



Amtsblatt für den Landkreis Havelland

Rathenow, 18.11.1997

Jahrgang 4

Nr. 13

Beschlüsse des 35. Kreistages Havelland vom 27.10.1997

- 483/97 Verkehrssicherheitskonzeption
- 484/97 Änderung des Gesellschaftervertrages der Rathenower Werkstätten gGmbH
- 485/97 Änderung des Gesellschaftervertrages der Wohn- und Pflegezentrum Westhavelland gGmbH
- 486/97 Taxiordnung
- 487/97 Tarifverordnung für Taxen
- 488/97 Aufnahme von über- und außerplanmäßigen Einnahmen und Ausgaben in den Haushalt des Jahres 1997
- 489/97 Förderung der Mehrfachsporthalle der Stadt Rathenow aus dem GFG 1998/99 (Anteil Städte und Gemeinden)
- 490/97 Besetzung Ausschuß Regionalentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr

Umstufungsverfügung

Einladung zur 10. öffentlichen Sitzung der Regionalversammlung Havelland-Fläming

ANLAGE

- Verkehrssicherheitskonzeption
- Änderung der Satzung der Musik- und Kunstschule Havelland
- Änderung der Gebührensatzung der Musik- und Kunstschule Havelland

Beschluß-Nr. 483/97**Verkehrssicherheitskonzeption**

Der Kreistag beschließt die Verkehrssicherheitskonzeption für den Landkreis Havelland.

Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Polizei, der Verkehrswacht und anderen zuständigen Trägern öffentlicher Belange die Konzeption inhaltlich umzusetzen.

Beschluß-Nr. 484/97**Änderung des Gesellschaftervertrages der Rathenower Werkstätten gGmbH**

Der Kreistag beschließt die Änderung des Gesellschaftervertrages der Rathenower Werkstätten gGmbH

Beschluß-Nr. 485/97**Änderung des Gesellschaftervertrages der Wohn- und Pflegezentrum Westhavelland gGmbH**

Der Kreistag beschließt die Änderung des Gesellschaftervertrages der Wohn- und Pflegezentrum Westhavelland gGmbH.

Beschluß-Nr. 486/97**Taxiordnung**

Der Kreistag beschließt die Verordnung über den Verkehr mit Taxen für den Landkreis Havelland (Taxiordnung), welche mit Wirkung zum 01.12.1997 in Kraft tritt.

**V e r o r d n u n g
über den Verkehr mit Taxen für den Landkreis
Havelland****- Taxiordnung -**

Auf der Grundlage des § 47 Abs. 3 i. V. m. § 51 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. III 9240-1) i. V. m. § 6 der Verordnung über die zuständigen Behörden nach dem Personenbeförderungsgesetz (ZustVO PBefG) vom 11. Mai 1993 (GVBl. BB II S. 218) hat der Kreistag des Landkreises Havelland folgende Rechtsverordnung über den Verkehr mit Taxen erlassen:

§ 1 Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für den Verkehr mit Taxen

gemäß § 47 PBefG innerhalb des Landkreises Havelland.

(2) Die Rechte und Pflichten der Taxiunternehmer und der Taxifahrer nach dem PBefG, den zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften, insbesondere der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) und der zum Verkehr mit Taxen erteilten Genehmigung, bleiben unberührt.

§ 2 Bereitstellen von Taxen

(1) Die Bereitstellung der Taxen hat in der jeweiligen Betriebssitzgemeinde zu erfolgen. Die Taxen dürfen nur auf den behördlich zugelassenen und gekennzeichneten Taxiplätzen bereitgestellt werden. Zusätzlich ist es den Taxiunternehmern/Taxifahrern der Gemeinden ohne Taxistand gestattet, sich an folgenden Taxiständen bereitzustellen:

Stadt Nauen	-alle Taxen aus den Amtsbereichen Ketzin, Nauen-Land, Friesack und Brieselang
Stadt Falkensee	-alle Taxen aus den Amtsbereichen Schönwalde, Wustermark sowie der Gemeinde Dallgow-Döberitz
Stadt Rathenow	-alle Taxen aus den Amtsbereichen Rathenow, Milow, Rhinow und Nemhausen
Stadt Premnitz	-alle Taxen aus dem Amtsbereich Premnitz

(2) Für die in Absatz 1 genannten Taxiunternehmer/Taxifahrer sind Fahrten von den zusätzlich genehmigten Ständen tariflich wie Fahrten aus der eigenen Betriebssitzgemeinde auszuführen.

(3) Im öffentlichen Verkehrsinteresse kann den Taxiunternehmen durch besondere Anordnung der Genehmigungsbehörde auferlegt werden, Taxen an den für den öffentlichen Verkehr wichtigen Punkten und zu bestimmten Zeiten bereitzustellen.

(4) Als Betriebssitz bzw. Betriebssitzgemeinde gilt der Ort, ohne Ortsteile, in dem der Unternehmer seinen Sitz oder seine Niederlassung im Sinne des Handelsrechts hat.

(5) Bei privater Benutzung der Taxe durch den Unternehmer selbst oder durch einen seiner angestellten Taxifahrer ist das Taxischild zu verdecken oder abzunehmen und die Ordnungsnummer zu entfernen.

§ 3 Ordnung auf Taxistandplätzen

(1) Die Taxen sind in der Reihenfolge ihrer Ankunft auf den Taxiplätzen aufzustellen. Jede Lücke ist durch Nachrücken der nachfolgenden Taxe auszufüllen. Die Taxen müssen stets für jedermann abfahrbereit sein und so aufgestellt werden, daß sie den übrigen Straßenverkehr nicht behindern.

(2) Den Fahrgästen steht die Wahl der Taxe frei. Sofern sich an einem Taxistandplatz eine Fernmeldeanlage (Taxi-Rufsäule) befindet, ist der benutzungsberechtigte Fahrer der ersten Taxe verpflichtet, die Rufsäule zu bedienen und die bestellte Fahrt durchzuführen, es sei denn, vom Anrufer wird eine andere Taxe gewünscht.

Auf Verlangen hat der Fahrzeugführer dem Anrufer die Ordnungsnummer seiner Taxe zu nennen und ggf. auf ein bestehendes Rauchverbot hinzuweisen.

(3) Die Taxistandplätze sind nicht zu verunreinigen. Taxen dürfen auf Taxiplätzen nicht instand gesetzt oder gereinigt werden.

Jedes den Umständen nach vermeidbare Geräusch, wie Abgabe von Schallzeichen sowie das unnötige Lauflassen von Motoren, hat zu unterbleiben.

(4) Der Straßenreinigung muß jederzeit Gelegenheit gegeben werden, ihren Obliegenheiten auf den Taxiplätzen nachzukommen.

§ 4 Dienstbetrieb

(1) Die Taxiunternehmer sind verpflichtet, ihre Kraftfahrzeuge regelmäßig zu besetzen und auf den Taxistandplätzen zur Fahrgastaufnahme bereitzustellen. Zur Gewährleistung der regelmäßigen Bereitstellung haben die Taxiunternehmer im Rahmen ihrer Betriebspflicht nach § 21 PBefG das Bereitstellen jeder ihrer Taxen an mindestens 180 Tagen im Kalenderjahr und für die Dauer von 8 Stunden pro Tag abzusichern. Die Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde kann im Einzelfall den Nachweis über die Erfüllung der Betriebspflicht vom Taxiunternehmer verlangen.

(2) Kann die Taxe nicht entsprechend Abs. 1 bereitgestellt werden, so hat der Unternehmer unverzüglich nach Bekanntwerden der Hinderungsgründe einen Antrag auf Entbindung von der Betriebspflicht gemäß § 21 Abs. 4 PBefG bei der Genehmigungsbehörde zu stellen.

(3) Bei der Ausführung eines Beförderungsauftrages ist die Beförderung von Personen, die nicht Fahrgäste sind, unzulässig.

(4) Das Ansprechen und Anwerben von Fahrgästen durch die Fahrzeugführer mit dem Ziel, einen Fahrauftrag zu erhalten, ist nicht gestattet.

(5) Die Fahrzeugführer müssen einen für den Taxiverkehr angemessenen Wechselgeldbetrag bei sich führen. Werden vom Fahrgast größere, nicht wechselbare Geldbeträge angeboten, so ist es dem Fahrzeugführer gestattet, im Rahmen der Beförderung zu Lasten des Fahrgastes die nächstgelegene und geeignete Stelle anzufahren, um diesen Geldbetrag zu wechseln.

(6) In den Taxen ist eine ausreichende Anzahl von Fahrpreisquittungsvordrucken mitzuführen. Sie

müssen den Vorschriften der Verordnung über die Beförderungsentgelte in der jeweils gültigen Fassung entsprechen.

(7) Bereitstellen und Einsatz der Taxen können durch einen von den Taxiunternehmern gemeinsam aufgestellten Dienstplan geregelt werden. Der Dienstplan ist unter Berücksichtigung der Arbeitszeitvorschriften und der zur Ausführung von Wartungs- und Pflegearbeiten erforderlichen Zeit aufzustellen. Er ist der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen.

(8) Die Genehmigungsbehörde kann verlangen, daß ein Dienstplan aufgestellt wird oder ihn selbst aufstellen.

§ 5 Funkgeräte

(1) Mit Funkgeräten ausgestattete Taxen dürfen während und unmittelbar nach Ausführung eines Fahrauftrages durch die Funkzentrale direkt zum nächsten Fahrgast beordert werden.

(2) Funkgeräte dürfen während der Fahrgastbeförderung nicht so laut eingestellt sein, daß die Fahrgäste dadurch belästigt werden. Sie dürfen nur in dem für den Einsatz der Taxen erforderlichen Umfang verwendet werden.

(3) Die Vorschriften des Funkanlagengesetzes (FAnlG) bleiben hiervon unberührt.

§ 6 Beförderungsentgelte

Beförderungsentgelte für den Gelegenheitsverkehr mit Taxen werden durch eine Rechtsvorschrift des Landkreises Havelland festgesetzt.

§ 7 Ordnungswidrigkeiten

Zu widerhandlungen gegen diese Verordnung können gemäß § 61 Abs. 1 Nr. 4 PBefG als Ordnungswidrigkeiten nach Maßgabe des § 61 Abs. 2 PBefG mit einer Geldbuße bis zu 10 000 DM geahndet werden.

§ 8 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Dezember 1997 in Kraft.

(2) Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung tritt die Verordnung über den Verkehr mit Taxen (Taxiordnung) des ehemaligen Landkreises Nauen vom 1. Februar 1991 außer Kraft.

Rathenow, 27. Oktober 1997

Dr. Burkhard Schröder
Landrat

Peter Weisner
Vorsitzender des
Kreistages

Beschluß-Nr. 487/97**Tarifverordnung für Taxen**

Der Kreistag beschließt die Verordnung über die Beförderungsentgelte im Verkehr mit Taxen für den Landkreis Havelland (Tarifverordnung), welche mit Wirkung zum 01.12.1997 in Kraft tritt.

V e r o r d n u n g
über die Beförderungsentgelte im Verkehr
mit Taxen für den Landkreis Havelland

- Tarifverordnung -

Auf der Grundlage des § 51 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I. S. 1690) i. V. m. § 6 der Verordnung über die zuständigen Behörden und über die Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (Zust.-VO PbefG) des Landes Brandenburg vom 11. Mai 1993 (GVBl. BB II. S. 218) hat der Kreistag des Landkreises Havelland folgende Rechtsverordnung über die Beförderungsentgelte im Verkehr mit Taxen erlassen:

§ 1**Geltungsbereich - Pflichtfahrgebiet**

- (1) Diese Verordnung gilt für Unternehmen des Gelegenheitsverkehrs mit Taxen, deren Betriebssitz sich im Landkreis Havelland befindet.
- (2) Das Pflichtfahrgebiet umfaßt das Territorium des Landkreises Havelland. Die nach dieser Verordnung festgesetzten Beförderungsentgelte finden bei Fahrten innerhalb des Pflichtfahrgebietes Anwendung.
- (3) Innerhalb des Pflichtfahrgebietes besteht Beförderungspflicht.
- (4) Für Auftragsfahrten, die über das Pflichtfahrgebiet hinausgehen, kann das Beförderungsentgelt vor Beginn der Fahrt mit dem Fahrgast vereinbart werden.
- (5) Krankentransporte unterliegen nicht diesem Tarif, wenn für ihre Ausführung Verträge mit öffentlich-rechtlichen Kostenträgern bestehen. Hier gelten die vertraglich vereinbarten Vergütungen als festgesetzte Beförderungsentgelte.
- (6) Werden Taxen im Linienverkehr für den ÖPNV eingesetzt, so findet diese Verordnung keine Anwendung. Hier gelten die mit dem ÖPNV Auftraggeber vertraglich vereinbarten Vergütungen.

§ 2**Beförderungsentgelte**

- (1) Das Entgelt für die Beförderung von Personen mit Taxen wird, unabhängig von der Zahl der zu befördernden Personen, im Pflichtfahrgebiet wie folgt

festgelegt:

1.1 Grundbetrag	3.80 DM
1.2 Beförderungspreis (Besetzungsfahrten je km)	
a) werktags 06:00 - 22:00 Uhr	1.90 DM
b) werktags 22:00 - 06:00 Uhr	
sowie sonn- und feiertags	2.10 DM
1.3 Für Leeranfahrten, die über die Betriebssitz- gemeinde hinausführen, ab Ortsausgang der Betriebssitzgemeinde je km	1.00 DM
1.4 Zuschlag für Großbraumtaxen Ab der fünften Person je Person	2.50 DM
1.5 Zuschlag für Funkvermittlung	2.00 DM
1.6 Bestellauffahrten mit einer Vorlaufzeit größer 30 Minuten	1.00 DM
(2) Die Fortschaltstufe für jede angefangene Teilstrecke beträgt	0.20 DM.

§ 3**Fahrpreisanzeiger**

- (1) Die Errechnung des Fahrpreises für die Beförderung von Personen mit Taxen hat innerhalb des Pflichtfahrgebietes unter Verwendung eines geeichten Fahrpreisanzeigers zu erfolgen.
- (2) Bei Versagen des Fahrpreisanzeigers beträgt der Fahrpreis 1.90 DM bzw. 2.10 DM je besetzt zurückgelegten Kilometer zuzüglich des Grundpreises von 3.80 DM.
- (3) Die Tarife sind Festpreise, sie dürfen nicht über- oder unterschritten werden.
- (4) Ist ein Fahrpreisanzeiger gestört, so ist er unverzüglich, d. h. ohne schuldhaftes Zögern, wieder herstellen zu lassen. Diese Verpflichtung obliegt neben den Taxiunternehmern auch den Fahrern.

§ 4**Beförderung von Tieren und Gepäck**

- (1) Für den Transport von Haustieren ist ein Zuschlag von 2.00 DM zu zahlen.
- (2) Die Beförderung von Handgepäck hat kostenlos zu erfolgen.
Für den Transport von Reisegepäck im Kofferraum ist ein Zuschlag von 1.00 DM zu zahlen.
Für den Transport von Gepäck im Fahrgastraum ist ein Zuschlag von 1.50 DM zu zahlen.
- (3) Der Transport von Blindenhunden, Krankenfahrstühlen und Kinderwagen erfolgt kostenlos.

**§ 5
Wartezeiten**

- (1) Die Wartezeiten werden mit 30.00 DM je Stunde (0.50 DM je Minute) berechnet. Die Berechnung erfolgt durch den Fahrpreisanzeiger.
- (2) Als Wartezeit gilt jedes Anhalten der Taxe nach Auftragserteilung auf Veranlassung des Bestellers oder Benutzers sowie aus verkehrsbedingten, nicht vom Taxifahrer zu vertretenden Gründen. Der Beginn der kostenpflichtigen Wartezeit ist dem Fahrgast anzuzeigen.
- (3) Ist der Fahrpreisanzeiger gestört, ist die Gebühr nach der tatsächlichen Wartezeit mit 0.50 DM je Minute zu berechnen.

**§ 6
Rücktritt vom Fahrauftrag**

Wird die Fahrt nach Auftragserteilung wegen vom Besteller zu vertretenden Gründen nicht durchgeführt, so ist innerhalb der Betriebssitzgemeinde die doppelte Grundgebühr und außerhalb der Betriebssitzgemeinde der doppelte Grundbetrag zuzüglich der Anfahrtskilometer zu zahlen.

**§ 7
Pflichten des Taxifahrers**

- (1) Der Taxifahrer ist verpflichtet, dem Fahrgast auf Verlangen eine Quittung über den gezahlten Beförderungspreis unter Angabe der Ordnungsnummer der Taxe, des Datums sowie auf Wunsch mit Angabe der Uhrzeit und der gefahrenen Wegstrecke auszuhändigen.
- (2) Der Tarif ist jederzeit in der Taxe mitzuführen und dem Fahrgast auf Verlangen zur Einsichtnahme auszuhändigen.
- (3) Weitergehende Verpflichtungen des Taxifahrers aus dem Personenbeförderungsgesetz und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr bleiben unberührt.

**§ 8
Besondere Bestimmungen**

Das Beförderungsentgelt ist in der Regel nach Beendigung der Fahrt an den Taxifahrer zu zahlen. Der Taxifahrer kann jedoch in Ausnahmefällen schon bei Antritt der Fahrt vorschußweise die Entrichtung eines dem voraussichtlichen Beförderungsentgelt entsprechenden Betrages verlangen, der bei der endgültigen Bezahlung angerechnet wird.

**§ 9
Ordnungswidrigkeiten**

Zuwerhandlungen gegen diese Verordnung werden aufgrund des § 61 Abs. 1 Ziffer 4 PBefG als Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße bis zu 10.000,00 DM geahndet, soweit sie nicht nach

anderen Vorschriften mit Strafe bedroht sind.

**§ 10
Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

- (1) Die Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Dezember 1997 in Kraft.
- (2) Mit gleichem Datum treten die Taxitarifverordnungen des ehemaligen Landkreises Nauen vom 1. März 1993 und des Landkreises Havelland für das Gebiet des ehemaligen Landkreises Rathenow vom 24. Januar 1994 außer Kraft.

Rathenow, 27. Oktober 1997

Dr. B. Schröder
Landrat

Peter Weisner
Vorsitzender des
Kreistages

Beschluß-Nr. 488/97

**Aufnahme von über- und außerplanmäßigen
Einnahmen und Ausgaben in den Haushalt des
Jahres 1997**

Nach Verabschiedung der 1. Nachtragshaushaltssatzung 1997 sind weitere über- und außerplanmäßige Ausgaben für unabweisbare und unvorhersehbare Mehrausgaben erforderlich. Zur Deckung der Mehrausgaben stehen Mehreinnahmen oder auch Minderausgaben an anderen Haushaltsstellen zur Verfügung, die somit in den Haushalt 1997 eingestellt werden.

Beschluß-Nr. 489/97

**Förderung der Mehrfachsporthalle der Stadt
Rathenow aus dem GFG 1998/1999 (Anteil
Städte und Gemeinden)**

Der Kreistag beschließt folgende Verfahrensweise (Alternativen) zur Kofinanzierung der Investition Mehrfachsporthalle der Stadt Rathenow unter dem Vorbehalt des noch durch den Landtag zu beschließenden Gesetzentwurfes GFG 1998 in der jetzigen Fassung.

1. GFG § 17 (Städte und Gemeinden)

Aufspaltung in zwei Jahresscheiben

1998	700.000,00 DM
1999	<u>1.300.000,00 DM</u>
max. mögliches	2.000.000,00 DM
Fördervolumen	

Mit der Beschlußfassung der Prioritätenliste § 17 Städte und Gemeinden 1998 erhält dieses Vorhaben eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 715.000,00 DM für 1999. Dieser Betrag ist

entsprechend dem Entwurf GFG 1998 der maximal mögliche Höchstbetrag, der als Verpflichtungsermächtigung beschlossen werden kann (gemäß Entwurf GFG 1998, § 17 Pkt. 3).

2. GFG § 20 (Städte und Gemeinden)

Aufspaltung in zwei Jahresscheiben

1998	1.250.000,00 DM
1999	1.250.000,00 DM
max. mögliches Fördervolumen	2.500.000,00 DM

Mit der Beschlußfassung der Prioritätenliste § 20 Städte und Gemeinden 1998 erhält dieses Vorhaben eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 1.250.000,00 DM für 1999 (gemäß Entwurf GFG 1998, § 20 Pkt. 6).

Alternative 2 erhält unter folgender Voraussetzung den Vorrang:

Änderung der Verwendungsvorschriften des § 20 seitens des Bundes zugunsten der investiven Förderung des Neubaus von Sportstätten bis zur Beschlußfassung der Prioritätenliste Städte und Gemeinden 1998 bzw. 1999.

Beschluß-Nr. 490/97

Besetzung Ausschuß Regionalentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr

Der Kreistag beschließt, daß das Kreistagsmitglied

Bernhard Reinicke

in den Ausschuß Regionalentwicklung/B/W/V berufen wird.

Bekanntmachung des Brandenburgischen Landesamtes für Verkehr und Straßenbau

Umstufungsverfügung

über die Umstufung der Gemeindestraße
Milow/L. 96 - Landesgrenze Sachsen- Anhalt

Mit Wirkung vom 01.01.1998 wird im Amt Milow gemäß § 7 Brandenburgisches Straßengesetz vom 11. Juni 1992, veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg, GVBl Bbg. I Nr. 11 S. 186, geändert durch Gesetz vom 1. Juni 1994, GVBl Bbg. I Nr. 12 S. 126 und Gesetz vom 15. Dezember 1995, GVBl Bbg. I Nr. 23 S. 288, die bisherige Gemeindestraße

**- L 96 (Milow) - Landesgrenze Brandenburg/
Sachsen-Anhalt -
(L= 3300m)**

zu einer Kreisstraße aufgestuft.

Künftiger Träger der Straßenbaulast wird der

Landkreis Havelland.

Die o.g. Straße erhält die Bezeichnung Kreisstraße K 6327.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Verfügung ist der Widerspruch zulässig. Er ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe schriftlich oder zur Niederschrift beim Brandenburgischen Landesamt für Verkehr und Straßenbau, Lindenallee 51, 15366 Dahlewitz-Hoppegarten, zu erheben.

Es wird darauf hingewiesen, daß bei schriftlicher Einlegung des Widerspruchs die Widerspruchsfrist nur dann gewahrt ist, wenn der Widerspruch innerhalb dieser Frist erfolgt ist.

Dahlewitz-Hoppegarten, 20.10.1997

Im Auftrag

Pahlke

Brandenburgisches Landesamt
für Verkehr und Straßenbau

Einladung zur 10. öffentlichen Sitzung der Regionalversammlung Havelland-Fläming

Bekanntmachung der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming vom 4.11.1997

Die 10. öffentliche Sitzung der Regionalversammlung der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming findet am 18.12.1997, um 16.00 Uhr in Brandenburg an der Havel, Stadtverwaltung, Potsdamer Str. 18, Speisesaal statt.

Tagessordnung

- Top 1: Bestätigung des Protokolls der 9. Regionalversammlung vom 11.06.1997
- Top 2: Stand des Genehmigungsverfahrens zum Regionalplan Havelland-Fläming - Bericht der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung
- Top 3: -Haushalt und Wirtschaftsführung
-Prüfung der Jahresrechnung 1996 -
Entlastung des Vorstandes
- Bewirtschaftung des Haushaltsplanes 1997
- Haushaltssatzung 1998
- Haushaltsplan 1998
- Top 4: Satzung über die Entschädigung für die Teilnahme an Sitzungen der Organe und Ausschüsse der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming (Entschädigungssatzung)
- Top 5: Entgeltverordnung der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming.

Teil A: Druckschriften, Karten und Bilder
 Top 6: 1. Änderung der Hauptsatzung der
 Regionalen Planungsgemeinschaft
 Havelland-Fläming

Top 7: Verschiedenes

Die Beschlüßanträge und zugehörigen Beschlüßsachen können in der Regionalen Planungsstelle, Clara-Zetkin-Str. 23, Kleinmachnow eingesehen werden. Die Geschäftszeiten der Planungsstelle sind Montag bis Donnerstag 8.00 bis 17.00 Uhr und Freitag 8.00 bis 14.30 Uhr.

Lothar Koch
 Vorsitzender des Regionalverbandes

Anlage

Verkehrssicherheitskonzeption

Vorwort

Die Zahl der Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland nimmt ständig zu. Sie lag zum Ende des Jahres 1996 bei ca. 49 Millionen - Tendenz weiter steigend. Fast ebenso viele Bundesbürger besitzen inzwischen eine Fahrerlaubnis der Klasse 2 oder 3. Deutsche und ausländische Kraftfahrzeuge absolvierten auf den Straßen der Bundesrepublik 1996 eine Gesamtfahrleistung von mehr als 595 Milliarden Kilometer.

Es verwundert nicht, daß diese Massenerscheinung nicht stets reibungslos abläuft. So ereigneten sich in den letzten Jahren in Gesamtdeutschland jeweils über 2,3 Millionen Straßenverkehrsunfälle mit jährlich über 500.000 Verletzten und ca. 10.000 Toten. Die Sachschäden und sonstigen wirtschaftlichen Einbußen gehen alljährlich in die Milliarden.

Auch im Landkreis Havelland gibt die Entwicklung der Verkehrsunfälle Anlaß zu ernster Besorgnis. Trotz eines erheblichen Mittelausatzes für die Instandsetzung und den Ausbau der Straßen, für verbesserte Sichtverhältnisse und Beschilderungen war die Tendenz der Unfallzahlen bis einschließlich 1995 weiter steigend.

Die Gründe dafür sind vielschichtig. Zum einen entspricht die Qualität der Straßen und der Verkehrsführung noch nicht den in den alten Bundesländern üblichen Standards, zum anderen hat die Verkehrsdichte, bezogen auf die Bevölkerungszahl, das Niveau der alten Bundesländer fast erreicht.

Ähnlich wie die Verkehrsdichte hat sich die Zahl der Führerscheininhaber entwickelt. Insbesondere junge Verkehrsteilnehmer sind zu 60 % schon im Alter von 18 bzw. 19 Jahren im Besitz des Führerscheines. In

Verbindung mit leistungsstarken Autos gehört das Ausleben dieser neuen "Freiheit" zu den großen Problemen im Straßenverkehr.

Es wäre aber falsch, Fehlverhalten im Straßenverkehr nur bei jungen Verkehrsteilnehmern zu vermuten. Die Mißachtung des Straßenverkehrsrechtes geht heute quer durch alle am Straßenverkehr beteiligten Altersgruppen. Sie beginnt im ruhenden Verkehr, setzt sich fort über Fußgänger und Radfahrer und endet bei Bussen und Schwerlasttransporten.

Die nachfolgende Konzeption zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Landkreis Havelland versteht sich deshalb auch als Aufruf an alle Verkehrsteilnehmer, das geltende Verkehrsrecht zu achten. Der Landkreis, die Polizei und die Verkehrswacht können mit ihrer Arbeit und ihren Bemühungen nur Beispiele aufzeigen, welche Möglichkeiten der Einflußnahme bestehen und wie diese in eigener Verantwortung umgesetzt werden sollen. Das Verordnen von Verkehrssicherheit von "oben" nach "unten" ist aber nicht möglich.

Der Erfolg der Verkehrssicherheitskonzeption wird also im wesentlichen davon abhängen, wie die Anregungen und Vorschläge auch in Ämtern und Gemeinden umgesetzt werden und wie nicht zuletzt die Bürgerinnen und Bürger unseres Landkreises bereit sind, die zu treffenden Maßnahmen zu akzeptieren und zu unterstützen.

Dr. B. Schröder Landrat	Lutz Schubert Leiter des Polizei- schutzbereiches Havelland	Siegfried Winkel Leiter der Verkehrswacht Havelland e. V.
----------------------------	--	--

Die Rechtsordnung im Straßenverkehr

Schon die wenigen Fakten aus dem Vorwort machen deutlich, daß es eingehender Vorschriften zur Regelung des Straßenverkehrs in jeder Hinsicht bedarf.

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) ist die älteste deutsche, für die allgemeine Straßenverkehrs-Rechtspraxis auch heute noch bedeutsamste Rechtsgrundlage. Es behandelt vornehmlich Fragen der Zulassung von Fahrzeugen und Führern zum öffentlichen Straßenverkehr, der zivilrechtlichen und bußgeld- oder strafrechtlichen Haftung und schließlich die besonders wichtigen gesetzlichen Ermächtigungsgrundlagen für den Erlaß ergänzender maßgeblicher Rechtsverordnungen, wie vor allem der StVO und der StVZO.

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) enthält die detaillierten Vorschriften über das Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr. Sie enthält die im Straßenverkehr wichtigen Allgemeinen Verkehrsregeln, die Verkehrszeichen- und Einrichtungen sowie die Zuständigkeit der Verkehrsbehörden für die Ausführung des Gesetzes.

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) regelt mit Einzelvorschriften die Zulassung von Personen zum Verkehr, insbesondere auch die Voraussetzungen zum Führen von Kraftfahrzeugen sowie der Zulassung von Fahrzeugen mit eingehenden Vorschriften über den Betrieb, die Beschaffenheit und Ausrüstung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen.

Das Pflichtversicherungsgesetz (PflVersG) gewährleistet durch die allgemeine Statuierung der Versicherungspflicht für Kraftfahrzeughalter die Regulierung von Schäden, die bei der Benutzung eines Kraftfahrzeuges im öffentlichen Straßenverkehr entstehen können.

Das Strafgesetzbuch (StGB) behandelt unter anderem die bedeutsamsten Vergehen im Straßenverkehr, nämlich die Straftatbestände über unerlaubtes Entfernen vom Unfallort, fahrlässige Körperverletzung und Tötung, Nötigung, unerlaubte Benutzung von Fahrzeugen, Trunkenheit am Steuer und unterlassene Hilfeleistung. Das StGB regelt auch die Voraussetzungen für die Anordnung eines Fahrverbotes bzw. Einziehung des Führerscheines.

Die Strafprozeßordnung (StPO) regelt das Verfahren bei der Verfolgung und Ahndung von Verkehrsstraftaten. Sie findet sinngemäß auch Anwendung im Bußgeldverfahren bei der Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten.

Das Straßenverkehrsrecht in der Bundesrepublik Deutschland ist, wie die ständigen Änderungen insbesondere zum StVG, zur StVO und zur StVZO zeigen, in den vergangenen Jahren den technischen und sozialen Entwicklungen wie den internationalen Anforderungen angepaßt worden.

Bei ihren Verbesserungsbemühungen stehen Verordnungs- und Gesetzgeber ständig zwischen den Fronten derer, die einen radikalen Abbau von Verkehrsvorschriften fordern und statt dessen dem "mündigen Bürger" mehr Entscheidungsfreiheit überlassen wollen und denen, die in möglichst detaillierten Vorschriften die bessere Lösung sehen.

Die nachfolgende Konzeption will nicht durch Pro oder Contra für die eine oder andere Seite Stellung beziehen. Sie möchte aber folgendes zu bedenken geben. Fast 90 % aller Verkehrsunfälle werden durch menschliches Fehlverhalten verursacht. Sie könnten

zum größten Teil vermieden werden, wenn nur eine Vorschrift beachtet wird:

§ 1 StVO

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

(2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, daß kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

1. Bewertung des Unfallgeschehens im Landkreis Havelland

Für das Unfallgeschehen im Landkreis Havelland liegen umfassende statistische Angaben erst seit 1992 vor. In Einzelpositionen gibt es zwar auch weiter zurückführende Zahlen, aber auch die vorliegenden Daten zeigen die sich abzeichnenden Trends deutlich auf.

Ausgehend vom Jahr 1992 ergeben sich in den wichtigsten Unfalldaten folgende prozentuale Steigerungen im Vergleich zum Vorjahr:

	Unfälle gesamt	Unfälle mit PS	Verletzt e	Getöte- te
1992	3.640	704	904	42
1993	+19,3%	+8,0%	+7,7%	+16,7%
1994	+7,8%	+6,0%	+6,5%	-18,4%
1995	+12,2%	+14,3%	+15,3%	+35,0%
1996	-1,0%	-14,4%	-17,7%	-42,6%

Nachdem in Auswertung der Zahlen des Jahres 1994 der Eindruck entstehen konnte, daß der Trend der Steigerung der Unfallzahlen rückläufig ist, wurde 1995 ein "schwarzes Jahr" für den Landkreis Havelland bezüglich des Unfallgeschehens. Steigerungsraten von mehr als 10 % (bei Getöteten sogar 36 %) machten deutlich, daß die Mittel, derer sich die, die Verantwortung für die Verkehrssicherheit tragen, bedienen, offensichtlich nicht ausreichend sind.

Daraufhin wurden durch das Polizeipräsidium Oranienburg und den Landkreis Maßnahmen eingeleitet, um eine Dämpfung der Hauptunfallursachen zu erreichen. Da die Maßnahmen in 1996 erfolversprechende Ergebnisse zeigten, wurden sie 1997 weitergeführt und müssen in den Folgejahren weiter ausgebaut werden.

2. Mittel zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit

2.1 Präventive Mittel

Der Einsatz der nachfolgenden präventiven Mittel liegt in Verantwortung der Polizei des Landkreises und der Deutschen Verkehrswacht.

2.1.1 Verkehrserziehung

Verkehrserziehung in Verantwortung des Landkreises wird ausschließlich durch Beschäftigte in AB-Maßnahmen realisiert. Für die Polizei sind auf diesem Gebiet zwei hauptamtliche Mitarbeiter im Einsatz. Die Deutsche Verkehrswacht beteiligt sich an der Verkehrserziehung in der Regel mit ehrenamtlichen Mitgliedern. Durch alle Beteiligten wurde in den vergangenen Jahren eine gute Arbeit geleistet. Öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen wurden unabhängig vom Veranstalter gemeinsam für die Arbeit genutzt.

2.1.2 Verkehrsschauen

Im Rahmen der Verkehrsschauen wurde in den vergangenen Jahren ein besonderes Augenmerk auf die Bundesstraßen gelegt. Anlässlich der jährlich durchgeführten Kontrollen werden der Straßenzustand, die Beschilderung sowie deren Wirksamkeit, bezogen auf aktuelle Verkehrsverhältnisse, geprüft.

2.1.3 Verkehrslenkung, Verkehrswegeplanung
Gemäß § 45 StVO kann der Landkreis als untere Straßenverkehrsbehörde die Benutzung bestimmter Straßen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

Die Polizei und der Landkreis werden als Träger öffentlicher Belange an allen Entscheidungen betreffs Verkehrswegeplanung beteiligt bzw. ist der Landkreis als Baulastträger von Kreisstraßen praktisch und selbst tätig.

2.1.4 Unfall- und Verkehrssicherheitskommission
Die Unfall- und Verkehrssicherheitskommission ist das wichtigste Instrument für die Umsetzung konzeptioneller Arbeit für mehr Sicherheit auf den Straßen des Landkreises. Die Zusammensetzung aus Mitarbeitern des Landkreises, der Polizei, der Verkehrswacht, der Städte und Ämter, Vertretern des ÖPNV sowie des Brandenburgischen Straßenbauamtes garantiert fachliche Kompetenz und sachgerechte Entscheidungen.

2.2 Repressive Mittel

Gemäß § 47 OBG sind die Landkreise zuständig für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten im Straßenverkehr mit in fest installierten Anlagen eingesetztem technischen Gerät an Gefahrenpunkten.

Im Landkreis sind 15 Meßstellen eingerichtet. Davon werden auch aus Kostengründen 9 als Atrappe betrieben. Im Jahr 1994 wurden 5.083, im Jahr 1995 3.653 und im Jahr 1996 8.243 Ordnungswidrigkeitenverfahren durchgeführt.

Trotz dieser Maßnahme ist der Anteil der Unfälle, bei denen nicht angepaßte Geschwindigkeit bzw. überschrittene zulässige Höchstgeschwindigkeit als Ursache vorliegt, der Höchste im Verhältnis zum gesamten Unfallgeschehen.

Aus der statistischen Auswertung der Unfälle mit Personenschäden einschließlich Getöteter ergibt sich folgende Rangfolge:

Geschwindigkeit	28 %
Verkehrsuntüchtigkeit	11 %
Überholen	9 %
Vorfahrt	6 %
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	4 %

Diese Zahlen zeigen deutlich, daß die Geschwindigkeitsüberwachung durch den Landkreis auch weiterhin dringend notwendig ist.

Im Gegensatz zum Landkreis obliegt der Polizei die Verfolgung und Ahndung aller Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr. Sie hat auch die Möglichkeit des Eingriffs in den fließenden Verkehr. Die repressiven Maßnahmen der Polizei dienen hauptsächlich der Bekämpfung der Hauptunfallursachen.

3 Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit

3.1 Präventive Maßnahmen

3.1.1 Weitere Arbeit im Landkreis auf dem Gebiet der Verkehrserziehung

Die Verkehrserziehungsarbeit mit Vorschul- und Schulkindern ist ein wichtiger präventiver Beitrag zur Verkehrssicherheit. Obwohl die Ergebnisse nicht meßbar sind, ist die Notwendigkeit unstrittig. Verkehrserziehung durch den Landkreis ist eine freiwillige Aufgabe. Sie sollte trotzdem im Rahmen der finanziellen und personellen Möglichkeiten weiter ausgebaut werden.

Die bestehenden AB-Maßnahmen wurden im Vergleich zu 1996 personell verdoppelt. Somit konnten schon im 1. Halbjahr 1997 die Anzahl der Veranstaltungen mit Vorschulkindern gegenüber dem Vorjahr verdoppelt werden. Dieses Niveau sollte auch für die Folgejahre weitergeführt werden.

Nach Maßgabe des Haushaltes wird die praktizierte Verfahrensweise, alle 2 bis 3 Jahre einen Verkehrssicherheitstag des Landkreises durchzuführen, beibehalten. Von noch größerer Öffentlichkeitswirksamkeit sind die durch den Landkreis organisierten und finanzierten Tage der Verkehrserziehung. Sie werden ab 1997 zweimal jährlich durchgeführt. Als Durchführungsorte sollen in der Regel kleinere Ämter ausgewählt werden. Die Durchführung erfolgt in enger Abstimmung mit den Schulträgern und den Trägern von Kindertagesstätten.

Die Polizei wird die Arbeit der Verkehrserzieher weiter effektiveren. Insbesondere in den Schulen werden die Anstrengungen weiter erhöht, um das Bewußtsein der jungen Verkehrsteilnehmer für eine korrekte Teilnahme am Straßenverkehr zu sensibilisieren. Ausgebaut werden auch die Kurse für Radfahr- und Mopedprüfungen. Vorgesehen ist weiterhin die Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit

Gegentüber der Presse werden verstärkt

- Unfallhäufungsstellen und -schwerpunkte. Verhaltensanforderungen an die Verkehrsteilnehmer. Maßnahmen der Polizei zur Zurückdrängung des Verkehrsunfallgeschehens dargestellt
- polizeiliche Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsmessungen, Beleuchtungskontrollen und andere Anlässe in der örtlichen und überörtlichen Presse angekündigt
- Angebote zur Teilnahme an Verkehrskontrollen unterbreitet.

Die Deutsche Verkehrswacht ist ein stabiler Faktor bei der Verkehrssicherheitsarbeit im Landkreis Havelland. Grundlage der Arbeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind die Zielgruppenprogramme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates sowie die Zielstellungen der zweiten Verkehrssicherheitskonferenz des Landes Brandenburg.

Zur effektiveren Gestaltung der Verkehrssicherheitsarbeit und zur Vermeidung einer Mehrfacharbeit von Projekten bzw. Aktionen wird die Verkehrswacht des Landkreises Havelland verstärkt auf die bei der Landesverkehrswacht vorhandene Datenbank zurückgreifen und eigene Projekte dort zur Verfügung stellen. Durch die ehrenamtlichen Mitglieder werden in den nächsten Jahren folgende Projekte schwerpunktmäßig bearbeitet:

Durchführung des Zielgruppenprogramms "Kinder und Verkehr"

Gemeinsam mit Eltern und Pädagogen wird ein Langzeitprogramm umgesetzt, zu dem insbesondere

altersspezifische Informationen, Übungen, Unterweisungen in der Verkehrswirklichkeit, aber auch regelmäßige Sachstandsüberprüfungen gehören. Im einzelnen wird das Programm mit folgenden Maßnahmen ausgefüllt:

- Mitwirkung bei der Schul- und Spielwegplanung
- Ausbildung, Einweisung und Überwachung von Schülerlotsen sowie Mitwirkung bei der Entscheidung über Einsatzstellen des Schülerlotsendienstes
- Altersgerechte Informationsveranstaltungen in Kindertagesstätten und Schulen
- Praktische Unterweisungen auf dem Schulhof/in der Jugendverkehrsschule/an Gefahrenstellen des Schulweges/an Schulbushaltestellen
- Radfahrausbildung, Radfahrprüfung und Kontrolle von Fahrrädern auf Verkehrssicherheit mit den Verkehrserziehern der Polizei

Schulung von Erwachsenen

Im Rahmen dieser Schulungen sind vorerst folgende Inhalte vorgesehen:

- Durchführung von Schulungen zum Straßenverkehrsrecht für Anwärter und Inhaber von Führerscheinen
- Gruppengespräche über Verkehrsprobleme und Unfallgefahren als Fußgänger
- Informationsveranstaltungen zur Schärfung des Gefahrenbewußtseins, z. B. über Geschwindigkeit und Anhalteweg/Aufprallgeschwindigkeit
- Veranstaltungen mit Senioren über verkehrsgerechtes Verhalten im Straßenverkehr

Öffentlichkeitsarbeit

- Weitergabe von Presseinformationen der Deutschen Verkehrswacht an die Regionalpresse
- Selbstdarstellung der Verkehrswacht in der Regionalpresse, Mitgliederwerbung
- Erarbeitung von Prospekt-/Streuematerial zu Schwerpunkten der Verkehrssicherheit in der Region
- Örtliche Informationen über Unfallentwicklung, Unfallbrempunkte und Hauptunfallursachen

Einrichtung eines Verkehrsübungsplatzes

Mittelfristig ist durch die Verkehrswacht die Einrichtung eines Verkehrsübungsplatzes vorgesehen. Dieser Platz könnte insbesondere für folgende Maßnahmen genutzt werden:

- Üben ohne Führerschein (Alter ab 17 1/2 Jahre)
- Errichtung von PKW- und Zweiradgeschicklichkeitsparcours
- Sicherheitstraining für Führerscheininhaber, die längere Zeit nicht selbst gefahren sind

- Mofa- und Mopedausbildung

Die Realisierung dieser anspruchsvollen Aufgabenstellung wird durch die Mitglieder der Verkehrswacht in der Regel in der Freizeit, also durch ehrenamtliche Tätigkeit, erfolgen.

Trotzdem wird die Verkehrswacht Havelland weiterhin auf finanzielle Unterstützung von Sponsoren und regionalen Verwaltungen angewiesen sein. Nur mit dieser finanziellen Unterstützung kann der immer umfangreicher werdende, aber notwendige Sachaufwand bewältigt werden. Wünschenswert wäre, daß Ämter und amtsfreie Gemeinden dem Beispiel des Landkreises folgen und die Verkehrswacht jährlich mit einem Festbetrag für Sachkosten ausstatten würden. Die Verkehrswacht könnte bei Ausweitung ihrer Arbeit die öffentlichen Verantwortungsträger für die Verkehrssicherheit von ihrer Arbeit erheblich entlasten.

3.1.2 Verkehrsschauen

Die Bewertung der Unfallursachen und der Unfallorte zeigt deutlich, daß die Ausweitung der Verkehrsschauen auf Kreis- und Landesstraßen dringend erforderlich ist. Mit dem Mittel der Verkehrsschau können mögliche Unfallschwerpunkte frühzeitig erkannt und präventive Maßnahmen eingeleitet werden.

Das setzt voraus, daß Verkehrsschauen flächendeckend durchgeführt werden. Dieses ist nur möglich, wenn alle im Straßenverkehr Verantwortlichen bzw. ehrenamtlich Tätigen zur Mitarbeit bereit sind.

Ab 1998 ist deshalb ein Plan für Verkehrsschauen zu erarbeiten, an dem neben dem Landkreis als untere Straßenverkehrsbehörde die Polizei, die örtlichen Verkehrsbehörden, die Straßenbaustraßenverwalter und die Verkehrswacht zu beteiligen sind. Über die Durchführung bzw. Organisation wird im Teil Unfallkommission noch näher eingegangen.

3.1.3 Verkehrslenkung, Verkehrswegeplanung

Präventive Verkehrssicherheitsarbeit muß fester Bestandteil bei allen baulichen Maßnahmen im Verkehrsraum werden. Trotz aller ökonomischen Zwänge muß der Grundsatz gelten:

Im Mittelpunkt aller verkehrstechnischen Maßnahmen steht der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer!

Fußgänger und Radfahrer als schwächere Verkehrsteilnehmer bedürfen eines besonderen Schutzes im Straßenverkehr. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Landkreis Havelland sollte

sich an den besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern wie Kindern, Senioren oder Behinderten orientieren. Der Straßenraum muß in seiner Gestaltung den Mobilitäts- und Schutzbedürfnissen besonders der Kinder, behinderten Menschen und älteren Verkehrsteilnehmern vor den zunehmenden Gefahren durch den motorisierten Verkehr entgegenkommen.

Kinder

Die Schul- und Spielwegsicherung muß ein wichtiger Aspekt der Verkehrssicherheitsarbeit werden.

Häufigste Ursache bei Verkehrsunfällen, an denen Kinder beteiligt sind, ist das Überschreiten der Fahrbahn ohne Beachtung des Fahrzeugverkehrs sowie das plötzliche Hervortreten hinter Sichthindernissen. Typische Unfallursachen für Kinder als Radfahrer sind das Benutzen der falschen Fahrbahn, das Nichtbeachten der Vorfahrt sowie falsches Einordnen in den Verkehr. Die Kenntnis dieser Tatsachen muß in der Verkehrssicherheitsarbeit mit Schul- und Vorschulkindern stärker beachtet werden.

Damit die Schulen und Spielplätze zu Fuß und mit dem Fahrrad sicher erreicht werden können, müssen

- zu Beginn eines neuen Schuljahres die Eltern der Schulanfänger auf die Gefahren des Schulweges hingewiesen werden.
- regelmäßige Befragungen von Eltern und Schülern zu Gefahrenstellen an Schul- und Spielwegen durchgeführt werden.
- gegebenenfalls bauliche bzw. verkehrstechnische Maßnahmen kurzfristig realisiert werden.

Weitere Maßnahmen können sein:

- das Verteilen von Schulanfängermützen,
- der Einsatz von freiwilligen Helfern sowie der Polizei an Schwerpunkten auf Schulwegen,
- das Befragen von auf frischer Tat ertappten Verkehrssündern auf gemeinsamen verkehrserzieherischen Einsätzen von Kindern und Polizei,
- der Ausbau des Schülerlotsendienstes.

Mobilitätsbehinderte Verkehrsteilnehmer

Mobilitätsbehinderte Personen bedürfen eines besonderen Schutzes im Straßenverkehr. Zu den mobilitätsbehinderten Verkehrsteilnehmern gehören u. a. Körperbehinderte, Blinde, Gehörlose, Personen mit Orientierungsschwierigkeiten und Menschen mit geistiger Behinderung. Dazu kommen Eltern mit Kinderwagen, Menschen mit zeitweiligen gesundheitlichen Schädigungen und Senioren.

Da mobilitätsbehinderte Verkehrsteilnehmer ca. 50 % aller Ortsveränderungen zu Fuß oder im Rollstuhl tätigen, sind vordringlich Gehwege entsprechend zu gestalten. Dazu gehören

- die farbliche Abgrenzung von Geh- und Radwegen,
- das Anbringen von Blindenleitstreifen bei großflächigen Befestigungen,
- behindertengerechte Gestaltung von Baustellen,
- eine einheitliche Gehwegstruktur,
- ausreichend breite, tiefe und strukturierte Aufstellflächen an Querungshilfen und Haltestellen des ÖPNV.

Die Verkehrssicherheit für Blinde und Sehbehinderte an Lichtsignalanlagen ist durch das Installieren von Zusatzeinrichtungen weiter zu erhöhen.

Senioren

Mit fortschreitendem Alter des Menschen lassen Hör-, Seh- und Reaktionsfähigkeit nach. Dies alles kann die Teilnahme am Straßenverkehr beeinträchtigen. Besonders unfallgefährdet sind ältere radfahrende Menschen, deren Anteil ständig zunimmt.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Senioren müssen folgende Maßnahmen getroffen werden:

- Radwege sind von anderen Verkehrswegen eindeutig zu trennen.
- Bei der Errichtung von kombinierten Rad- und Gehwegen sind die Mindestbreiten unbedingt einzuhalten.
- Älteren Radfahrern ist das Tragen eines Fahrradschutzhelms zu empfehlen.
- Von motorisierten Verkehrsteilnehmern ist mehr Rücksicht zu verlangen.

Der Anteil älterer Kraftfahrer am Straßenverkehr nimmt ebenfalls zu. Das Mobilitätsbedürfnis älterer Menschen nach dem Ausscheiden aus dem Berufsleben steigt. Die häufigsten Unfallursachen älterer PKW-Fahrer sind Verstöße beim Ein- und Abbiegen, vor allem an Kreuzungen, und das Nichtbeachten der Vorfahrtsregeln.

Auf diese spezifischen Fehler ist insbesondere bei Verkehrsteilnehmerschulungen einzugehen.

Radfahrer

Das Radwegenetz im Landkreis Havelland ist bisher nur unzureichend ausgebaut. Dieser Umstand hat nicht nur negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, sondern hemmt auch die Entwicklung des Fremdenverkehrs.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist es deshalb

erforderlich, daß mittel- und langfristig folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Bei Neubau bzw. Rekonstruktion von Hauptverkehrsstraßen sind Radverkehrswege anzulegen bzw. zu ergänzen.
- Beim Um- und Ausbau ortsgerechter Straßen sind Geh- und Radwege zu konzipieren.
- An Kreuzungen und Signalanlagen müssen fahrradfreundliche Verkehrsregelungen geschaffen werden.

Kurzfristig ist erforderlich,

- die unerlaubte Fremdnutzung von Radfahrwegen konsequent zu ahnden sowie
- Unfallhäufungsquellen an Knotenpunkten und Querungsstellen sowie Sichtbeeinträchtigungen und schlechte Fahrbahnoberflächen konsequent zu beseitigen.

3.1.4 Arbeit der Unfall- und Verkehrssicherheitskommission

Der Kommission kommt eine Schlüsselstellung bei der Verkehrssicherheitsarbeit zu. Auf Grund ihrer Zusammensetzung ist sie in der Lage, nicht nur Entscheidungen zu erarbeiten und vorzubereiten, sondern sie kann auch die Umsetzung von Maßnahmen kurzfristig veranlassen. Die bestehende Zusammensetzung garantiert zwar eine flächendeckende Bearbeitung aller Probleme der Verkehrssicherheit; es ist aber zweifelhaft, ob der organisatorische Arbeitsrahmen ausreicht, um der gestellten Aufgabe gerecht zu werden. Bei Struktureinheiten wie der gegenwärtigen besteht die Gefahr, daß Einzelproblemen zuviel Aufmerksamkeit gewidmet wird und der Gesamtauftrag nur eingeschränkt wahrgenommen werden kann.

Es wäre deshalb zweckmäßig, die Struktur nach unten neu zu gliedern. Während die Frage der Unfalluntersuchung und Unfallanalysetätigkeit weiter zentral durch Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulasträger erfolgen sollte, muß die Arbeit der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit in den Ämtern und amtsfreien Gemeinden stärker wahrgenommen werden. So könnte gewährleistet werden, daß örtliche Probleme durch die zuständigen Verwaltungen mit den dazugehörigen Struktureinheiten des Polizeischutzbereiches bereits im Vorfeld analysiert werden und mit Abänderungsvorschlägen vor die Kreiskommission kommen.

Das betrifft insbesondere die Verkehrsschauen und die Schul- und Spielwegsicherung. Bei der Beurteilung dieser Teilbereiche ist die genaue Kenntnis der örtlichen Verhältnisse unersetzbar - sie garantiert die Effektivität von notwendigen Maßnahmen. Der Landkreis sollte deshalb innerhalb der Unfall- und Verkehrssicherheitskommission die

Initiative ergreifen und die Schaffung von örtlichen Verkehrssicherheitskommissionen anregen. Auf diese Weise wäre es auch möglich, die personal- und zeitaufwendige Durchführung von Verkehrsschauen flächendeckend und qualitätsgerecht zu sichern.

3.2 Repressive Mittel

3.2.1 Entwicklung der Arbeit mit stationären Geschwindigkeitsmeßanlagen im Landkreis Havelland

Grundlage für die aufgezeigte, notwendige Entwicklung ist eine Organisationsuntersuchung, die im Zeitraum 2/96 bis 7/96 durchgeführt wurde. Diese Untersuchung hat Schwachstellen aufgedeckt, die einer effektiven Arbeit bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten entgegenstanden.

Die unter Punkt 1.2 dargestellte Statistik von Unfallursachen macht deutlich, daß die Zahl der unbelehrbaren Kraftfahrzeugführer nicht sinkt. Das heißt, die repressiven Maßnahmen müssen ausgeweitet, die Zahl der Ordnungswidrigkeitenverfahren deutlich erhöht werden.

Das ist zum einen durch eine verbesserte Arbeitsorganisation und zum anderen durch Zuführung neuer, weitestgehend automatisierter Technik möglich. Dabei ist zu beachten, daß insbesondere bei den Investitionen der Zusammenhang mit der Gesamtentwicklung bei stationären und mobilen Geschwindigkeitsmessungen gesehen wird.

Zu berücksichtigen ist, daß durch die Einrichtung einer zentralen Bußgeldstelle bei der Polizei die Durchführung von Verfahren sich vervielfachen wird und daß gemäß Runderlaß des Ministeriums des Innern zum § 47 OBG zukünftig auch die örtlichen Ordnungsbehörden auf Antrag mit der Aufgabe betreut werden können.

Für 1997 ist es deshalb ausreichend, mit dem vorhandenen Personalbestand, der vorhandenen Technik und der gewachsenen Effektivität weiterzuarbeiten. Dabei ist von einer Zielstellung von bis zu 12.000 durchgeführten Verfahren auszugehen. Im Jahr 1998 muß dann nach Maßgabe des Haushalts neue Technik zugeführt werden.

Das betrifft in erster Linie automatisierte Auswertetechnik (ca. 100.000,- DM) sowie zusätzliche Meßtechnik (50.000,- DM)

Mit der neuen Technik kann die Effektivität dann weiter gesteigert werden, das heißt, entweder die Zahl der Verfahren wird weiter erhöht oder der Personalbestand reduziert. Im Jahr 1998 ist dann über die Einführung mobiler Meßtechnik (ca. 200.000,- DM) zu entscheiden.

Die Wirksamkeit der Geschwindigkeitsmeßanlagen muß ständig überprüft werden. Neben der erzieherischen Wirkung, die die Kontrollen generell erfüllen sollen, hat der Gesetzgeber mit der Formulierung - Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an Gefahrenpunkten - die eigentliche Aufgabe formuliert. Es wird deshalb erforderlich sein, ab 1998 in Abstimmung mit der Kreisunfallkommission mindestens einen Meßplatz pro Jahr umzusetzen (Kosten pro Umsetzung ca. 25.000,00 DM).

3.2.2 Repressive Maßnahmen der Polizei

Die repressiven Maßnahmen der Polizei gelten hauptsächlich der Bekämpfung der Hauptunfallursachen. So wurden 1996 besonders die Geschwindigkeitsmessungen, aber auch die Vorfahrtskontrollen und die Verkehrskontrollen bezüglich Alkohol erheblich verstärkt. Für das Jahr 1997 ist vorgesehen, die getroffenen Maßnahmen auf dem 96er Niveau beizubehalten.

Der Einsatz der Mittel und Kräfte erfolgt zielgerichtet an Unfallschwer- bzw. Unfallhäufungspunkten. Dabei wird auf Grund von Analysetätigkeit auch dem Zeitfaktor (Tageszeit, Wochentag) Rechnung getragen.

Die Einsatztätigkeit der Polizei wird sich 1997 auf folgende Bereiche konzentrieren:

Verkehrsknoten B 5 / L 20

- B 5 Stadtgrenze Berlin bis Stadtgrenze Nauen
 - B 102 innerorts: Rathenow, Premnitz
 außerorts: Heidefeld bis Mögelin,
 Hohennauen bis Rhinow
 - B 188 innerorts: Rathenow
 außerorts: Stechow bis Rathenow
 - B 273 außerorts: Kreisgrenze Oberhavel bis
 Nauen
 - L 16 innerorts: Schönwalde
 außerorts: Abzweig L 161 bis Abzweig
 Wensdorf
 - L 20 innerorts: Falkensee
 außerorts: Schönwalde Dorf bis
 Schönwalde Siedlung
 - L 201 innerorts: Falkensee
 außerorts: Abzweig L 161 bis Höhe Alt
 Brieselang
 - L 202 außerorts: von L 201 bis OE Brieselang
 - L 862 außerorts: Falkenrehde bis Ketzin
- Stadt Nauen - Dammstraße / Hertfelder Straße
 - Gartenstr./Oranienburger
 Str./Kreuzthaler Str.
- Stadt Falkensee - Nauener Str./Havelländer Weg
 - Coburger Weg/Hamann-Str.
 - Straße der Einheit / Potsdamer
 Straße

-Straße der Einheit

Stadt Rathenow -Spandauer Str. / Potsdamer Straße

Veränderungen durch die Entstehung neuer bzw. den Wegfall bestehender Unfallhäufungspunkte werden operativ berücksichtigt.

Schlußwort

Die aufgeführten Maßnahmen und Vorschläge zur Dämpfung des Unfallgeschehens im Landkreis Havelland können und werden nicht die große Trendwende bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit herbeiführen. Zum einen sind insbesondere die präventiven Maßnahmen langfristig angedacht, und zum anderen werden repressive Maßnahmen nur zeitlich begrenzte Erfolge aufweisen.

Sicherheit im Straßenverkehr ist vor allem ein gesamtgesellschaftliches Problem, das durch viele Faktoren beeinflußt wird. Dabei spielen soziale und familienpolitische Aspekte eine ebenso wichtige Rolle wie z. B. das individuelle Rechtsempfinden. Schon allein der Umstand, daß im Landkreis Havelland pro Jahr ca. 1000mal der Straftatbestand Unfallflucht zu verzeichnen ist und etwa 5.000 Verfahren wegen des fehlenden Pflichtversicherungsschutzes durchgeführt werden müssen, sollte nachdenklich machen. Die Akzeptanz für repressive Maßnahmen besteht bestenfalls bei Unbeteiligten. Bei Betroffenen wird die Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren in der Regel mit Begriffen wie "Schikane" oder "Abzocken" kommentiert.

Man könnte deshalb dem Grundsatz - Freie Fahrt für Freie Fahrer - zustimmen, sollte jedoch unbedingt hinzufügen, aber nur im Rahmen der bestehenden Rechtsordnung. Diese Rechtsordnung so zu gestalten, daß sie sowohl dem Sicherheitsbedürfnis, als auch dem eigenverantwortlichen Handeln der Verkehrsteilnehmer gerecht wird, ist eine "Kunst", die ihre Grenzen noch nicht erreicht hat. Aber welcher Art die Rechtsordnung auch immer ist, ohne Akzeptanz kann die Sicherheit auf unseren Straßen nicht größer werden.

Anlage 2**Mittelfristige Bauvorhaben
an Kreis-, Landes- und Bundesstraßen****Kreisstraßen****1998**

Neubau einer Straßenbrücke über die Havel bei Strodehne

HVL 03	Bieselang Brücke bis L 161 (3. BA)
HVL 09	OL Nauen - Hertefeld (Teil BA)
HVL 20	TA Lötze - B 102

1999

HVL 06	Ortslage Tremmen (3. BA)
HVL 06	Gohlitz - Tremmen (Teil BA)
HVL 17	OL Stechow - Ferchesar

2000

HVL 05	Buchow-Karpzow - Prior
(Restleistung)	
HVL 06	IA Tremmen - L 86
HVL 09	Brücke Uterhorst
HVL 12	OL Paulinenaue

2001

HVL 02	Pausin - L 201
HVL 20	Rathenow - Semlin - Lötze (TA OL Rathenow)

Landesstraßen

Kosten (TDM)					
Maßnahme	gesamt	1997	1998	1999	2000
L 17 Friesack - Kleßen Kleßen - Stölln	2.300 5.500		2.300 3.000	2.500	
L 20 Radweg Abzw. Glienicke-Seeburg Radweg Schönwalde Siedlung - Schönwalde Ortsumfahrung Falkensee Südabschnitt	700 500 10.000	500 2.000	700 3.000	3.000	2.000
L 86 Ortsdurchfahrt Ketzin	7.400		1.000	3.500	2.900
L 91/92 Päwesin - Roskow	2.600		1.000	1.600	
L 96 Ortsdurchfahrt Nitzahn Ortsdurchfahrt Jerchel	1.300 2.000				1.300 2.000
L 201 Kreuzungspunkt bei ABA Falkensee ABA Falkensee - B 273	400 4.000		400 1.400	2.600	
L 202 Ortsumfahrung Brieselang Brieselang - Zeestow	1.470 1.500	1.200	270 1.500		

Bundesstraßen

Kosten (TDM)					
Maßnahme	gesamt	1997	1998	1999	2000
B 5 Stadtgrenze Berlin - A10 bis Anschlußst. Wustermark Landesgrenze Berlin-Nauen (Reko Fahrbahn) Ortsdurchfahrt Pessin	46.400 12.000 2.000	20.000	23.400	3.000 5.500	6.500 2.000
B 102 Ortsdurchf. Rhinow (1.BA) Rathenow - Hohennauen Brücke ü.d. Rhin Altgarz Brücke ü.d. Mühlenrhin Altgarz Ortsdurchfahrt Rathenow Premnitz - Rathenow Ortsdurchfahrt Großderschau Brücke ü.d. Dosse Großderschau Ortsdurchfahrt Premnitz (2.BA) Ortsdurchfahrt Hohennauen	1.000 3.500 650 660 600 3.100 2.000 1.200 3.000 2.100	1.000 1.100	2.400 650 660 600 2.000 1.200	1.100 800 1.200 1.000	2.000 2.100
B 188 Ortsdurchf. Rathenow/ L 96 (Kreisel) Stechow (Knotenpunkte) Brücke ü.d. Schleusenkanal Rathenow Rathenow - Landesgrenze SA	2.000 1.300 4.500 8.400	300	1.700 1.300	3.000	1.500 8.400
B 273 Radweg Funkamt - Nauen Radweg Wusterm.-Falkenrh. Ortsdurchfahrt Hoppenrade Wusterm.-ABA Potsdam Nord ABA Kremmen - Börnicke	540 1.500 1.500 2.000 3.400		540 1.000	500 1.500	2.000 3.400

Anlage 3**Radfahrwegplanung auf Bundes- und Landesstraßen**Vordringlicher Bedarf (bis 2012)**B 005**

Bf. Wustermark bis L 863
L 161 bis Nauen
Nauen bis Berge

B 102

Mögelin Süd bis Mögelin Nord
Hohennauen bis Wassersuppe
Rhinow bis Großderschau

B 188

Buckow bis Rathenow
L 982 bis Stechow, Ferchesar

B 273

Falkenrehde bis Buchow-Karpzow
Buchow-Karpzow bis Hoppenrade
Hoppenrade bis Wustermark
Nauen bis OT Am Weinberg

L 020

Schönwalde Siedlung bis Schönwalde
Falkensee bis Schönwalde Siedlung

L 086

Ketzin bis Fähre

L 092

Ketzin bis OT Paretz
Ketzin Brückenkopf bis Zachow

L 201

L 202 bis OT Falkenhain

L 202

Zeestow bis Brieselang
Brieselang bis L 201

L 862

Ketzin bis Falkenrehde

Mittelfristiger Bedarf

B 5

Kreisgrenze mit Berlin bis Olympisches Dorf
Abzweig Wernitz bis Abzweig Bredow
Berge bis Ribbeck
Selbelang bis Abzweig Wagenitz
Abzweig Haage bis Abzweig Briesen

B 102

Kreisgrenze bis Döberitz
Rathenow bis Hohennauen
Großderschau bis Kreisgrenze

B 188

Stechow bis Abzweig Landin

B 273

Kreisgrenze bis Buchow Karpzow
Am Weinberg bis Abzweig Kienberg

L 16

Schönwalde - Pausin - Paaren bis Grünefeld

L 17

Abzweig Schönholz - Neuwerder
Kietz bis Kreisgrenze

L 86

Abzweig Tremmen bis Eitzin

L 91

Neukammer bis Abzweig Schwanebeck
Gohlitz - Wachow

L 96

Böhne bis Bützer
Jerchel - Nitzahn bis Knoblauch

L 98

Gräningen bis Mützlitz

L 166

Zootzen bis Abzweig Wutzetz

L 173

Berger Damm bis Abzweig Berger Damm Lager

L 174

B 5 - Wagenitz - Brädikow bis Warsaw

Langfristiger Bedarf

B 5

Ribbeck - Selbelang
Abzweig Wagenitz bis Abzweig Haage
Friesack bis Kreisgrenze

B 102

Abzweig Wassersuppe - Rhinow

B 188

Rathenow - Stechow
Abzweig Landin bis B 5

B 273

Abzweig Kienberg bis Kreisgrenze

L 16

Börnicke bis Grünefeld

L 17

Kleeßen bis Abzweig Schönholz

L 20

Schönwalde - Kreisgrenze

L 86

Neugarten bis Abzweig Tremmen

L 91

Quermathen bis Golitz
Wachow bis Kreisgrenze

L 92

Gutenpaaren bis Kreisgrenze

L 96

Knoblauch bis Kreisgrenze

L 98

Mützlitz bis Kreisgrenze

L 99

B 5 bis Retzow

L 863

Wernitz bis Abzweig Neugarten

Änderung der Satzung der Musik- und Kunstschule Havelland

Mit Beschluß Nr. 476/97 hat der Kreistag die Satzung beschlossen. Die Satzung enthält keine genehmigungspflichtigen Teile. Sie ist dem Ministerium des Innern angezeigt worden. Die Satzung wird nachfolgend mit ihrem vollständigen Wortlaut veröffentlicht.

Erste Änderung der Satzung der Musik- und Kunstschule Havelland

Die Satzung wird wie folgt geändert:

Artikel 1

Im § 2 Aufgaben der Absatz 2

(2) Die Musik- und Kunstschule Havelland steht Bürgern des Landkreises Havelland auch ohne künstlerische Vorkenntnisse offen.

Artikel 2

Im § 7 Art des Unterrichts der Absatz 2

(2) Die Art des Unterrichts wird unter pädagogischen Gesichtspunkten vom Lehrer im Benehmen mit den Erziehungsberechtigten festgelegt.

Artikel 3

Der § 9 Aufnahme die Absätze 3 und 4

(3) Die Teilnahme am Unterricht der Musik- und Kunstschule Havelland ist Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen des Landkreises Havelland im Rahmen der bestehenden Kapazitäten möglich.

(4) Über die Aufnahme von Bürgern aus anderen Landkreisen entscheidet der Leiter der Einrichtung.

Artikel 4

Die o.g. Veränderungen treten nach Bekanntgabe in Kraft.

Rathenow, den 29.09.1997

Dr. Burkhard Schröder
Landrat

Peter Weisner
Kreistagsvorsitzender

Gemäß § 5 Abs. 6 LkrO wird darauf hingewiesen, daß jeder Einsicht in die Satzung nehmen und sich gegen Erstattung der dadurch entstehenden Kosten Abschriften geben lassen kann. Die Satzung liegt zur Einsichtnahme während der Dienstzeiten (7.30 - 16.00 Uhr) im Landratsamt, Platz der Fgfreiheit 1, 14712 Rathenow, Zimmer Nr. 108 aus.

Änderung der Gebührensatzung der Musik- und Kunstschule Havelland

Mit Beschluß Nr. 477/97 hat der Kreistag die Satzung beschlossen. Die Satzung enthält keine genehmigungspflichtigen Teile. Sie ist dem Ministerium des Innern angezeigt worden. Die Satzung wird nachfolgend mit ihrem vollständigen Wortlaut veröffentlicht.

Erste Änderung der Gebührensatzung der Musik- und Kunstschule Havelland

Die Gebührensatzung wird wie folgt geändert:

Artikel 1

Im § 4 Ermäßigung wird Absatz 5 geändert und Absatz 6 neu eingefügt

(5) Bei Unterrichtung in mehreren gebührenpflichtigen Fächern wird die Gebühr für das zweite und jedes weitere Fach um 25 % ermäßigt.

(6) Eine Mehrfächerermäßigung gemäß Absatz 5 gilt nur im Bereich der Unter-, Mittel- und Oberstufe (§ 5, Buchstabe b).

Artikel 2

Der § 5 Unterrichtsgebühren wird wie folgt verändert:

die Buchstaben a), b1), c), d) und e)

a) Grundstufe		monatl.	jährl.
a.1) Musikalische Früherziehung	45min	20,00 DM	240,00 DM
a.2) Musikalische Grundausbildung	45min	20,00 DM	240,00 DM
a.3) Künstlerische Früherziehung	90min	20,00 DM	240,00 DM
a.4) Künstlerische Grundausbildung	90min	20,00 DM	240,00 DM
b) Instrumental- und Gesangsunterricht (Unter-, Mittel- und Oberstufe)			
b.1) Einzelunterricht	45min	70,00 DM	840,00 DM
c) studienvorbereitende Ausbildung (2 Hauptfachstunden, Nebenfach, Theoretförderklasse)			
		90,00 DM	1080,00 DM
d) Spiel- und Arbeitsgemeinschaften			
d.1) Orchester/Spielkreise/Chor etc.			
als Ergänzungsfach		gebührenfrei	
als alleiniges Fach		15,00 DM	180,00 DM
d.2) Musiktheorie			
als Ergänzungsfach		gebührenfrei	
als alleiniges Fach		15,00 DM	180,00 DM

e) Erwachsenenbereich

e.1)Musikalische Grundausbildung	45min	30.00 DM	360.00 DM
e.2)2-er Gruppe	45min	75.00 DM	900.00 DM
3-er oder 4-er Gruppe	60min	75.00 DM	900.00 DM
e.3)Musikalischer Einzelunterricht	45min	90.00 DM	1080.00 DM
e.4)Spiel- und Arbeitsgemeinschaften		20.00 DM	240.00 DM
e.5)künstlerische Grundausbildung	90min	30.00 DM	360.00 DM

Artikel 3

Der § 6 Unterrichtsversäumnisse. Unterrichtsausfall

Abs. 2 Buchstabe a) das Wort entgelte wird durch
Gebühren ersetzt

(2) Fällt der Unterricht aus Gründen, die von der Musik-
und Kunstschule Havelland zu vertreten sind, aus, gilt
folgende Regelung:

a)Werden innerhalb eines Schuljahres weniger als 35
Wochen Unterricht erteilt, kann zum Ende des Schuljahres
die Erstattung der anteiligen Gebühren schriftlich bei der
Verwaltung beantragt werden. Für jede ausgefallene
Unterrichtsstunde wird 1/35 der entsprechenden
Jahresgebühren erstattet.

Artikel 4

Im § 7 Gebühren für die Nutzung von
Leihinstrumentarium wird Absatz 2 neu hinzugefügt:

(2) Für die Ausleihe von Instrumenten zu besonderen
Zwecken außerhalb des regulären Musikschulbetriebes
gelten die genannten Gebühren für die jeweilige
Wertgruppe

- die Monatsgebühr bei Einsatz im Bereich der
allgemeinen Musikpflege und-förderung: als
Tagesgebühr

-die Jahresgebühr bei kommerzieller Verwendung:als
Studiengebühr

Artikel 5

Die o.g. Änderungen treten am 1.01.1998 in Kraft.

Rathenow, den 29.09.1997

Dr. Burkhard Schröder Peter Weisner
Landrat Vorsitzender des
 Kreistages

Gemäß § 5 Abs. 6 LkrO wird darauf hingewiesen, daß
jeder Einsicht in die Satzung nehmen und sich gegen
Erstattung der dadurch entstehenden Kosten Abschriften
geben lassen kann. Die Satzung liegt zur Einsichtnahme
während der Dienstzeiten (7.30 - 16.00 Uhr) im
Landratsamt, Platz der Fgfreiheit 1, 14712 Rathenow,
Zimmer Nr. 108 aus.

Herausgeber: Landkreis Havelland, Der Landrat, Platz der Freiheit 1
14712 Rathenow

Redaktion: Pressestelle, Petra Müller

Der kostenlose Nachdruck von Beiträgen aus dem Amtsblatt ist mit Quellenangabe gestattet.

Schriftliche Bestellungen sind zu richten an: Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des Landkreises Havelland.

Das Amtsblatt erscheint unregelmäßig.
