass sich die Eltern als erstes überlegen, nach welchem Konzept ihr Kind erzogen wird. Nach seiner Erfahrung ist man derzeit froh, wenn man überhaupt einen Platz kriegt. Dann spielt das Konzept eine untergeordnete Rolle.

Herr Schubert sagt zu, die Seite zu überprüfen. Er macht deutlich, dass es darum geht mit den drei Veranstaltungen, auf denen sich die Verwaltung stellt, weiterzukommen. Es sollte ein Zeichen gesetzt werden, dass man hier vernünftig miteinander umgeht.

zu 5 Wahl der Sprecherin, Dank und Verabschiedung

Herr Kärsten erinnert daran, dass die gesamte Veranstaltung protokolliert worden ist. Das mit der Verwaltung und der Bürger_inneninitiative abgestimmte Protokoll wird der Stadtverordnetenversammlung in Form einer Mitteilungsvorlage vorgelegt.

Des Weiteren verweist er auf die Möglichkeit, dass die Einwohnerversammlung einen Sprecher/eine Sprecherin bestimmt, der/die in der

Stadtverordnetenversammlung ein Rederecht erhält, um die Anregungen und Vorschläge der Einwohnerversammlung vor der Stadtverordnetenversammlung vorzutragen.

Herr Kärsten schlägt vor, Frau Tina Lange als Sprecherin zu bestimmen, die stellvertretend für die Einwohnerinnen und Einwohner des Ortsteils Fahrland in der Stadtverordnetenversammlung die Anregungen und Vorschläge der Einwohnerversammlung vorträgt.

Dem Vorschlag wird mit großer Mehrheit per Akklamation gefolgt.

Die Einwohnerversammlung im Ortsteil Fahrland endet um etwa 21:30 Uhr.