

Vorlage 157/2017 - Beschlüsse

Betreff: Aktionsplan Lärminderung Stufe 2 der Stadt Brandenburg an der Havel
Status: öffentlich **Vorlage- Art:** Beschlussvorlage SVV

Federführend: FB VII/66 FG Straßen und Brücken
Beratungsfolge:

Ausschuss für Umwelt, Recht, Ordnung und Petitionen	Vorberatung
07.06.2017 Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Recht, Ordnung und Petitionen	
Ausschuss für Stadtentwicklung	Vorberatung
14.06.2017 Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung	
Hauptausschuss	Vorberatung
19.06.2017 Sitzung des Hauptausschusses	zur Kenntnis genommen
Stadtverordnetenversammlung	Vorberatung
28.06.2017 Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Brandenburg an der Havel	geändert beschlossen (157/2017)

07.06.2017 Ausschuss für Umwelt, Recht, Ordnung und Petitionen
Herr Beyer gibt ein paar kurze Einführungsworte und übergibt dann das Wort an Herrn Schubert (IVAS).

Herr Schubert trägt zur Vorlage 157/2017 vor.

Herr Eichmüller: Er könne immer wieder nur sagen, dass die Stadt Brandenburg an der Havel sich den Verkehr in die Stadt ziehe. Für ihn sei die Reduzierung auf 30 km/h keine Lösung. Weiterhin bemängelt er auch den ÖPNV in den Abend-/Nachtstunden bzw. an den Wochenenden. Für Schichtarbeiter sei es durchaus ein großes Problem.

Die Stadt habe es nicht in den Griff bekommen, eine vernünftige Ampelschaltung zu programmieren. Es sei nicht möglich, in einem Schwung die Tangente zu fahren.

Dieser Vorlage könne er so nicht zustimmen.

Frau Lang: Sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung nachts angestrebt werden, um Lärm zu mindern, sei sie durchaus dafür. Die vorgeschlagenen Maßnahmen seien realistisch.

Was sei unter Anpassung passiver Lärmschutzmaßnahmen zu verstehen? Seien hier Lärmschutzwände gemeint? Sollen die Wohnungsunternehmen angeregt werden, Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen? Sind Förderprogramme anwendbar?

Im Bereich der Altstadt sei der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelages angedacht. Sei damit Asphalt oder geschnittenes Pflaster gemeint?

Herr Beyer bestätigt, dass es sich hier um geschnittenes Pflaster handelt.

Frau Lang: Sei es angedacht, die Steinstraße als verkehrsberuhigte Zone einzuordnen?

Herr Beyer merkt an, dass in der Steinstraße bereits Zone 20 bestehe. Hier würde nur noch ein lärmarmes Belag helfen.

Weiterhin ergänzt er, dass er nicht wisse, ob es konkrete Fördermittel für Wohnungs Vermieter gebe.

Bevor eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h angeordnet wird, werde nach allen Seiten das Vorhaben geprüft.

Frau Jacobs: Sie finde auch, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht den Sinn erfülle. Gibt es noch weitere Möglichkeiten, um den Schall rauszunehmen?

Herr Schubert vertrete die Meinung, dass der Stadtring das Rückgrat des Straßennetzes sei. Es sei absolut kontraproduktiv, den Stadtring in seiner Kapazität und in seiner Attraktivität zu beschneiden.

Im Bereich der Otto-Sidow-Straße handelt es sich um einen Abschnitt von ca. 300 m. Auf diesem Abschnitt liegen aber die höchsten Lärmbelastungen vor. Er schlägt vor, weit außerhalb der Hauptverkehrszeiten (22:00 – 06:00 Uhr), eine Tempobeschränkung einzuführen.

Es wird auch einen neuen Nahverkehrsplan geben. Es sei die Absicht, Alternativen zum Auto zu schaffen.

In den anderen Planwerken werden die gesamtstädtischen verkehrsvermeidenden Maßnahmen untergebracht.

Frau Jacobs: Wie machen andere Städte das?

Herr Beyer: Andere Städte richten sich auch nach den Grundlagen wie die Stadt auch. Es seien viele Maßnahmenfelder einfach nicht möglich. Die Zeppelinstraße in Potsdam wird beispielsweise Tempo 30.

Frau Jacobs: Werden in anderen Städten auch nur bauliche und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen umgesetzt? Was ist mit Begrünung?

Herr Beyer: Er bestätigt diese Annahme. Grün fange kein Lärm auf.

Herr Schubert: In seinem Büro wurden bereits viele Lärmaktionspläne für andere Städte gefertigt. Letztendlich beschränken sich alle Maßnahme auf solche Aktionen. Eine Maßnahme wäre z.B. den Abstand zwischen Hauswand und Straße zu erweitern.

Herr Friedrich: Er sehe nicht die Notwendigkeit, nachts ein Tempo 30 auszuweisen. Man habe in der Vergangenheit einige Fehler gemacht. Die Linie 1 wurde gestrichen. Somit habe man viel Individualverkehr in die Stadt geholt. Die Ampelschaltung sollte optimiert werden. Und die Straßenbelege sollten erneuert werden.

Herr Wegerer: Als Betroffener könne er dem Vorhaben Tempo 30 nur zustimmen. Lärm und Staub seien für die Anwohner unerträglich.

Weiterhin bestätige er, dass die Ampelregelungen nicht optimal seien.

Frau Lang: Bei fast 90% der Maßnahmen stehe, dass Oberflächenerneuerung vorgeschlagen wird. Auf Grund der knappen Gelder können nicht alle Maßnahmen umgesetzt werden. Somit sei die Forderung von Herrn Friedrich erfüllt.

Herr Weniger: Er meint, dass die Stadt sich nicht mit der Stadt Potsdam vergleichen könne (in Bezug auf die Zeppelinstraße).

Die „grüne Welle“ könne er auch nicht erkennen. Inwieweit könnte man dieses für einen besseren Verkehrsfluss tatsächlich optimieren?

Wie kommt es zu den verschiedenen Höchstgeschwindigkeiten auf dem Stadtring?

In Bezug auf das besagte Stück in der Otto-Sidow-Straße möchte er wissen, wie viele Menschen leben dort bzw. sind betroffen?

Herr Beyer merkt an, dass das Thema grüne Welle/Ampeln nur bedingt mit dem Lärmaktionsplan zu tun habe. Dies sei bei den gesamtstädtischen Maßnahmen (Verkehrsentwicklungsplan) einzuordnen.

Zu den unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeiten erklärt er, dass bestimmte Parameter beachten werden müssen. Beispielsweise sei auf der Havelbrücke 50 km/h angeordnet, weil die Geländer nicht entsprechend ausgebaut worden sind.

Herr Schubert: In dem Abschnitt der Otto-Sidow-Straße wohnen ca. 250 – 300 Menschen. Das sei für so einen kurzen Abschnitt vergleichsweise sehr viel.

Herr Weniger nimmt die Abstimmung zur Vorlage 157/2017 vor:

Abstimmung: **1 Zustimmung**
 2 Gegenstimmen
 2 Enthaltungen

14.06.2017 Ausschuss für Stadtentwicklung

Herr Beyer stellt die Beschlussvorlage Nr. 157/2017 vor und begrüßt Herrn Schubert vom Büro IVAS.

Herr Schubert stellt anhand einer Präsentation den Lärmaktionsplan vor.

Die Präsentation liegt der Niederschrift bei.

Herr Dieckmann spricht die Thematik Kreisverkehre an und begrüßt diese Art von Verkehrsregelung. Er kritisiert eine Regulierung der Geschwindigkeitsbegrenzung, welche auf dem Zentrumsring in den Nachtstunden auf 30 Km/h gesenkt werden soll. Sein Vorschlag diesbezüglich ist, die Ampeln in den Nachtstunden auszuschalten, damit der Verkehr fließen kann und kein Fahrzeug steht.

Des Weiteren möchte er wissen, was bisher von seitens der Verwaltung unternommen wurde, um den Zentrumsring vernünftig auszubauen. Er empfiehlt, den Verkehr auf dem Zentrumsring fließen zu lassen und die Straßen in einen ordentlichen Zustand bringen zu lassen.

Herr Beyer berichtet, dass es vorrangig um die Lärminderung in Abhängigkeit von betroffenen Anwohnern geht. Das heißt, dass der komplette Stadtring nicht betrachtet werden muss, sondern nur gewisse Bereiche. Seit 2014 ist die Baulast für die Bundesstraßen im Stadtgebiet auf den Landesbetrieb Straßenwesen übergegangen. Es ist geplant und es wurde bereits in der Rathenower Landstraße begonnen, den gesamten Stadtring bis 2020 oder 2022 grundhaft zu sanieren und dort wird lärmmarmer Asphalt eingebaut, soweit es möglich ist. Es gibt trotz alledem die EU-Vorgaben für den Lärmschutz der Anwohner und die können bei bestimmten Verkehrsbelastungen nur mit einer Temporeduzierung gewährleistet werden. Was die Maßnahmen im Lärmschutz betrifft, gibt es nur einen sehr engen Handlungsrahmen.

Herr Dieckmann spricht sich gegen eine Temporeduzierung auf dem Zentrumsring aus.

Frau Kornmesser fragt nach, warum der Lärminderungsplan nicht gemeinsam mit dem Verkehrsentwicklungsplan besprochen und diskutiert wird, damit es als Einheit betrachtet werden kann.

Des Weiteren gibt sie zu bedenken, dass eine Temporeduzierung auf dem Zentrumsring auch Auswirkungen auf den ÖPNV haben wird.

Sie möchte von der Verwaltung wissen, ob es gesonderte Vorlagen zu den Maßnahmen gibt oder ob bei Zustimmung der Vorlage Nr. 157/2017 alle Maßnahme ohne Rückkoppelung mit der SVV umgesetzt werden können.

Herr Beyer erläutert, dass es für die Anordnung der Tempo-30-Zonen keine Vorlage geben wird. Das ist ein Verfahren der Straßenverkehrsbehörde, als anordnende Behörde, und die SVV wird daran nicht beteiligt.

Der Lärmaktionsplan wurde vor dem Verkehrsentwicklungsplan in die Ausschüsse gebracht, weil die Abgabefrist bereits überschritten wurde.

Frau Kornmesser fragt Herrn Reckow, ob die Möglichkeit besteht, diese Vorlage nur unter dem Vorbehalt, die Maßnahmen einzeln abzustimmen, zu beschließen.

Herr Reckow berichtet, dass das Festlegen von Tempolimits an Straßen gehört zu den Maßnahmen der Gefahrenabwehr und für die ist die SVV nicht zuständig.

Herr Riedelsdorf teilt mit, dass es sich hierbei um eine typische EU-Bestimmung handelt, die sich auf die Kommunalpolitik auswirkt. Er kritisiert die Reduzierung des Tempolimits, weil sich dadurch nur minimal der Lärm mindert, dieser aber dadurch deutlich länger zu hören ist und den Rückbau von Fahrspuren. Er möchte wissen, warum ein Rückbau der Fahrspuren in der Magdeburger Landstraße vorstellbar ist.

Herr Beyer erläutert, dass es für bestimmte Verkehrsbelastungen auch bestimmte Querschnittsbreiten, die angeboten werden müssen. Die vorhandene Verkehrsbelastung der Magdeburger Landstraße wäre durchaus auch auf zwei Spuren abzuwickeln. Lärm ist gesundheitsschädlich und wirkt sich auf längere Zeit aus.

Herr Riedelsdorf berichtet, dass laut Gesetz der Straßenbahnlärm erst berücksichtigt werden kann, wenn die Stadt mehr als 100.000 Einwohner hat. Trifft auf die Stadt Brandenburg an der Havel nicht zu. Er würde Messungen vor Ort begrüßen.

	Straße	Abschnitt von	Abschnitt bis		
1	B 1 Magdeburger Landstraße	Gobbinstraße	Am Neuendorfer Sand	- vertiefende Prüfung von alternativen Lärmschutzmaßnahmen	Prüfung folgender Alternativen: <ul style="list-style-type: none"> Anwendung passiver Lärmschutzmaßnahmen Einführung Tempo 30 nachts für alle Kfz, einschließlich Nachweis der Wirksamkeit gemäß der Richtlinien für Lärmschutz an Straßen, RLS 90 Rückbau von Fahrspuren
2	Magdeburger Straße	Zanderstraße	Hochstraße	- Oberflächenverbesserung - Prüfung von Tempo 30	<ul style="list-style-type: none"> Oberflächenverbesserung im Einmündungsbereich Fouquéstraße, Tempo 30 westlich der Fouquéstraße vorbehaltlich Prüfung umgesetzter passiver Lärmschutzmaßnahmen
3	L 93 Wilhelmsdorfer Straße	Göttiner Straße	Otto-Sidow-Straße	- Prüfung von Tempo 30 ganztags	Vertiefende Prüfung einschließlich Nachweis der Wirksamkeit gemäß der Richtlinien für Lärmschutz an Straßen, RLS 90 mit Berücksichtigung der Ausbauplanungen des Landesbetriebs zum Knoten , Anhörung der Verkehrsbetriebe (Einhaltung Fahrplan)
4	B 102 Otto-Sidow-Straße	Otto-Gartz-Straße	Hausnummer 21	- Oberflächenverbesserung - Prüfung von Tempo 30 nachts	Vertiefende Prüfung einschließlich Nachweis der Wirksamkeit gemäß der Richtlinien für Lärmschutz an Straßen, RLS 90 mit Berücksichtigung der Ausbauplanungen des Landesbetriebs zum Knoten
5	Luckenberger Straße	Luckenberger Brücke	Neuendorfer Straße	- Oberflächenverbesserung	Oberflächenverbesserung im Gleisbereich im Rahmen von erforderlichen Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen
6	Bauhofstraße	Jacobstraße	Kanalstraße	- Oberflächenverbesserung - Anordnung von Tempo 30 ganztags	Oberflächenverbesserung im Gleisbereich im Rahmen von erforderlichen Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen, Tempo 30 zusätzlich durch Schulwegsicherung und Kindertagesstätte begründet
7	Plauer Straße/ Altstädtischer Markt/ Parduin	Bergstraße	Rathenower Straße	- Oberflächenverbesserung	Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags im Rahmen einer turnusmäßig anstehenden Fahrbahnsanierung
8	Wilhelmsdorfer Straße / Jacobstraße	Otto-Sidow-Straße	Stadtkanal	- Oberflächenverbesserung Jacobstraße - Anordnung von Tempo 30 ganztags	Tempo 30 ist bereits umgesetzt.
9	L 98 Brielower Straße	Gerostraße	Prignitzstraße	- Prüfung von Tempo 30 nachts	Vertiefende Prüfung einschließlich Nachweis der Wirksamkeit gemäß der Richtlinien für Lärmschutz an Straßen, RLS 90
10	Steinstraße	Stadtkanal	Neustädtischer Markt	- Oberflächenverbesserung	Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags im Rahmen einer turnusmäßig anstehenden Fahrbahnsanierung
11	Neustädtische Fischerstraße	Neustädtischer Markt	Mühlendamm	- Oberflächenverbesserung	Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags im Rahmen einer turnusmäßig anstehenden Fahrbahnsanierung. Planungen werden derzeit bearbeitet.
12	B 1 Berliner Straße	Potsdamer Straße	Ortsende Neuschmerzke	- Prüfung von Tempo 30 nachts	Vorbehaltlich vorangegangener Prüfung passiver Lärmschutz und Nachweis der Wirksamkeit gemäß der Richtlinien für Lärmschutz an Straßen, RLS 90
13	B 102 Belziger Chaussee	Ortsdurchfahrt Schmerzke		- Anordnung Tempo 30 nachts für alle Kfz - Nach Neubau der Ortsumgehung Integration in Tempo 30 Zone	Antrag zur Anordnung Tempo 30 nachts bis zur Fertigstellung der Ortsumfahrung ist bereits gestellt.

Gesamtstädtisch wirksame Maßnahmen (G)

Maßnahme G1: Optimierung der Datenerhebung, -bereitstellung und –aufbereitung für die Lärmkartierung/ -aktionsplanung

Laufende Erhebung von Verkehrsmengen, des Geschwindigkeitsniveaus und des Fahrbahnzustandes. Daueraufgabe im Rahmen der Verwaltungstätigkeit

Maßnahme G2: Forcierung der Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten

Verstärkte Kontrollen sowie bauliche und verkehrsorganisatorische Ansätze zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten

Maßnahme G3: Einbau lärmoptimierter Asphalte bei Sanierung und Ausbau prüfen

Prüfung des Einbaus lärmoptimierter Asphalte im Zuge der Sanierung und des Ausbaus von Straßen.

Abstimmung über die Empfehlung an die SVV, der Vorlage am 28.06.2017 zuzustimmen:

5 Stimmen dafür
5 Gegenstimmen
4 Stimmenthaltungen

Der Hauptausschuss empfiehlt nicht, der Vorlage zuzustimmen.

28.06.2017

Stadtverordnetenversammlung

geändert beschlossen (157/2017)

Einreicher: Oberbürgermeisterin
Fachbereich VII

dazu

**Ergänzung zur Beschlussvorlage 157/2017 - Aktionsplan Lärminderung Stufe 2 der Stadt Brandenburg an der Havel
Beschlussantrag 196/2017**

Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Pro Kirchmöser

dazu

**Ergänzung zum Beschlussantrag 196/2017 - Ergänzung zur Beschlussvorlage 157/2017 "Aktionsplan Lärminderung Stufe 2 der Stadt Brandenburg an der Havel" Geschwindigkeitsreduzierung in der Stadt im Rahmen des Lärminderungsplanes
Beschlussantrag 207/2017**

Einreicher: Fraktion CDU

Anlage 7 Vorlage 157/2017

Anlage 7 a Änderung der Beschlussvorlage 157/2017

Anlage 7 b Beschlussantrag 196/2017

Anlage 7 c Beschlussantrag 207/2017

Herr Scheller: Hier soll etwas umgesetzt werden, was auf EU-Ebene tatsächlich gefordert werde. Es gehe nicht um Bürokratie, sondern es gehe um das Erreichen von Schutzziele, die erwirken sollen, dass Menschen auch vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch übermäßigen Lärm aus dem Verkehr heraus geschädigt werden.

Damit befinde man sich in der 2. Stufe des Aktionsplanes Lärminderung. Im Jahr 2007 sei damals der Aktionsplan in der 1. Stufe in der SVV beraten und beschlossen worden. Jetzt gehe es darum, auf den Straßen entsprechende Maßnahmen zu prüfen, die auch umzusetzen, wo eine Verkehrsbewegung bei 3.200 Kfz pro Tag sei. Aus diesen Grundannahmen heraus seien Maßnahmen aus den zur Verfügung stehenden Dingen entwickelt worden, die dann auch ausführlich in den Ausschüssen diskutiert worden sind. Diese Diskussion, die er auch als Abwägung bezeichnen würde, habe im Übrigen dazu geführt, dass man die ursprüngliche Beschlussvorlage innerhalb der Verwaltung noch einmal einer Anpassung unterzogen habe.

Insofern bat er zu beachten, dass der Antrag der Verwaltung in der geänderten Form (Ausdruck auf weißem Papier) zu beschließen wäre. Die geänderte Form der Verwaltung habe er am Montagvormittag auch schon den Fraktionsvorsitzenden und Herrn Nowotny zur Verfügung gestellt. So habe das bei den abschließenden Beratungen bereits berücksichtigt werden können.

Herr Hoffmann: Er müsse nur sagen: Viele Autos, viel Lärm - wenig Autos, wenig Lärm. Insofern halte seine Fraktion es für notwendig, noch einen Unterpunkt anzuführen, dass man langfristig Maßnahmen ergreifen sollte, allgemein den motorisierten Verkehr in der Innenstadt zu minimieren, durch bessere Angebote für Radfahrer und Fußgänger oder auch ÖPNV - im Prinzip das Anführen einer weiteren Maßnahme mit weniger PKW und Motorverkehr in der Innenstadt.

Herr Schaffer: Im Frühjahr habe man bereits diskutiert, die Nutzung des ÖPNV stärker in den Vordergrund zu stellen, um die Innenstadt mit Verkehr zu beruhigen. Die Maßnahme G 5 sei beantragt worden.

Er formulierte den Vorschlag der CDU-Fraktion wie folgt **n e u** :

**„Maßnahme (G5): Geschwindigkeitsreduzierung in der Stadt
Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung in der Innenstadt (z. B.
Neustadt, Altstadt, Dom,...) zur Lärmreduzierung zwischen 22 Uhr und
6 Uhr.“**

Herr Kretzschmar: Er würde der Verwaltung sehr gerne anheimstellen, weil er glaube, dass sie zur Vorbereitung der SVV nicht gerade zur Klarheit beigetragen habe, indem am Montag ein komplett geänderter Vorschlag in der Gegend an die Fraktionen herumgeschickt werde.

Eigentlich wäre konsequent, die Vorlage zurückzustellen und dann wirklich im September zu diskutieren. Er fragte Herrn Scheller, warum dieser nicht einfach diesen Weg wähle. Die Tempo-30-Zonen würden zu Recht wieder herausgestrichen. Es stünden nur noch die Oberflächenverbesserungen drin.

Die CDU-Fraktion bringe, ja häufig mit Unterstützung der Verwaltung, einen Antrag, wo drin stehe, dass man die gesamte Innenstadt prüfen soll, ob sie auf Tempo-30 geändert werden könne. Das seien doch Sachen, die man im Stadtentwicklungsausschuss und im AUROP nach der Sommerpause vernünftig bereden könne. Idealer wäre es, die Vorlage mit dem Verkehrsentwicklungsplan zu behandeln.

Herr Scheller: Dass ein Verkehrsentwicklungsplan fortgeschrieben werden soll, das schreibe der Stadt keiner vor. Das sei Gegenstand der gemeindlichen Selbstverwaltungsüberlegungen, sich tatsächlich damit zu beschäftigen. Da gebe es entsprechende Aufträge der SVV. Man müsse zur Kenntnis nehmen, dass es hier staatliche Vorgaben gebe, die dazu dienen, EU-Recht umzusetzen. Die heißen hier, in der 2. Stufe den Lärmaktionsplan für die Stadt zu verabschieden. Er könne Herrn Kretzschmar nicht ersparen, dass er sich gemeinsam mit der Verwaltung, als ehrenamtlicher Teil der Verwaltung, dieser staatlichen Vorgabe zu stellen habe. Es gebe die Erwartung, dass die Stadt bis Mitte des Jahres an das Land zurückspiegelt und hier tatsächlich die entsprechenden Dinge, die die Maßnahmen für die Umsetzung des Lärmaktionsplanes Stufe 2 darstellen sollen, entsprechend zurückmeldet.

Was die Stadt als Änderung vorschlage, das sei im Übrigen so nach dem Abwägungsprozess - als solches hatte er das bezeichnet und als solches fasse er auch die Diskussion, die vorher in den Ausschüssen stattgefunden hat, auf - mit dem Landesumweltamt abgestimmt.

Das Landesumweltamt stehe hinter dem geänderten Beschlussvorschlag der Verwaltung, der im Übrigen nicht zum Inhalt habe, irgendeine Tempo-30-Zonen nicht mehr einzurichten. In dem ursprünglichen Beschlussvorschlag, der durch die Diskussion tatsächlich abgeändert ist, ging es nicht darum, Tempo-30-Zonen einzurichten, sondern es ging darum, ganz konkret auf den Straßenabschnitten, die Gegenstand der Untersuchung in der zweiten Stufe sind, zu prüfen, welche Maßnahmen umgesetzt werden können zur Lärmreduzierung.

Bisher war enthalten „Prüfung von Anordnung Tempo-30 nachts“. Da habe nicht gestanden, dass wir größere Tempo-30-Zonen einrichten. Er habe das in der Diskussion erlebt, dass Stadtverordnete sagen, dass man das nicht für ausreichend wirksam halte. Insofern sei die Prüfung an der Stelle vernünftig, die

Gegenstand dieser Beschlussfassung sein sollte, tatsächlich noch ein Stückweit zurück zu nehmen und das zu sagen, was an Erkenntnissen gereift ist, nämlich dass die Vorschläge außer der Oberflächenverbesserung, die dahin gerichtet waren, nachts das Tempo zu drosseln, aber nur auf einzelnen Teilschnitten und nicht im Sinne „wir richten da Zonen ein“, wo langsamer gefahren werden muss, tatsächlich nicht so in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden müssen. Es sei auch – nicht nur aus Sicht der Verwaltung – nach dem Ergebnis der Diskussion mit den Mitgliedern in den Ausschüssen, sondern auch nach der dazu vorgenannten Vorabstimmung mit dem Landesumweltamt in Ordnung, jetzt so zu verfahren.

Im Übrigen werde dieses EU-Recht, wenn es wieder auf nationaler Ebene umzusetzen sei, dazu führen, dass man ab dem Jahr 2018 aufgefordert werde, den Lärmaktionsplan in der Stufe 3 umzusetzen. Da werde die Verwaltung entsprechend daraufhin arbeiten. Da würden sich neue Straßenabschnitte ergeben, auf die sich das beziehe. Man werde mit Sicherheit nicht mit der Forderung kommen, parallel in irgendwelcher Form dazu einen Verkehrsentwicklungsplan zu beschließen. Diese Dinge wären abstrakt voneinander zu behandeln. Das war 2007 so und das sei jetzt so. Der zeitliche Zusammenhang, der sich daraus ergebe, der müsse hier wirklich nicht bemüht werden, um irgendwie dazu zu führen, jetzt etwas zu verzögern, was aus Sicht der Verwaltung zu Ende und ausdiskutiert sei.

Den Rest der Fragen habe Herr Kretzschmar an Herrn Schaffer gerichtet.

Herr Keip: Er sehe, dass es das gleiche Büro ist, welches viele Pläne in dieser Stadt schon erstellt habe und auch den Verkehrsentwicklungsplan in dieser Stadt erstelle, und meine, dass es dann nicht nur einen zeitlichen Zusammenhang gebe, sondern auch einen sachlichen.

Aus diesem Grunde allein würde er schon sagen, dass man das im Kontext diskutieren dürfte. Es sei schon die Frage, die Prüfung der Tempo-30-Zone wurde herausgenommen, wohlwissend, dass die Verwaltung keine Mehrheit in der SVV finden würde, ob die übrigen Maßnahmen geeignet seien, das Ziel Lärmreduzierung umzusetzen.

Ihm fehle dann eine zeitliche Umsetzungsstrategie. Da stünden Straßen drin, die wären erst vor weniger als 15 Jahren saniert worden. Da stehe jetzt Oberflächenverbesserung und Oberflächenaustausch. Da stehe auch wieder ein Satz zur Steinstraße drin, wo er den Brandenburger Bürger und sich selbst aufschreien höre, wenn es einen offenen Bürgerdialog über die weitere Nutzung dieser Straße und die Ausgestaltung geben soll, da müsse er schon sagen, dass das in den Verkehrsentwicklungsplan und in einer Diskussion dazu gehöre.

Zum Thema Lärminderung, da sei er schon bei der Frage, wie gehe man mit dem fließenden, dem ruhenden Verkehr, dem Fußgänger und dem Radverkehr in dieser Stadt um. Das müsse man schon im Kontext diskutieren. Es liege ja nicht an den Stadtverordneten, die heute diese Vorlage hier haben. Diese sei grundlegend überarbeitet worden. Es liege nicht an den Stadtverordneten, dass diese die Vorlage jetzt erst haben. Man müsse die Stadtverordneten nicht zur Eile drängen, weil es nicht ihr Fehlverhalten war.

Er bat zu äußern, in welchem zeitlichen Horizont die einzelnen 13 Maßnahmen umgesetzt werden sollen (insbesondere was die Oberflächenverbesserung anbelangt). Sind die Maßnahmen haushälterisch mittel- und langfristig untersetzt? Wurden da schon Planansätze gebildet?

Er würde diese Angelegenheit auch eher mit dem Verkehrsentwicklungsplan und dem Parkraumbewirtschaftungskonzept im Kontext sehen.

Er wolle die Verwaltung noch fragen, wenn er den CDU-Antrag böswillig auslegen wollen würde, würde das ja die Prüfung des Tempo-30 durch die Hintertür wieder ermöglichen bzw. sogar die Anordnung, weil die Straßenverkehrsbehörde nicht mitbestimmungspflichtig durch die Stadtverordnetenversammlung sei. Er frage die Verwaltung, weil diese ja den Antrag umsetzen müsse, wenn er denn beschlossen werden würde.

Herr Riedelsdorf: Es handele sich hier um eine EU-Verordnung. Das sei ein Paradebeispiel dafür, wie die EU in völlig unsachgerechter Weise hier in die Kommunalpolitik hineinregiert, indem sie Städten wie Brandenburg an der Havel vorschreibe, dass man solche Pläne haben müsse, ohne dass es dafür eine Grundlage gebe, die auf Tatsachen beruhe.

Hier werde angenommen, dass in bestimmten Straßen eine bestimmte Verkehrsdichte herrsche. Daraus werde genommen, dass da ein bestimmter ständiger Lärmteppich vorhanden wäre. Nachts sei dieser Lärmteppich etwas niedriger.

Das sei in Brandenburg an der Havel überhaupt nicht der Fall. Auch in den meisten Hauptstraßen gebe es nachts so gut wie gar keinen Verkehr. In der Brielower Straße sei um 22.00 Uhr kein einziges Auto gefahren. Da bestehe kein Lärmteppich, sondern man habe minutenlang Stille und irgendwann komme mal ein Auto vorbei. Das verursache dann angeblich ein Geräusch. Wenn das Auto jetzt statt 50 km/h 30 fahren würde, sei das eine extreme Belastung für den Autoverkehr. Es bringe den Anwohnern keine Minderung der Lärmbelastung. Ein Auto, was 30 fährt, verursache immer noch Lärm.

Der meiste Lärm entstehe nicht durch die Motoren, sondern durch die Abrollgeräusche auf dem Straßenbelag. Dass man diesen verbessern wolle, das finde er richtig und gut. Das hätte im Rahmen von anderen Maßnahmen längst geschehen müssen. Er verstehe nicht, dass einerseits die Zwangsmaßnahmen herausgenommen wurden und andererseits werde, vorgeschlagen von der CDU-Fraktion, jetzt ein Prüfauftrag erteilt, das vielleicht flächendeckend in der Stadt einzuführen. Er lehne das ganz klar ab.

Zum Antrag der Grünen – es könne nicht das Ziel sein, dass man weniger Individualverkehr in der Innenstadt habe. Es gebe eine Innenstadt. Hier werde immer so getan, als wäre Brandenburg an der Havel eine Großstadt. Bei allem Respekt, das sei nicht der Fall. Brandenburg sei eine Kleinstadt. Es gebe eine Straßenbahn, welche nach der EU-Verordnung gar nicht mit einbezogen werden müsse. Die Straßenbahn in Brandenburg an der Havel mache nicht weniger Lärm als die in Potsdam. Aber weil Brandenburg weniger als 100.000 Einwohner habe, brauche die Lärmimmission der Straßenbahn in Brandenburg nicht berücksichtigt werden. Das sei unglaublich sachgerecht.

Wenn es nur danach gehe, irgendetwas zu melden, dann könne man sagen, man lasse nachts die Straßenbahn nicht mehr fahren. Dann hätte man ein Ziel erreicht, ohne jemanden einzuschränken, denn die Straßenbahn fahre ja nachts sowieso nicht.

Herr Stieger: Die Fraktion Freie Wähler habe von vornherein gesagt, dass sie die Gängelung mit der Tempo-30-Zone nicht mitmache. Es sei positiv zu sehen, dass die Argumente gehört werden und zu einer Veränderung führen, wie die Vorlage der Verwaltung jetzt vorliege.

Es sei richtig, dass man sich um die Frage der Schadstoffminimierung und des Lärmschutzes kümmern müsse. Aber es müssten auch geeignete Maßnahmen sein, die die Effekte auch umsetzen können. Wenn man Geschwindigkeitsbegrenzungen vorsehe, wo man annehmen kann, dass sie zu dieser Zeit ohne wirksame Kontrolle nicht wirklich eingehalten werden, dann ist der Effekt eben nicht erreicht.

In den Medien war heute zu lesen, man hätte sich auf Gutachten berufen, aber man hätte sie nicht benannt. Er denke, dass dort nicht zugehört wurde. Er habe im Hauptausschuss u. a. vom ADAC-Gutachten gesprochen. Da könne man nachlesen, dass die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo-30 die Luft nicht sauberer mache.

Herr Scheller hatte einen guten Hinweis zum Thema Schutzziele. Es gehe offenbar um Schutzziele für die Autoindustrie. Es gehe darum, dass man diese Ziele längst hätte erreichen können, wenn man den Ein- oder Umstieg in die Elektromobilität nämlich in der notwendigen Weise fördern würde. Das mache man nicht, weil zwei Drittel der Arbeitsplätze im Bereich der Verbrennungsmotoren der Antriebsmittel der Autoindustrie entfallen würden.

Die Fraktion Freie Wähler unterstütze den Änderungsvorschlag der Fraktion Die Grünen nicht. Man gehe davon aus, wenn man die Überlegung konsequent zu Ende gehen würde, dann würde er vorschlagen, zunächst den Internethandel abzuschaffen. Die Effekte, warum Innenstädte veröden, haben möglicher Weise mehr damit zu tun als mit dem Individualverkehr.

Eine Stadt lebe von Mobilität. Wenn die Grünen die Menschen, die in der Innenstadt arbeiten, alle verbannen wollen, dann passe das zu ihrem Konzept, was öfter schon mal vorgekommen sei, dass man eine Museumsstadt entwickeln wolle. Das wolle die Fraktion Freie Wähler nicht.

Den Antrag der CDU-Fraktion werde man mit der Maßgabe der Begrenzung auf die Innenstadt unterstützen. Er finde gut, dass Herr Schaffer das ein wenig eingengt habe. Das sind Ziele, die man sich schon seit langer Zeit vorgenommen habe, wie man bestimmte Effekte in der Innenstadt erreichen könne. Der Antrag beinhalte keine Straßenvorgaben.

Er gehe davon aus, bezogen auf die Frage von Herrn Keip, so wie er die Vorlage der Verwaltung verstanden habe, werde die Oberflächenverbesserung dann vorgenommen, wenn ohnehin die Straßenmaßnahme anstehe. Im Rahmen dessen soll dann die Fahrbahnveränderung auf die veränderte Oberfläche erfolgen.

Frau Marx: Es gebe Innenstädte in diesem Land, ob klein, mittel oder groß, die frei von Individualverkehr und trotzdem keine Museumsstädte sind, sondern von Touristen und Bewohnern gleichermaßen attraktiv befunden werden (Freiburg, Weimar, Lübeck). Sie finde die Argumentation von Herrn Stieger nicht nachvollziehbar. Eine autoarme Innenstadt wäre ja vielleicht doch ein Ziel, was zur Attraktivität dieser Stadt beitragen könnte.

Grundsätzlich würde sie auch den Antrag der CDU-Fraktion mittragen. Sie finde vernünftig, diesen Prüfauftrag auszusprechen. Vielleicht könne ja die Verwaltung was zum Prüfzeitraum sagen.

Im Stadtentwicklungsausschuss habe man erfahren, dass die Fälligkeit dieses Planes 2013 war. Das war vor vier Jahren. Jetzt soll innerhalb von 2 Wochen etwas übers Knie gebrochen werden. Da könne sie die Verantwortung nicht bei den Stadtverordneten sehen. Wenn man den Zusammenhang zum Verkehrsentwicklungsplan selber nicht sehe, so die Aussagen der Verwaltung, dann sei für sie nicht erklärlich, warum das so lange dauern musste.

An die AfD sagte sie: „Ich bin EU und ich fühle mich als EU und ich bin EU-Mitglied.“ Die Verordnungen und Gesetze, die in der EU verabschiedet wurden und an die man sich halte, seien in Zusammenarbeit mit Deutschland erarbeitet worden. Sie hoffe, dass die meisten, die in diesem Raum sitzen, sich genauso als EU-Bürger fühlen.

Herr Kretzschmar: Er stelle den **Geschäftsordnungsantrag auf Verweisung der Vorlage und der Änderungsanträge dazu in die zuständigen Ausschüsse und SVV in den Monat September**. Die Diskussion mache deutlich, dass Fragen offen sind, die geklärt werden müssen.

Herr Scheller: Gegenrede – Er hatte vorhin gesagt, dass durchaus die Notwendigkeit bestehe, hier auch fristgerecht eine entsprechende Rückmeldung zu geben. Er finde, dass die Maßnahmeninhalte, die hier enthalten sind, intensiv diskutiert wurden und beschließbar sind. Es sei Sache der Stadtverordnetenversammlung in Zusammenarbeit mit der Verwaltung diese Angelegenheit anlassbezogen oder zu gegebenen anderen Anlässen wieder aufzugreifen, darüber hinaus zu gehen und im anderen Kontext einzuordnen. Diese Gelegenheit werde man im Zusammenhang mit den Diskussionen von anderen Teilplänen bzw. vom Verkehrsentwicklungsplan natürlich haben. Das sollte aber nicht davor hindern, diesen Aktionsplan Lärminderung jetzt zu beschließen. Insofern sei er nicht für eine Vertragung, sondern das zu Ende zu bringen und dann möglicher Weise diese Diskussion punktuell, wenn sie aufgegriffen werde, bei den anderen Dingen fortzusetzen.

Abstimmung über den Geschäftsordnungsantrag:

21 Stimmen dafür
21 Gegenstimmen

Herr Stieger beantragte wegen des Lärms und des Dissens zum Abstimmungsergebnis im Sitzungssaal neu abzustimmen.

Erneute Abstimmung über den Geschäftsordnungsantrag:

22 Stimmen dafür
23 Gegenstimmen

Der Antrag wurde abgelehnt.

Herr Nowotny: Er begrüße die Änderungsvorschläge, die nach der Hauptausschusssitzung eingebracht wurden. Sie würden ihm Realitätssinn zeigen und wären durchaus sachgerecht. Das Hauptproblem seien die Straßenoberflächen und erst in zweiter Linie der Verkehr, der darauf rollt.

Zu den beiden Änderungsanträgen habe er eine dezidierte Meinung. Er halte sie beide für an sich überflüssig. Was die CDU erreichen will, wenn in der Innenstadt etwas zu prüfen ist, verschließe sich ihm, weil man dort nur Tempo-30 habe. Es sei denn, man dehne die Innenstadt bis nach Wilhelmsdorf aus. Welche Straßen sollen dann noch geprüft werden?

Zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – es sei richtig: Viel Autos, viel Lärm - weniger Autos, weniger Lärm. Wenn man abends in der Stadt sei, stelle man fest, dass ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr in der Stadt vorhanden ist. Es sind nicht unbedingt die Brandenburger. Da könne man sich die Nummernschilder ansehen. Da sehe man überwiegend PM, aber durchaus auch andere, die die Autobahn erreichen wollen. Denen könne man nicht mit dem Radverkehr weiter helfen und auch nicht mit dem Nahverkehr. Die müssten einfach durch die Stadt, um die hier schon angesprochene Mobilität zu erreichen.

Er kenne auch Städte, die in der Innenstadt frei von Verkehr sind. Allerdings sollte man bei diesen Vergleichen sehr vorsichtig sein, weil Brandenburg eine ganz spezielle Lage und Situation habe, die sich einfach daraus ergebe, dass man ringsum von Wasser umgeben sei und man nicht beliebig die Verkehrsführung machen könne, wie man das bräuchte. Das sei ein entscheidender Nachteil für so einen Vorschlag. Es fehle des Weiteren die Infrastruktur, die man brauche. Man müsse Parkmöglichkeiten in ausreichender Menge in einer Umgebung etablieren können, die fußläufig sinnvoll zu erreichen sind. Sonst mache die Innenstadt keinen Sinn. Das sei in diesen Städten, die er kenne und verkehrsberuhigte Zonen haben, der Fall. Deshalb tendiere er dafür, dass beide Vorschläge nicht zielführend seien und im Konzept nicht weiter bringen würden. Man sollte das so beschließen, wie der Änderungsbeschluss seit Montag auf dem Tisch liege.

Frau Dr. Didczuneit-Sandhop: Generell müsse man zwischen dem Schalldruckpegel als physikalische Größe und der menschlichen Wahrnehmung unterscheiden. Es sei vielfach der Schalldruckpegel angesprochen worden. Bei 70 Dezibel habe man einen normalen Verkehr. Die Wahrnehmung erfolge schon, wenn dieser Schalldruckpegel um 3 Dezibel sinkt. Da habe man schon eine deutliche Reduktion für das menschliche Ohr. Sinkt er um 10 Dezibel, also von 70 auf 60 Dezibel, dann habe man für das menschliche Gehör schon eine Halbierung der Wahrnehmung des Schalls. Deswegen möchte sie sensibel machen für die kleinen Dezibelzahlen, die man mit wenigen Maßnahmen erreichen könne.

In der Vorlage stehe, dass in der Altstadt ein Belag aufgebracht werde. Da stehe, dass der Schalldruckpegel von 1 bis 3 Dezibel gesenkt werden könne. 1 Dezibel würde wirklich nichts bringen. Deswegen begrüße sie die Entscheidung, auch Tempo-30-Zonen durchaus auszuweiten, weil der Autolärm sich aus verschiedenen Lärmemissionen zusammensetze. Das sei einmal der Lärm des Motors, das sei aber auch das Abrollgeräusch auf den hiesigen Straßen. Wenn man da das Tempo 50 auf 30 reduziert, dann könne man gerade bei solchem Belag - und da gebe es wissenschaftliche Untersuchungen - den Schallpegel um 5 Dezibel senken. Dann bewege man sich schon in einem Pegelrahmen, was der Anwohner ganz deutlich merke.

Es gebe schon viele Tempo-30-Zonen, aber keiner halte sich daran. Das müsse man auch bedenken. Denn die Polizei könne es nicht immer kontrollieren und kontrolliere auch nicht besonders häufig. Wenn man dazu übergehen würde, dass man so etwas wie verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche mache, das habe nichts mit Spielstraßen zu tun. Diese verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche gebe es nach § 45 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung seit dem 01.01.1990. Das wären Tempo-Zonen, die geeignet sind, denkmalgeschützte Innenstädte flächig im Verkehr zu beruhigen. Der Verkehr dürfe dann 10 und 20 Dezibel in solchen Bereichen sein. Man erreiche mehr Verkehrssicherheit für die Fußgänger, mindere den Durchgangsverkehr und nicht zuletzt profitiere der Denkmalschutz davon, weil es nicht mehr so viele Erschütterungen in der Altstadt gebe. Sie werbe für den Antrag der CDU, Tempo-30-Zonen zu unterstützen. Es sei für die Gesundheit der Bürger.

Herr Schaffer: Die G4 Maßnahme wäre ein Thema, dass man die Innenstadt verkehrsberuhigen wolle. Also müsse man sicherlich etwas am Radverkehr machen und den Personennahverkehr anders einsetzen. Da habe es ja erste Ansätze gegeben. Herr Vogeler habe in den Ausschüssen dazu berichtet. Insofern finde er die G4 Maßnahme letztendlich auch gut.

Die Maßnahme, welche die CDU-Fraktion vorschlage, betreffe die verkehrsberuhigten Zonen mit 30. Vielleicht finde man noch ein paar Straßen.

Wenn man einen Außenring schaffe, sprich den Zentrumsring mit einer entsprechenden Geschwindigkeit, dann gebe man einen Anreiz, dort rauf zu fahren. Das sei der praktische Ansatz zu sagen, die Innenstadt sei 30, aber rundum gebe es die Möglichkeit, schneller um die Stadt zu kommen.

Wer Anwohner an einer Straße mit Kopfsteinpflaster sei, der wisse, welche hohe Lärmbelästigung das mit sich bringe. Man müsse sich bei den nächsten Haushaltsberatungen darüber unterhalten, ob man es sich leisten könne und wolle, die neuen Schallschutz-Beläge oder was auch immer, dort zu machen. Auf der anderen Seite lege man bestimmte Dinge dann auch auf die Anwohner um. Er erinnere an die Diskussionen mit den Anwohnern der Kurstraße. Die Anwohner würden dann nicht so einfach zu überzeugen sein.

Herr Brandt: Er wolle zur Umsetzung des CDU-Antrages etwas sagen. Er möchte vermeiden, dass man in so eine Situation wie bei den Garagen komme. Dass sich alle verbal einig sind und dann am Ende doch etwas anderes gemacht werden müsse. Er fand die Aussage von Frau Didczuneit-Sandhop sehr interessant. Vom Ansatz habe er das verstanden. Das mit den verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen sei tatsächlich eine neue Idee, die man so noch nicht diskutiert habe. Das sei aber leider nicht das, was in dem Änderungsantrag enthalten ist. Er werbe dafür, dass man über den Änderungsantrag kurzfristig nachdenke oder das vielleicht wirklich in einem anderen Zusammenhang berate.

Eine gesamtstädtische Verkehrsberuhigung als Tempo-30-Zone (wie es hier drin steht und möglicher Weise gar nicht gemeint ist) sei rechtlich nicht zulässig. Das wäre das Tempo-30-Schild als Zone hinter dem Ortseingangsschild. Das würden wohl alle nicht wollen.

Wenn man jetzt dezidiert etwas über verschiedene Maßnahmen (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Tempo-30-Zonen) mache und die jetzt hier vielleicht nicht verorten kann, dann sei das wahrscheinlich wirklich eine Diskussion, die man vernünftiger Weise im Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungsplan noch mal führen sollte.

Wenn man das jetzt so beschließe, dann komme in der praktischen Umsetzung wirklich nicht viel Produktives heraus. Für den Rest habe er keine Prüfbereiche und keine Verortung. Das sei mehr als Herr Scheller aus der ursprünglichen Vorlage herausgenommen habe. Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich und Tempo-30-Zone seien zwei verschiedene Paar Schuhe.

Herr Eichmüller: Im AUROP hatte er den Eindruck, es gebe nur zwei Dinge, den Lärmschutz durchzusetzen. Und andere Ideen seien nicht vorgebracht worden. Oberflächenverbesserung koste Geld oder alles auf Tempo-30 runterzusetzen. Dann habe es einen kleinen Aufschrei gegeben und es seien ein paar Straßen herausgenommen worden. Es gebe ja noch die Stufe 3. Dann könne man das umsetzen, was Herr Stieger favorisiere – ganz Brandenburg auf 20 km/h runterzusetzen. Was ihm fehle, seien Ideen. Ideen wie zum Beispiel eine grüne Phase zu haben. Viele Stadtverordnete hätten in den Ausschüssen darüber geredet. Es fehle eine grüne Welle. Frau Seeber und er seien nach dem Stadtentwicklungsausschuss nach Hause gefahren und stellten fest, wieviele unzählige Ampeln noch an sind, bis 22.00 Uhr teilweise. Da hätte man die auch schon um 19.00 Uhr oder 20.00 Uhr abschalten können und Wochenende sowieso.

Die Ampel am Wiesenweg hätte man nie so bauen sollen, wie sie jetzt ist. Man hätte Geld in die Hand nehmen sollen und eine Über- oder Unterführung wie an der Quenzbrücke bauen sollen.

Im Internet habe er weitere Sachen gefunden, wie man aktiven und passiven Lärmschutz fördern kann. Er erläuterte das anhand der Otto-Sidow-Straße. Er halte die ganze Vorlage für ideenlos und werde sich der Stimme enthalten. Es gebe keine Zukunftsprojekte, was könnte man noch machen, um Lärmschutz zu mindern, zumal die Autos und Lkw's über die Jahre leiser geworden sind.

Herr Raith: Er habe Fragen an Herrn Scheller und Herrn Brandt. Wenn man 30-Zonen einrichte und sage, die sollen von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr gelten. Er frage Herrn Brandt, wie er die Überwachung sicherstelle. Es bringe nichts, die Zone einzurichten, wenn nicht kontrolliert werde, ob das Tempo 30 eingehalten werde.

Die zweite Frage: „park and ride“ sei angesprochen worden. Wo wolle man das schaffen? Man habe jetzt schon ein Problem vor der Stadt einen Parkplatz zu finden.

Wie stelle man sicher, dass auch der Anwohner nicht zur Kasse gebeten werde? Die Kurstraße wäre das beste Beispiel.

Herr Langerwisch: Er stelle den **Geschäftsordnungsantrag auf das Ende der Rednerliste**:

Abstimmung über den Geschäftsordnungsantrag:

mehrheitliche Zustimmung

Dem Antrag wurde zugestimmt.

Auf der Liste stehen noch Herr Stieger, Frau Marx und Herr Brandt.

Herr Brandt: Es sei ein stückweit eine subjektive Wahrnehmung. Ein Großteil seiner Post setze sich dadurch zusammen, dass sich Menschen darüber beschwerten, dass sie zuviel und zu intensiv geblitzt werden. Das gerade in den 30-Bereichen.

Man werde diese Dinge weiter kontrollieren. Man sei auch nachts unterwegs. In der Regel mit Technikeinsatz, weil die Ressource Mensch nachts endlich einsetzbar sei. Flankiert werde das durch die Polizei. Im Wesentlichen sei zu schauen, ob oder wie man diesen Bereich erweitere. Er hätte sich geäußert, wie man den Prüfauftrag präzisieren könnte.

Herr Scheller: Er erinnere noch einmal daran, was er vorhin sagte, welchen Zielen der Lärmaktionsplan entspreche. Es gehe darum, wirklich für die Straßen, die sich in der Stufe 2 der Prüfung unterziehen müssen, Maßnahmen zu definieren. Das führe wirklich zu weit. Das schieße über das hinaus, was mit dieser Planung verfolgt werde. Deswegen denke er, man sollte das hier tatsächlich zu Ende bringen. Man sollte die Dinge, die heute hier auch noch diskutiert wurden und die vielleicht gar nicht unmittelbar mit dieser 2. Stufe im Zusammenhang stehen, zu einem späteren Zeitpunkt gerne noch einmal aufgreifen und dann diskutieren, wo sie hingehören. Das mache seiner Meinung nach Sinn.

Frau Marx sagte vorhin, wie das mit dieser Prüfung vonstattengehen soll, und Frau Dr. Didczuneit-Sandhop hatte auch hier Vorschläge. Er denke, das sei für die Auslegung des Antrages, der von der CDU eingereicht wurde, auch sinnvoll, weil das ja nicht so deutlich enthalten sei, beispielsweise verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche zu prüfen und zu schauen, ob weiteres Ausweisen von Tempo-30-Zonen oder ob es noch weitere Maßnahmen gäbe, die einem jetzt noch gar nicht so geläufig sind. Er schaue nicht jeden Tag in die StVO. Es gebe Spezialisten in der Verwaltung, die schauen können, ob weitere Dinge nebenbei in die Prüfung mit einbezogen werden sollen, wenn es um die Reduzierung von Verkehrslärmfördernden Maßnahmen zwischen 22.00 und 6.00 Uhr gehe.

Er wolle das gern prüfen und halte das auch für durchaus praktikabel, hier im zweiten Halbjahr, im Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungsplan, Zwischenergebnisse zu präsentieren bzw. spätestens mit der umzusetzenden 3. Stufe des Lärmaktionsplanes. Das wäre dann mit Eintritt in das Jahr 2018.

Zum Thema „grüne Welle“. Man müsse die Diskussion nicht nur polemisch aus Sicht durch einen durch eine rote Ampel behinderten Autofahrer führen, sondern man dürfe das durchaus auch ein bisschen breiter betrachten.

Er fahre auch mit dem Auto durch diese Stadt. Er merke, wenn er die Magdeburger Landstraße entlang fahre, dass dort eine gut funktionierende grüne Welle vorhanden sei. Die grüne Welle funktioniere auf dem Umgehungsring nicht immer, weil da zwei Sachen zu beachten sind. Das sei einmal die Notwendigkeit, die Kreuzung, ausgehend von der Wilhelmsdorfer Landstraße, wenn man stadteinwärts fahre, räumen zu lassen. Da sei einfach eine grüne Phase zu verkürzen, damit da wirklich ein Räumverkehr stattfindet, und man habe hier auch eine Bevorrechtigung des ÖPNV in der Stadt. Wenn man Straßen habe, wo der ÖPNV kreuzt, dann müsse man auch akzeptieren, wenn man den ÖPNV begünstigen wolle, wenn der nach seinem Fahrplan fahren soll, dass die sich auf Nebenstraßen grüne Signale holen. Das werde auch ein Verkehrsrechner zu beachten haben.

Diese Diskussion müsse man wirklich an dieser Stelle versachlichen und natürlich auch bereit sein, nach links und rechts zu schauen, welche Zwangspunkte sich da gegebenenfalls noch ergeben. Deswegen sei es aus seiner Sicht sehr polemisch, eine Verbesserung der grünen Welle zu fordern, wenn man vergisst, dass es Querverkehre gebe.

Herr Stieger: Es sei alles gesagt. Er ziehe seinen Beitrag zurück.

Frau Marx: Sie wolle auf ihre Frage zurückkommen, warum Herr Scheller sie unter Druck setze und das seit 2013 eigentlich schon fällig gewesen und bis heute nicht erledigt worden sei.

Herr Scheller: Die Verwaltung habe den Entwurf des Lärmaktionsplanes nach dem entsprechenden Gutachten Anfang des zweiten Quartals hier in der Verwaltung gehabt und diesen dann nach einer verwaltungsinternen Endfertigstellung den Stadtverordneten unverzüglich zur Beratung übergeben. Zwischenzeitlich habe sich das Landesumweltamt an die Verwaltung gewandt und darum gebeten, dass die Verwaltung bis Mitte des Jahres ein entsprechendes Ergebnis präsentiere. Der Plan der Verwaltung sehe vor, dass man sich heute das letzte Mal treffe, weil die Ausschussberatung sehr intensiv gewesen sei. Er glaube, dass man das tatsächlich abschließen könne. Unbenommen davon könne man das im Zusammenhang mit der Weiterführung der Verkehrsentwicklungsplanung aufgreifen und möglicher Weise darüber hinaus gehen. Er sehe dabei überhaupt keinen Widerspruch. Er sehe es auch nicht so, dass er die Stadtverordneten damit unter Druck setze. Was hier diskutiert werde, gehe über das hinaus, das müsse man nicht in dem Zusammenhang beschließen. Das könne man anderweitig klären.

Herr Hoffmann: Er fand die Diskussion durchaus „fruchtbar“ in dem Sinne, wie die Vorschläge kamen. Besser wäre es in den Ausschüssen gewesen.

Interessant sei, dass man permanent den Verkehrsentwicklungsplan gestriffen habe, den Aktionsplan für Lärminderung und den Luftreinhalteplan. Insofern sei es eine Sache, die alle stark beschäftige und auch für die Zukunft Brandenburgs neue Perspektiven aufzeige.

Abstimmung über den Ergänzungsantrag 196/2017:

26 Stimmen dafür
einige Gegenstimmen
einige Stimmenthaltungen

Der Antrag wurde angenommen.

Beschluss-Nr. 196/2017

Beschlusstext:

„Die Beschlussvorlage 157/2017 Aktionsplan Lärminderung Stufe 2 der Stadt Brandenburg an der Havel wird um den Punkt G4 ergänzt:

Maßnahme G4: Minderung des motorisierten Individualverkehrs im Bereich Altstadt, Neustadt, Dominsel in Verbindung mit der Förderung / dem Ausbau von ÖPNV und Radverkehr.“

Abstimmung über den geänderten Ergänzungsantrag 207/2017:

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt: Die Vorlage zum Aktionsplan Lärminderung Stufe 2 wird im Bereich ‚Gesamtstädtisch wirkende Maßnahmen (G)‘ um einen Punkt ergänzt. Der Punkt lautet:

Maßnahme (G5): Geschwindigkeitsreduzierung in der Stadt
Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung in der Innenstadt (z. B. Neustadt, Altstadt, Dom,...) zur Lärmreduzierung zwischen 22 Uhr und 6 Uhr.“

27 Stimmen dafür
einige Gegenstimmen
einige Stimmenthaltungen

Der Antrag wurde angenommen.

Beschluss-Nr. 207/2017

Beschlusstext:

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt: Die Vorlage zum Aktionsplan Lärminderung Stufe 2 wird im Bereich ‚Gesamtstädtisch wirkende Maßnahmen (G)‘ um einen Punkt ergänzt. Der Punkt lautet:

Maßnahme (G5): Geschwindigkeitsreduzierung in der Stadt
Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung in der Innenstadt (z. B. Neustadt, Altstadt, Dom,...) zur Lärmreduzierung zwischen 22 Uhr und 6 Uhr.“

Beschlusstext:

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt den beiliegenden Aktionsplan Lärminderung der Stufe 2 mit folgenden Maßnahmen:					
Lärmschwerpunktbezogene Maßnahmen (S):					
Nr.	Lärmschwerpunkt			Maßnahmen	Weitere Erläuterungen
	Straße	Abschnitt von	Abschnitt bis		
1	B 1 Magdeburger Landstraße	Gobbinstraße	Am Neuendorfer Sand	keine	Zur Verfügung stehende Maßnahmen werden als nicht ausreichend wirksam eingeschätzt. Eine Umsetzung wäre aufgrund von Bedenken der Verwaltung und der Stadtverordnetenversammlung nicht realistisch.
2	Magdeburger Straße	Zanderstraße	Hochstraße	Oberflächenverbesserung	Oberflächenverbesserung im Einmündungsbereich Fouquéstraße
3	L 93 Wilhelmsdorfer Straße	Göttiner Straße	Otto-Sidow-Straße	keine	Zur Verfügung stehende Maßnahmen werden als nicht ausreichend wirksam eingeschätzt. Eine Umsetzung wäre aufgrund von Bedenken der Verwaltung und der Stadtverordnetenversammlung nicht realistisch.
4	B 102 Otto-Sidow-	Otto-Gartz-Straße	Hausnummer 21	Oberflächenverbesserung	Bereits geplante Maßnahme im Rahmen der

	Straße				Ausbauplanung des Landesbetriebs
5	Luckenberger Straße	Luckenberger Brücke	Neuendorfer Straße	Oberflächenverbesserung	Oberflächenverbesserung im Gleisbereich im Rahmen von erforderlichen Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen
6	Bauhofstraße	Jacobstraße	Kanalstraße	- Oberflächenverbesserung - Anordnung von Tempo 30 ganztags	Oberflächenverbesserung im Gleisbereich im Rahmen von erforderlichen Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen, Tempo 30 zusätzlich durch Schulwegsicherung und Kindertagesstätte begründet
7	Plauer Straße/ Altstädtischer Markt / Parduin	Bergstraße	Rathenower Straße	Oberflächenverbesserung	Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags im Rahmen einer turnusmäßig anstehenden Fahrbahnsanierung
8	Wilhelmsdorfer Straße / Jacobstraße	Otto-Sidow-Straße	Stadtkanal	- Oberflächenverbesserung Jacobstraße - Anordnung von Tempo 30 ganztags	Tempo 30 ist bereits umgesetzt.
9	L 98 Brielow Straße	Gerostraße	Prignitzstraße	keine	Zur Verfügung stehende Maßnahmen werden als nicht ausreichend wirksam eingeschätzt. Eine Umsetzung wäre aufgrund von Bedenken der Verwaltung und der Stadtverordnetenversammlung nicht realistisch.
10	Steinstraße	Stadtkanal	Neustädtischer Markt	Oberflächenverbesserung	Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags im Rahmen einer turnusmäßig anstehenden Fahrbahnsanierung
11	Neustädtische Fischerstraße	Neustädtischer Markt	Mühlendamm	Oberflächenverbesserung	Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags im Rahmen einer turnusmäßig anstehenden Fahrbahnsanierung. Planungen werden derzeit bearbeitet.
12	B 1 Berliner Straße	Potsdamer Straße	Ortsende Neuschmerzke	keine	Zur Verfügung stehende Maßnahmen werden als nicht ausreichend wirksam eingeschätzt. Eine Umsetzung wäre aufgrund von Bedenken der Verwaltung und der Stadtverordnetenversammlung nicht realistisch.
13	B 102 Belziger Chaussee	Ortsdurchfahrt Schmerzke		- Anordnung Tempo 30 nachts für alle Kfz - Nach Neubau der Ortsumgehung Integration in Tempo 30 Zone	Antrag zur Anordnung Tempo 30 nachts bis zur Fertigstellung der Ortsumfahrung ist bereits gestellt.

Gesamtstädtisch wirksame Maßnahmen (G)

Maßnahme G1: Optimierung der Datenerhebung, -bereitstellung und -aufbereitung für die Lärmkartierung/-aktionsplanung

Laufende Erhebung von Verkehrsmengen, des Geschwindigkeitsniveaus und des Fahrbahnzustandes. Daueraufgabe im Rahmen der Verwaltungstätigkeit

Maßnahme G2: Forcierung der Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten

Verstärkte Kontrollen sowie bauliche und verkehrsorganisatorische Ansätze zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten

Maßnahme G3: Einbau lärmoptimierter Asphalte bei Sanierung und Ausbau prüfen

Prüfung des Einbaus lärmoptimierter Asphalte im Zuge der Sanierung und des Ausbaus von Straßen.

Maßnahme G4: Minderung des motorisierten Individualverkehrs im Bereich Altstadt, Neustadt, Dominsel in Verbindung mit der Förderung / dem Ausbau von ÖPNV und Radverkehr.

Maßnahme (G5): Geschwindigkeitsreduzierung in der Stadt

Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung in der Innenstadt (z. B. Neustadt, Altstadt, Dom,...) zur Lärmreduzierung zwischen 22 Uhr und 6 Uhr.“

Abstimmung über die geänderte Beschlussvorlage (einschl. Korrekturen der Verwaltung selbst):

27 Stimmen dafür

16 Gegenstimmen

4 Stimmenthaltungen

Die geänderte Beschlussvorlage wurde angenommen.

Beschluss-Nr. 157/2017