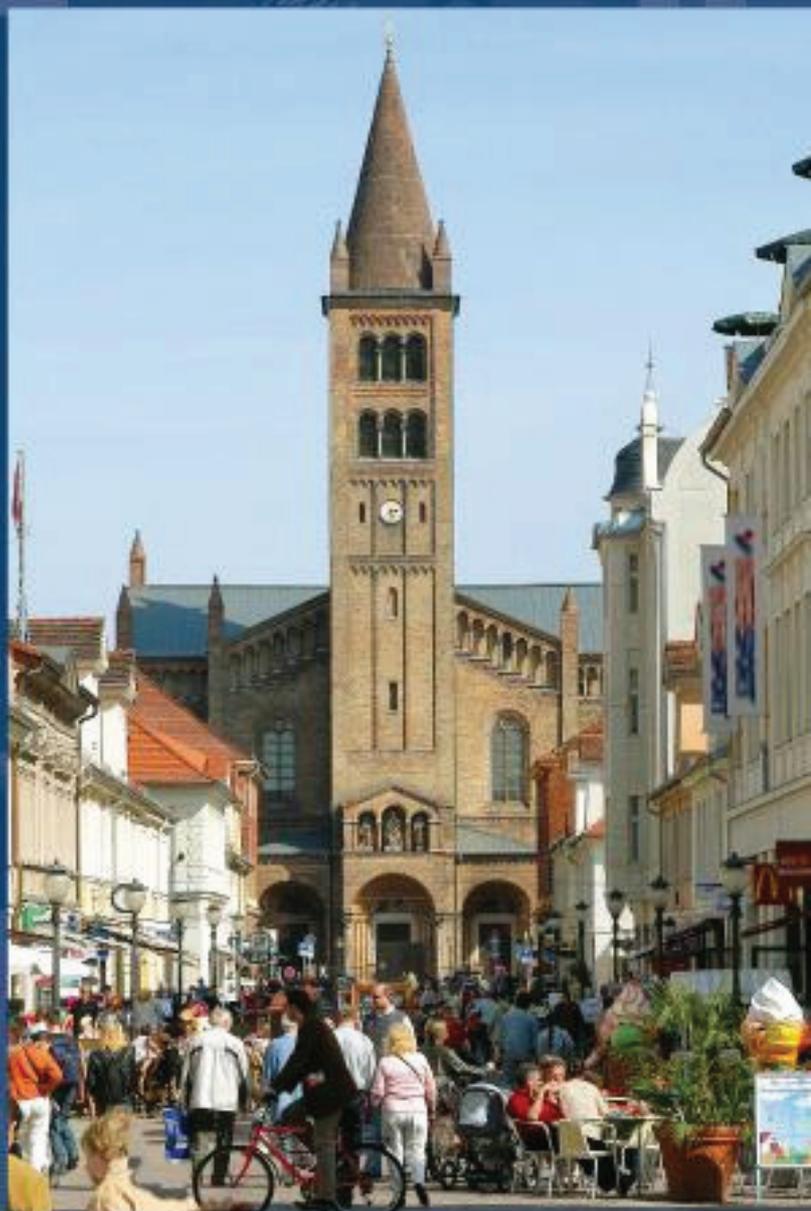




Landeshauptstadt  
Potsdam

© BCE ECB EZB EKT EKP 2001



# Bürgerhaushalt Potsdam 2008

Liste der Bürgerinnen und Bürger

### Votierungsergebnis des Bürgerhaushalt 2008

Platz	Titel	Post	Internet	Abschluss- veranstaltung	Ergebnis
1	Ausbau, Instandsetzung und Unterhaltung von Radwegenanlagen (z.B. Radstreifen, Fahrradampeln, nördliches Radwegenetz)	266	206	28	<b>500</b>
2	Erhöhung der Hundesteuer zur Pflege von Grünflächen und zur Unterstützung der Straßenreinigung	286	96	11	<b>393</b>
3	Sanierung des Kulturhauses Babelsberg und Einbau eines behindertengerechten Aufzugs	303	33	55	<b>391</b>
4	Neugestaltung, Ausbau und Sicherung des Betriebs der Sport- und Freizeitanlage „Hans-Sachs-Straße“ inklusive Spielplatz	59	216	30	<b>305</b>
5	Regelmäßige Reihenuntersuchungen in Schulen und Kitas	261	29	7	<b>297</b>
6	Keine Steuererhöhungen	179	2	5	<b>186</b>
7	Einführung von kostenlosem ÖPNV	110	62	10	<b>182</b>
8	Verbesserung der Versorgung mit Hundetoiletten	116	42	2	<b>160</b>
9	Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (Takte, Wiedereinführung X-Bahn, Sicherheit)	126	22	11	<b>159</b>
10	Verbesserung der Reinheit, Ausbau und Errichtung von Spiel- und Bolzplätzen	80	53	3	<b>136</b>
11	Überprüfung der Verkehrsraumgestaltung und Verbesserung der Verkehrsqualität (Kreisverkehr, Ampelschaltung usw.)	106	29	0	<b>135</b>
12	Verbesserung der Pflege und Aufforstung von Straßenbäumen	74	46	12	<b>132</b>
13	Sanierung der Stadt- und Landesbibliothek und Verbesserung der Ausstattung	107	13	2	<b>122</b>
14	Verbesserung der finanziellen Förderung für bildende Kunst	28	80	6	<b>114</b>
15	Erhöhung der Altersgrenze für kostenloses Fahren für Kinder	75	31	7	<b>113</b>
16	Asphaltierung der B 273	28	65	0	<b>93</b>
17	Verbesserung der Förderung von Bürgerhäusern und Bürgertreffs	44	31	15	<b>90</b>
18	Sanierung der Sporthalle Kurfürstenstraße	57	27	4	<b>88</b>
19	Einführung einer Biomülltonne	53	21	2	<b>76</b>
20	Verbesserung der Grünflächenpflege	56	10	3	<b>69</b>



<b>Platz 1</b>	<b>Ausbau, Instandsetzung und Unterhaltung von Radwegenanlagen (z.B. Radstreifen, Fahrradampeln, nördliches Radwegenetz).</b>			<b>500 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung:</b>				
Umsetzung ist vorgesehen	Umsetzungsfrist: kurz-, mittel- und langfristig	Grundlage: im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes	Kosten: derzeit nicht möglich zu benennen	
<b>Begründung</b>				
<p>Im Rahmen der derzeitig laufenden Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes erfolgte eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Radverkehrsanlagen in Verbindung mit der Prüfung, welche Prioritäten im Stadtgebiet zu setzen sind. Hierbei werden sowohl einzelne Straßenzüge als auch Knotenpunkte hinsichtlich der Optimierung verkehrsorganisatorischer als auch baulicher Belange untersucht. Bei erwiesener Zweckmäßigkeit erfolgt in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel durch die Stadt die Umsetzung dieser Vorhaben. Unabhängig von baulichen Maßnahmen wird die Reinigung der Radverkehrsanlagen über das vorhandene Budget im laufenden Aufwand (Mittel für die Unterhaltung von Verkehrsanlagen) finanziert. Die Prioritäten hierfür werden ständig geprüft.</p>				
<b>Zusammengefasst aus folgenden Einzelvorschlägen:</b>				
<b>Radstreifen Forststraße</b>				
<p>Die Forststraße in Potsdam-West stellt eine der wichtigsten Radverbindungen zwischen Havel (Fernradweg R1, Olympia-Stützpunkt etc.), dem Neuen Palais, Park Sanssouci, Wildpark und der Bornstedter Feldflur dar. Nicht zuletzt auch wegen der malerischen Baumallee, die zu den ersten Lennéschen Alleenanlagen in Brandenburg überhaupt zählt, wird sie vielfach von Erholungssuchenden und Touristen, Fahrrad-Equipen, Schülern und Anliegern gewählt. Leider ist die Nutzung dieser Strecke durch den motorisierten Verkehr erheblich behindert und verunsichert, denn die mit 8,50 m viel zu breite Fahrbahn verleitet zu überhöhten Geschwindigkeiten und riskanten Überholmanövern. Zahlreiche Radler (besonders Familien, Kinder, Ältere) weichen daher nicht selten - regelwidrig - auf die Gehwege aus. Eine einfache, preiswerte und kurzfristig realisierbare Maßnahme wäre es, sog. Angebotsstreifen für Fahrradfahrer beidseits entlang der Fahrbahnseiten zu markieren, wie es auch andernorts und sogar in Potsdam üblich sind. Ganz im Sinne des "Shared Space" (geteilter) Verkehrsraum weisen die Streifen den Radlern einen eindeutigen Raum zu, signalisieren dem motorisierten Verkehr das Nutzungsrecht anderer Verkehrsteilnehmer und verengen optisch die Fahrbahn gegen Raserei. Die Maßnahme ist preiswert, wirksam und mit nur geringen Folgekosten behaftet. Der zuständige Bereich der Stadtverwaltung hat den Vorschlag bereits als sinnvoll, technisch und rechtlich realisierbar bewertet, allein es fehlten die Mittel. Hier ist die Gelegenheit, das Geld bereitzustellen!</p>				
<b>Einrichtung von Fahrradampeln an der Einmündung Heinrich-Mann-Allee</b>				
<p>An den Kreuzungen Drevestraße und Waldstraße fehlen Ampeln, die den Fahrradfahrern signalisieren, ob sie den Kreuzungsbereich queren können oder nicht. Während stadteinwärts an dem Fahrradweg Höhe Friedhofsgasse eine solche Fahrradampel existiert, fehlt sie an den genannten Kreuzungen. Sie wären dort in beide Richtungen notwendig, da der abgetrennte Teil der Heinrich-Mann-Allee (Tempo 30-Zone) zwischen Drevestraße und Waldstraße ja in beiden Richtungen von Fahrrädern befahren werden darf. Aufgrund der fehlenden Fahrradampeln passiert es nicht selten, dass man als Fahrradfahrer in dem Moment auf die Kreuzung fährt, wo die Autofahrer grün bekommen, wodurch gefährliche Situationen entstehen. Dies ist eine vielbefahrene Fahrradstrecke, gerade auch von Kindern als Schulweg Richtung Humboldt-Gymnasium und den Schulen in den Waldstädten.</p>				

### **Fahrradstreifen auf der Fahrbahn - kostengünstiger und sicherer**

Bislang wurden in Potsdam mitunter sehr aufwändige separate Fahrradwege angelegt, manchmal jedoch nur mit mäßigem Erfolg und vielen Hindernissen (Verkehrsschilder, Bäume, Einfahrten usw.). In vielen anderen, auch großen, Städten werden dagegen in erster Linie Fahrradstreifen auf der Fahrbahn markiert.

Als Laie vermute ich, dass dies eine wesentlich kostengünstigere Alternative ist, als separate Fahrradwege zu bauen. In vielen Fällen (vielleicht nicht an allen Stellen, aber doch größtenteils) hätte dieses Vorgehen zusätzlich auch Vorteile in punkto Verkehrssicherheit: FahrradfahrerInnen werden von den Autofahrenden besser wahrgenommen, insbesondere beim Abbiegen, wo die RadfahrerInnen heute oft hinter parkenden Autos "verschwinden". Gleichzeitig würde der Radfahrstreifen auf der Fahrbahn vermutlich dazu führen, dass die innerörtliche Geschwindigkeit etwas gesenkt wird, was letztlich allen, vor allem auch den FußgängerInnen, zu Gute käme. Überhaupt entstehen viele Konflikte zwischen RadfahrerInnen und FußgängerInnen dadurch, dass beide Gruppen sich zu Gunsten des Autoverkehrs auf viel zu engem Raum bewegen müssen. Schließlich böte sich mit dieser Neuregelung die Chance, das Linksabbiegen für RadfahrerInnen besser zu regeln als derzeit über sehr diskriminierende Ampelschaltungen, wo RadlerInnen heute in der Regel zweimal auf Grün warten müssen - bei Ampeleinstellungen, die sich nicht gerade an den Bedürfnissen des Radverkehrs orientieren. Es wird in letzter Zeit viel über Regelverstöße von RadfahrerInnen berichtet, so lange aber die Verkehrsregelungen ein regelgetreues Verhalten extrem erschweren, werden diese Verstöße nur mit massiven polizeilichen Maßnahmen einzudämmen sein. Sinnvoller wäre es, Regelungen zu entwickeln, die man auf praktikable Weise auch einhalten kann.

### **Fahrradschnellstrecken für Potsdam**

Meines Wissens wurde im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) der Vorschlag eingebracht, Fahrradschnellstrecken für Potsdam zu entwickeln. Es geht, soweit ich es verstehe, darum, für längere Distanzen schnelle, möglichst kreuzungs- und ampelfreie Fahrradverbindungen zu entwickeln, die zumindest teilweise losgelöst sind vom (Auto-)Straßennetz. Dies wäre eine sinnvolle Maßnahme, den Verkehr auf umweltfreundliche Mittel umzustellen. Insbesondere der Alltagsradverkehr (zur Arbeit, zum Einkaufen, zu Freizeitorten) würde hierdurch gefördert und attraktiver. Es ist vermutlich auch deutlich günstiger, Radwege zu bauen als neue breite Straßen für intensiven Autoverkehr.

Der Stadtplaner, von dem ich diese Idee gehört habe, nannte als ein Beispiel eine Fahrradschnellstrecke von Stern-Drewitz-Kirchsteigfeld entlang der Nuthe in die Innenstadt. Eine weitere zu prüfende Möglichkeit wäre es, vom Hauptbahnhof entlang der Bahnstrecke nach Potsdam West eine Fahrradschnellverbindung einzurichten. Der (leider noch nicht vervollständigte) Mauerradweg vom S-Bahnhof Griebnitzsee über Klein-Glienicke und entlang der ehemaligen Mauerstrecke durch den Neuen Garten könnte eine attraktive Fahrradschnellverbindung von Babelsberg in den Potsdamer Norden bilden.

### **Radwegenetz – Randbezirke**

Ich schließe mich allen Vorschlägen zur besseren Beweglichkeit per Rad in und um Potsdam an. Als "Randbewohner" möchte ich folgende konkrete Vorschläge machen:

1. Innerhalb des Ortsteiles Fahrland den Radweg, der aus Neufahrland / Krampnitz kommt, weiterführen - auch bzw. gerade im Interesse der Schulkinder - und auch weiterführen nach Satzkorn und Markquart! Bisher bricht der Radweg neben der B 273 an der Brücke über den Kanal ab!
2. Das Vorhaben: Fußgängerbrücke über die Verbindung vom Fahrlander See zum Kanal endlich in Angriff nehmen! Das würden Kurgäste der H. Heine-Klinik u. a. sehr begrüßen.
3. Im Ortsteil Fahrland ordentliche Bürgersteige und Beleuchtungen einrichten.

### **Zielgerichteter Ausbau von Haupt-Fahrradrouten**

Radfahren in Potsdam wird attraktiver und kann zur Reduzierung von Verkehrsbelastungen durch motorisierten Individualverkehr (Lärm, Flächenverbrauch) beitragen, wenn gezielt Hauptrouten von Radfahren innerhalb der Stadt aufgewertet werden. Viele kleine Verbesserungen können schon mit vergleichsweise geringen Investitionen erreicht werden, indem entlang der Hauptfahrradrouten die Wegequalität verbessert wird.

Zum Beispiel betrifft das die Lennéstr. zwischen H.-Sachs-Str. und Eingang zum Park Sanssouci (Route Hbf - MarktCenter - Bbg. Vorstadt - Universität Neues Palais). Das dortige Kopfsteinpflaster ist ein Ärgernis. Schon ein 1 Meter breiter asphaltierter Streifen hilft. Die Neue Straße (Babelsberg zwischen Alt Nowawes und Park; Hauptroute für Radfahrer aus Babelsberg [Nord] über Humboldtbrücke in die Innenstadt). Gleiche Lösung wie Lennéstr. möglich etwas teurer, aber preiswert im Verhältnis zu den Summen, die für sonstige Verkehrsumlegungen oder Straßenneubauten mit geringem Entlastungseffekt zur Verfügung stehen (Diskussion über Havelspanne): Ausbau des Weges entlang der Nuthe zwischen Horstweg und Friedrich-Engels-Str. (Route Stern-Schlaatz-Hbf-Innenstadt). Es ist geradezu ein großes Versäumnis, dass dieser Weg sich noch immer in diesem unhaltbaren Zustand - praktisch nicht nutzbar - befindet, obwohl er die Attraktivität des Radverkehrs um vieles verbessern würde Rad- (und Fuß-)weg vom Hbf entlang der Bahnlinie zur Brandenburger Vorstadt ("Südtangente" für Radfahrer; Route Stadtteile östlich der Havel - Hbf - Bbg. Vorstadt - Luftschiffhafen/ Uni Palais - Golm). Dieser Weg würde den Zeitvorteil des Verkehrsmittels Fahrrad erheblich erhöhen und sicher einige Autofahrer zum Umsteigen ermuntern. Außerdem entstünde ein zusammenhängender Havel-Wanderweg vom Nuthe-Park zum Kiewitt/ Templiner See! Ich würde mich freuen, wenn die Stadtverordneten hierfür mal als ersten Schritt eine ernsthafte Machbarkeitsstudie in die Wege leiten würden!!! Viel wäre für Radfahrer auch erreicht, wenn Routen vernünftig beschildert würden. Danke

### **Radwege**

In der Lennéstr. Richtung Park Sanssoucis sollte der Radweg ausgebessert werden. In der Neuen Straße in Babelsberg fehlt ein asphaltierter Radweg sowie Randstreifen.

### **Radweg**

Ein Radweg von der Wetzlarer Straße bis zum Sterncenter bzw. Drewitz wünschenswert.

### **Reinigung Fahrradwege**

Ich fahre sehr viel in und um Potsdam mit dem Fahrrad (ca. 100 km pro Woche) und schlage vor, mehr Haushaltsmittel für die Reinigung der Fahrradwege aufzuwenden. Es ist nämlich sehr auffällig, dass auf Potsdams Radwegen extrem häufig Glassplitter liegen, die mir schon etliche (nicht übertrieben) Plattfüße beschert haben. Leider spricht vieles dafür, dass an einigen Stellen oft absichtlich Flaschen auf Radwegen zertrümmert werden, zu nennen sind v.a. Orte, an denen häufig Jugendliche zu finden sind, etwa in der Berliner Straße nahe der Schiffbauergasse oder in der Zeppelinstraße an einschlägigen Orten - am häufigsten übrigens nach dem Wochenende, was wohl kein Zufall ist. Ohne eine Pauschalverurteilung vornehmen zu wollen, wäre es daher sinnvoll, wenigstens an derartigen Orten häufiger die Radwege zu reinigen. Ich hoffe, damit einen Vorschlag zu machen, der auch anderen nützt und auf allgemeine Akzeptanz stößt.

<b>Platz 2</b>	<b>Erhöhung der Hundesteuer zur Pflege von Grünflächen und zur Unterstützung der Straßenreinigung</b>	<b>393 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>		
<b>Umsetzung ist möglich</b>		<b>Umsetzungsfrist: frühestens ab dem Haushaltsjahr 2009 realistisch</b>
Begründung		
<p>Eine Erhöhung der Hundesteuer wäre grundsätzlich rechtlich zulässig. Die Mittelbindung der Mehreinnahmen für die Pflege von Grünflächen und zur Unterstützung der Straßenreinigung würde jedoch dem § 3 Abgabenordnung widersprechen, wonach Steuern Geldleistungen sind, die nicht eine Gegenleistung für eine besondere Leistung sind. Dementsprechend dienen Steuererträge der Deckung des Gesamtfinanzierungsbedarfs des städtischen Haushalts. Voraussetzung für eine Erhöhung der Hundesteuer wäre eine durch die Stadtverordnetenversammlung zu beschließende Satzungsänderung. Mit der Drucksache 07/SVV/0438 wurde eine mögliche Erhöhung der Hundesteuer geprüft. Die Hebesätze der LHP liegen inzwischen unter dem Durchschnitt der Landeshauptstädte und unter dem Niveau vergleichbarer Städte.</p>		
<b>Zusammengefasst aus folgendem Einzelvorschlag:</b>		
<b>Erhöhung der Hundesteuer zur Pflege von Grünflächen und zur Unterstützung der Straßenreinigung</b>		
<p>Die Hundesteuer deckt bei weitem nicht die volkswirtschaftlichen Kosten, die durch Hundehaltung in der Stadt entstehen. 84 EUR für einen (normalen) Hund pro Jahr ist zu wenig! Die Steuern sollten massiv angehoben werden und die zusätzlichen Einnahmen zweckgebunden in Straßen- und Grünflächenreinigung gesteckt werden.</p>		

<b>Platz 3</b>	<b>Sanierung des Kulturhauses Babelsberg und Einbau eines behindertengerechten Aufzugs</b>				<b>391 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>					
<b>Umsetzung ist grundsätzlich möglich</b>	<b>Umsetzungsfrist: mittel- bis langfristig</b>	<b>Grundlage: Bauplanungs- und Raumnutzungskonzeption</b>	<b>Kosten</b>	<b>ca. 1,4 Mio. EUR</b>	
<b>Begründung</b>					
<p>Das Kulturhaus Babelsberg ist als ehemaliges Rathaus von Nowawes und Neuendorf, später Babelsberg Eigentum der LH Potsdam und seit über fünfzig Jahren als Babelsberger Kultur- und Bürgerhaus zentraler Anlaufpunkt für das öffentliche, gesellschaftliche Leben des Stadtteils. Neben der AWO sind unter anderem zur Zeit die Kunstschule Potsdam, die Singschule und die Stadt-Spiel-Truppe Nutzer des Hauses. Seit 1991 sind in mehreren Bauabschnitten ca. 4,5 Mio. EUR zur Sanierung des Gebäudes und der Räume eingesetzt worden. Leider ist es jedoch noch nicht gelungen alle Teile des Hauses grundzusaniern und behindertengerecht zu gestalten. Die kommunalen Investitionsmittel in diesem Bereich sind dazu nicht ausreichend vorhanden.</p>					
<b>Zusammengefasst aus folgenden Einzelvorschlägen:</b>					
<b>Kulturhaus Babelsberg drinnen und draußen</b>					
<p>Ich besuche regelmäßig die Veranstaltungen im Kulturhaus und finde es schade, dass die erste Etage für Besucher nicht nutzbar ist. Als ich die Räumlichkeiten für eine private Feier mieten wollte, war leider alles ausgebucht. Wenn die erste Etage saniert gewesen wäre, hätte ich eine reale Chance gehabt, so die Leiterin des Hauses. Ich verstehe nicht, warum ein zentrales Gebäude, wie das Kulturhaus, nicht so fit gemacht werden kann, damit optimaler Nutzen daraus gezogen werden kann. Leider fehlen auch kostenfreie Parkplätze und im Hof des Kulturhauses darf die Öffentlichkeit nicht parken, da diese nur für Mitarbeiter bestimmt sind. Aber auch dieser ist total marode und bräuchte einen neuen ebenen Belag.</p>					
<b>Ausbau der ungenutzten Räume im Kulturhaus Babelsberg</b>					
<p>Als potentieller Anbieter eines Medienworkshops bin ich mit der Leistung des Kulturhauses Babelsberg in Kontakt getreten, um in den Räumlichkeiten des Rathauses einen Kurs anzubieten. Dies wäre grundsätzlich möglich, sagte mir die Leiterin des Hauses Frau Pachtl – allerdings seien für die vorhandenen Räumlichkeiten keine freien Kurszeiten vorhanden. Es stehen theoretisch im 1. Obergeschoss des Hauses weitere Räumlichkeiten zur Verfügung, die allerdings saniert werden müssten. Da sich das Kulturhaus in der letzten Zeit zu einem kulturellen Zentrum entwickelt hat, würden zusätzliche Räume vielen Nutzern und Gästen bessere Möglichkeiten einräumen für Kurse, Ausstellungen und Veranstaltungen. Denn der Bedarf scheint massiv zu sein.</p>					

### **Kulturhaus Babelsberg - Sanierung Räume, Aufzug**

Im Namen der 65 Sängerinnen und Sänger der Chorgemeinschaft der Volkssolidarität Potsdam-Babelsberg möchten wir Sie bitten, für das Haushaltsjahr 2008 Mittel einzuplanen, mit denen die unteren Räume im Kulturhaus Babelsberg saniert und der Kauf und Einbau eines Behindertenaufzuges finanziert werden kann. Unsere Senioren-Chorgemeinschaft, bestehend aus dem Gemischten Chor und dem Frauenchor, probt und singt seit Jahren im Rathaus Babelsberg. Allerdings steht uns hier nur der große Saal zur Verfügung und nur durch das Entgegenkommen der Leitung des Hauses können wir ab und an auch mal in verschiedenen Stimmgruppen üben. Für die Qualität des Chores ist aber die Arbeit in Stimmgruppen Voraussetzung, das heißt, wir benötigen zweimal wöchentlich auch kleinere Räume, wie sie im Untergeschoss haben, die aber nicht nutzbar sind.

Der schon lange geforderte Einbau eines Aufzuges für Behinderte ist auch für unsere Chorgemeinschaft wichtig. Einige Sängerinnen mussten unseren Chor bereits verlassen, weil sie die steilen Treppen aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr bewältigen konnten. Durchschnittsalter 72 Jahre. Hier möchten wir an eine Aussage unseres OB Jann Jakobs erinnern. Dieser hatte anlässlich der 50-Jahrfeier des Kulturhauses 2006 zugesagt, sich dafür einzusetzen, dass baldmöglichst Abhilfe geschaffen werden soll. Damit würde nicht nur uns sondern allen Behinderten der Zugang zum Haus und damit zur Teilnahme an kulturellen Veranstaltungen ermöglicht.

<b>Platz 4</b>	<b>Neugestaltung, Ausbau und Sicherung des Betriebs der Sport- und Freizeitanlage „Hans-Sachs-Straße“ inklusive Spielplatz</b>	<b>305 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>		
<b>Umsetzung ist möglich</b>	<b>Umsetzung erfolgt in mehreren Bauabschnitten.</b>	<b>Kosten 119,5 TEUR</b>
<b>Begründung</b>		
Eine ausreichende Versorgung mit öffentlichen Spielflächen im Stadtteil Potsdam West ist der Verwaltung bekannt. Die Vorschläge zur Verbesserung des Spielbereiches können auf den von der Landeshauptstadt Potsdam betreuten Flächen der Anlage umgesetzt werden. Im Rahmen der Aktivitäten der Bürgerinitiative ist die Akquise von zusätzlichen Spenden und Lottomitteln möglich.		
<b>Zusammengefasst aus folgenden Einzelvorschlägen:</b>		
<b>Spielplatz</b>		
Der Spielplatz in der Hans-Sachs-Str. soll über eine Bürgerinitiative verwaltet und evtl. gewartet werden, bei anteiliger Kostenübernahme.		
<b>Ausbau und Betrieb der Sport- und Freizeitanlage „Hans-Sachs-Straße“</b>		
In Potsdam West, wo immer mehr junge Familien leben, fehlt es an wohnortnahen Flächen für Sport-, Spiel- und Freizeitmöglichkeiten. Eine der wenigen vorhandenen Sportanlagen in der Hans-Sachs-Straße ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Diese Fläche könnte von wesentlich mehr Menschen aller Altersgruppen genutzt werden, wenn sie neu gestaltet und um attraktive Angebote wie z.B. ein Volleyballfeld, Klettermöglichkeiten oder Sitzgelegenheiten ergänzt würde. Seit Anfang 2007 bemüht sich die Initiative „Westkurve Potsdam“, um die Neugestaltung des Sport- und Spielplatzes. Feste und Fußballturniere haben stattgefunden, um für Unterstützung zu werben. Kommunalen Stellen, Schulen und Vereine sind eingebunden. [Weitere Informationen: <a href="http://www.westkurve-potsdam.de">www.westkurve-potsdam.de</a> ] Die Stadt Potsdam sollte einen bedeutenden Anteil der finanziellen Mittel für die dringend notwendigen Baumaßnahmen bereitstellen. Ferner sollten ausreichende Mittel für die Unterhaltung und den langfristigen Betrieb der Anlage vorgesehen werden.		
<b>Spielplatz Hans-Sachs-Str.</b>		
Neugestaltung/Umbau eines Spielplatzes (Hans-Sachs-Straße) Hoher Kinderteil in Brandenburger Vorstadt. Einbindung von Sponsoren und Stadt.		
<b>Neugestaltung der Anlage „Hans-Sachs-Straße“ als Spiel- und Sportfläche für jung und alt</b>		
Die Sport- und Freizeitanlage „Hans-Sachs-Straße“ in Potsdam West liegt in einem dicht bebauten Wohngebiet. Wohnortnahe Flächen für Schul- und Breitensport sowie für Spiel- und Freizeitaktivitäten gibt es sehr wenige. Seit einigen Jahren wächst die Zahl von Familien mit Kindern stetig an, so dass die vorhandenen Spielflächen deutlich überlastet sind. Die Sport- und Freizeitanlage „Hans-Sachs-Straße“ ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand und birgt viele Sicherheitsrisiken für Kinder. Die Spielangebote sind sehr gering. Platz ist vorhanden – es könnte erheblich mehr daraus gemacht werden. Anfang 2007 hat sich die Initiative „Westkurve Potsdam“ gegründet, um die Neugestaltung des Sport- und Spielplatzes in die Hand zu nehmen. Ziel ist es, einen Ort zu schaffen, an dem Menschen aller Altersstufen und sozialer Gruppen zusammen kommen und mit Spiel, Sport, Aktion und Erholung ihre Freizeit gemeinsam und individuell gestalten können. Zahlreiche Gespräche haben bereits mit kommunalen Stellen, den anliegenden Schulen und anderen Vereinen und Initiativen stattgefunden. Erste bauliche Veränderungen auf dem Platz wurden in ehrenamtlicher Arbeit umgesetzt. [Weitere Informationen: <a href="http://www.westkurve-potsdam.de">www.westkurve-potsdam.de</a> ] Es fehlt an finanziellen Mitteln für grundlegende bauliche Maßnahmen. Die Stadt Potsdam sollte die Neugestaltung mit einem entscheidenden finanziellen Beitrag ermöglichen.		

<b>Platz 5</b>	<b>Regelmäßige Reihenuntersuchungen in Schulen und Kitas</b>	<b>297 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>		
<b>Vorschlag wird umgesetzt</b>	<b>ab Schuljahr 2008/2009</b>	<b>Kosten 48 TEUR pro Jahr</b>
Begründung		
<p>Das Gesundheitsamt führt regelmäßig KITA - Reihenuntersuchungen, Schuleingangsuntersuchungen, Schulabgangsuntersuchungen sowie Untersuchungen an Sonderschulen durch.</p> <p>In Anlehnung an die derzeit bestehende politische Debatte, bezüglich der Vernachlässigung von Kindern im Kleinkindalter, wird das Gesundheitsamt in Kooperation mit dem Klinikum Ernst von Bergmann gGmbH, insbesondere durch zusätzliche Untersuchung von Kleinkindern bezüglich der Entwicklungsdiagnostik, möglichen Hilfebedarf frühzeitig erkennen. Es ist geplant durch diese Maßnahme etwa 2000 Potsdamer Kinder in den Kindertagesstätten zusätzlich zu untersuchen. Weitere zusätzliche Schwerpunktsetzungen sollten erst nach Verabschiedung des neuen Gesetzes über den Öffentlichen Gesundheitsdienst im Land Brandenburg erfolgen.</p>		
<b>Zusammengefasst aus folgendem Einzelvorschlag:</b>		
<b>Reihenuntersuchungen</b>		
Reihenuntersuchungen der Kinder in den Schulen und Kindergärten in regelmäßigen Abständen		

<b>Platz 6</b>	<b>Keine Steuererhöhungen</b>	<b>186 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung:</b>		<b>Umsetzung ist nicht möglich.</b>
Begründung		
<p>Eine derartige Selbstbindung würde dem mit Art. 28 GG garantierten Recht der Gemeinden, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln und die dafür notwendigen finanziellen Mittel zu beschaffen, widersprechen. Insbesondere unter dem Aspekt eines seit Jahren defizitären Haushalts ist es pflichtige Aufgabe der Landeshauptstadt, zur Haushaltskonsolidierung alle finanziellen Einnahmemöglichkeiten auszuschöpfen. Ein Beschluss, von vornherein auf die Möglichkeit höherer Steuereinnahmen zu verzichten, wäre im Kontext eines konsolidierungspflichtigen Haushalts kontraproduktiv.</p>		
<b>Zusammengefasst aus folgendem Einzelvorschlag:</b>		
<b>Keine Steuererhöhungen</b>		
Noch größere Erhöhung der Steuern nicht gerechtfertigt, da fast nichts mehr bezahlbar ist, wenn man das andere Drumherum mit einbezieht.		

<b>Platz 7</b>	<b>Einführung von kostenlosem ÖPNV</b>	<b>182 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>		
<b>Umsetzung ist nicht möglich.</b>	<b>Kosten</b>	<b>Jährlich ca. 45 Mio. Euro.</b>
<b>Begründung</b>		
<p>In den vergangenen Jahren ist der Nulltarif im ÖPNV in unterschiedlichen Gremien der Stadtverordnetenversammlung und der Verwaltung erörtert worden. Die Fachwelt befasst sich ebenfalls mit diesem Thema. Eine Lösung zur Finanzierung scheint jedoch nicht möglich zu sein. Die Einführung einer Nahverkehrsabgabe bzw. – steuer, die letztendlich jeden Bürger zur Finanzierung des ÖPNV heranziehen würde, erscheint mittelfristig nicht umsetzbar. Örtlich bzw. zeitlich begrenzte, auch in Brandenburg praktizierte Beispiele sind für den ÖPNV der Landeshauptstadt nicht anzuwenden. Die Finanzierung erfolgt hier teilweise über Einnahmen durch Erhebung einer Kurtaxe sowie Beteiligung anliegender Händler und Gewerbetreibender.</p>		
<b>Zusammengefasst aus folgendem Einzelvorschlag:</b>		
<b>Einführung von kostenlosen ÖPNV</b>		
<p>Die Einführung eines kostenlosen ÖPNV spart unterm Strich Geld, vermeidet überflüssige Straßenneubauten, senkt die Unfallzahlen, ist klimafreundlicher, vermindert die Feinstaubbelastung, erhöht die Mobilität, verbessert die Lebensqualität...usw.</p>		

<b>Platz 8</b>	<b>Verbesserung der Versorgung mit Hundetoiletten</b>				<b>160 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>					
<b>Umsetzung ist möglich</b>	<b>Umsetzungsfrist: Kurzfristig nach Mittelbereitstellung</b>	<b>Kosten</b>	<b>Anschaffung und Montage: ca. 1.000 EUR/Spender</b>	<b>Betrieb eines Tütenspenders: ca. 150 EUR/Jahr</b>	
<b>Begründung</b>					
Die unmittelbare Beseitigung von Hundekot durch die Halter verbessert die Sauberkeit der Grünanlagen und der darin liegenden Wege deutlich. Gleichzeitig führt die Reduzierung der Hundekotbelastung der Rasenflächen zu einer deutlichen Entlastung des Pflegepersonals.					
<b>Zusammengefasst aus folgenden Einzelvorschlägen:</b>					
<b>Sauberkeit</b>					
Wir sind 2003 aus dem Vogtland ins wunderschöne Potsdam gezogen. Auf unseren Spaziergängen mit unserer Enkelin machen wir immer wieder böse Erfahrungen mit herumliegendem Hundekot und freilaufenden Hunden, was kaum einen Vergleich zu anderen Städten standhält. Wir schlagen vor: Mehr Mittel im Haushalt einplanen. Anbringung von Entsorgungsbehältern für Hundekot mit dem entsprechendem Zubehör. (beispielgebend ist die Schweiz)					
<b>Bessere Versorgung mit Hundekotbeuteln</b>					
Ich schlage vor, nicht die Hundesteuer zu erhöhen, sondern die Hundebesitzer zu mehr Eigenverantwortung in punkto Sauberkeit der Anlagen und Straßen zu animieren. Dass heißt, eine größere Verbreitung der zur Verfügung gestellten Hundekotbeutel zu gewähren. Als Hundebesitzerin muss ich feststellen, dass die von der Stadt aufgestellten Tütenbehälter stets leer (in anderen Städten und Gemeinden klappt dies vortrefflich) und zu sporadisch vorhanden sind. Somit ein Ziehen eines Kotbeutels im Ernstfall nicht möglich ist. Es wäre auch sinnvoll die Behälter (z.B. Hegelallee) öfters zu befüllen bzw. für einheimische Hundebesitzer auch die Möglichkeit zu geben - gleich dem Gelben Sack - eine Rolle Kotbeutel bei den Informationszentren der Stadtwerke und Touristenzentrum zu beziehen. Diese Rollen könnten auch zur Sauberkeit in den Wohngebieten erheblich beitragen.					

<b>Platz 9</b>	<b>Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (Takte, Wiedereinführung X-Bahn, Sicherheit)</b>	<b>159 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>		
<b>Umsetzung ist möglich</b>	<b>Umsetzungsfrist: Keine, die operative Verkehrsbeobachtung wird zu evtl. teilweisen Umsetzungen führen.</b>	<b>Kosten nicht möglich zu benennen</b>
<b>Begründung</b>		
<p><b>Buslinie 693 Taktverdichtung:</b> Abschnitt wird beobachtet und im Bedarfsfall Verstärkerfahrten angeboten. Fahrgastgastaufkommen bedingt keinen generellen 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit. Zwischen Hauptbahnhof und Hermannswerder erfolgen im Schülerverkehr Verstärkerfahrten.</p> <p><b>Absperrgitter am Hauptbahnhof:</b> Im Tramnetz der Stadt (vgl. Platz der Einheit, Luisenplatz u.a.) sind Absperrgitter auch am Hauptbahnhof entbehrlich. Es gilt der Grundsatz des aufmerksamen Verhaltens, bisher keine Unfälle.</p> <p><b>Zusammenarbeit mit Polizei und Sicherheitsbehörden:</b> Verkehrsunternehmen stehen in engem Kontakt mit der Polizei, gemeinsames Sicherheitskonzept ist in Arbeit. 2008 sind Aktionswochen geplant.</p> <p><b>Tram- und Busangebot im Bereich Nedlitzer Straße:</b> Im Schwachlastverkehr (abends und am Wochenende) wird das Fahrtenangebot dem Fahrgastaufkommen in diesem Bereich gerecht. Auch das als Alternative zur Verfügung stehende Busangebot entspricht der Nachfrage.</p> <p><b>X-Bahn:</b> Tramlinie X 98 ist im Angebot und die Fahrzeiten sind der Fahrgastnachfrage entsprechend angepasst</p> <p><b>Streckennetz:</b> Der Bereich Nedlitz, Lerchensteig ist vom Fahrgastaufkommen nicht straßenbahnwürdig. Eine Verlängerung der Gleise dorthin wird es auch längerfristig nicht geben.</p> <p><b>Einrichtung Haltestelle Hegelallee 24:</b> Anliegen ist verständlich, aus verkehrlicher Sicht ebenfalls zu unterstützen. Dies erfordert jedoch bauliche Veränderungen im Straßen- und Randbereich, die kurzfristig nicht zu lösen sind.</p>		
<b>Zusammengefasst aus folgenden Einzelvorschlägen:</b>		
<b>Vorschläge zum ÖPNV</b>		
Einrichtung von 10-Minuten-Takt für den Bus 693 in der HVZ wegen starker Frequentierung.		
<b>Vorschläge zum ÖPNV</b>		
Sicherung der Tramgleise durch Absperrgitter am Hauptbahnhof um eine Gefährdung von Fußgängern und Fahrgästen auszuschließen.		
<b>Vorschläge zum ÖPNV</b>		
Engere Zusammenarbeit des ViP mit den Sicherheitsbehörden, vor allem in den Nachtstunden.		
<b>Bus- und Tramverbindung Nedlitzer Strasse</b>		
Die Tramlinie 96 ist schlecht ausgestattet. Abends die letzte 19.15 vom Hbf. Am Samstag morgen erst um 9.46 von Viereckremise in die Stadt. Das ist ein Witz. Dabei sind wir definitiv im Stadtgebiet und sogar nur 5 Minuten vom Stadthaus entfernt (motorisiert allerdings). Mit Bus ist es eher schlechter. Denn der fährt nur alle paar Stunden und der Plan ist wegen der Kurzstrecke (unter die die Haltestelle "Am Golfplatz" nicht fällt) unübersichtlich und irreführend. Statten Sie diese Strecken besser aus. Die roten Kasernen sollen doch ein attraktiver Standort werden.		
<b>X-Bahn</b>		
Die X-Bahn sollte wieder eingeführt werden, saisonal Takte verkürzen oder an Tageszeiten angepasst.		
<b>Streckennetz</b>		
Straßenbahn soll bis nach Lerchensteig fahren.		

### **Errichtung Haltestelle Hegelallee 24**

Wozu sind die Gremien da und gewählt, wenn doch viele Bürger schreiben sollen? Viele Köpfe viele Sinne! Zuletzt sind dann wieder Gruppen da, die sich durch setzen wollen und nicht gerade für des schönen Stadt Bestes! Bedenken Sie das! Ich kann nicht mehr an so einer Versammlung mit 85 Jahren teilnehmen, hatte die Wünsche für eine Haltestelle Hegelallee 24 und die Ruine neben dem Werner Alfredbad gebeten. Es ist überall ein Radweg, aber das „H“ für Haltestelle ist sichtbar genug. So müssen nicht die 94-jährigen den weiten Weg bis fast an den Luisenplatz hinüber machen und dann noch hinfallen. Es wäre schön, wenn endlich gehandelt werden würde, ehe die alten Damen sterben. Ich selber kam im Rollstuhl hierher. Auch der Briefkasten ist zu weit weg am Drei Königstor. Wir sollen uns nicht aus Verzweiflung das Leben nehmen. Über unseren Tod bestimmt ein Anderer, auch über Ihren!

<b>Platz 10</b>	<b>Verbesserung der Reinheit, Ausbau und Errichtung von Spiel- und Bolzplätzen</b>		<b>136 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>			
<b>Umsetzung ist möglich</b>	<b>Umsetzungsfrist: Sicherung des Gerätestandards - Fortlaufend in Jahresscheiben Bolzplatz in Abhängigkeit geeigneter Flächen und der Mittelbereitstellung – frühestens 2009</b>	<b>Kosten</b>	<b>Sicherung des derzeitigen Gerätestandards: voraussichtlich zusätzlich 50 TEUR / jährlich Bolzplatz in angemessener Ausstattung: 40 TEUR</b>
<b>Begründung</b>			
<p>Die Landeshauptstadt Potsdam unterhält insgesamt 128 Spielplätze, so dass die Versorgung grundsätzlich als ausreichend bezeichnet werden kann. Die Wartung erfolgt auf der Basis der DIN EN 1176/77 und genügt damit den gesetzlichen Anforderungen. Das Durchschnittsalter des Spielgerätebestandes lässt jedoch für die kommenden Jahre einen Ersatzbedarf erwarten. Insbesondere Großspielgeräte wie Kombinationsanlagen und Sonderkonstruktionen, die im Zusammenhang mit der BUGA errichtet wurden, erfordern aufgrund des hohen Holzanteils bei den tragenden Teilen erhöhter Aufmerksamkeit.</p> <p><b>Bolzplatz für Babelsberg:</b> Bedarf ist nachvollziehbar, geeignete Flächen müssten eruiert werden.</p> <p><b>Schulhof als Spielplatz nutzen:</b> Die Umsetzung ist wegen der Organisation der Aufsicht und Haftungsfragen schwierig.</p> <p><b>Kinderspielplatz Brauhausberg:</b> Es gibt Voruntersuchungen und Kontakte mit dem Eigentümer der Fläche (Forsten), zusätzlich sind Vorgaben der Landschaftsschutzgebiet -Verordnung zu berücksichtigen.</p> <p><b>Spielplatz Drewitz:</b> Die Versorgung des Stadtteiles Drewitz mit derartigen Einrichtungen wird als ausreichend angesehen.</p>			
<b>Zusammengefasst aus folgenden Einzelvorschlägen:</b>			
<b>Bolzplatz für Babelsberg</b>			
<p>Immer mehr Kinder und Jugendliche leben in Babelsberg und brauchen u.a. auch mehr Platz bzw. Plätze zum Fußball spielen. Sandscholle und Karl-Liebknecht-Stadion sind an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Nicht vereinsgebundenem, nicht leistungsorientierten Freizeitfußball stehen diese Plätze ohnehin nicht zur Verfügung. Im Babelsberger Park soll auch nicht mehr gespielt werden. Für Jugendliche, und insbesondere Kinder in Babelsberg fehlt ein entsprechender, fußläufig(!) zu erreichender Fußballplatz.</p>			
<b>Schulhof als Spielplatz nutzen! - Bearbeitung gemeinsam mit FB 21 Schule und Sport</b>			
<p>Der Schulhof der Grundschule in Groß Glienicke ist in den schulfreien Zeiten verschlossen. Zwar ist der Zaun niedrig, so dass einige Kinder die dortige einzige outdoor-Tischtennisplatte im OT durch Übersteigen des Zaunes nutzen, jedoch wäre es begrüßenswert, wenn z. B. auch Senioren und ihre Enkel zusammen legal dort am Nachmittagen oder in den Ferien spielen könnten. Mit einer Öffnung des Spielplatzes würde das städtische Angebot an Spielplätzen im OT Groß Glienicke ohne wesentliche Mehrkosten verdoppelt werden können. Bisher bei abgeschlossenen Zäunen in der älteren Vergangenheit aufgetretene Vandalismusschäden kann mit einer Öffnung entgegen getreten werden, da eine öffentliche Nutzung Schmierfinken und Vandalen vertreibt. Eine Nutzung des Schulsplatzes würde eine Identifikation der Kinder mit der dörflichen Schule fördern, so dass die Nutzer ihre Schule zusätzlich schützen. Vielleicht ist es ja auch noch an anderen Schulen in Potsdam gewünscht und möglich, die dortigen Spielplätze und Freizeitflächen ganztägig zu nutzen?</p>			

**Kinderspielplatz auf dem Brauhausberg - Die vielen Kinder, die auf dem/am Berg wohnen, sollen endlich gefahrlos spielen können!**

Laut Auskunft des Statistikamtes Potsdam gibt es im statistischen Bezirk 421 Brauhausberg Nord 42 Kinder von 0-3 Jahren und 32 Kinder von 3-6 Jahren (Stand 31.12.2006). Trotz hohem Familienanteil mit kleinen Kindern (Tendenz steigend) fehlt hier ein Spielplatz. Der nächste öffentlich zugängliche Spielplatz befindet sich auf der Freundschaftsinsel und ist also sehr weit entfernt vom Brauhausberg und den dazugehörigen Straßen ( Albert-Einstein-Straße, Am Brauhausberg, Am Havelblick, ...). Zudem ist die Freundschaftsinsel von hier aus nur über mehrere große und vielbefahrene Straßen zu erreichen. Das Unfallrisiko ist entsprechend groß, wenn kleine Kinder bspw. mit Fahrrädern bzw. Laufrädern die Lange Brücke und die Hauptkreuzungen überqueren. Das Spielen auf den Straßen am und auf dem Brauhausberg ist heute mit großen Risiken verbunden: Erstens ist das gesamt Gelände abschüssig (Beispiele: Bälle, die vom Bürgersteig auf die Straße und dann bergab rollen; erste Fahrübungen mit Lauf- bzw. Fahrrädern und Rollschuhen) und zweitens ist das Verkehrsaufkommen in Richtung Wissenschaftspark und Landtag tagsüber sehr groß. Hinzu kommt, dass sich nur ein Bruchteil der Autofahrer an das 30er-Tempolimit hält.

Bis Ende der 80er-Jahre gab es auf dem Brauhausberg einen Spielplatz, der sich auf der Waldlichtung am linken oberen Ende der Albert-Einstein-Straße (Höhe Umweltministerium) befand. Bei genauem Betrachten des Areals sind dort auch heute noch die betonierten Einfassungen von Sandkästen zu erkennen. Dieses Areal eignet sich hervorragend zur Reaktivierung bzw. Neugestaltung als Spielplatzfläche und wäre eine sinnvolle öffentlich zugängliche Ergänzung zu dem in der Nähe geplanten kommerziellen Klettergarten für Erwachsene. Die Notwendigkeit bzw. der Bedarf ist eindeutig und wird in dem Maße weiter steigen, indem noch mehr Familien mit Kindern in dieses Wohngebiet ziehen. Diese Entwicklung ist heute schon deutlich sichtbar. Da sich in den letzten Monaten auf dem Brauhausberg auch eine Art „Kiez-Community“ entwickelt hat, die weiter gedeiht, ist es auch vorstellbar, dass die Pflege eines neu angelegten Spielplatzes auf o.a. Fläche durch eine Kooperationspartnerschaft zwischen Stadt und hier ansässigen Bürgern (Eltern) gewährleistet werden kann: An aktive Bürgerbeteiligung wird somit nicht nur appelliert, sondern sie wird tatsächlich gelebt!

**Spielplatz Drewitz**

Meiner Meinung nach fehlen in Drewitz ein paar Spielplätze für Kinder. Auf alten Spielplätzen gibt es zur wenig Spielanlagen für kleine Kinder und Jugendliche.

**Spielplatz**

Ich möchte mehr Sauberkeit auf jedem Spielplatz.

<b>Platz 11</b>	<b>Überprüfung der Verkehrsraumgestaltung und Verbesserung der Verkehrsqualität (Kreisverkehr, Ampelschaltung usw.)</b>			<b>135 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>				
<b>Umsetzung ist vorgesehen</b>	<b>Umsetzungsfrist: mittel- bis langfristig</b>	<b>Kosten</b>	<b>Im Rahmen der Mittel für Straßenbau und -instandsetzung</b>	
Begründung				
<p>Grundsatzfragen zur Stärkung des Umweltverbundes und der umweltverträglichen Verkehrsabwicklung werden u.a. bei der Neubearbeitung des Verkehrsentwicklungsplan 2009/10 untersucht. Aktuell werden geeignete Maßnahmen der Verkehrsberuhigung nach dem Prinzip von "shared space" (geteilter Raum) untersucht. Dabei ist der Verzicht auf Beschilderungen und Lichtzeichenanlagen (LZA) ein Grundprinzip. Seit mehreren Jahren wird auch der Einsatz von Kreisverkehren statt LZA geprüft und an geeigneten Stellen vorgenommen. Die generelle Abschaltung von Ampeln steht jedoch oftmals entgegen der gewünschten Bevorrechtigung des ÖPNV und der sicheren Führung des Fußgängerverkehrs. Die Betriebszeiten der LZA werden entsprechend des jeweiligen Verkehrsaufkommen festgelegt. Eine Überprüfung der Schaltzeiten erfolgt regelmäßig.</p>				
<b>Zusammengefasst aus folgenden Einzelvorschlägen:</b>				
<b>Konzeptvorschlag</b>				
Umweltverträglicher Verkehr (Gleiten statt Bremsen, Kreisverkehr, Grüne Welle, Entschilderung, Abbau von Ampeln, Radwege)				
<b>Straßenbau</b>				
Beschaffung von Kreisverkehren				
<b>Kreuzung am Nauener Tor</b>				
Neugestaltung - Die Kreuzung am Nauener Tor ist zu breit, unübersichtlich und städtebaulich- architektonisch ungenügend. Sie kann aus Sicherheitsgründen und aus funktionalen Gründen wesentlich verbessert werden. Die Kreuzung könnte enger gestaltet werden, wobei die Ampeln allseits für Verkehrsteilnehmer sichtbar werden, die Untergänge des Tors für Fußgänger genutzt werden und der Anfang der Friedrich-Ebert-Straße Richtung Westen entsprechend schmaler gestaltet werden. Nicht zuletzt wären diese Verbesserungen im Rahmen eines Stadtringes zu verstehen, da die Kreuzung dadurch flüssiger und sicherer wird.				
<b>Brandenburger Straße</b>				
Vorschlag: Ausstattung der Querungen von Jägerstr., Dortustraße, Lindenstraße und Elfleinstraße durch Poller. Denn: Gefährlich oft, schnell und regelmäßig kreuzen PKWs und Lieferautos die Brandenburger Straße. Insbesondere für Kinder ist das wirklich gefährlich.				
<b>Befreiung von Ampeln</b>				
Wann werden wir in Potsdam endlich von den vielen sinnlosen Ampelanlagen befreit, z.B. Horstweg Höhe Tankstelle (wie wer es da mit Kreisverkehr) oder Hegelallee eine Ampel jagt die Andere. Es bringt auch wenig wenn die Autos auf der Nuthestraße in Richtung Innenstadt fahren und von der Berlinerstraße wird mit einem Grünen Pfeil der Verkehr nach rechts dicht gemacht. Es gibt in Potsdam nicht eine Unterführung für Fußgänger siehe Hegelallee Karstadt Parkhaus u.s.w.				
<b>Ampelschaltung</b>				
Die Ampeln sollten früher auf Warnlicht schalten.				

<b>Platz 12</b>	<b>Verbesserung der Pflege und Aufforstung von Straßenbäumen</b>	<b>132 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>		
<b>Umsetzung ist möglich</b>	<b>Umsetzungsfrist: Unmittelbar in 2008</b>	<b>Kosten</b>
		<b>Baumpflanzungen: 25 TEUR / pro Jahr</b>
		<b>Baumpflege: 100 TEUR / pro Jahr</b>
<b>Begründung</b>		
Eine Ausweitung der bisher praktizierten Pflege von Straßenbäumen ist möglich. Eine Intensivierung der Pflege wäre hierbei allerdings insbesondere im Bereich der Flächenbäume (Bäume in Park- und Grünanlagen) vordringlich. Nachpflanzungen erfolgen ausschließlich über Ausgleichszahlungen für die seitens der unteren Naturschutzbehörde angeordneten Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen.		
<b>Zusammengefasst aus folgenden Einzelvorschlägen:</b>		
<b>Mehr Straßenbäume</b>		
Potsdam wird gerade von auswärtigen Gästen immer wieder als auch außerhalb der Parks und Gärten überaus grüne Stadt bezeichnet. Allerdings ist zu beobachten, dass viele Straßenbäume im Zuge von Baumaßnahmen o.ä. gefällt und nicht wieder aufgeforstet werden. Zur Vermeidung von Feinstaubbelastungen, Lärm und sommerlicher Hitze in den Straßen ist es unbedingt notwendig, die entstandenen Lücken im Straßenbaumbestand wieder aufzufüllen und an anderer Stelle, wie z.B. in der Breiten Straße oder der Friedrich-Ebert-Straße nach Jahrzehnten ohne Straßenbäume diese neu zu pflanzen. Zur Anschaffung und Pflege der Bäume könnte begleitend die Übernahme von Baumpatenschaften durch Bürger und Firmen forciert werden.		
<b>Ressourcenumgang</b>		
Bäume gießen, Bäume pflanzen, eine optimale Beteiligung der Bürger.		

<b>Platz 13</b>	<b>Sanierung der Stadt- und Landesbibliothek und Verbesserung der Ausstattung</b>			<b>122 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>				
<b>Vorschlag wird umgesetzt</b>	<b>Umsetzungsfrist: 2009 – 2011</b> <b>Beschluss: SVV -Beschluss vom 31.01.2007 (06/SVV/0991)</b>	<b>Kosten</b>	<b>ca. 8,5 Mio. EUR Sanierung</b> <b>ca. 1 Mio. EUR Innenausstattung</b>	
<b>Begründung</b>				
Die Sanierung und somit auch die Erneuerung der Innenausstattung ist bis 2011 geplant. Eine vorzeitige Erneuerung von Teilen der Innenausstattung wäre nicht zielführend, da die Ausstattung sich am Gesamtkonzept orientieren sollte.				
<b>Zusammengefasst aus folgenden Einzelvorschlägen:</b>				
<b>Neue Stühle</b>				
In der Hauptbibliothek sind dringend neue Sitzmöglichkeiten notwendig. Die vorhandenen Stühle stammen noch aus DDR-Zeiten und verursachen nach zehnminütigem Sitzen Rückenschmerzen. Auch die vorhandenen Sessel und Couch-Exemplare sind überaltert. Die Bibliothek sollte schon vor dem Beginn der Sanierungs- und Renovierungsarbeiten anfangen, an dieser Stelle schrittweise neues Mobiliar anzuschaffen.				
<b>Fassadensanierung</b>				
Die Fassade der Stadt- und Landesbibliothek soll erneuert werden.				
<b>Sanierung Stadt- und Landesbibliothek</b>				
Vorbereitende Arbeit für die Sanierung des Hauses am jetzigen Standort				

<b>Platz 14</b>	<b>Verbesserung der finanziellen Förderung für bildende Kunst</b>		<b>114 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>			
<b>Umsetzung ist vorgesehen</b>	<b>Umsetzungsfrist: 2008</b>	<b>Beschluss: SVV -Beschluss vom 05.12.2007 (07/SVV/0972)</b>	
<b>Begründung</b>			
Die kulturpolitischen Konzepte die 2007 von einer Expertenrunde und dem Fachbereich Kultur und Museum erarbeitet wurden, beinhalten u.a. auch die Empfehlung der Erhöhung des Kulturetats, darin eine Verbesserung der finanziellen Förderung für Bildende Kunst. Speziell für die Bildende Kunst wird u.a. eine Erhöhung der Projektmittel gefordert, die Bereitstellung eines Ankaufsetats, sowie die Auslobung von Stipendien und Preisen. Der Beschluss steht unter Haushaltsvorbehalt.			
<b>Zusammengefasst aus folgendem Einzelvorschlag:</b>			
<b>Verbesserung der finanziellen Förderung für bildende Kunst</b>			
Ich schlage vor, die direkte finanzielle Förderung der bildenden Künstler Potsdams in Form von Ankäufen, Preisen, Stipendien (auch Ausland), Projektförderung für Kunst im öffentlichen Raum/Kunst am Bau sowie für Forschungs- und Ausstellungsvorhaben deutlich zu erhöhen. Denn die Kreativität ist die wichtigste Ressource, um unsere Gesellschaft zukunftsfähig zu erhalten. Um Innovationen hervorzubringen braucht es direkte Finanzierung, siehe Wissenschaft. Die Lage vieler bildenden Künstler in Potsdam ist prekär und dies trotz guter Anerkennung (leider meist außerhalb). Da die Künstler i.d.R. gut ausgebildet sind, sollte weniger Geld in Qualifizierungsmaßnahmen o.ä. fließen, als vielmehr den Künstlern und Projekten direkt zugute kommen. Da würde die Kunst ihre Professionalität schnell unter Beweis stellen und reiche Früchte bringen. Die bildende Kunst hat Anspruch auf einen gleichwertigen Anteil am Kulturetat, zumal mit wenig Mitteln viel bewirkt wird. Also fördern, wo es nur geht. Und reichen die eigenen Mittel nicht, gibt es genug wohlhabende Potsdamer, die gern einen Preis oder ein Stipendium spendieren, so sie gebeten werden.			

<b>Platz 15</b>	<b>Erhöhung der Altersgrenze für kostenloses Fahren für Kinder</b>	<b>113 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>		
<b>Umsetzung ist grundsätzlich möglich im Rahmen des Tarifverbunds Berlin-Brandenburg.</b>	<b>Kosten bisher für Potsdam nicht ermittelt</b>	<b>Votum Fachbereich keine Umsetzung</b>
<b>Begründung</b>		
<p>Grundsätzlich ja heißt: Dies ist nur bei Sicherung der Finanzierung des Einnahmeausfalls für das jeweilige Verkehrsunternehmen möglich. In der Landeshauptstadt wäre neben ViP die Havelbus Verkehrsgesellschaft, die große Teile Potsdams bedient, mit einzubeziehen, um die Gleichbehandlung aller BürgerInnen zu sichern. Es ist davon auszugehen, da sich die Landeshauptstadt im Tarifverbund Berlin-Brandenburg befindet, dass eine Insellösung in dieser Größenordnung keine Zustimmung finden wird. Im Rahmen der ständigen Überprüfung des Tarifs werden Angebote für die unterschiedlichen Nutzergruppen entwickelt. Für den Tarifwechsel zum 01. April 2008 ist beschlossen, die Altersgrenze zur Nutzung des Ermäßigungstarifs von 13 auf 14 Jahre zu erhöhen. (Nur diese geringe Maßnahme wird bei den Unternehmen zu Einnahmeverlusten von über 800 TEUR pro Jahr führen.)</p>		
<b>Zusammengefasst aus folgendem Einzelvorschlag:</b>		
<b>Erhöhung der Altersgrenze für kostenloses Fahren für Kinder</b>		
<p>Kinder müssen bereits ab dem Alter von 6 Jahren für die Benutzung des VIP bezahlen. Das schreckt gerade kinderreiche Familien von der Benutzung des VIP ab. Familien sollten stärker als Zielgruppe des VIP angesprochen werden. Eine attraktive Preispolitik wäre hier - neben der dauerhaften Investition in Niederflurbahnen als Ersatz für die Tatra - ein wichtiger Schritt. Der VIP könnte die Altersgrenze für das kostenlose Fahren von Kindern von sechs auf zwölf Jahre erhöhen und damit im Rahmen des VBB Vorreiter für Familienfreundlichkeit sein. Überlegenswert wäre auch Abonnenten und Semesterticketbesitzern die kostenlose Mitnahme von mehreren Kindern bis zum zwölften Lebensjahr zu gestatten, ähnlich wie bei der VBB-Umweltkarte, aber nicht nur am Wochenende, sondern die ganze Woche rund um die Uhr.</p>		

<b>Platz 16</b>	<b>Asphaltierung der B 273</b>	<b>93 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>		
<b>Umsetzung ist vorgesehen</b>	<b>Umsetzungsfrist: mittel- bis langfristig</b>	<b>Kosten 875 TEUR</b>
<b>Begründung</b>		
<p>Der Straßenzug der B 273 ist bis auf das Teilstück zwischen Schulplatz und Amundsenstraße asphaltiert. Als Regelbauweise gemäß der anerkannten Regeln der Technik ist dieser Teilabschnitt im grundhaften Ausbau mit einem Asphaltoberbau zu versehen. Das ledigliche Aufbringen von Asphalt auf der Betondecke muss aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten abgelehnt werden, da die Dauerhaftigkeit nicht gesichert ist. Es wird eine Beteiligung der Anlieger gemäß Kommunalabgabengesetz erfolgen. Die Mittelbereitstellung erfolgt gemäß der gesamtstädtischen Prioritäten. Mögliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung werden im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten separat geprüft.</p>		
<b>Zusammengefasst aus folgenden Einzelvorschlägen:</b>		
<b>Extreme Lärmbelästigung seit Jahren.</b>		
<p>Als Anwohner und Betroffene fordern wir die Kommunalpolitiker auf, endlich zu ihrem Wort zu stehen und die versprochenen Mittel für die Asphaltierung der Potsdamer Str. in Bornstedt bereit zu stellen. Die ständige Lärmbelästigung, die Feinstaubemission und fortschreitende Schädigung der Bausubstanz unserer Häuser sind nicht mehr akzeptabel! Hier muss dringend gehandelt werden.</p>		
<b>Sanierung der Potsdamer Str.</b>		
<p>Als Anwohner der B273, die noch aus DDR-Zeiten aus einer Betondecke besteht, wünschen wir uns dringend eine Asphaltenschicht auf diesem starren Untergrund. Wenn die 40-Tonner über die Betonpiste preschen, entwickelt sich ein so ohrenbetäubender Lärm, der an Körperverletzung grenzt. Seit Jahren leidet unser Sohn an Schlafstörungen und auch die beiden Kleinen können sich in der Schule nicht konzentrieren. Es muss dringend was getan werden!</p>		
<b>B 273 Abschnitt Bornstedt</b>		
<p>Als Anwohner an der B273, Abschnitt Bornstedt, bitte ich darum, möglichst kurzfristig Mittel zur Verfügung zu stellen, um die Potsdamer Straße endlich mit einer Asphaltenschicht zu versehen. Der ständige Lärm und die Feinstaubbelastungen sind unerträglich!</p>		
<b>B 273</b>		
<p>Die alte Betonstrasse B273 benötigt dringend eine neue Asphaltdecke. In diesem Zusammenhang ist es mir unverständlich, dass gerade der am dichtesten besiedelte Abschnitt "ausgespart" wurde. Als Anlieger sind wir einer unerträglichen Situation ausgesetzt: Wir wohnen an einer Autobahn ohne jeglichen Schutz und bekommen hier Tag und Nacht gehörig was auf die Ohren! Die Wohn- und Lebensqualität haben sich hier in den letzten Jahren - durch Lärm und Feinstaubbelastung - enorm verschlechtert.</p>		
<b>Geschwindigkeitsbegrenzung in der B 273.</b>		

Mein Vorschlag zum Bürgerhaushalt 2008 korrespondiert mit dem Vorschlag Nr. 57 von Metrik vom 19.10.2007: „Die B273 benötigt dringend eine neue Asphaltdecke...“. Dieser Vorschlag ist wahrscheinlich weder kurz- noch mittelfristig realisierbar, was bereits ein Ortstermin an der Ecke Potsdamer Str./Blumenstr. am 27.08.2007 mit Vertretern des FB Grün- und Verkehrsflächen, Bereich Verkehrsanlagen, deutlich gemacht hat. Insofern müssen andere Mittel und Wege gefunden werden, die ständig zunehmende Umwelt- und Lärmbelastung im Bereich der B273 zwischen Schulplatz und Amundsenstraße zu reduzieren, um somit auch einer spürbaren Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität der betroffenen Bürger in Bornstedt wirksam entgegen zu steuern. Die seit geraumer Zeit von einigen betroffenen Bürgern vorbereitete Initiative zu dieser Problematik in Bornstedt „Lärm macht krank – Beruhigung für die B 273“ lässt bis jetzt auf wenig Verbesserung hoffen.

<b>Asphaltierung B 273</b>
Bitte stellen Sie dringend Mittel zur Asphaltierung der B273, Ortsteil Bornstedt, ein. Die jahrzehntelange Lärmbelästigung geht so an die Substanz, dass man schon von vorsätzlicher Körperverletzung sprechen kann. Helfen Sie uns!
<b>Flüsterasphalt für die Potsdamer Str.</b>
Die Potsdamer Str. in Bornstedt, an der wir Anlieger sind, benötigt - vorrangig vor anderen Straßen- eine Aufbringung von offenporigen Asphalt (Flüsterasphalt). Obwohl wir Schallschluckfenster besitzen, ist der Lärm und die Erschütterungen für unser Haus nicht mehr hinnehmbar. Unser Vorgarten, der in den 40er Jahren noch eigenhändig von Karl Förster angelegt wurde, können wir nicht genießen. Wir hoffen auf ihre Fürsprache!
<b>Asphaltdecke für die B 273 fehlt</b>
Ich würde mich sehr freuen, wenn die B273, im Ortsteil Bornstedt, endlich eine Asphaltdecke bekäme. Meine Schwester wohnt in diesem Bereich und die Lärmbelästigung ist einfach unerträglich.
<b>Flüsterasphalt für die Potsdamer Str. (B 273)</b>
Als Anwohner an der B273, Abschnitt Bornstedt, bitten wir dringend darum, die schon vor 5 Jahren gegebenen Versprechen endlich einzulösen und die Potsdamer Str. kurzfristig mit einer Flüsterasphaltierung zu versehen. Die Wohn- und Lebensqualität haben sich hier in den letzten Jahren - durch Lärm und Feinstaubbelastung - enorm verschlechtert.
<b>Asphaltdecke für die B 273 fehlt</b>
Es ist dringend notwendig die Potsdamer Str. in Bornstedt zu asphaltieren. Dafür sollten Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden.
<b>Asphaltdecke für die B273 fehlt</b>
Wir wünschen uns, dass die Betonstraße B273, Ortsteil Bornstedt, eine Asphaltdecke bekommt. Als Anlieger sind wir einer unerträglichen Situation ausgesetzt: Wir wohnen an einer Autobahn ohne jeglichen Schutz und bekommen hier Tag und Nacht gehörig was auf die Ohren!
<b>B 273 Abschnitt Bornstedt</b>
Ich bitte darum, dass endlich die versprochenen Mittel bereitgestellt werden, um die Potsdamer Straße im OT Bornstedt, zu asphaltieren. Meine Kinder wohnen an dieser äußerst stark befahrenen Bundesstraße und leiden schon seit Jahren unter den unerträglichen Lärm- und Feinstaubbelastungen.

<b>Platz 17</b>	<b>Verbesserung der Förderung von Bürgerhäusern und Bürgertreffs</b>	<b>90 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>		
<b>Umsetzung ist grundsätzlich möglich</b>	<b>Umsetzungsfrist: Haushaltsjahr 2008 ff.</b>	<b>Kosten Grundförderung: 372,3 TEUR</b>
<b>Begründung</b>		
<p>Mit der Einführung einer Grundförderung für Bürger- und Begegnungshäuser in der Landeshauptstadt Potsdam ab dem Haushaltsjahr 2008 steht im Haushalt ein finanzielles Budget zur Verfügung, das gegenüber der Antragstellung der einzelnen Einrichtungen eine Unterdeckung von 190 TEUR ausweist. Im Rahmen von möglichen Umschichtungen von finanziellen Mitteln in dem ab 2008 für die Grundförderung zuständigen Geschäftsbereich ist es gelungen, einen Teil dieser Unterdeckung auf 160 TEUR abzuschmelzen. Weitere finanzielle Reserven stehen innerhalb der Budget des Geschäftsbereiches für die Bürgerhausarbeit nicht zur Verfügung.</p>		
<b>Zusammengefasst aus folgenden Einzelvorschlägen:</b>		
<b>Mietzahlung Bürgerhäuser</b>		
Die Bürgerhäuser sollen von der Zahlung der Miete befreit werden. Das Stern*Zeichen soll finanziell gefördert werden.		
<b>Kleinteilige Förderung</b>		
Wie kann die Förderung vom Stern*Zeichen verbessert werden? Eventuell kann über die Erhöhung der Eintrittspreise eine kleinteilige Förderung erreicht werden.		
<b>Errichtung Bürgerhaus Drewitz.</b>		
In Drewitz wäre die Schaffung eines öffentlichen Raumes für Bürgertreffs, Beratungen oder Veranstaltungen wünschenswert.		
<b>Förderung der Bürger- und Begegnungshäuser.</b>		
<p>Bürger- und Begegnungshäuser erhalten ab dem nächsten Jahr eine Grundförderung.</p> <p>Wie in der Beschreibung angeführt dient "die Grundförderung der Entwicklung und Etablierung von Bürger- und Begegnungshäusern als Einrichtungen der stadtteilorientierten Gemeinwesen-, Kultur-, Sozial- und Bürgerarbeit, deren Wirken auf die Gestaltung des öffentlich gesellschaftlichen Lebens, die Vernetzung bürgerschaftlichen Engagements und die Förderung von Kreativität und Selbstorganisation der Freizeit und Lebensgestaltung der Einwohnerschaft in den jeweiligen Stadtteilen zielt. Für diese umfassenden und anspruchsvollen Aufgaben, zu denen auch die Verwirklichung einiger hier aufgeführter Vorschläge (z.B. Flohmärkte, Integrationsgärten) zählen können, stehen extrem wenige finanzielle Mittel zur Verfügung. Alle Bürgerhäuser in Potsdam arbeiten am "Existenzminimum". Die Leiter/innen der jeweiligen Häuser haben einen Finanzmehrbedarf von mindestens 160.000 € für alle Häuser zusammen ermittelt, damit die aktuelle Arbeit fortgeführt und den Ansprüchen und Bedarfen entsprechend weiter entwickelt und ausgebaut werden kann. Die Bürger- und Begegnungshäuser sollten so finanziert werden, dass sie ihre Aufgaben wahrnehmen können und nicht weiter um ihre Existenz bangen müssen.</p>		

<b>Platz 18</b>	<b>Sanierung der Sporthalle Kurfürstenstraße</b>			<b>88 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>				
<b>Umsetzung ist vorgesehen</b>	<b>Umsetzungsfrist: Abschnitte über 4 Jahre Beschluss: Sportstättenanierungsprogramm DS 04/SVV/0705</b>		<b>Kosten</b>	<b>1,2 - 1,5 Mio. EUR</b>
<b>Begründung</b>				
Die Einschätzung hinsichtlich des Zustandes der Halle wird grundsätzlich geteilt. Die Maßnahme ist deshalb im Jahr 2004 in die Schul- und Sportstättenanierungsplanung eingeflossen. Die Turnhalle befindet sich in ihrer Gesamtheit in einem maroden, sanierungsbedürftigen Zustand. Sie wird ganz-tätig von Schul- und Vereinssport genutzt. Insbesondere die Schulen im Innenstadtbereich sind auf die Halle angewiesen. Im Haushaltsjahr 2007 ist mit ersten Teilmaßnahmen begonnen worden. Auf Grund der bekannten Haushaltskonsolidierungsnotwendigkeit kann keine sofortige Generalsanie-rung stattfinden. Das Vorhaben muss über mehrere Jahre und in Bauabschnitten erfolgen. Die Gesamtkosten belaufen sich nach ersten Schätzungen des Kommunalen Immobilienservices auf ca. 1,2 bis 1,5 Mio. EUR.				
<b>Zusammengefasst aus folgenden Einzelvorschlägen:</b>				
<b>Schulsporthallen</b>				
Die Sporthallen der Innenstadt, allen voran das "Haus der Jugend" sind in einem völlig maroden Zustand und die Stadt sollte dringend ein Konzept entwickeln, wie dem abzuhelfen ist - auch wenn das Problem evtl. ins Ressort des Kultusmin. fällt. Sport soll den Kindern Spaß machen und zur Leis-tung anregen. Das fällt schwer bei muffigem, blinden Parkett, bröseligen Wänden und mangelhafter Klimatisierung unsanierter DDR-Bauten.				
<b>Sportliches Potsdam</b>				
Restaurierung Halle Kurfürstenstraße				

<b>Platz 19</b>	<b>Einführung einer Biomülltonne</b>	<b>76 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>		
<b>Umsetzung ist nur bedingt möglich.</b>	<b>Votum Fachbereich:</b>	<b>Keine Umsetzung</b>
Begründung		
<p>Zwischen der Landeshauptstadt Potsdam bestehen langfristige Verträge für die Abfallentsorgung mit der STEP und der MEAB, in denen bestimmte Leistungsumfänge festgelegt sind. Bei Reduzierung der Leistungsumfänge, was mit Einführung der Biotonne erfolgen würde, müssen trotzdem die vertraglichen Leistungsentgelte auf Grundlage der vereinbarten Mengenströme gezahlt werden. Die Mitnutzung einer Fremdanlage zur Bioabfallverwertung, insbesondere auch unter Berücksichtigung des Transportweges, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Seit Juni 2005 werden bereits die verwertbaren Bestandteile dem Restabfall entzogen und stofflich sowie energetisch verwertet. Laut Umfrage besteht wenig Akzeptanz bei den Bürgern zur Einführung / Nutzung der Biotonne.</p>		
<b>Zusammengefasst aus folgenden Einzelvorschlägen:</b>		
<b>Biotonne/Grüner Punkt</b>		
Entsorgung von Biomüll mittels Biotonne im gesamten innerstädtischen Bereich einführen - Abschaffung der Tonnen für Grünen Punkt (Kosten/Nutzen gegenüber stellen).		
<b>Biomüllsammlung in Potsdam.</b>		
Biotonnen gegen Gebühr, Abholung durch Bauern (Schweinebauern) sollte erfolgen.		

<b>Platz 20</b>	<b>Verbesserung der Grünflächenpflege</b>	<b>69 Punkte</b>
<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>		
<b>Umsetzung ist möglich</b>	<b>Umsetzungsfrist: Kurzfristig nach Ausschreibung geänderten Pflegeverträge Mitelfristig: nach Anlage entsprechender Pflanzbeete</b>	<b>Grundlage: Änderung der Pflegeverträge und der zugrunde liegenden Leistungsverzeichnisse, Herrichtung von Flächen</b>
		<b>Kosten</b> <b>Abhängig vom Umfang der Leistungsintensivierung</b>
<b>Begründung</b>		
Die angeregten Beispiele beziehen sich durchgängig auf Flächen, die in Fremdpflege vergeben sind. Basis der Pflegeverträge ist die DIN 18919, deren Vereinbarung sich über das zur Verfügung gestellte Budget ergibt.		
<b>Flächen an der Nedlitzer Nordbrücke:</b> Die derzeitige Situation wird sich mit der geplanten Anlage des ‚Bürgerparks‘ grundlegend verbessern.		
<b>Templiner Vorstadt/Wildwuchsbeseitigung an Einfallstraßen:</b> siehe allgem. Stellungnahme.		
<b>Nachhaltiger Ressourcenumgang:</b> Die Pflegeaufträge sind ausschließlich an regional ansässige Unternehmen vergeben.		
<b>Florales Potsdam:</b> Eine Ausdehnung von Flächen mit Wechselbepflanzung bedeutet zusätzlichen finanziellen Aufwand.		
<b>Zusammengefasst aus folgenden Einzelvorschlägen:</b>		
<b>Neufahrland - Platz zwischen den beiden Brücken</b>		
Der Platz zwischen der neuen und alten Brücke in Neufahrland ist unzumutbar durch die starke Verschmutzung, die dort herrscht. Dort sollte dringend Ordnung geschaffen werden.		
<b>Templiner Vorstadt</b>		
Mehr Pflege des öffentlichen Grün, der Straße, Wege und Plätze.		
<b>Wildwuchsbeseitigung an Einfallstraßen</b>		
An den diversen Einfallstraßen aus dem Umland – insbesondere seien hier genannt die Templiner Str., Michendorfer Chaussee, Nedlitzer Str., Pappeallee und Großbeerenstraße – lässt die Beseitigung des bis zu ein Meter hohen Unkrautbewuchses an den Straßenrändern zu wünschen übrig. Dadurch besteht nicht nur eine Gefährdung für Fußgänger und Radfahrer durch den Autoverkehr sondern auch der erste Eindruck für Besucher, die mit dem Auto nach Potsdam kommen, ist für die Landeshauptstadt nicht gerade positiv. Ich stelle hiermit den Antrag die Wildwuchsbeseitigung regelmäßig durch das Grünflächenamt zu beauftragen. Wenn die Arbeiten durch eigenes Personal zeitmäßig nicht durchgeführt werden können, sollte ein externes Unternehmen per Dauerauftrag eingesetzt werden.		
<b>Nachhaltiger Ressourcenumgang</b>		
Pflegeaufgaben örtlich vergeben, um Kosten zu sparen im Transport und zur Verbesserung der Qualität.		
<b>Florales Potsdam</b>		
Florales Potsdam (Blumen und Bäume in die Stadt)		