

Einreicher: Fraktion CDU, Fraktion SPD, Fraktion DIE LINKE und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Anlage 9 Beschlussantrag 240/2019

Herr Dr. Krombholz: Er habe letztens in einer Vorlage gelesen, man sollte den Kraftfahrzeugverkehr und andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer nicht gegeneinander ausspielen. Bekanntlich sei er in der Vergangenheit ein bisschen historisch ausgebildet worden. Er gucke auch gern einmal zurück und überlege, wie es zu der heutigen Verkehrssituation der historischen Innenstadt gekommen ist. Ihm gehe da eine Fotografie aus der Plauer Straße vom Anfang des vergangenen Jahrhunderts, also von etwa 1905, nicht aus dem Sinn. Das Kamerastativ habe damals mitten auf der Straße gestanden. Der Blick sei in Richtung Altstädtisches Rathaus gerichtet gewesen. Man sehe eine Straße, die fast so aussehe wie heute, also gepflastert, mit Bordsteinen, mit Gehwegen in fast identischer Breite wie heute. Der Unterschied sei ein anderer. Am Rand des Bildes in etwa der Höhe des Plauer Torturmes gebe es auf dem Gehweg spielende Mädchen mit einem Ball - heute undenkbar. Es falle auf, dass es überhaupt keine parkenden Autos in dieser Straße gab. Es gebe nur ein einziges fahrendes Kraftfahrzeug und ein Pferdefuhrwerk sei zu sehen. Nun würden alle sicher nicht mehr in diese Zeit zurückwollen. Man freue sich, dass man heute die Möglichkeit habe, auch völlig individuell mit dem Kraftfahrzeug durch die Gegend zu fahren. Aber ein bewusster Blick in die Vergangenheit zeige, wie der motorisierte Individualverkehr nach und nach den öffentlichen Straßenraum erobert habe. Man habe sich wie selbstverständlich daran gewöhnt, dass man sein Auto platzsparend am öffentlichen Straßenraum abstellen könne. 90 % ihrer Zeit stünden diese Autos einfach nur in der Gegend herum. Sie würden nicht benutzt.

Heute habe man beim fließenden Verkehr in der Innenstadt eine Kfz-Belastung, die nicht mehr tolerabel wäre. Der Lärm und die Abgase seien schädlich für die Anwohner. Allein 8000 Fahrzeuge würden sich jeden Tag durch die Altstadt drängen. Davon sei der überwiegende Teil reiner Durchgangsverkehr - also kein Ziel, kein Zweck, einfach nur Durchfahren. Man wisse diese Umstände seit Jahren. Man kenne die Situation. Alle Verkehrsentwicklungspläne seit 1989 hätten darauf hingewiesen, dass der Durchgangsverkehr in der Innenstadt zu beschränken sei.

Deshalb freue er sich heute sehr, dass man einen Antrag zur Beschlussfassung vorzuliegen habe, der von insgesamt vier Fraktionen vorgeschlagen worden sei.

Sie möchten gern eine Verkehrsberuhigung durch Herausnehmen des Durchgangsverkehrs für die Dominsel, die Altstadt und die Neustadt auf die Dauer umsetzen. Er hoffe, dass man zeitnah nach dieser Beschlussfassung durch die Verwaltung ein umsetzbares Maßnahmenpaket vorgelegt bekomme, das zu einer effizienten Verkehrsverlagerung führen wird. Diejenigen Fraktionen, die an der Vorbereitung dieses Antrages nicht beteiligt waren, bitte er ebenfalls um Zustimmung, sodass man vielleicht sogar zu einem einstimmigen Signal an die Bürgerschaft komme.

Herr Schaffer: Auch in Anbetracht der noch folgenden Anträge wolle er grundsätzlich Folgendes sagen. Man habe in langen Diskussionen zum Verkehrsentwicklungsplan, Parkraumbewirtschaftungskonzept, ein ÖPNV-Konzept zusammengestellt und letztendlich habe man Dinge beschlossen, wo man gesagt habe, das wären die Sachen, die die Stadt auch weiterbringen. Momentan stelle er ein Stück weit fest, dass man viele Einzelanträge habe, wo man das Gefühl habe, dass der eine den anderen versuche, links oder rechts zu überholen. Viele Dinge wären im Verkehrsentwicklungsplan dargestellt. Warum und weshalb das so ist, vermöge er nicht hundertprozentig zu sagen. Aber er glaube, die Zeit bis heute hätte vielleicht schon mal danach gerufen, vielleicht mit ein paar Dingen zu beginnen. Insofern sage er, dass - wenn man vielleicht schon mal rechtzeitig angefangen hätte, ein paar Dinge abzuarbeiten - man also dem Umstand nicht gerecht geworden wäre, dass man jetzt über Einzelanträge versuche, sich gegenseitig zu überholen.

Zu diesem Antrag: Im Punkt 1 gehe es um die digitale Lösung. Er meine, es wären sich alle einig – wenn man durch die Innenstadt, insbesondere durch die Altstadt fahre, würden viele häufig diese Geschichte

nutzen, um abzubiegen bzw. um vermeintlich abzukürzen und durch die Innenstadt zu fahren. Für ihn wäre eine digitale Lösung, ganz klar einen neuen Verkehrsrechner anzuschaffen. Dieser gehöre für ihn ganz klar vorgezogen und nicht erst in die Planung und Umsetzung, damit man den fließenden Verkehr auf dem Ring deutlich schneller mache, um natürlich auch die Attraktivität des Ringes zu erhöhen und nicht Abkürzungen zu nehmen, die vermeintlich kürzer wären, durch die Innenstadt/Altstadt. Zu diesem Thema würde er sich wünschen, den Verkehrsrechner ein Stück vorzuziehen.

Als zweiten Punkt dazu nochmal: Man habe das Thema Mühltorstraße auch mal wieder diskutiert. Er wisse nicht, ob es da eine hundertprozentige Lösung gibt. Eine Lösung wäre für ihn, wenn man diese Spange Gerostraße, die dann wieder auf die Willi-Sänger-Straße hinten hinaufbiege, vorziehen würde und dort den Verkehr umleite, um dann auch Abkürzungsversuche ein Stück weit zum Erliegen zu bringen.

Dann habe man zwei Maßnahmen, die an der Stelle weiterbringen würden. Dann müsse man weiterschauen. Man werde das sicherlich nicht von heute auf morgen haben. Er sei aber der Meinung, man solle damit anfangen, um den Dingen gerecht zu werden, die klar in der Umwelt momentan passieren, aber ganz klar auch um dem gerecht zu werden – man habe ein beschlossenes Konzept und dort wolle man gemeinsam mit der Verwaltung auch Impulse geben.

Herr Stieger: Die Fraktion der Freien Wähler werde sich bei diesem Antrag enthalten, weil man nicht so richtig erkennen könne, was ein „Mehr“ an diesem Antrag sein soll über das hinaus, was man bereits habe. Herr Schaffer habe das richtig auf den Punkt gebracht. Es gehe nicht darum, den Verkehrsentwicklungsplan noch einmal zu beschließen oder noch einmal einzelne Maßnahmen, sondern wahrscheinlich gehe es eher darum, dass alle wollen, dass mit der Umsetzung dieser Maßnahmen, die dort enthalten seien, wie zum Beispiel die Gero-Straßenspange, begonnen werde.

Wenn man auf Herrn Dr. Krombholz eingehe mit dem Blick zurück, dann müsse er sagen, das hinke manchmal auch. Niemand wolle sich heute mehr die Zeit vorstellen ohne Antibiotika. Er glaube, dass es auch darauf ankomme, die richtige Diagnose zu stellen und zu sagen, dass die drei Kerne in der Innenstadt total verkehrsüberlastet seien. Diese Sichtweise werde auch angenommen von denen, die ihre Vorteile aus der Anliegersicht davon haben. Wenn man ehrlich wäre und realistisch versuche, die Sache zu betrachten, dann habe man in den Stadtkernen bestimmte Verkehrsachsen. Diese seien verkehrsbelastet - die Plauer Str., Parduin, Mühltorstr. oder auch Jacobstr., Steinstraße und auch die St.-Annen-Straße. Sowie man aber von dort nur wenige Meter zur Seite gehe, könne man in der Tat spielende Kinder mit dem Ball erleben. Da gebe es reine Anliegerstraßen und reinen Anliegerverkehr. Marlis Eichhorn hatte mal eine Anfrage zum Packhof gestellt, wo überraschenderweise herauskam, dass die Verkehrsbelastung in dem Wohngebiet im Grunde nur über den Anliegerverkehr stattfindet. Die Frage sei, ob die Bereitschaft der Anlieger bestehe, auf den Zweit- oder Drittwagen zu verzichten. Da spreche man die Frage an, wie teuer darf denn so etwas sein, die Wohngebiete mit einer Vielzahl von Anliegerfahrzeugen vollzustellen. Er bezahle für seinen Parkplatz in der Nähe der Kanzlei deutlich mehr, als ein Anlieger und er benutze genau den gleichen Verkehrsraum. Das sei eine Frage der Wertigkeit. Was sei etwas wert? Darüber müsse man an dieser Stelle auch einmal nachdenken.

Man wolle auch an die Geschichte des Antrages erinnern. Der Antrag habe begonnen mit der „Fahrradstraße – Mühltorstraße“. Da sei durchaus berechtigt dargelegt worden, dass das so rechtlich nicht funktioniere. Damit hätte die Sache zu Ende sein können. Die Fraktion erwarte keinen Mehrwert aus diesem Antrag. Sie sehe das als eine Beschäftigung der Verwaltung mit diesem Thema an. Im Grunde wolle man nur erreichen, dass der Oberbürgermeister und die Verwaltung das umsetze, was schon beschlossen ist. Das sei der falsche Ansatz. Man müsse sagen, es gebe bereits einen beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan. Dann sollen die Maßnahmen umgesetzt werden. Da könne man gerne gemeinsam überlegen, wo die Standorte für Parkhäuser wären und ähnliche Sachen.

Die Faktion werde sich der Stimme enthalten.

Herr Nowotny: Es sei schon erstaunlich wieviel Verkehrsexperten es auf einmal in der Stadtverordnetenversammlung gebe. Dabei sei es noch gar nicht so lange her, dass der Verkehrsentwicklungsplan ausgiebig diskutiert wurde. Er frage sich, warum diese Ideen damals nicht schon mal mit eingeflossen seien. Der Verkehrsentwicklungsplan wäre im Prinzip der Befehl an die Verwaltung, entsprechende Verkehrsstrukturen in der Stadt zu entwickeln bzw. zu verändern. Diese Umsetzung sei noch nicht erfolgt und insofern betrachte er den Punkt 1 als eine Unterstreichung der Forderung nach der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes. Man würde den Punkt 1 als unschädlich betrachten, wenn

die Verwaltung von sich aus den Verkehrsentwicklungsplan anpacke und umsetze, dann wäre er sogar nicht mehr erforderlich. Diesen Punkt würde er als unschädlich betrachten. Den Punkt 2 lehne die Fraktion ab.

Von daher **beantrage er eine getrennte Abstimmung** der beiden Punkte.

Er sehe nicht ein, dass die Altstadt prioritär behandelt werden soll. Der Dom habe die gleichen Probleme wie die Altstadt und andere Regionen in der Stadt auch. Warum soll die Altstadt da bevorzugt werden? Für die Mühlentorstraße werde es keine gesetzlich konforme Regelung geben. Wenn man auf eine Sperrung aus sein sollte und die Sperrung erwarte, dann müsse man sich dessen bewusst sein, dass jede Verkehrseinschränkung an einer Stelle und eine Entspannung der Situation dort, immer mehr Ärger verursache bei denjenigen, die die Leidtragenden seien. Das werde man bei einer großen Umfahrung mit oder ohne Spange in jedem Falle haben. Die Lasten nur von einer Schulter auf die andere zu verlagern, das sei für ihn keine Lösung, insbesondere auch deshalb nicht, weil man das Vielfache an Verkehrsstrecke dann einplanen müsse und die Umweltverschmutzung und der CO₂-Ausstoß damit auch das Vierfache betrage.

Herr Brösicke: Da sei wohl der schwarz-rot-rot-grüne Traum von einer autofreien Innenstadt, der Kampf gegen die Autofahrer dann letztendlich auch in Brandenburg an der Havel angekommen.

Richtig sei, dass der Antrag auf dem Verkehrsentwicklungsplan beruhe. Zufällig habe man sich hier nur die Punkte der Verkehrsberuhigung herausgesucht. Zu einer Stadt gehöre auch in gewissem Maße der Verkehr. Das sei Fakt, man müsse das nicht gut finden, aber es gehöre nun einfach mal dazu.

Was man mit diesem Antrag wolle, sei einfach Wunschdenken. Es werde nicht gesagt, wo denn dieser Verkehr hin soll. Es sei aber klar, dass - wenn man den Verkehr irgendwo herausnehme - er dann woanders entlang müsse. Es gehe hier nicht um Menschen, die bequem seien, sondern um Menschen, die morgens und abends zur Arbeit müssen und ihre Kinder in die Kita oder Schule bringen, Arztbesuche machen und einkaufen gehen. Für ihn sei dieser Antrag einfach reiner Aktionismus.

Überraschend sei für ihn, dass die Unterzeichner bei einem Hotelbau am Packhof keine Probleme für die Anwohner in der Hammerstraße gesehen hatten. In der Altstadt solle das ganz anders sein. Dort sei man sogar auf die Idee gekommen, in einem Lärmschutzkonzept Bitum in die Altstadt zu bringen und jetzt wolle man den Verkehr ganz herausnehmen. Das sei ein Sinneswandel, den man so zur Kenntnis nehme.

Was seien die Konsequenzen, wenn man die Altstadt und die Mühlentorstraße mit Verkehr beruhige? Man Sorge dafür, dass die Gerostraße eine der Hauptverkehrsstraßen in der Stadt werde und man mache die Bergstraße zu eine der Hauptverkehrsstraßen, die dafür aber völlig ungeeignet sei.

Er sei dafür, dass man zu einer Verkehrsberuhigung in der Innenstadt auch am Dom kommen könne. Dazu gehöre aber, dass zum einen die Spange als Entlastung fertiggestellt ist und man dann auch den ÖPNV in der Stadt an die dann gestiegenen Anforderungen anpasse. Das wäre im Moment in keinster Weise so. Man versuche den zweiten Schritt vor dem ersten zu machen.

Die Fraktion werde diesem Antrag nicht zustimmen.

Frau Kornesser: Es sei fraktionsübergreifend gelungen, das komplexe Thema gemeinsam anzufassen und den Bürgern darzustellen, dass man ohne Streit versuche, miteinander eine Lösung zu finden. Dieser Aufschlag sei gut gelungen. Sie gebe Herrn Nowotny recht, dass die Einzelmaßnahmen negative Folgen für andere Bereiche nach sich ziehen können.

Genau das sei der Punkt, dass man gesagt habe, man wolle ein Gesamtkonzept haben, um einen sinnvollen Ablauf der Maßnahmen hier hereinzubekommen. Die Verwaltung soll nach dieser Grundlage eine Entscheidungsvorlage vorlegen. Dann werde man sehen, was damit erreicht wurde. Sie denke, dass dies eine gute Arbeitsaufgabe sei. Dem sollte man jetzt einfach zustimmen.

Frau Dr. Didczuneit-Sandhop: Sie finde es gut, dass damit begonnen wurde, überhaupt über das Problem zu sprechen. Man sollte den Verkehr nicht immer nur vom Auto her „aufziehen“ und sagen, das sei wichtig und werde immer so bleiben. Sie meine, die Straßen dieser Stadt seien entstanden, als es Autos noch gar nicht gab. Das müsse mehr berücksichtigt werden und das sollte auch wieder in die Köpfe zurück. Die Menschen vor 100 Jahren haben wesentlich ruhiger gelebt und wenn Herr Stieger wissen würde, welche

Auswirkungen Verkehrslärm auf die Gesundheit habe, dann würde er etwas anders darüber denken. Diesen Einwand wolle sie auch machen, dass man sagen müsse, Verkehrslärm habe erheblichen Einfluss auf Risikofaktoren wie Blutfette, Arteriosklerose, Blutdruck usw. Es erhöhe das Herzinfarkttrisiko nachweislich um 20 bis 30 Prozent. In Deutschland seien 365.000 Menschen an Feinstaub gestorben. Das sei auch eine gravierende Zahl. Wenn man sich das vergegenwärtigt, dann müsse man sagen: Wo könne man anfangen? Gemeint sei nicht, dass von heute auf morgen der Verkehr gesperrt werde, aber man müsse aufhören zu sagen, das Auto sei ganz wichtig und es gebe nur das Auto.

Sie sei für eine gleichberechtigte Partizipation aller anderen Verkehrsteilnehmer, also auch Fußgänger und Fahrradfahrer. Da habe man hier keine optimalen Bedingungen und sollte einfach irgendwo anfangen.

Herr Kretzschmar: Der Antrag mache genau das, was Herr Brösicke und Herr Stieger kritisiert haben. Er hole Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan prioritär nach vorne, nämlich Verkehrsberuhigung in den genannten Stadtteilen: Neustadt, Dom und Altstadt. Da soll ein Umsetzungskonzept vorgelegt werden. Es werde überhaupt noch nichts gesperrt. Das wäre „Angstmache“. Hier werde von der Verwaltung ein Konzept gefordert, was den Stadtverordneten vorgelegt werden soll. Dann könne man darüber diskutieren, ob die Stadtverordneten das als sinnvoll erachten oder nicht.

Dazu gehöre aus Sicht seiner Fraktion auch ein elektronisches Parkleitsystem. Das sollte verstärkt in diesem Konzept berücksichtigt werden.

Es gebe viele Sachen, die im Verkehrsentwicklungsplan enthalten, aber sehr langfristig seien. Man wolle mit dem Antrag Prioritäten setzen, was kurzfristig beschlossen werden soll.

Er bitte um Zustimmung zu dem Antrag.

Herr Dietrich: Er sei der Meinung, dass man an der Sache vorbei diskutiere. Das Stichwort sei der Verkehrsentwicklungsplan. Der Verkehr entwickle sich, der wickle sich nicht ab. Seit mehreren Jahrhunderten werde der immer mehr. Wahrscheinlich werde sich das nicht ändern, wenn man nicht grundlegend etwas ändere. Man könne diskutieren, was man wolle. Die Anzahl der Pkw wird nicht weniger und auch nicht der Bedarf, mit dem Auto durch die Gegend zu fahren. Warum sei denn der Verkehr so viel mehr geworden? Die Arbeitsstellen seien für viele sehr viel weiter entfernt.

Die Innenstadt habe sich entwickelt. Viel werde zentral in die Stadt geholt, wie z. B. Ärzte, Einkaufszentrum, Stadtverwaltung etc., natürlich müssen die Leute dorthin. Dementsprechend entwickle sich der Verkehr in diese Richtung. Man könne natürlich hier und da optimieren, andere Schaltzyklen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Fahrspuren ändern, nur der Verkehr insgesamt werde nicht weniger dadurch. Es sei völlig illusorisch zu glauben, dass man da irgendetwas machen könne. Es werde zu Verwerfungen kommen. Man könne die Steinstraße entlasten, indem man sage, die Hälfte der Autos fahren dann durch die Neustädtische Heidestraße. Was das nach sich ziehe, brauche er hier nicht zu erläutern.

Wenn man überhaupt etwas verändern wolle, dann müsse man die Anzahl der Autos verringern.

Herr Brösicke: Natürlich werde das zu einer Verlagerung des Autoverkehrs und zu neuen Problemen führen. Er schlage vor, dass die Einreicher diesen Antrag zurückziehen, bevor man die Möglichkeiten für eine Verkehrsberuhigung geschaffen habe.

Herr Kretzschmar habe die Einzelmaßnahmen kritisiert, die im Nachfolgenden zu diskutieren seien. Er frage sich, was dann mit der Altstadt und der Mühlentorstraße sei, da angeführt werde, dass es um einen Prüfauftrag gehe und keine Baumaßnahmen beschlossen werden sollen. So gehe es mit dem Antrag später zum Nicolaiplatz aber auch. Da freue er sich auf die Zustimmung.

Herr Stieger: Er habe Herrn Kretzschmar so verstanden, dass der Verkehrsentwicklungsplan ein Grundlagenbeschluss war. Jetzt beginne man, die einzelnen Maßnahmen zu beraten. Aus Sicht von Herrn Stieger sei das falsch. Es sei bei jedem Beschluss, der in der SVV gefasst werde, eine Umsetzungsbefehl da. Wenn das nicht passiere, gebe es andere Mittel, dort hinterher zu sein, als nochmals Beschlüsse zu wiederholen.

Er sei etwas erschrocken, wenn mehrere Redner sagen, es sei schön, dass man jetzt beginne, sich erstmalig mit Verkehrsproblemen zu beschäftigen. In nicht ganz so lange zurückliegender Zeit habe man über 80 Einzelanträge zu dem Verkehrsentwicklungsplan behandelt. Man habe sich damit intensiv beschäftigt und abgewogen, warum man zustimme oder dagegen sei. Man habe über 3 Monate an diesem Antrag gearbeitet. Jetzt zu sagen, dass man damit beginne, sei schlichtweg falsch.

Der Blick zurück in die Geschichte sei immer schön, aber in der autofreien Zeit habe es dann Esel- oder Ochsenkarren gegeben. Straßen und Wege seien aber immer von Anfang an Handelswege und Verkehrswege gewesen, um den Austausch von Waren zu organisieren. Dass diese Wege nur noch im Privatinteresse zu betrachten seien, weil man meine, Personen würden mit dem Auto diese Wege belasten, weil sie daran Spaß haben, das sei völlig abwegig. Es sei so, dass die Personen diese Wege benutzen müssen, weil sie von und zur Arbeit müssen und Dinge zu erledigen haben, die mit ihrem Lebensalter zu tun haben.

Herr Dr. Krombholz: Am Montag sei Herr Kießler in der Fraktion gewesen. Das sei ein Bürger vom Dom. Der habe erklärt, dass seit 30 Jahren über Verkehrsberuhigung geredet werde, Verkehrsentwicklungspläne gefertigt wurden und man versprochen habe, etwas zu tun, jedoch werden nichts getan. Im Mai sei eine neue Stadtverordnetenversammlung gewählt worden. Nun werde wieder damit begonnen, Dinge zu zerreden. Es sei an der Zeit, voranzuschreiten und die Dinge voranzubringen. Wenn es bessere Ideen gebe, sollten diese vorgebracht werden.

Frau Marx: Sie wolle noch einmal daran erinnern, dass die erfolgreichsten deutschen Städte - sowohl den Tourismus als auch den Einzelhandel betreffend – die seien, die es geschafft haben, in ihren Innenstädten ein attraktives Angebot für Fußgänger, für Touristen und Gäste zu schaffen und die weitgehend den Durchgangsverkehr aus ihrer Innenstadt herausgeholt haben.

Sie gebe Herrn Stieger dahingehend recht, dass Brandenburg Weltmeister sei im Beschlüsse fassen, aber nicht im Umsetzen von Beschlüssen.

Beschlusstext:

„1. Die Verwaltung wird beauftragt, ausgehend von dem beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan ein Umsetzungskonzept zur Verkehrsberuhigung für die Bereiche Neustadt, Dom und Altstadt, auch unter Berücksichtigung digitaler Lösungen, zu erarbeiten und der SVV vorzulegen.

2. Darin ist prioritär der Bereich der Altstadt zu berücksichtigen. Für die Mühltorstraße ist kurzfristig eine geeignete Maßnahme bis Dezember 2019 umzusetzen.“

Abstimmung über Punkt 1 des Beschlussantrages:

mehrheitliche Zustimmung

Abstimmung über Punkt 2 des Beschlussantrages:

mehrheitliche Zustimmung

Der Beschlussantrag wurde angenommen.

Beschluss-Nr. 240/2019