

Oberbürgermeister

Eing.: 02. DEZ. 2019

25.11.2019

Signum:

an:

An den Vorsitzenden
der Stadtverordnetenversammlung

DS 19/SVV/0738 „Lückenschluss Speicherstadt“
DS 19/SVV/0746 „Uferweg nördliche Speicherstadt“

Sehr geehrter Herr Heuer,

entsprechend **StVV-Beschluss 19/SVV/0738 vom 20.08.2019** wird gefordert, einen provisorischen Weg über die Baustelle der nördlichen Speicherstadt möglichst entlang des Ufers zu führen, bis die Grünanlage einschließlich des Uferwegs und saniertem Ufer endgültig hergestellt sind.

Bei der **Ortsbesichtigung am 01.10.2019 zeigte sich der Investor offen nach geeigneten Lösungswegen zu suchen**. Die LHP und Havel Quartier Potsdam Projektentwicklungs GmbH & Co KG (HQP) gaben an, die Sachverhalte im Nachgang der Begehung nochmals im Gespräch zu prüfen.

Hintergrund: Die Landeshauptstadt Potsdam beauftragte die ProPotsdam private Grundstücke in der Speicherstadt zu erwerben, um eine städtebauliche Entwicklung mit einem öffentlichen Uferweg von ca. 200 m Länge zu ermöglichen. Nach dem erfolgreichen Erwerb (StVV-Beschluss zum B-Plan 36-1) wurde die Uferzone als öffentliche Grünfläche ausgewiesen. Im Anschluss daran erfolgte die Suche nach einem geeigneten Investor, der das städtebauliche Konzept umsetzt und die öffentlichen Grün- und Verkehrsflächen erstellt. Im Rahmen eines Bieterverfahrens wurde die Veräußerung der Flurstücke im B-Planbereich – ohne Bodenordnung – an die HQP vorgenommen. Der Investor HQP wurde verpflichtet, Baugrundstücke und Grundstücke für öffentliche Verkehrs- und Grünflächen einschließlich Uferbereich nach Maßgabe des B-Plans zu bilden. Hierzu erfolgte der Abschluss eines Erschließungsvertrages, in dem die Verpflichtung des Investors zur Umsetzung einschließlich Übertragung der fertiggestellten öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen an die LHP vereinbart wurde. In 2019 wurde der Baubeginn terminiert.

Die Fertigstellung ist ab 2022 geplant.

Ergebnis der Prüfung: In dem Gespräch der Landeshauptstadt Potsdam und dem Investor HQP am 23.10.2019 wurde gemeinsam nach Lösungen hinsichtlich eines möglichen provisorischen Uferweges gesucht. Hierbei informierte die HQP, dass

- der Kampfmittelbeseitigungsdienst derzeit noch keine Untersuchungen im Bereich des Ufers vorgenommen hat und somit die Munitionssuche und ggf. Bergung noch erforderlich ist.
- Weiterhin ist gemäß Mängelanzeige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt vom September 2019 die vorhandene Uferbefestigung nicht standsicher – in diesem Bereich ist eine provisorische Verbindung während des Bauens technisch nicht möglich.
- Ferner zeigte HQP anhand einer Karte die Schwenkbereiche der Kräne auf, die in dem Gebiet eingesetzt werden und als Gefährdungsbereiche einen provisorischen Weg ausschließen. (Anlage 1)
- Gemäß den Planungen ist Baubeginn im 1. Quartal 2020. Ab diesem Zeitpunkt erfolgt die Belegung der Grünflächen am Uferbereich. Diese Flächen wären somit ab 4/2020 nicht mehr betretbar und für eine provisorische Wegführung ungeeignet.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass aus Sicherheitsgründen eine provisorische Querung der Baustelle nicht zugelassen werden kann.

-2-

Aufrechterhaltung einer Umwegung: Die Ausweichstrecke über die Gehwege der Leipziger Straße und der Heinrich-Mann-Allee sind behindertengerecht. In der Anlage 2 ist in Blau der Weg markiert, der bis zur Fertigstellung des Uferweges nutzbar ist. **Dieser führt entlang der Baustelle und ist für Fußgänger und Radfahrer barrierefrei nutzbar.**

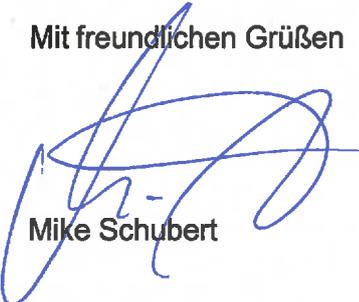
Eine Überschreitung der zulässigen Längsneigung von 3 % ist lediglich in einem kurzen Abschnitt von unter 10 Metern der Fall. Auf dieser Distanz sind gemäß der angeführten Norm Steigungen von bis zu 6 % zulässig.

Vom Beschwerdeführer Herr Blumenthal ist die Wegeführung mit Überquerung der Leipziger Straße und die Nutzung des Weges auf Seite des Schwimmbades sowie die damit verbundene Überwegung von mehreren Ampelanlagen nicht effizient und zielführend um zum Bahnhof zu gelangen. Die blau markierte Wegeführung (Anlage 3) ist daher der in der Abbildung gelb markierten Wegeführung vorzuziehen. Die Baustellenabsperungen berücksichtigen Fuß- und Radfahrverkehr.

Die LHP sichert ferner zu, die Umgehung über den Gehweg entlang der Leipziger Straße und der Heinrich-Mann-Allee über die gesamte Bauzeit behindertengerecht vorzuhalten.

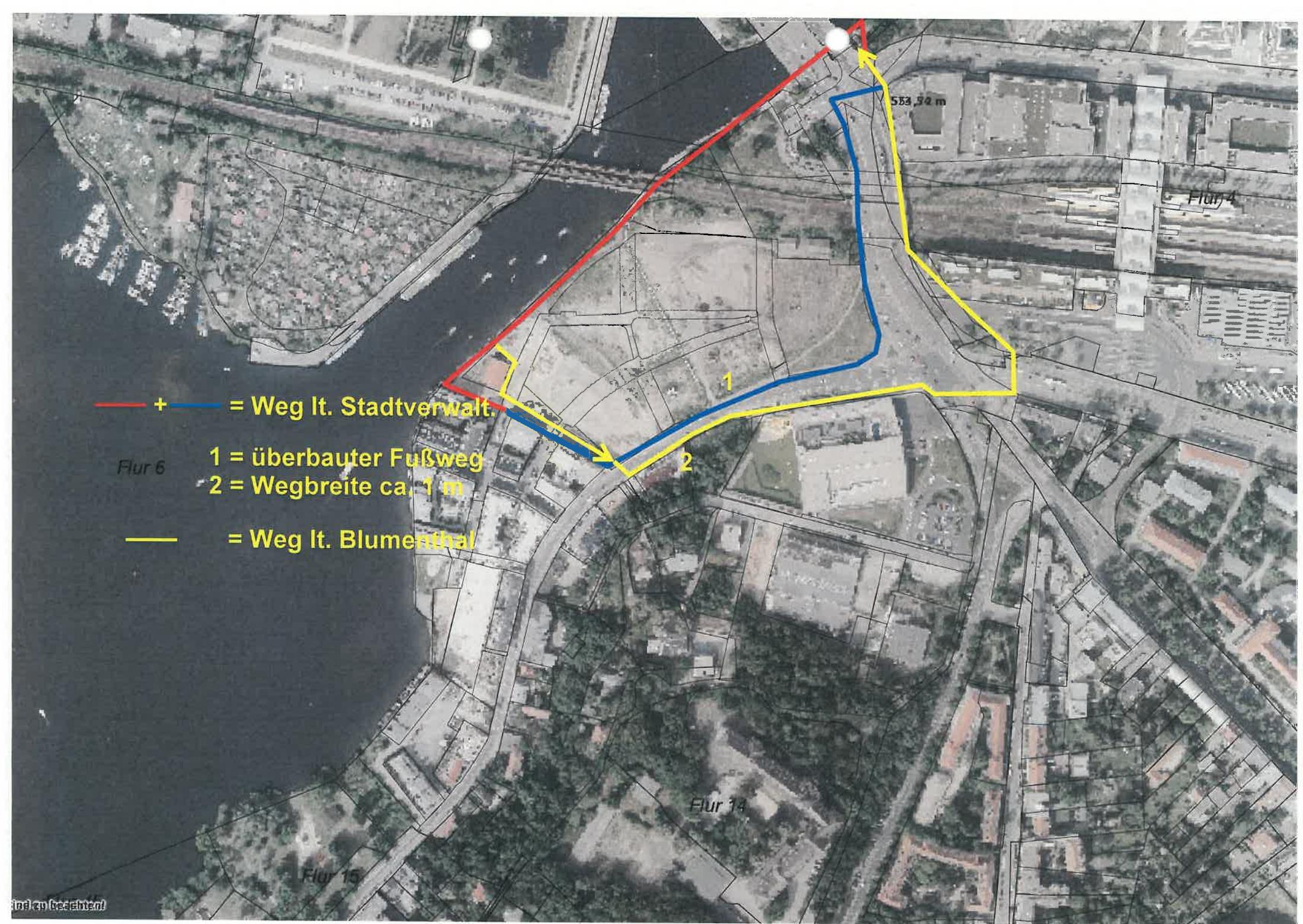
Der im Betreff genannte Beschluss kann somit nicht umgesetzt werden. Im Hauptausschuss am 27.11.2019 und im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Landwirtschaft am 10.12.19 wird die Verwaltung den Sachverhalt so darstellen.

Mit freundlichen Grüßen



Mike Schubert

Anlagen:



—+— = Weg lt. Stadtverwaltung

Flur 6

1 = überbauter Fußweg

2 = Wegbreite ca. 1 m

— = Weg lt. Blumenthal

Flur 14

Flur 15

533,92 m

Flur 4



Flur 6

Flur 14

Flur 15

Flur 4

573,92 m

Lückenschluss Uferweg nördliche Speicherstadt

Anmerkungen der Initiative zum Schreiben des Oberbürgermeister an den Vorsitzenden der SVV vom 26.11.2019 zu dem StVV-Beschluss 19/SVV/738 vom 20.08.2019

1. Kampfmittelbeseitigung

Laut Antwort der Verwaltung auf zwei SVV-Anfragen (DS 19/SVV/0705 bzw. DS 19/SVV/0718) erfolgte der Abriss des „provisorischen Uferweges“ wegen der Kampfmittelsuche. Entweder wurde in der Antwort die Unwahrheit behauptet oder jetzt. Falls eine Kampfmittelsuche im Wasserbereich durchgeführt werden soll, wird dazu sicher nicht der Uferbereich benötigt werden. Im Falle eines Kampfmittelfundes kann ggf. der provisorische Uferweg, wie üblich, natürlich temporär gesperrt werden.

2. Mängelanzeige Wasserstraßen und Schifffahrtsamt (WSA/WSV)

Dies ist eine halbseitige Mail vom September 2019, aus der hervorgeht, dass in Folge der Bauarbeiten des vergangenen Jahres durch schwere Baumaschine die Spundwand in Richtung Wasser geneigt wurde. Es wurden „(...) sofortige Sicherungsmaßnahmen (...)“ verlangt. Diese sind bis jetzt (27. Februar 2020) nicht erfolgt, wie durch Rückfragen beim WSA in Potsdam und Magdeburg erfahrbar war.

Keinesfalls ist die Mail allerdings ein Grund, der gegen einen Fußweg spricht. Zunächst betrifft diese Neigung einen kurzen Abschnitt im Bereich des neuen Einleiterbauwerks der EWP. Zweitens muss entweder sofort gehandelt werden um die Schrägstellung zu beseitigen oder die Situation ist doch nicht so gravierend wie von der Stadtverwaltung behauptet. Auf Nachfrage bestätigt Herr Schenke (Fb. 47) am 18.02.2020 dass es keine konkreten Gespräche mit dem WSA zum Uferweg gab.

3. Schwenkbereiche der Kräne

Wenn man sich die Schwenkbereiche der Kräne im Anhang des OB-Schreibens ansieht, ist zwar der Uferweg von einem Kranradius betroffen. Allerdings wird der Umweg über die Leipziger Straße von zwei Kranradien überschwenkt. Zusätzlich wird der Aufgang zur Langen Brücke davon tangiert. Insgesamt gibt es also auf der Umleitungsstrecke drei Wegstücke, die von Kranradien überdeckt sind.

Auf Anfrage wurde mir vom Bereich 474 ergänzend mitgeteilt, dass die Wegführung auf der Leipziger Straße dann ggf. fachgerecht über das Straßengelände erfolge. Im Bereich der Langen Brücke, wo das nicht möglich ist, sollen Schwenkradien begrenzt werden.

Allerdings sind gerade dort die Hochbauten direkt am Fußgängerweg, sodass sich eine Radienbeschränkung verbietet. (Vgl. Abbildung auf übernächster Seite bzw. im Anhang des OB-Schreibens)

Warum nun eine möglich Radienbeschränkung im Bereich eines provisorischen Uferweges nicht in Erwägung gezogen wird, ist nach meiner Auffassung dem Umstand geschuldet, dass offenbar kein provisorischer Weg am Ufer gewollt ist.

4. „Belegung“ des Uferbereichs

Bei der Ortsbegehung am 01.10.2019 wurde durch den Investorenvertreter (Herr Engel) durchaus die Möglichkeit eingeräumt, dass der Uferbereich für Materiallagerung nicht unbedingt benötigt werde und somit für eine Wegführung zur Verfügung stehe. Warum das jetzt nicht möglich sein sollte wird nicht begründet. Außerdem ist dort lt. Stadtverwaltung die Böschung so marode, dass nicht einmal Fußgänger dort laufen dürfen. Schwere Lasten können dort offenbar deponiert werden, trotz der Mail vom WSA. (vgl. Punkt 2)

5. Umweg Leipziger Straße

Es wird angeführt, dass der baustellenseitige Umweg weitgehend behindertengerecht ist und in dem guten Zustand bleiben soll, wie er nach mehrjährigen Interventionen jetzt in 2019 endlich hergestellt wurde.

Die Behauptung, dass der Umweg Leipziger Straße behindertengerecht sei, ist definitiv unzutreffend. Gemäß DIN 18040-3 sind bei Steigungen über 3% im Abstand von maximal 10 Metern „Zwischenpodeste“ erforderlich. Diese sind nicht vorhanden.

Zynisch ist es, wenn auf Nachfrage behauptet wird, dass dies nur einen kurzen Abschnitt betrifft, wenn genau dieser Abschnitt die Nutzung des Umweges für Rollstuhlfahrer verhindert.

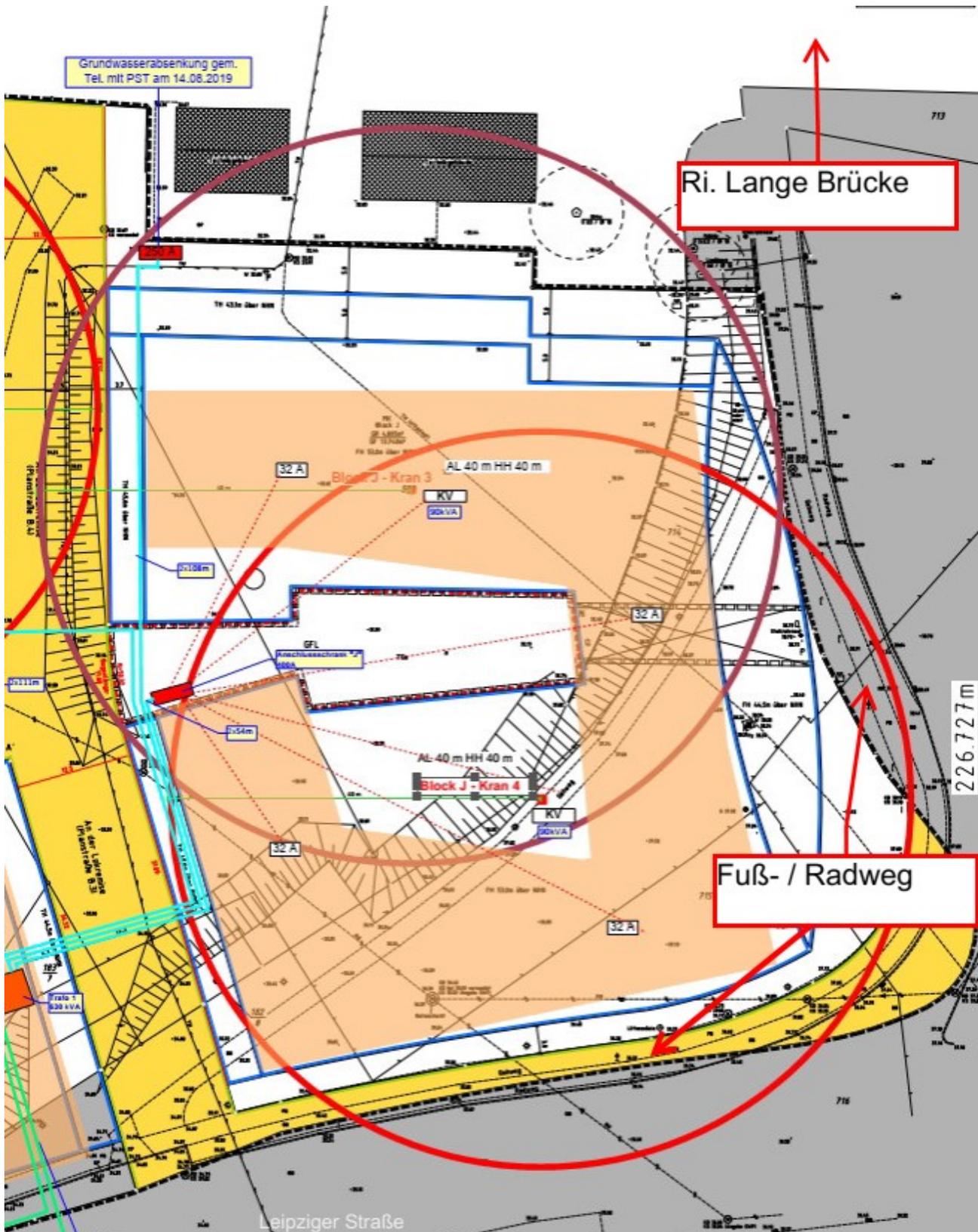
Weiterhin wurde mir trotz Nachfrage nicht zugesichert, dass die baustellenseitige Seite der Leipziger Straße für die gesamte Bauzeit durchgängig nutzbar bleiben wird, da der bluseitige Fußweg noch deutlich schlechter ist. Es wird durch Frau Woiwode (Bereich 474) stattdessen darauf verwiesen, dass auch bei Wegverlegung immer eine sichere Verkehrsführung möglich sei. Auf eine DIN 18040-3 gemäße (behindertengerechte) Wegeführung wird seitens Frau Woiwode nicht eingegangen.

Von Seiten der EWP steht noch der Neubau eines Regenwasserkanals in der Leipziger Straße an. Dazu gibt es im Erschließungsvertrag mit HQP Indizien, dass dieser tatsächlich während der Bauphase erfolgen muss, da u.a. Kostenvereinbarungen zum Anschluss der Regenwasserabführungen aus dem Baugelände getroffen sind. Allerdings gibt es dazu noch keinerlei konkrete Planungen, wie ich von Mitarbeitern der EWP erfahren konnte. Nach Auffassung der Initiative kann dies auch die Vollsperrung der Leipziger Straße bedeuten, zumindest aber eine baufeldseitige Sperrung und damit genau der „behindertengerechte“ Weg.

Der mir in dem Schreiben des OB zugeschriebene Verlauf des Umwegs auf der Badseite stammt übrigens nicht von mir. Dieser Umweg wurde mir im April 2019 anlässlich einer Besprechung mit dem damaligen Beauftragten für Menschen mit Behinderung und Mitarbeitern der Verkehrsverwaltung von der Verkehrsverwaltung genannt, die darauf hinwies, dass im oberen Bereich der Leipziger Straße eine durchgängige Fußwegführung nicht möglich sei, da das Baufeld spätestens zum Zeitpunkt des Hochbaus auf den Fußweg ausgedehnt wird. Daher wurde auch geprüft, inwieweit eine Querungshilfe (Verkehrinsel oder Ampel) im Bereich der mittleren Speicherstadt möglich ist. Im Ergebnis wurde dann mitgeteilt, dass eine Querungshilfe auf Grund der Verkehrssituation nicht notwendig sei.

Potsdam, 27.01.2020

gez. Blumenthal



Der Kranradius überstreicht im Baublock J (Hotel/Büro/Gewerbe) Fußgänger- und Radfahrerwege.

Eine Beschränkung des Kranradius ist wegen der Nähe des Hochbaus zum Fuß-/Radweg unmöglich.

Eine Verlagerung der Wege auf die Brückenabfahrtsstraße Lange Brücke erscheint wegen der dortigen Verkehrsdichte ebenfalls unmöglich.

„Demokratie“ in Potsdam

Die Bemühungen der „Initiative zur Wiedereröffnung des Uferweges durch die nördliche Speicherstadt“ (Initiative) stehen vor dem Aus.

Dem Initiator der Initiative wurde 2020 nach Jahren erstmals auf Initiative der Stadtverwaltung ein Gedankenaustausch angeboten. Das Resultat der etwa 45minütigen Unterredung vom 18.02.2020 ist, dass es derzeit wenig erfolgversprechend scheint, weiterhin auf die Umsetzung des Stadtverordnetenbeschlusses vom August 2019 zu setzen. Die Stadtverwaltung ist nach Auffassung der Initiative nicht bereit, dem eindeutigen Beschluss der demokratisch gewählten Stadtverordneten und der Forderung der mehr als 2.500 Bürgerunterschriften demokratisch angemessen nachzukommen.

In dem Gespräch gab die Stadtverwaltung zu, dass es ihrerseits keine konkreten Verhandlungen mit dem zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) über eine provisorische, ufernahe Wegeführung gegeben habe, wie es Äußerungen der Verwaltung gegenüber den Stadtverordneten und zuletzt die Mitteilung vom 25.11.2019 von Oberbürgermeister Schubert an den Vorsitzenden der Stadtverordnetenversammlung nahelegten. Es gibt lediglich eine Mail des WSA vom September 2019 in der wegen der derzeitigen Baumaßnahmen gefordert wurde, „[...] sofortige Sicherungsmaßnahmen durchzuführen, damit die Spundwand nicht in die Bundeswasserstraße "Potsdamer Havel" abbricht.“ Dies ist bisher nicht geschehen, wie die Initiative vom WSA in Potsdam und Brandenburg erfahren konnte. Gegenüber den Stadtverordneten deutete die Stadtverwaltung wie gesagt an, dass das WSA eine von den Stadtverordneten gewünschte provisorische, ufernahe Wegeführung wegen des maroden Ufers ablehnt.

Auf Nachfrage warum diesbezüglich keinerlei Gespräche mit dem WSA geführt worden seien, gab der derzeitige Leiter des Fachbereiches Grün- und Verkehrsflächen in dem Gespräch am 18.02.2020 an, dass ein sicherer, ufernahe Weg über das Baugelände mittels Schutztunnel etwa eine halbe Million Euro kosten würde. Daher sei in Übereinkunft mit dem Investor „Havelquartier Potsdam Projektentwicklung GmbH und Co. KG (HQP) durch die Stadtverwaltung beschlossen worden, keine Schritte zur provisorischen Wegeführung zu unternehmen. „Eine genauere Kostenkalkulation ist unterblieben, da diesbezügliche Haushaltsdiskussionen im Stadtparlament überflüssig seien [...]“, gab der Fachbereichsleiter gegenüber der Initiative an. Die Frage nach einem Nachweis für die exorbitant hohen Kosten blieb somit unbeantwortet. Nebulös wurde weiterhin auf eine notwendige „Ampelsteuerung“ in dem von den Stadtverordneten vorgeschlagenen Schutztunnel verwiesen.

Ironisch könnte man anmerken, dass die Stadtverwaltung den Stadtverordneten somit nur überflüssige Haushaltsdiskussionen ersparen wolle. Dass diese Argumentation dem gesetzlich geregelten demokratischen Prinzip der Kommunalverwaltung massiv widerspricht, wird offenbar als unwichtig erachtet. Es war und ist das Recht der demokratisch gewählten Stadtverordneten, den Haushalt zu beschließen. Warum dieses Recht beim provisorischen Uferweg unterlaufen wurde, blieb in dem Gespräch, trotz mehrfacher Nachfrage durch die Initiative, unklar.

An diesem Punkt der Auseinandersetzung macht es dann nach Auffassung der Initiative keinen Sinn mehr, sich weiter für die provisorische Öffnung des Weges einzusetzen, wenn selbst den Stadtverordneten gegenüber nicht mit offenen Karten gespielt wird.

Nur der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass es durchaus möglich war, die seit März 2017 andauernde Totalsperrung bis zum Baubeginn im vergangenen Jahr zu vermeiden. „Aus heutiger Sicht, wäre es möglich gewesen, auch während der mehrjährigen Herstellung der Regenwasserrückhaltebecken den Weg zum Hauptbahnhof und in die Innenstadt durch das jetzige

Baugebiet zu ermöglichen.“, meinte der derzeitige Leiter des Fachbereiches Grün- und Verkehrsflächen in dem Gespräch durchaus selbstkritisch gegenüber der Initiative.

Anmerkung: Von Sommer 2017 bis Herbst 2019 wurden dort mehrere Regenwasserrückhaltebecken durch die EWP errichtet. Seitherige Bemühungen den im März 2017 unvermittelt gesperrten Weg wieder zu öffnen, moderiert durch den damaligen Beauftragten für Menschen mit Behinderung, wurden mehrfach durch die Stadtverwaltung als nicht realisierbar abgelehnt.

Leider nutzt diese Einsicht den betroffenen mobilitätseingeschränkten Anwohnern wenig. Dem jetzt schwer erkrankten, über 80jährigen Herrn Henkel nutzt diese Einsicht wenig. Er hätte die vergangenen Jahre gerne den gesperrten Uferweg genutzt, um selbstbestimmt in die Innenstadt zu kommen. Andere Menschen mit Behinderung sind zwischenzeitlich weggezogen, da sie die Anstrengungen der Stadtverwaltung zur Teilhabe realistischer einschätzten. Oberbürgermeister Schubert gesteht in seinem Schreiben vom 25.11.2019 ein, dass der Umweg über die Leipziger Straße in geringem Teil steiler als 3% Steigung sei. Er irrt aber, wenn er anführt dass dies normgerecht gemäß DIN 18040-3 (Längsneigung) sei.

Der Oberbürgermeister verschweigt in dem Schreiben an die Stadtverordneten, dass Kranradien, die einen provisorischen Uferweg aus Sicherheitsgründen angeblich verbieten, sich im Vergleich zum Uferweg deutlich dichter am vorgeschlagenen Umweg bewegen. Hier soll dann allerdings eine Sperrung der Straße erfolgen um den Fußweg verlegen zu können, wie am 18.02. durch den Fachbereichsleiter erläutert wurde. Im Bereich des Leipziger Dreiecks muss nach Auffassung der Initiative dazu allerdings die Brückenabfahrt der Langen Brücke gesperrt werden. Vielleicht bewirken dann die Proteste der Autofahrer dann ein Umdenken bezüglich des Lückenschlusses am Uferweg

Übrigens wurde der städtebauliche Vertrag mit Verzicht auf die Offenhaltung des Weges im Gespräch begründet, dass das Baugebiet in der nördlichen Speicherstadt ansonsten nicht verkauft worden wäre. Bei einer so hervorragenden Lage ist städtisches Selbstbewusstsein und Gelassenheit angebracht, denn der Wert des Grundstückes wird sicherlich nicht schwinden. Die ausgesperrten Anwohner hätten damit leben können, wenn das Baugelände erst später verkauft worden wäre. Vielleicht wäre dann allerdings ein anderer Investor zum Zuge gekommen.

Potsdam, 27.02.2020

Stefan Blumenthal