

Energie Forum Potsdam e.V.
Pappelallee 4

14469 Potsdam

Potsdam, 6. Mai 2014

Fragen an die Fraktionen der Potsdamer Stadtverordnetenversammlung

Sehr geehrte Frau Haebel, sehr geehrter Herr Busch,
sehr geehrte Damen und Herren,

gerne beantworten wir die in Ihrem Schreiben auf der Seite 2 aufgeführten Fragen zur
kommunalen Energie- und Klimapolitik.

1. Ja, im Rahmen unserer kommunalen Möglichkeiten werden wir uns dafür einsetzen.
2. Ja, das werden wir unbedingt tun.
3. Ja, das muss umgesetzt werden.
4. Ja, muss aber personell unteretzt werden.
5. Ja, finden wir gut. Trotz schwieriger Umsetzung ist dies anzustreben.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hans-Jürgen Scharfenberg
Fraktionsvorsitzender

ENERGIE FORUM POTSDAM
Am Neuen Garten 9 a

14469 Potsdam

05.05..2014

Sehr geehrter Herr Busch,

anlässlich der Kommunalwahl am 25. Mai 2014 möchten Sie erfahren, welche Position unsere Fraktion zu Ihren Fragen hat. Dieser Bitte möchten wir gern nachkommen.

1. ...dass für das Entwicklungsgebiet Krampnitz ein qualifiziertes Energiekonzept erstellt wird, das auch die innere und äußere Erschließung mit umfasst und städtebauliche Verträge und B-Pläne/Satzungen dementsprechend gestaltet werden

Ja, damit das Entwicklungsgebiet nachhaltig und zukunftsfähig wird und nicht nur kurzfristig Vermarktungsinteressen im Vordergrund stehen. Parallel zum Ausbau der erneuerbaren Energie könnte hier für den ländlichen Raum eine dezentrale Energieversorgung umgesetzt werden.

2. ...dass die Möglichkeiten des Baugesetzbuches in der Bauleitplanung in Hinblick auf Klimaschutz auch in Potsdam ausgeschöpft werden

Ja, dazu sind nicht immer teure Gutachten erforderlich.

3. ...die Klimaschutzmaßnahmen des STEK Verkehrs zeitnah umzusetzen

Ja, aber so bürgerfreundlich wie möglich. Beim Thema Pfortnerampeln besteht dringend Überprüfungsbedarf. Für den Nahverkehr sollte mehr die Straßenbahn genutzt werden, mit ihr ist eine saubere Alternative vorhanden.

4. ...dass ein jährliches Monitoring zur Überprüfung der Umsetzung verbindlicher Zielvorgaben im Klimaschutz implementiert werden

Ja, das soll die Koordinierungsstelle für Klimaschutz übernehmen (keine Fremdvergabe).

5. ... bei den anstehenden Bauinvestitionen der Landeshauptstadt insbesondere bei Schulbauten) eine Lebenszyklusbetrachtung im Sinne der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit vorzuschreiben

Ja, das sollte zur Selbstverständlichkeit werden. Für Zeiten mit geringeren Schülerzahlen müssen von Anfang an Nachnutzungskonzepte erarbeitet werden.

Wolfhard Kirsch
Bürgerbündnis

**Aus Liebe
zu Potsdam.**



SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS
Unterbezirk Potsdam

SPD Potsdam, Alleestraße 9, 14469 Potsdam

Energie Forum Potsdam e.V.
Peter Busch, Sophie Haebel
Am Neuen Garten 9a
14469 Potsdam

Potsdam, 24.04.2014

Antwort SPD Wahlprüfsteine Energie Forum Potsdam e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei sende ich Ihnen unsere Antworten auf Ihre Wahlprüfsteine.

Setzen Sie sich vor dem Hintergrund des Klimaschutzkonzepts der LHP dafür ein,...?

1. *...dass für das Entwicklungsgebiet Krampnitz ein qualifiziertes Energiekonzept erstellt wird, das auch die innere und äußere Erschließung mit umfasst und städtebauliche Verträge und B-Pläne /Satzungen dementsprechend gestaltet werden*

Zu 1.

Die SPD-Fraktion hat sich seit Festsetzung des Entwicklungsgebietes Krampnitz dafür stark gemacht, dass die zukünftigen Planungen ein geschlossenes Umweltkonzept beinhalten, das sich den Fragen der energetischen Versorgung, dem Verkehr, der Grüngestaltung, der Wasserver- bzw. Abwasserentsorgung, sowie der Abfallbehandlung zuwendet, mithin alle klimarelevanten Faktoren umfasst. Zu unserem Bedauern lässt sich ein solches globales Herangehen bei den derzeitigen politischen Mehrheitsverhältnissen und wegen fehlender Unterstützung des grünen Baubeigeordneten nicht durchsetzen. Die SPD wünscht sich eine klimaneutrale Bebauung/Sanierung analog zum Herangehen in der Gartenstadt Drewitz. Hinzukommen konkrete Vorschläge unserer Fraktion hinsichtlich der tangentialen Führung des öffentlichen Personenverkehrs mittels Anbindung an die zu aktivierende Bahnverbindung Potsdam (Hbf.) – Spandau.

SPD-Unterbezirk Potsdam
Regine-Hildebrandt-Haus
Alleestraße 9
14469 Potsdam

Fon: 0331 – 73098 – 501
Fax: 0331 – 73098 – 502
ub-potsdam@spd.de
www.spd-potsdam.de

Mittelbrandenburgische Sparkasse Potsdam
IBAN: DE51 1605 0000 3502 0225 50
BIC: WELADED1PMB

2. ...das die Möglichkeiten des Baugesetzbuches in der Bauleitplanung im Hinblick auf Klimaschutz auch in Potsdam ausgeschöpft werden.

Zu 2.

Sicher ist einzuräumen, dass bei der Fülle der Bebauungspläne in der Vergangenheit die Instrumente des Baugesetzbuches nicht im Fokus der Beratung in den zuständigen Entscheidungsgremien der kommunalen Gebietskörperschaft standen. Dies wird sich im Einzelfall sicher auch nur durch die zuständige Fachbehörde im erforderlichen Umfang realisieren lassen. Denkbar ist jedoch, dass die Stadt sich grundsätzlich positioniert und in Abwägung mit anderen städtebaulichen Aspekten diese, wie auch im Klimaschutzkonzept vorgesehen, zukünftig stärkere Beachtung finden. Als mögliche Regelungen kommen z.B. in Frage:

- Festsetzung der Baukörperstellung zur Besonnung und Verschattungsvermeidungen (z.B. überbaubare Fläche, welche die Baukörperstellung vorgibt unter Umständen auch Baulinien) Festsetzung der Traufhöhe (x Meter über Geländeoberkante)
- Vorgabe der Dachform (Flachdach, Pultdach, Satteldach ohne Gauben auf der Südseite)
- Vorgaben zur gestalterischen Integration von Solaranlagen (z.B. In-Dach-Anlagen)
- Festsetzung zur Mindestbesonnung (Vorgabe der Baukörperstellung ergänzt textliche Festsetzung durch einschließlichen Schemaschnitt)
- Festsetzung der Bepflanzung des Grundstücks zur Verschattungsvermeidung (z.B. Einzelbäume mit 1,5-facher Wuchshöhe Abstand zum Gebäude)

3. ... die Klimaschutzmaßnahmen des STEK Verkehrs zeitnah umzusetzen?

Zu 3.

Die Zielstellungen des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr (STEK-V) sind eng mit den Zielstellungen des Klimaschutzkonzeptes der Landeshauptstadt Potsdam verknüpft. Konkret bedeutet das, den motorisierten Individualverkehr (MIV) bis 2025 so zu reduzieren, dass die Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe (Feinstaub ab 2005, NO₂ ab 2010 bzw. ab 2015 bei Fristverlängerung), die Vorsorge beim Lärmschutz und die Einhaltung des Klimazieles von 20 % CO₂-Reduzierung⁶ gewährleistet wird.

Da die zukünftige Verkehrsentwicklung der Stadt Potsdam im Wesentlichen von einer Änderung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) gekennzeichnet sein wird, hat dabei die Reduzierung des Pkw-Anteils Vorrang, da dieser mit Abstand die größten Probleme verursacht und am ehesten beeinflussbar ist

Die SPD hat sich für das Szenario Nachhaltige Mobilität 2025 ausgesprochen, das sich auf Maßnahmen einer nachhaltigen umwelt- und klimaschonenden Mobilität konzentriert. In diesem Szenario werden vorrangig Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes, z. B. Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV, aber auch dazu notwendige restriktive Maßnahmen in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr berücksichtigt und entsprechende alternative Mobilitätsangebote, hinsichtlich ihrer Wirkungen bewertet. Die Fahrleistung reduziert sich deutlich gegenüber dem Basisszenario und liegt in etwa auf dem heutigen Niveau. Konkrete Maßnahmen sind die Umsetzung des Radverkehrskonzepts, die kosten erhöhte Parkraumbewirtschaftung und die Umsetzung der ÖV-Maßnahmen.

Weitere Einsparpotenziale resultieren aus der Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer, die Carsharing-Angebote bei Notwendigkeit nutzen bzw. auf den klimafreundlichen Umweltverbund umsteigen. Die Potenziale des E-Carsharing sind dabei besonders zu berücksichtigen.

4. ... dass ein jährliches Monitoring zur Überprüfung der Umsetzung verbindlicher Zielvorgaben im Klimaschutz implementiert wird

Zu 4.

Wir haben in der Stadt mit der Koordinierungsstelle Klimaschutz die erforderlichen personellen und strukturellen Voraussetzungen erfüllt, die Beschlussbestandteile zum Klimaschutz hinsichtlich ihrer Umsetzung zu verfolgen. Das Problem sehen wir weniger in der Installation eines wie auch immer gearteten Monitorings, sondern in der teilweise geringen Verbindlichkeit der einzelnen Beschlüsse. Offenbar lässt sich Klimaschutz nur im Kontext mit bestehenden Konzepten zur Stadtentwicklung umsetzen und dann als Effekt verbuchen, nicht aber separat überwachen. Es ist und bleibt daher permanente Aufgabe, die Belange des Klimaschutzes konsequent zu verfolgen. Eine wichtige Rolle fällt dabei dem Klimarat der Stadt Potsdam zu, der seine Arbeit in der folgenden Legislatur fortsetzen soll. Wir erachten dabei die Zusammensetzung und Größe derzeit für geeignet, schlagen jedoch eine stärker auf Schwerpunkte aufgerichtete Jahresarbeitsplanung vor, die Raum für die jeweilige Einbeziehung weiterer sachverständiger Vertreter von Klimabelangen gibt.

5. ... bei den anstehenden Bauinvestitionen der Landeshauptstadt (insbesondere bei Schulbauten) eine Lebenszyklusbetrachtung im Sinne der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit vorzuschreiben

Zu 5.

Die vorgeschlagene Lebenszyklusbetrachtung ist bereits heute Bestandteil der Planung investiver Maßnahmen im Baubereich durch die städtischen Gesellschaften. Gerne geben wir an das Energieforum die Anregung, ihre konkreten Vorstellungen zu Lebenszyklusbetrachtungen in die Überlegungen zu Bauplanungen einzubringen. Um die Ergebnisse von Lebenszyklusbetrachtungen optimal interpretieren zu können, wäre es interessant zu erfahren, welche Annahmen und Zielsetzungen das Energieforum empfiehlt, die solchen Prognosemodellen zu Grunde gelegt werden sollen, um Fragen des Klimaschutzes, der Ökonomie und der sozialen Funktion der entsprechenden Gebäude optimal zu beantworten. Gerade Ihre Umfrage zu den Energiepreisen in den Wahlprüfsteinen zur Kommunalwahl 2008 zeigt, wie schwierig sich Prognosen gestalten.

Mit freundlichen Grüßen



Mike Schubert
Unterbezirksvorsitzender

FRAKTION B90/GRÜNE, FRIEDRICH-EBERT-STR. 79/81, 14469 POTSDAM

Energie Forum Potsdam e. V.
Pappelallee 4

14469 Potsdam

**Fraktion in der
Stadtverordnetenversammlung Potsdam**

Saskia Hüneke
Peter Schüler
Dr. Brigitte Lotz
Hala Kindelberger
Friedrich-Ebert-Str. 79/81
14469 Potsdam

Tel: +49 (331) 289-3056
Fax: +49 (331) 289-3120

gruene-stadtfraktion@rathaus.potsdam.de

Bearbeiter: Andreas Walter

Email: andreas.walter@Rathaus.potsdam.de

Potsdam, 14.04.2014

**Fragen an die Fraktionen der Potsdamer Stadtverordnetenversammlung
Hier : Beantwortung der Fragen**

Sehr geehrter Herr Busch,
sehr geehrte Frau Dr. Haebel,

für die an die Fraktion gerichteten Fragen bedanken wir uns und nehmen wie folgt Stellung.

Setzen Sie sich vor dem Hintergrund des Klimaschutzkonzepts der LHP dafür ein, ...?

1. ...dass für das Entwicklungsgebiet Krampnitz ein qualifiziertes Energiekonzept erstellt wird, das auch die innere und äußere Erschließung mit umfasst und städtebauliche Verträge und B-Pläne/Satzungen dementsprechend gestaltet werden

Mit einem Beschluss der Mitgliederversammlung vom Herbst 2013 gehen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sogar noch einen Schritt weiter und fordern hier ein ganzheitliches Entwicklungskonzept mit einem integrierten Energiekonzept:

*Krampnitz - Chance für ein ökologisches Musterdorf
Der Kreisverband BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Potsdam unterstützt das Szenario einer städtebaulichen Gesamtentwicklung für den Standort Krampnitz. Nur die Gesamtentwicklung des Standortes mit der Sanierung der denkmalgeschützten Kasernengebäude und Neubauten in den westlichen und südlichen Teilbereichen bietet die realistische Chance für eine zukunftsweisende und nachhaltige Entwicklung eines attraktiven, neuen Wohnortes für Potsdam.*

Wir unterstützen die Verabschiedung einer Entwicklungssatzung, die die rechtliche und finanzielle Voraussetzung für eine Gesamtentwicklung bildet. Der Abschlussbericht der „Vorbereitenden Untersuchung“ bildet eine gute Grundlage zur Konkretisierung und Weiterentwicklung der Entwicklungskonzepte.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sehen für Krampnitz die Chance, ein umfassendes ökologisch-soziales Modellprojekt voranzubringen. Deshalb haben wir im Folgenden unsere Forderungen und Vorschläge zusammengefasst:

Wohnen:

Wir fordern eine breite soziale Durchmischung, d.h. die Entstehung unterschiedlicher Wohnformen einschließlich von Bereichen des sozialen Wohnungsbaus und Studentenwohnen, oder die Einbeziehung gemeinwohlorientierter Bauträgermodelle.

Städtebau und Baukultur:

Wir fordern die Durchführung städtebaulicher Wettbewerbe und von Architekturwettbewerben zur Erreichung einer hohen Bauqualität sowie zur Berücksichtigung der natur- und artenschutz-rechtlichen Belange. (Eingangssituation, Anbindung an den See: Fragen von Aufenthaltsqualität, städtebaulicher Qualität). Wir fordern eine behutsame Sanierung der denkmalgeschützten Gebäude und den Erhalt der Natursteinpflasterstraßen und eine angemessene Beteiligung der Öffentlichkeit.

Klima und Umwelt:

Wir fordern eine Klimaleitplanung, die folgende Punkte berücksichtigt:

- Verminderung des Siedlungswärmebedarfs und klimaschonende, energieeffiziente und erneuerbare Wärmeversorgung.
- Verringerung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und Schaffung verkehrsarmer Siedlungsstrukturen.
- Räumliche Standort- und Trassenvorsorge und -sicherung für eine klimaverträgliche Energieversorgung
- Wir fordern das Wohnen und Arbeiten miteinander verbunden werden.

Natur- und Umweltschutz:

- Wir fordern eine strategische Umweltprüfung. und den Schutz und die Entwicklung von Kohlenstoffsinken, soweit das mit der Gesamtentwicklung vereinbar ist.

Verkehr:

Wir fordern: Die leistungsfähige Erschließung des Gebietes soll primär im Rahmen des Umweltverbundes erfolgen: durch die Stärkung des Radverkehrs (Radschnelltrasse) und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Wir begrüßen den Beschluss zur einer Freihaltetrasse für den ÖPNV, deren Prüfung voranzubringen ist. Wir unterstützen die Pläne der Landesregierung und des VBB, die Bahnverbindung zwischen Potsdam-Hbf. und Spandau über Golm zu verdichten und zugleich die Möglichkeit einer Ost-West-Verbindung von Krampnitz bis Marquardt beispielsweise über Bus-Shuttel anzustreben.

Finanzierung:

Darüber hinaus sind alle denkbaren Fördermöglichkeiten vom sozialen Wohnungsbau, energetischer Ertüchtigung von Denkmälern, klimaverträgliche Energieversorgung, Stärkung des Umweltverbundes etc. offensiv zu nutzen.

Begründung

Es gibt viele Gründe für die Unterstützung dieser Entwicklung:

Die vorbereitenden Untersuchungen dienen erstrangig dem Ziel, die Beurteilungsgrundlagen zur Entscheidung über die Durchführung einer ganzheitlich durch die Stadt gesteuerten Entwicklungsmaßnahme zu gewinnen. Die Erarbeitung der Bebauungspläne und die damit zu treffenden Entscheidungen/ Abwägungen zur Konkretisierung der Entwicklungsziele erfolgen gemäß § 171 BauGB nach der Entscheidung über die förmliche Festsetzung eines Entwicklungsbereichs. Sie ist die Voraussetzung für die auf dem Untersuchungsergebnis aufbauenden, weiterführende Konzepte

Die Finanzierung der Gesamtmaßnahme ist nur als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB möglich, da nur so der größte Teil der notwendigen Ausgaben für soziale und technische Infrastruktur, Altlastenbeseitigung, Abriss- und Grünmaßnahmen über erzielte Einnahmen aufgebracht werden können.

Potsdam braucht Standorte für Wohnen. Für Zuwächse in der Größenordnung von Krampnitz gibt es im Potsdamer Stadtgebiet keine Alternativen. Die in der Landesentwicklungsplanung angegebene Inanspruchnahme von Teilen der Lennéschen Feldflur lehnen wir ab, da diese wertvolle Kulturlandschaft erhalten werden soll. Die Verdichtung im Stadtgebiet kann nur sehr behutsam erfolgen.

Vor diesem Hintergrund und gemessen an den Vorteilen des Gesamtprojektes erscheint die Inanspruchnahme eines LSG-Teilgebietes im südlichen Bereich - entsprechende Beschlüsse der STVV und der naturschutzfachlichen und -rechtliche Zustimmung vorausgesetzt - aus unserer Sicht hinnehmbar.

Zudem sehen wir angesichts des hohen Versiegelungsgrades der Anlage auch bei der Errichtung von Neubauten eine positive Gesamtbilanz. Im Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen wurde festgestellt, dass eine Entwicklung des Kasernengeländes zur Entsiegelung beitragen und die Wasseraufnahme und Speicherung im Boden (Retentionsvermögen) verbessern würde.

Es ist zu würdigen, dass die im Konzept vorgesehenen „Angerdörfer“ bei der späteren Konkretisierung ihrer Lage und städtebaulichen Struktur flexibel auf Natur- und artenschutzrechtliche Belange reagieren können.

2. ...dass die Möglichkeiten des Baugesetzbuches in der Bauleitplanung in Hinblick auf Klimaschutz auch in Potsdam ausgeschöpft werden

Dem Klimawandel Einhalt zu gebieten und sich den damit einhergehenden Veränderungen der Umwelt anzupassen widmen sich BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auch weiterhin intensiv. Eine zunehmend bedeutende Rolle spielen dabei neben dem „klassischen“ Planungsrecht mit seinen wesentlichen Grundlagen im Raumordnungsgesetz und Baugesetzbuch die Maßgaben des Energiefachrechts. Deshalb fordern BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auch eine künftige Stadtenergieplanung, die die Verankerung des Klimaschutzes in der Raum- und Siedlungsentwicklung verbindlich berücksichtigt. Die künftige Ausgestaltung der Siedlungsstruktur spielt eine wichtige Rolle für die Begrenzung des Energieverbrauchs und klimarelevanter Emissionen. Vor diesem Hintergrund zeigt der Beschlussvorschlag die fachlich-methodischen sowie die rechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten für den Klimaschutz in Bauleitplänen auf:

- energieeffiziente und Verkehrsaufwand vermindern Siedlungsstrukturen,
- Standort- und Trassenvorsorge für eine klimaverträgliche Versorgung mit erneuerbaren Energien,
- Schutz und die Entwicklung von Kohlenstoffsinken,
- strategische Umweltprüfung zur Entscheidungsfindung im Rahmen der planerischen Abwägung

3. ...die Klimaschutzmaßnahmen des STEK Verkehrs zeitnah umzusetzen

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben sich sowohl auf Vorstands-, Fraktions- und Kreisverbandsebene intensiv mit dem Stadtentwicklungskonzept-Verkehr (StEK-Verkehr) auseinandergesetzt. In der laufenden Diskussion als auch bei der Verabschiedung des Kommunalwahlprogramms 2014 unterstützen wir das Szenario Nachhaltige Mobilität. Wir begrüßen die Umsetzung dieses Szenarios ausdrücklich, setzen uns für die finanzielle Umsetzung ein und hoffen, dass dadurch ein entscheidender Schritt in Richtung einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität in Potsdam geleistet wird. Neben vielen guten Ansätzen - beispielsweise die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten des Umweltverbundes und des Radverkehrs - bewerten wir besonders positiv, dass auf den Bau einer zusätzlichen Havelquerung

für den Autoverkehr verzichtet wird. Begrüßenswert ist zudem, dass der Öffentlichkeit in Form von Diskussionsveranstaltungen die Möglichkeit zur Meinungsäußerung und Beteiligung gegeben wurde.

Die im Szenario Nachhaltige Mobilität aufgeführten Maßnahmen müssen nun ernsthaft und konsequent umgesetzt werden. Allerdings sind auch weitere Schritte erforderlich, die ein Umdenken bei Teilen der Potsdamer Bevölkerung notwendig machen. Nur so kann eine zukunftsfähige, umweltschonende und lebenswerte Stadtmobilität erreicht werden. Eine grundlegende Bedeutung der Information und Beratung der Bürger sollte bereits bei einer intensiveren Mobilitätserziehung im Kindesalter und sich später, unter anderem durch die Information über bzw. die Erklärung von konkreten Verkehrsminderungs- oder -steuerungsmaßnahmen ausdrücken.

Zur Reduzierung des MIV und der Umweltbelastung sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind zusätzliche konkrete Maßnahmen zur Ausgestaltung der Infrastruktur, eine bessere ÖPNV-Anbindung der Umlandgemeinden, eine konsequente Förderung des Radverkehrs sowie die Prüfung einer Umweltzone nötig. Auch die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit und das Aufbringen von Radschutzstreifen sind hierbei aus unserer Sicht wünschenswert.

Bei den im StEK-Verkehr angesetzten Wirkungsanalysen sehen wir vor allem zur Reduzierung von Umwelt- und Gesundheitsbelastungen durch Feinstaub und Stickstoffdioxid noch weiteren Handlungsbedarf. Die Verringerung von Schadstoffbelastungen allein durch technische Neuerungen im Fahrzeugbau in den Griff zu bekommen sehen wir eher skeptisch. Eine weitere wichtige Aufgabe ist die Thematisierung der verkehrlichen Brennpunkte in Potsdam. Darunter fallen beispielsweise die Anbindung von Schulen, Einkaufszentren und Universitätsstandorten, Wohnungsneubaubereichen oder auch besonders problematische Wegstrecken für Radfahrer.

4. ...dass ein jährliches Monitoring zur Überprüfung der Umsetzung verbindlicher Zielvorgaben im Klimaschutz implementiert wird

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern zur Umsetzung des Maßnahmenpakets jährlich auf Basis eines fundierten Monitorings die CO₂-Reduzierungsvorgaben zu überprüfen und ein verbindliches CO₂-Bilanzierungsverfahren einzuführen. Wir schlagen dazu vor, den sich neu konstituierenden Klimarat, in der kommenden Wahlperiode mit dieser Aufgabe zu betrauen.

5. ...bei den anstehenden Bauinvestitionen der Landeshauptstadt (insbesondere bei Schulbauten) eine Lebenszyklusbetrachtung im Sinne der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit vorzuschreiben

... begrüßen wie sehr. Erstmals hat die Fraktion dies schon für den damals geplanten Neubau des Schwimmbads im Bornstedter Feld gefordert. Dies wurde bei den Planungen auch berücksichtigt und sollte künftig fester Bestandteil der drei Säulen nachhaltigen Bauens sein (Ökonomische Dimension, Ökologische Betrachtung, Soziale und kulturelle Dimension).

Bei der ökonomischen Dimension der Nachhaltigkeit sollen über die Anschaffungs- bzw. Errichtungskosten hinausgehend insbesondere auch die Bauaufolgekosten betrachtet werden, die über die gesamte Nutzungs- bzw. Lebensdauer anfallen. Wie Praxisbeispiele zeigen, können die Bauaufolgekosten die Errichtungskosten um ein Mehrfaches überschreiten. Durch die umfangreiche Lebenszykluskostenanalyse lassen sich zum Teil erhebliche Einsparpotenziale identifizieren.

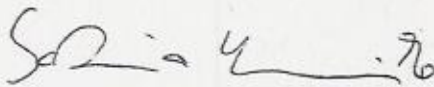
Bei der ökologischen Dimension der Nachhaltigkeit soll eine Ressourcenschonung durch einen optimierten Einsatz von Baumaterialien und Bauprodukten sowie eine Minimierung des Medienverbrauches (z. B. Heizen, Strom, Wasser und Abwasser) angestrebt werden. Damit ist in der Regel gleichzeitig eine Minimierung der Umweltbe-

lastungen (z. B. Treibhauspotenzial bezüglich der Klimaveränderung, Versauerungspotenzial bezüglich des sauren Regens etc.) verbunden.

Bei der sozialen und kulturellen Dimension der Nachhaltigkeit sind neben den Fragen der Ästhetik und Gestaltung, insbesondere die Aspekte des Gesundheitsschutzes und der Behaglichkeit von Bedeutung und aus unserer Sicht künftig stärker zu berücksichtigen. Winterlicher wie sommerlicher Wärmeschutz tragen ebenso zur Behaglichkeit bei, wie beispielsweise der Schallschutz u.a.. Durch eine gezielte Baustoffauswahl (z. B. emissionsarmer Produkte) lassen sich mögliche gesundheitliche Beeinträchtigungen auch bei sensiblen Personen, wie Kindern oder älteren Menschen, vermeiden.

Wir hoffen, Ihre Fragen ausreichend beantwortet zu haben und stehen für Nachfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Saskia Hüneke
Fraktionsvorsitzende

Setzen Sie sich vor dem Hintergrund des Klimaschutzkonzeptes der LHP dafür ein, ...?

1. ...das für das Entwicklungsgebiet Krampnitz ein qualifiziertes Energiekonzept erstellt wird, das auch die innere und äußere Erschließung mit umfasst und städtebauliche Verträge und B-Pläne/Satzungen dementsprechend gestaltet werden
2. ...das die Möglichkeiten des Baugesetzbuches in der Bauleitplanung in Hinblick auf Klimaschutz auch in Potsdam ausgeschöpft werden
3. ...die Klimaschutzmaßnahmen des STEK Verkehrs zeitnah umzusetzen
4. ... dass ein jährliches Monitoring zur Überprüfung der Umsetzung verbindlicher Zielvorgaben im Klimaschutz implementiert wird
5. ...bei den anstehenden Bauinvestitionen der Landeshauptstadt (ins. Schulbauten) eine Lebenszyklusbetrachtung im Sinne der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit vorzuschreiben

Die Fragen kann die Fraktion DIE aNDERE mit einem „Ja, aber...“ beantworten.

Zu1: Das zu erstellende Energiekonzept sollte die innere und äußere Erschließung umfassen und sich in das Klimaschutzkonzept der LHP Potsdam integrieren. Die Sicherung der Zielstellungen mittels Verträgen, B-Plänen und/oder Satzungen begrüßen wir. Hierbei kommt es aber sehr stark auf die Ausgestaltung dieser Instrumente an.

Zu2: Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind für uns zentrale Bestandteile einer gesellschaftlichen Entwicklung. Deshalb ist die Ausschöpfung von vorhandenen gesetzlichen Möglichkeiten zur Zielerreichung eine Selbstverständlichkeit. Warum sollen aber die Möglichkeiten des Baugesetzbuches in Hinblick auf den Klimaschutz „nur“ in der Bauleitplanung ausgeschöpft werden?

Zu3: Wenn die Umsetzung einzelner Maßnahmen des STEK Verkehr dem Klimaschutz dienen, sollten diese selbstverständlich zeitnah umgesetzt werden. Allerdings beinhaltet das STEK Verkehr viele Maßnahmen, die gar keine oder nur eine sehr indirekte Klimaschutzwirkung entfalten (z.B. LSA-Pförtnerampeln > räumliche Verlagerung der Immissionen). Darüber hinaus geht uns die Priorisierung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Verkehrs (RV + FV) im STEK nicht weit genug. Neben dem geplanten Ausbau des ÖPNV sollten ökonomische Anreize zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖPNV gesetzt werden. Dazu gehört für uns bspw. die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zum Nulltarif.

Zu4: Selbstverständlich gehört zu jeder Strategie ein Monitoring. Die Verwaltung muss aber personell und/oder finanziell in der Lage sein, dieses Monitoring zu leisten. In Anbetracht der geringen jährlichen Effekte bei der Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen, sollte das Monitoring maximal in einem zweijährlichen Rhythmus stattfinden.

Zu5: Grundsätzlich ist dieser Ansatz zu begrüßen. Auch hier steckt der Teufel im Detail. Es muss im Vorfeld geklärt werden, nach welchen Regeln (z.B. Einbeziehung welcher Kosten-Nutzen-Effekte) die Lebenszyklusbetrachtung erfolgen soll.

FDP = Olaf Wolters

Setzen Sie sich vor dem Hintergrund des Klimaschutzkonzepts der LHP dafür ein, ...?

1. ...dass für das Entwicklungsgebiet Krampnitz ein qualifiziertes Energiekonzept erstellt wird, das auch die innere und äußere Erschließung mit umfasst und städtebauliche Verträge und B-Pläne/Satzungen dementsprechend gestaltet werden?

Nicht nur für Krampnitz, für jedes Entwicklungs- und Neubaugebiet muss ein qualifiziertes Energiekonzept erstellt werden. Ein solches Konzept beinhaltet ohne Zweifel auch die innere und äußere Erschließung und insbesondere die Frage Energieversorgung. Dabei legen wir großen Wert auf Technologieoffenheit. Nicht der Mainstream der aktuellen politischen Strömung oder die Wirtschaftlichkeit der SWP dürfen die Konzepte bestimmen, sondern vielmehr eine Gesamtbetrachtung aus ökologischen und ökonomischen und sozialen Faktoren. Was nützt die reine ökologische Lehre, wenn die Mieter am Ende die Wohnungen nicht mehr bezahlen können oder für Schulbauten kein Geld mehr da ist.. Zur Erschließung eines Gebietes gehört unbedingt eine zeitgemäße Verkehrsanbindung. So kann Krampnitz erst dann gebaut werden, wenn sichergestellt ist, dass der dadurch entstehende Verkehr nicht zu weiteren Problemen führt. Dazu gehören eine Anbindung an das Straßenbahnnetz, durch Verlängerung der Trasse oder intelligente Zubringerbusse.

2. ...dass die Möglichkeiten des Baugesetzbuches in der Bauleitplanung in Hinblick auf Klimaschutz auch in Potsdam ausgeschöpft werden?

Klimaschutz ist nicht Selbstzweck sondern unterliegt, wie das Scheitern des EEG allzu deutlich zeigt, durchaus auch wirtschaftlichen Erwägungen und Zwängen. Deshalb sind alle klimapolitischen Maßnahmen auch unter den Vorbehalt der Sozialverträglichkeit zu stellen. Auch hier muss der Grundsatz der Technologieoffenheit Vorrang haben. ideologiegetriebene Vorgaben oder Verbote werden am Ende scheitern.

3. ...die Klimaschutzmaßnahmen des STeK Verkehrs zeitnah umzusetzen?

Auf den ersten Blick scheint Potsdam die Ziele des STeK zu erreichen. Allerdings nur dann, wenn einige der darin festgehaltenen Maßnahmen auch umgesetzt werden.

Wichtig erscheint uns die zeitnahe Umsetzung folgender Punkte:

Neue Wohngebiete, insbesondere, wenn es sich um ganze Stadtteile handelt, wie etwa das Bornstedter Feld oder Krampnitz, müssen ganzheitlich erschlossen werden. D.h. dass die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr mit der Erschließung erfolgen muss. Sind die Neubürger erst einmal da, werden sie später hinzukommende Verkehrsmittel nicht mehr gut annehmen. Ebenso notwendig ist die frühzeitige Planung von Nahversorgungs- und Bildungseinrichtungen. Die durch die Pfortnerampeln entstandenen Staus im Norden könnten durch eine intelligente P & R Planung zumindest entschärft werden, um die Verkehrsverlagerung in den Außengebieten abzumildern. Es darf auch langfristig keine Denkmale geben, wie Überlegungen zur Einrichtung von Schnellbuslinien nach Spandau oder die Verlängerung von Straßenbahntrassen.

Die Optimierung von Umsteigezeiten würde viele Pendler vom Auto in den ÖPNV bringen. Aber auch die ständigen Einschränkungen im S-Bahn- und Regionalbahnverkehr haben in jüngster Zeit viele Fahrgäste gekostet. Der Radverkehr in Potsdam bedarf an einigen Brennpunkten besonderer Aufmerksamkeit. Unklare Verkehrsführung und Gefahrenpunkte sind kurzfristig anzugehen. Die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im ÖPNV und auch das B&R System sind verbesserungsfähig. Im Fußgängerverkehr setzen wir auf weiteren Abbau von Barrieren nicht nur für Behinderte, sondern auch für alle Fußgänger, indem mehr und bessere Übergänge an Straßen geschaffen werden können.

4. ...dass ein jährliches Monitoring zur Überprüfung der Umsetzung verbindlicher Zielvorgaben im Klimaschutz implementiert wird?
Wir halten ein jährliches Monitoring nicht für zielführend. Angesichts der z.T. langwierigen Planungsnotwendigkeiten erscheint uns ein zweijähriges Monitoring als geeigneter, nicht zuletzt, um Aktionismus zu vermeiden.
5. ...bei den anstehenden Bauinvestitionen der Landeshauptstadt (insbesondere bei Schulbauten) eine Lebenszeitzyklusbetrachtung im Sinne der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit vorzuschreiben?
Die Einbeziehung der Lebenszeitzyklusbetrachtung sollte in jeder Planung ihren Niederschlag finden. Wie in der Fragestellung schon angesprochen, sind dabei Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit abzuwägen. Bei finanziellen Engpässen sollte immer so geplant und gebaut werden, dass Optionen für neue Technologien nicht verstellt werden.

Potsdamer Demokraten
Friedrich-Ebert-Str. 79/81 14469 Potsdam

Fraktionsbüro 14467 Potsdam, Brandenburger Str. 53

An
Energie Forum Potsdam
Pappelallee 4

14469 Potsdam

Potsdam, den 1. 5. 2014

Ihr Schreiben vom 1. 5. 2014 (per email)

Sehr geehrter Herr Busch,

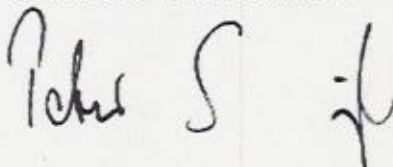
die Bedrohung unseres Klimas, insbesondere anthropogen verursacht, ist wissenschaftlich umstritten. Dazu darf ich auf Veröffentlichungen des SPIEGEL, aber auch der Deutschen Meteorologischen Gesellschaft verweisen, in der führende Meteorologen die Rückkehr zu einer sachlichen Diskussion mit vorurteilsfreiem Wissenschaftsbetrieb und die Abkehr von vordergründigem Mainstream fordern.

Wir möchten deshalb Ihre in Ihrem Bezugsschreiben aufgeworfenen Fragen nicht beantworten, da sie offensichtlich in diese Richtung gehen.

In Einzelfällen werden die Ziele sogar pervertiert, wenn man z. B. an die Forderungen nach 30-er Geschwindigkeitsbegrenzung in der LHP denkt, bei denen man für die gleiche Strecke 60 Prozent mehr Zeit als bei 50 km/h braucht und damit entsprechend mehr Emissionen verursacht.

Die Potsdamer Demokraten stehen auf dem Standpunkt, dass zusätzliche Belastungen der Umwelt zu vermeiden sind, dass man aber mit Augenmaß an die notwendigen Maßnahmen herangehen und dabei auch die negativen Folgen bedenken muss.

Mit freundlichen Grüßen



(Peter Schultheiß)