Vorlage 066/2019 - Beschlüsse

Betreff: Aktionsplan Lärminderung Stufe 3 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	
06.03.2019	Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Recht, Ordnung und Petitionen	zur Kenntnis genommen	
Ausschuss für Stadtentwicklung		Vorberatung	
13.03.2019	Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung	ungeändert beschlossen	
Hauptausschuss		Entscheidung	
18.03.2019	Sitzung des Hauptausschusses	zur Kenntnis genommen	
Stadtverordnetenversammlung		Entscheidung	
27.03.2019	Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Brandenburg an der Havel	zurückgestellt	
24.04.2019	Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Brandenburg an der Havel	zurückgestellt	
22.05.2019	Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Brandenburg an der Havel	geändert beschlossen	(066/2019)
Stadtverordnetenversammlung		Vorberatung	
Hauptausschuss		Vorberatung	
13.05.2019	Sitzung des Hauptausschusses	zur Kenntnis genommen	
Stadtverordnetenversammlung		Entscheidung	

06.03.2019 Ausschuss für Umwelt, Recht, Ordnung und Petitionen zur Kenntnis genommen

Frau Eichhorn fragt, ob dazu ein Vortrag gewünscht ist. Da dies der Fall ist, übergibt sie das Wort an Herrn Beyer von der Fachgruppe 66 der Verwaltung.

Herr Beyer hält einen Vortrag via Beamer zur Lärminderung der Stufe 3. Die Stufe zwei ist noch nicht allzu lange her, diese wurde im Sommer 2017 beschlossen. Der Vortrag gestaltet sich in Grundlagen der Lärmkartierung und Lärmbelastung, Ausführungen zur Lärminderung und eine kurze Vorstellung über die entwickelten Maßnahmen aus dem Lärmentwicklungsplan. (Dauer ca. 15 Minuten)

Frau Eichhorn bedankt sich bei Herrn Beyer für den Vortrag und fragt, ob es Nachfragen gibt.

Herr Friedrich geht auf die 30 km/h ein. Die sind vielleicht ganz gut, jedoch halten sich viele nicht daran. Auf dem Dom beispielsweise, wo das Pflaster ist, wird nur dort wo der Blitzer steht, langsam gefahren. Er fragt, ob man dort nicht eventuell solche Schwellen bauen könnte, wo die Autos langsam drüber fahren müssten.

Herr Beyer antwortet, dass dies von den Verkehrsplanern nicht gern gemacht wird, da die Leute kurz vorher abbremsen, langsam drüber fahren und dann wieder Gas geben. Baulich kann man nicht viel machen ohne den Platz zu verschandeln, weiterhin fährt dort ein Bus durch, so dass eine Einengung nicht in Frage kommt. Leider bekommt die Stadt aufgrund des Lärmaktionsplanes weder Fördermittel, noch hat ein Anwohner Anspruch auf Lärmvorsorge nach diesem Plan. Ansprüche gibt es nur bei einem Neubau einer Straße.

Frau Lang findet die Maßnahmen ganz nett. Sehr schön ist die Umsetzung in der Bauhofstraße, dass durchgängig 30 km/h Pflicht ist. Sie fragt, ob mit der Maßnahme „Einbau lärmoptierter Asphalte“ geschnittenes Pflaster gemeint ist.

Herr Beyer verneint. Das sind lärmoptimierte Fahrbahnasphalte, sprich lärmschluckende Asphalte. Die Asphalte sind nur lohnenswert bei höheren Geschwindigkeiten ab 70 km/h.

Frau Näther findet die Schwellen auf Straßen unmöglich. Man hat tatsächlich das Gefühl, dass die Lärmbelastung dadurch höher ist.

Als Hinweis zum Lärm im Bereich der Wuster Schranke wurde der Radweg als Nebenradroute ausgewiesen. Das wurde jedoch per Beschlussfassung durch die Stadtverordneten bis Gollwitz als Hauptradroute ausgewiesen.

Herr Beyer informiert, dass dies im Verkehrsentwicklungsplan war und nichts mit dem Lärmaktionsplan zu tun hat.

Frau Näther stellt fest, dass es nicht jedes Mal anders sein kann. Weiterhin ist die Maßnahme „Grüne Welle“ benannt, was bereits auch im Verkehrsentwicklungsplan stand. Wann kommt es denn mal zur Umsetzung?

Herr Beyer berichtet, dass es zwei Baulasträger gibt, die Stadt mit ihren Ampeln und den Landesbetrieb. Es wird erst einmal ein funktionsfähiger Verkehrsrechner benötigt und ein abgestimmtes Konzept. Derzeit hat man lediglich die Planungsmittel für das Konzept, die Umsetzung wird später richtig viel Geld kosten, schätzungsweise 200.000,00 €.

Frau Plock fragt nach, ob die Anpassung der Ampelschaltung an Tempo 30 Zonen erfolgt ist. Nach ihrem Verständnis ist die Minderung von Lärm kontraproduktiv gegenüber der Luftreinhaltung. Hat man das geprüft? Speziell in der Wilhelmsdorfer Landstraße kommt es zu langen Schlangen.

Herr Beyer informiert, dass es durchaus Bereiche gibt, wo es kontraproduktiv ist. In der Wilhelmsdorfer Straße ist es eigentlich eine stadtplanerische Frage, was man mit der Siedlung „Eigene Scholle“ macht. Das wird man mit dem Lärminderungsplan nicht ändern und mit dem Luftreinhalteplan kann man es auch nicht ändern, weil man rein rechnerisch keine Grenzwerte in der Stadt Brandenburg überschreitet.

Frau Eichhorn möchte wissen, was eine Herabsetzung auf 30 km/h überhaupt bringt? Sie fährt auch jeden Tag per stop and go die Wilhelmsdorfer Landstraße entlang. Die wenigen Male die man 50 km/h fährt kann man zählen. Des Weiteren fragt sie nach, da ja gesagt wird, dass es zwischen zwei und drei dB leiser wird, ob man den „Lärm“ einspielen kann. So dass man eine Vorstellung bekommt, wie sich so etwas anhört.

Herr Beyer meint, dass es ein äußerst kompliziertes und komplexes Thema ist. Das kann man nicht darstellen. Er könnte jemanden vom Landesumweltamt einladen, der dazu einen Vortrag hält wenn gewünscht.

Herr Dieckmann fragt nach, ob darüber nachgedacht wurde, die Ampeln in den Abendstunden oder auch an den Wochenenden ab zu schalten? Dort fließt nicht so viel Verkehr.

Herr Beyer ist hier der falsche Adressat. Die Schaltzeiten sind von der Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben und mit der Polizei angeordnet. Diese basieren auf eine Verwaltungsvorschrift zur StVO und danach müssten alle Ampeln immer an sein. Die Ampeln, die nachts ausgestellt sind, sind per Sonderanordnung erfolgt. Die untere Verkehrsbehörde ist in diesem Fall zuständig.

Herr Dieckmann möchte, dass Herr Beyer den Hinweis mitnimmt und in der Verwaltung prüft.

Frau Eichhorn stellt fest, dass es keine weiteren Fragen gibt und der Ausschuss auch diesen Punkt zur Kenntnis nimmt.

Herr Riethmüller eröffnet den Tagesordnungspunkt und bittet um Ausführung.

Herr Beyer sagt, dass aufgrund einer EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. Bundesimmissionsschutzgesetz das Land verpflichtet war eine Lärmkartierung vorzunehmen. Der bestehende Plan muss aufbauend auf einer neuen Lärmkartierung angepasst werden. Er begrüßt Herrn Schubert aus dem Büro IVAS.

Herr Schubert stellt die wichtigsten Punkte des Aktionsplans vor. In dem Lärmaktionsplan werden alle Straßen mit einer Belegung über 8.200 Autos/Tag betrachtet sowie Straßen mit ungünstigen Fahrbahnbelegungen oder hohen Schwerverkehrsanteilen. In den gesetzlichen Vorgaben gibt es keine festgelegten Grenzwerte, ab wann Lärm als gesundheitsschädlich gilt. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung hat ein Sondergutachten aufgestellt, um den Lärmpegel einschätzen zu können. Die dort genannten Werte gelten für Lärmbelastungen tagsüber ab 65 dB und nachts ab 55 dB.

Aufgrund dieser Angaben wurden 13 Lärmschwerpunkte festgestellt. Er zeigt die grundsätzlichen Strategien und Maßnahmen auf, um Lärm zu reduzieren. Er verweist auf den Verkehrsentwicklungsplan, der bereits schon Maßnahmen zur Lärmreduzierung enthält.

Herr Müller zeigt ein Beispiel anhand der Willi-Sänger-Straße auf, da aufgrund der Bauform der Gebäude ein hohes Lärmaufkommen zu verzeichnen ist und dies kann er im Aktionsplan nicht erkennen.

Herr Schubert antwortet, dass die sog. Trichtereffekte im Berechnungsmodell enthalten sind.

Herr Riedelsdorf möchte wissen, ob die Lärmemission an der Straße oder an Gebäudekanten gemessen wird.

Herr Schubert erklärt, dass die Lärmemission anhand eines Rechenmodells berechnet wird, dabei wird die Entfernung zwischen Straßenachse und Gebäude miteinbezogen.

Frau Dr. med. Didczuneit-Sandhop bemerkt, dass andere Maßnahmen entwickelt werden müssten, da es Jahre dauern kann bis die Straßen sanierungsbedürftig sind, um dann den Fahrbahnbelag anpassen zu können. Sie möchte wissen, wer für den Einsatz von Schallschutzfenster aufkommt. Laut des Plans ist eine Maßnahme zur Lärmreduktion der Einsatz geräuschärmerer Verkehrsmittel wie z. B. die Elektromobilität. Sie sagt, dass nach einer neuen Gesetzeslage in Elektro-Autos Warngeräuschgeneratoren eingebaut werden müssen und dies kontakulierend sei.

Herr Schubert antwortet, dass die Elektro-Autos bis zu einer Geschwindigkeit von 20 km/h ihren Betriebszustand ausdrücken müssen und darüber das Rollgeräusch der Autos das lautere wahrnehmbare Geräusch ist und nicht der Motor.

Herr Beyer sagt, dass die Betroffenen keinen Anspruch geltend machen können, dass bspw. Lärmschutzfenster eingesetzt werden. Man kann den Gebäudebesitzern dies nahe legen, aber es gibt keine Eigen- oder Fördermittel aus der Stadt dafür. Er verweist darauf, dass erst über ein Gutachten geprüft wird, ob die geplanten Maßnahmen wirkungsvoll sind.

Herr Stieger möchte wissen, ob die Verwaltung dann ohne Einbindung der SVV entscheidet, ob die Tempo-30-Zone umgesetzt wird. Er sagt, dass sichergestellt werden muss, dass der Verkehr über den Stadtring fließt, aber dafür müsste die „Grüne Welle“ zum Einsatz kommen. Er erkundigt sich nach der Geschwindigkeitsregelung, wenn die neue Umfahrung für Schmerzke kommt.

Herr Schubert sagt, dass die „Grüne Welle“ nicht extra im Aktionsplan aufgenommen wurde, da sie schon Teil des Verkehrsentwicklungsplan ist. Auf der Ortsumgehung soll schneller gefahren werden können, aber die dann alte Bundesstraße soll als 30-Zone deklariert werden.

Herr Beyer fügt hinzu, dass die Prüfung Tempo-30 durch die Straßenverkehrsbehörde durchgeführt wird und entsprechend der Untersuchung dann die Straßenverkehrsbehörde die Anordnung vornimmt.

Herr Sondermann erwägt andere Maßnahmen zur Lärmreduzierung, wie z. B. Reduzierung des Schwerlastverkehrs oder Sperrung des Durchgangsverkehrs in der Altstadt. Da Brandenburg eine Pendler-Stadt ist, sieht er die Geschwindigkeitsreduzierung als kritisch an. Für den Bodenbelagswechsel sind auch keine finanziellen Mittel im Haushaltsplan vorgesehen, daher würde dies Jahre dauern und dann wird der Aktionsplan wieder aktualisiert und hat keine Gültigkeit mehr.

Herr Beyer weist darauf hin, dass auch der Straßenverkehrsbehörde Grenzen gesetzt sind, um den Lärm zu mindern. Er betont, dass es um den Schutz der Anwohner geht, die dem Lärm ausgesetzt sind und, dass die Reduzierung der Geschwindigkeit meist nur nachts vorgesehen ist.

Herr Dieckmann findet es widersprüchlich die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren, wenn das Motorgeräusch bis 30 km/h deutlicher wahrzunehmen ist. Er vermisst die Einführung eines Einbahnstraßensystems und erwähnt die Optimierung der Ampelabschaltungen.

Herr Schubert entgegnet, dass zwar das Motorgeräusch lauter wahrzunehmen ist als das Rollgeräusch, jedoch ist der Lärm insgesamt geringer als bei Tempo 50.

Herr Riedelsdorf bemerkt, dass der Straßenverkehr in der Nacht sehr gering ist und das Kfz bei Reduzierung der Geschwindigkeit länger braucht und dadurch die Lärmbelästigung nicht wirklich abnimmt.

Frau Lang findet die Vorlage nicht wirklich gelungen, aber wenn die Geschwindigkeitsreduzierung zur Reduktion des Lärms beiträgt, muss man dies akzeptieren.

Herr Kirch wirbt für den Lärmaktionsplan, da er eine gesetzliche Grundlage darstellt und die Stadt dieser nachkommen muss.

Herr Stieger möchte der Vorlage nicht zustimmen, da nach Beschlussfassung die Umsetzung in der Hand der Verwaltung liegt, ohne dass die SVV eingebunden wird und das heißt er nicht gut.

Herr Riethmüller fragt nach weiteren Redebeiträgen. Es wurden keine abgegeben. Er bittet die Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses um Abstimmung der Beschlussvorlage 066/2019.

Abstimmung:
 4 Zustimmungen
 2 Gegenstimmen
 2 Stimmenthaltungen

18.03.2019 Hauptausschuss

zur Kenntnis genommen

Einreicher: Oberbürgermeister
 Fachbereich VII

E r k l ä r u n g e n von Seiten der Verwaltung auf entsprechende Nachfragen aus dem HA:

- dazu, ob die weiteren Maßnahmen vor der Umsetzung nochmals in die SVV gehen

Herr Beyer: Die Prüfverfahren, die bei der Tempobegrenzung erwähnt wurden, werde die Straßenverkehrsbehörde durchführen, um nachzuweisen, ob diese auch die gewünschte Wirkung erzielen. Sie würden aber nicht nochmals von der SVV beschlossen. Schließlich handle es sich lt. Straßenverkehrsgesetz um geregelte Angelegenheiten, diese bedürfen nicht nochmals einer Zustimmung der SVV.

Herr Scheller: Nach den geltenden gesetzlichen Normen (Immissionsschutzrecht und Durchführungsverordnung) haben Betroffene einen Anspruch auf Lärminderungsmaßnahmen und auch auf eine Auseinandersetzung mit diesem Thema und insbesondere auch auf eine Prüfung innerhalb der Verwaltung. Schlecht wäre es, wenn Betroffene versuchen, auf dem Rechtsweg Ansprüche durchzusetzen, ohne dass die Stadt dokumentieren könne, dass sie sich mit diesem Thema sachgerecht auseinandergesetzt habe. Insofern sei die Verwaltung hier auch weiterhin der Auffassung, dass mit der Aufnahme dieser Maßnahmen als Prüfmaßnahmen der richtige Weg beschritten werde und insbesondere im weiteren Verwaltungshandeln auch geschaut werden müsse, inwieweit diese Maßnahmen tatsächlich entsprechende Ansatzpunkte für Lärminderungsmaßnahmen bieten. Das bedeute nicht, dass alle diese Maßnahmen tatsächlich umgesetzt werden müssen. Es sei aber richtig, hier ein Verwaltungshandeln anzulegen, um den Ansprüchen, die durch Rechtsnormen definiert werden, genügen zu können

- zu dem auf der S. 58 aufgeführten Radweg Neuschmerzke als Neben- und touristische Route im Radverkehrsnetz, obwohl der diesbzgl. Beschluss aus August 2018 anders lautete, nämlich dass der Weg als Hauptradroute bis nach Gollwitz geführt wird

- zur Einrichtung der „grünen Welle“ und den Kosten der Umsetzung dieser

Herr Beyer: Zurzeit sei man gerade dabei, ein Konzept zu erstellen für eine neue Verkehrsrechnerzentrale. Es komme also ein neuer Verkehrsrechner, an den dann auch alle Ampelanlagen angeschlossen werden sollen und somit auch entsprechend gesteuert werden können. Zuständig sei allerdings der Landesbetrieb für sämtliche Lichtsignalanlagen an Bundesstraßen. Insofern müsse auch dieser seinen Beitrag dazu leisten. Wenn das Konzept dann vorliege, gebe es auch eine Kostenschätzung und auch für den Landesbetrieb wäre klar, wie viel Mittel er bereitstellen müsse. Jedoch könne er (Herr Beyer) zu dem Zeitraum, den der Landesbetrieb benötige, keine Aussage treffen. Gleiches gelte somit auch für die Stadt bezogen auf die verbleibenden Anlagen, die nachgerüstet werden müssen. Das werde wahrscheinlich nur sukzessive nach und nach möglich sein je nach Haushaltslage.

Es werde mit einer Gesamtsumme für alle Ampelanlagen von 600 – 700 TEUR gerechnet.

Herr Scheller: Grundsätzlich müsse man noch ergänzen, dass im Verkehrsentwicklungsplan auch schon deutlich gemacht wurde, dass von einer Errichtung einer „grünen Welle“ im Wesentlichen von den Ampelanlagen entlang der Bundesstraßen ausgegangen werde. Natürlich sei es das Ziel, z. B. eine Ampelanlage im Bereich der Wilhelmsdorfer Str./Wilhelmsdorfer Landstr./Göttiner Str. mit einzubinden in diese „grüne Welle“. Dazu würden auch Gespräche stattfinden mit den Verantwortlichen vom Landestraßenbetrieb, obwohl es eher vielleicht in die ausschließliche Kostenlast der Stadt falle. Aber das sei eher die Ausnahme. Denn wenn man von „grüner Welle“ rede, dann nicht über eine Ampelanlage an einer Stelle, die mit einer Bundesstraße nicht mehr unmittelbar im Zusammenhang stehe (z. B. Bereich Upstalstr./Brielower Landstr.). Von daher gehe die Stadt auch davon aus, dass die Kosten tatsächlich in der Straßenbaulast des Bundes im Wesentlichen zu regeln seien.

- zur Temporeduzierung auf zum Teil 30 km/h in Bereichen, wo die SVV signalisiert hatte, dass das so nicht gewollt ist (Stufe 2) und dies auch im Hinblick auf die höchstens marginale Wirkung der Einrichtung einer derartigen Zone

Herr Scheller: Im weiteren Verwaltungshandeln würden diese Aspekte tatsächlich „eine Rolle spielen“. Bei der anderen Stufe habe man zumindest den Vorteil gehabt, dass man dies auch im zeitlichen Zusammenhang mit dem Luftreinhalteplan diskutiert habe und hier auch unterschiedliche gutachterliche Empfehlungen vorlagen, die in der Wechselwirkung zu betrachten waren. Natürlich sei dies für die Verwaltung auch in der Folge weiterhin von Bedeutung. So sollte doch durchaus auf die Kompetenz der Mitarbeiter in den zuständigen unteren Landesbehörden innerhalb der Verwaltung vertraut werden, d. h. dass diese bei der weiteren Prüfung sich auch mit diesen Aspekten auseinandersetzen, ob dann die Maßnahmen tatsächlich auch die entsprechende Wirkung haben.

Hier gebe es nun eine gutachterliche Empfehlung und man sei dazu gehalten, sich dazu zu verständigen, indem man sage: Man prüfe es weiter.
Nur diese gutachterliche Empfehlung stehenzulassen und nichts weiter dazu zu tun, halte er für falsch. Das wäre für Anspruchsteller ein Einfallstor.

Abstimmung über die Empfehlung an die SVV, der Vorlage am 27.03.2019 zuzustimmen:

4 Stimmen dafür
4 Gegenstimmen
4 Stimmenthaltungen

Der Hauptausschuss empfiehlt nicht, der Vorlage zuzustimmen.

27.03.2019 Stadtverordnetenversammlung zurückgestellt

24.04.2019 Stadtverordnetenversammlung zurückgestellt

Einreicher: Oberbürgermeister
Fachbereich VI

Herr Scheller: Diese Vorlage sei schon länger zurückliegend in den Ausschüssen gewesen. Deshalb möchte er daran erinnern, dass man aufgefordert sei, durch geeignete Maßnahmen den gesundheitlichen Beeinträchtigungen, die durch Lärmemissionen aus dem Verkehr heraus entstehen können, zu begegnen. Man habe dazu schon in den Stufen 1 und 2 im Rahmen der Lärmaktionsplanung entsprechende Maßnahmen beschlossen. Im Wesentlichen seien das Prüfaufträge gewesen, die dann auch in der Zuständigkeit der Verwaltung weiter umgesetzt werden.

Jetzt gehe es darum, sich auch in einer dritten Stufe – das habe im Wesentlichen mit der Belegung der Verkehrswege durch entsprechende Kfz-Anzahlen zu tun – über weitere Maßnahmen zur Reduzierung von störenden Einflüssen aus Verkehrslärm zu verständigen. Man habe den Stadtverordneten in der Beschlussvorlage, ausgekoppelt aus dem vorliegenden Gutachten, auch Maßnahmevorschläge unterbreitet. Dazu hätten die Stadtverordneten bereits im Monat März ein Schreiben bekommen, das das zuständige Landesministerium an die Stadt Brandenburg gerichtet hatte. In diesem werde man aufgefordert oder daran erinnert, entsprechende Maßnahmen auch zu verabschieden, um dann einem EU-Vertragsverletzungsverfahren vorzubeugen. Insofern halte man es für richtig und notwendig, heute diese Diskussion zu Ende zu bringen und sich über die entsprechenden Maßnahmen hier in der Stadtverordnetenversammlung abschließend zu verständigen. Die Verwaltung habe dazu einen Beschlussvorschlag unterbreitet.

Herr Riedelsdorf: In den Beratungen in den Ausschüssen sei von allen Fraktionen erhebliche Kritik an diesem Lärmaktionsplan geübt worden. Das einzig Gute an dieser Vorlage sei im Grunde genommen der Name. Dadurch, dass es Lärmaktionsplan heiße, werde zum Ausdruck gebracht, dass es nichts weiter sei als sinnloser, folgenloser und wirkungsloser Aktionismus, wie ihn uns die EU vorschreibe. Das Ganze gehe auf eine EU-Vorgabe zurück und demnach sei es eben auch so. Es gebe keine Grenzwerte für die Lärmbelastung. Es würden auch keine Messungen durchgeführt werden, ob irgendwo tatsächlich Lärm entsteht, sondern der Lärm werde einfach vorausgesetzt, weil in einer Straße eine bestimmte Anzahl an Fahrzeugen fahre. Dabei werde nicht berücksichtigt, wann diese fahren. Diese würden bei uns in der Stadt alle tagsüber fahren. Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen häufig die Nachtzeit. Dadurch, dass man irgendwo Tempo 30 anordne, für die wenigen Fahrzeuge, die in der Nacht auf den Hauptstraßen fahren, werde der Lärm in keinsten Weise reduziert. Diese ganze Methode sei von der Sache her völlig falsch und vor allem völlig wirkungslos. Der Oberbürgermeister habe gerade gesagt, es ginge darum, Gesundheitsgefahren, die von Lärm ausgehen, zu reduzieren. Das werde mit solchen Maßnahmen in keinsten Weise erreicht. Wenn man auf einer Straße 50 oder 30 fährt, deswegen wäre der Lärm nicht weg, man höre ihn dann nur etwas länger.

Es lasse sich also feststellen: Es wäre egal, wo der Lärm tatsächlich da ist. Der Lärm von der Straßenbahn müsse hier nicht berücksichtigt werden, weil Brandenburg eine Stadt mit weniger als hunderttausend Einwohner sei, als würde das davon abhängen. Der Lärm, der von der Eisenbahn ausgeht, müsse hier auch nicht berücksichtigt werden, weil das wahrscheinlich außerhalb unseres Zuständigkeitsbereiches liege, wobei man von Seiten der Stadt dem auch entgegenwirken könnte.

Alles, was hier in diesem Aktionsplan beschlossen werden solle, wären Scheinaktionen. Das sei Aktionismus. Dafür sollte man sich nicht hergeben. Deswegen lehne er diesen Antrag ab.

Herr Paaschen: Ihm liege ein Änderungsantrag der Fraktion CDU zu dieser Vorlage vor. Somit habe die CDU als Einreicher dieses Änderungsantrages auch noch die Gelegenheit, ihren Antrag zu begründen. Dann läge eine Wortmeldung von Frau Kornmesser vor.

Herr Schaffer: Der Änderungsantrag sei relativ schlüssig. Man habe sich an der Tabelle orientiert. Die Magdeburger Landstraße und die Magdeburger Straße seien auch in den Diskussionen im Ausschuss ein bisschen Stein des Anstoßes gewesen. Sie hätten sich in ihrem Antrag dafür ausgesprochen, diese Prüfung mit der Geschwindigkeit 30 km pro Stunde für überflüssig zu halten, weil er auch glaube, dass das unrealistisch wäre. Keiner würde nachts die Magdeburger Landstraße oder die Magdeburger Straße mit 30 fahren. Nach dem Blitzler hätte man noch ganz andere Geschwindigkeiten. Insofern wolle man das herausnehmen.

Das Thema, das trotzdem noch anstehe, wäre die Prüfung passiver Lärmschutzmaßnahmen. Das würde man nicht wegdiskutieren wollen. Insofern wolle seine Fraktion die 30 km pro Stunde nicht. Demzufolge wäre dieser Antrag schlüssig. Er bitte an der Stelle um Zustimmung.

Es habe Diskussionen für einige andere Straßen gegeben. Vielleicht sollte man sich dann darüber noch einmal verständigen und das vielleicht nochmal ergänzen.

Herr Stieger: Er könne sich den beiden Vorrednern anschließen. Vielleicht noch eine Ergänzung. Er habe ebenfalls an diesem Bauausschuss teilgenommen, wo durchaus einige sachkundige Einwohner und Kollegen der Grünen deutlich gemacht hätten, man müsse sich sowieso nicht an diesen Maßnahmenplan halten, weil sich niemand daran halten würde. Man bräuchte sich nicht aufregen und könnte das durchstimmen, weil das sowieso nur ein flüchtiger Unsinn wäre. Insofern habe Herr Riedelsdorf völlig recht, Herr Stieger habe das auf seinem Papier auch stehen. Man könnte das Wort „Aktionsplan“ mit „Aktionismusplan“ austauschen. Es sei wirklich nur blinder Aktionismus. Hier würden Maßnahmen vorgeschlagen, wo in der Ausschusssitzung bereits klar gewesen sei, dass man sich da sowieso nicht daran halten würde.

Man wäre - übertrieben formuliert - der Gesetzgeber in dieser Stadt. Man sollte sich schon ernster nehmen. Wenn man Recht setze, dann sollte es etwas sein, was man selbst auch vorbildhaft leben wolle. Er habe mit seiner Familie vor kurzem die Erfahrung gemacht – sie hätten das absichtlich mal getestet. Sie seien von einer Theaterveranstaltung aus Berlin in der Nacht gekommen und seien die Magdeburger Landstraße mit 30 gefahren. Es habe schallendes Gelächter gegeben, mit welchem Unsinn man sich hier beschäftige, der irgendwelche Effekte haben soll. Man habe in der Vorlage selbst die Effekte drin. Diese wären bei dieser Geschwindigkeitsreduzierung hörbar null.

Richtig wäre, was vernünftig ist. Man sollte sich mit vernünftigen Sachen beschäftigen. Bevor man nicht auf dieser Strecke eine funktionierende Grüne Welle habe, bevor man nicht andere Maßnahmen ergreife, die effektiv auch für den Menschen, für die Bürger unserer Stadt erlebbar Sinn machen, wolle man sich mit diesem Unsinn nicht beschäftigen. Man erwarte von der Verwaltung mehr als das zu machen, auf das alle kommen. Wenn man Betriebe sanieren will, dann würde man die Mitarbeiter rausschmeißen; wenn man hier den Lärm reduzieren wolle, reduziere man offenbar die Geschwindigkeit. Auf mehr komme man wohl nicht mehr. Man brauche viel mehr innovative Gedanken, wie man effektiv Lärm mindern kann. Es fange schon so an, dass man eine nachvollziehbare und den Bürgern erklärbare Berechnung aufstellt.

Herr Riedelsdorf habe es schon richtig gesagt. Wenn man hier Industrielärm von vornherein ausschließe – das werde gar nicht mitgerechnet. Und wenn man Lärm nicht messe, sondern berechne, dann komme etwas heraus, was die Bürger dieser Stadt nicht verinnerlichen, weil sie es nicht verstehen können. Insofern produziere man damit fehlende Akzeptanz. Man werde erreichen, dass man bei 30 km/h die Parallelstraßen durchfahre, die man dann ein halbes Jahr später für 30 km/h ausweise. Man werde erleben, dass alle trotzdem nachts durch die Magdeburger Straße mit mehr als 30 km/h fahren, weil alles andere eben keinen Sinn mache. So erreiche man keine Überzeugung bei unseren Bürgerinnen und Bürgern, dass das Sinn macht, was man wolle.

Seine Fraktion werde gegen diese Vorlage stimmen, weil man von der Verwaltung erwarte, dass mit der Verwaltungskompetenz andere effektive Maßnahmen vorgeschlagen werden.

Frau Kornmesser: Die SPD-Fraktion werde dieser Vorlage auch nicht zustimmen. Es sei verwunderlich. Im Hauptausschuss habe sich massiver Widerstand gegen diese Vorlage gezeigt. Sie sei dann zurückgezogen worden. Frau Kornmesser sei davon ausgegangen, dass es in Folgeausschüssen vielleicht noch andere Vorschläge oder noch alternative Ideen gibt. Es sei nicht noch einmal diskutiert worden, sondern in der vorliegenden Form einfach wieder vorgelegt worden.

Ihre Vorredner hätten es bereits gesagt. Es wären nur ganz übersichtliche Einzelaktionen geplant, nämlich Oberflächenverbesserung und diese Einführung Tempo 30 km/h. Wenn man sich die Vorlage ansieht, schaffe man damit eine Reduzierung von 3 Dezibel bei einer Grundlast nachts von 67. Sie könne sich gut erinnern, dass Frau Didczuneit-Sandhop im Zusammenhang mit einer Vorlage erklärt habe, dass dieser geringe Wert überhaupt nicht wahrnehmbar sei. Wozu machen wir es dann?

Demzufolge werde ihre Fraktion der Vorlage in dieser Form nicht zustimmen.

Herr Scheller: In diesem Ausschusssdurchlauf hätte man tatsächlich darüber diskutiert bzw. gesagt: Das Wichtigste, das die Stadtverordneten an der Stelle machen müssten, wäre auch dann zu sagen, welche Maßnahmen dann nachher geeignet erscheinen. Er höre hier, dass die Vorlage abgelehnt wird. Er habe aber das Gefühl – und das höre er auch heraus – das beziehe sich im Wesentlichen darauf, dass gesagt werde, man halte an der Stelle eine Reduzierung der maximalen Geschwindigkeit auf bestimmten Straßenabschnitten auf Tempo 30 in den Uhrzeiten von 22.00 bis 06.00 Uhr nicht für wirksam. Diese Aussage unterscheide sich aus seiner Sicht deutlich davon zu sagen, dass man es komplett ablehnt, irgendwelche Maßnahmen zu treffen im Zusammenhang mit der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung.

Wenn er sich den Änderungsantrag der CDU-Fraktion ansehe, erkenne er, dass an der Stelle diese Prüfung nicht vertieft werden solle, weil man von dem zu erwartenden Ergebnis nicht überzeugt sei. Gleichwohl sollen aber andere Prüfungsschritte, bezogen auf die Magdeburger Straße und die Magdeburger Landstraße vollzogen werden. Damit könne man aus seiner Sicht innerhalb der Verwaltung echt etwas anfangen. Und damit könne man auch den Forderungen des Landes nachkommen, die hier gesagt haben, man müsse zur Umsetzung der EU-Vorgaben und der Vorgaben aus der **BlmSch** entsprechende Maßnahmen tatsächlich im Rahmen der Aktionsplanung umsetzen. Das sei schon so, dass die Stadt nicht für die Eisenbahnstrecken zuständig sei. Daran werde jemand anderes arbeiten. Dafür gebe es entsprechende Bundesbehörden, die sich dann mit diesen Fragen auseinandersetzen. Nicht ganz nachvollziehen könne er diese Bedeutung, die dann dem Lärm aus Gewerbe und Industrieflächen beigemessen wird. Da müsse man einfach sagen, im Zusammenhang mit der Genehmigung von diesen Anlagen wäre nach der entsprechenden **BlmSch** auch der Nachweis zu erbringen gewesen, dass der Gewerbelärm eben keine störenden Immissionswerte erreicht, insbesondere auch zu den Nachtstunden, wenn in diesen entsprechenden Gewerbeindustrieregionen auch nachts gearbeitet werden dürfe. Insofern bleibe tatsächlich im Wesentlichen hier eine über der Gefährdungsschwelle liegende störende Lärmimmission aus dem Verkehrslärm übrig, mit der man sich eben auseinandersetzen müsse und die Zuständigkeit eben nicht auf andere Stellen verlagern können, beispielsweise Landesumweltamt oder Eisenbahnbundesamt. Das sei einfach mal ein Thema, das auch in die Stadtverordnetenversammlung müsse. Von daher würde er an der Stelle dafür plädieren, dass man sage, man bessere diese Maßnahmeempfehlungen weiter nach, die bisher Gegenstand des Beschlusses sind, als dass man diese Vorlage komplett ablehne; denn das bringe keinen Schritt weiter, außer dass man an der Stelle unsere Handlungsunfähigkeit unter Beweis stelle, Ansprüche, die bei den Leuten tatsächlich mal da sind, eher bereit sei zu negieren als zu sagen, welche Dinge man machen wolle, um zu weniger Lärmimmissionen zu kommen. Die Verwaltung habe der Stadtverordnetenversammlung seiner Meinung nach einen guten Vorschlag vorgelegt. Der Antrag sei entsprechend der bisher geführten Diskussion folgerichtig. Wenn er jetzt noch daran erinnern könne: Tempo 30 spiele ansonsten eine Rolle bei der Ortsdurchfahrt Schmerzke. Da sei es schon angeordnet und da habe er schon aus dem Ortsteil die Rückmeldung bekommen, dass das tatsächlich eine wirkungsvolle Maßnahme ist, die Ortsdurchfahrt Schmerzke auf der Bundesstraße zwischen 22 Uhr und 6 Uhr auf 30 begrenzt zu haben.

Ansonsten betreffe es hier noch die Bauhofstraße. Das habe natürlich wirklich eine andere Qualität, auch nachts da mit 30 oder 50 durchzufahren. Vielleicht probiere Herr Stieger das einmal aus, um das mit seiner Familie zu beurteilen. Aber selbst da könne man aus Sicht von Herrn Scheller über eine Änderung dieser Maßnahme noch mehr erreichen als hier nur zu erklären, diese Maßnahme wolle man im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan in Gänze ablehnen.

Herr Scheller sei noch ein bisschen unschlüssig. Vielleicht gebe es an der Stelle noch die Möglichkeit, nochmal ein Meinungsbild zu seinem Vorschlag zu haben, sich nochmal konkret mit den Maßnahmeinhalten auseinanderzusetzen. Wem der Antrag der CDU hier nicht ausreichend genug ist, da wäre noch Gelegenheit, weitere Anträge zu stellen. Ansonsten müsste man versuchen, das im Mai zu klären, weil er an der Stelle deutlich dafür plädiere, das noch innerhalb der Wahlperiode der alten SVV zum Abschluss zu bringen. Alles andere würde dazu führen, dass man Handlungsfähigkeit nicht unter Beweis stelle. Das würde auch dem Anspruch, den man hier aus Stadt habe, nicht gerecht werden.

Herr Riedelsdorf: Diesen Vorwurf, man wäre nicht handlungsfähig, wenn man nicht einen Lärmaktionsplan beschließen könne, weise er strikt zurück. Es gehe nicht darum, etwa keine Maßnahmen sich einfallen zu lassen, um den Lärm in der Stadt zu mindern, sondern es gehe um die Methodik. Es habe mehrere Gründe, warum er das ablehne und warum es möglicherweise auch die Freien Wähler ablehnen würden, weil es von der Methode her eine völlig falsche Herangehensweise sei.

Wenn die EU sage: Da, wo 8200 Fahrzeuge oder mehr durch die Straße fahren, habe man dort einen bestimmten Lärmpegel. Jetzt denke man mal zwei Jahre weiter und man müsse demnächst die Stufen 4, 5, 6 und 7 beschließen. Was machen wir denn dann? Dann habe man die 8200 Fahrzeuge durch diese Straßen noch immer. Völlig egal, mit welcher Geschwindigkeit die da durchfahren. Das stehe hier auch nicht drin. Es stehe hier nicht drin: nur wenn sie mit schneller als 50 km/h fahren. Was mache man dann das nächste Mal, wenn man jetzt hier Maßnahmen beschlossen habe.

Er wolle deutlich hervorheben, dass es eigentlich gar nicht darauf ankomme, was man hier mache, sondern es komme darauf an, dass man so einen Plan beschließe. Dann könne man auch einen Aktenordner nach Potsdam schicken, wo ein Blatt drin liege, und da stehe eben Lärmaktionsplan der Stadt Brandenburg an der Havel drauf. Das würde auch reichen. Es werde ja nur verlangt, dass man irgendetwas beschließe. Dann beschließe man eben.

Ein wichtiger weiterer Grund, den er zumindest für seine Fraktion sagen kann, sei, dass es auch ein klarer Verstoß gegen das Subsidiaritätsprinzip sei, dass uns Brüssel vorschreibe, wo hier Lärm sei und was man hier dagegen machen müsse. Das wisse man hier in der Stadt am besten und wenn man hier oder die Einwohner von Schmerzke z. B. mal gesagt haben, es würde stören, dass dort die Autos so schnell durchfahren, sie hätten da gern eine Geschwindigkeitsbegrenzung – das werde wohl nicht hauptsächlich mit Lärm begründet worden sein – sie fühlten sich nun entlastet, dann wäre das gut. Das könnten auch Anwohner anderer Straßen sagen. Aber das müsse uns nicht eine Behörde vorschreiben, die mit uns überhaupt nichts zu tun habe.

Frau Dr. Didczuneit-Sandhop: Diese Vorlage – und das habe Frau Kornmesser bereits betont – habe im Prinzip drei Säulen. Das eine sei, man wolle die Emission senken durch neue Beläge auf den Straßen und durch die Reduzierung der km/h-Zahl. Und das Dritte, das hier erwähnt werde, sei die Elektromobilität stärken. Beim Lesen habe sie ein bisschen lächeln müssen, weil die EU dazu eine neue Verordnung herausgebe, weil der Ton, den Elektromotoren von sich geben werden, nicht nur einem Verbrennungsmotor ähnlich sein müsse, sondern auch seinen Betriebszustand ausdrücken müsse. Der Einbau eines Warngeräuschgenerators werde kommen - ab Juli 2019 für alle Elektro- und Hybridautos und das werde in der EU ein Jahr später für alle Pflicht sein. D. h. man habe dann ähnliche Geräusche, wo man eigentlich Lärm minimieren wolle.

Wenn man mal ehrlich sei, der Lärmemissionsplan sei ja sehr eng gekoppelt an den Straßenverkehrsplan. Wenn man Emission senken wolle, dann müsste man wirklich sagen, dann gebe es nur noch Schrittgeschwindigkeit hier in Brandenburg, Autos alle raus. Dann hätte man auch, wenn alle mit dem Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen, ein Alleinstellungsmerkmal. Aber sie glaube, jeder müsste einsehen, dass das nicht gehe.

Wenn man hier Landesrecht umsetzen müsse, dann müsse man etwas machen. Mehr in diesen Plan packen, ginge auch gar nicht, obwohl er in dieser Fassung auch nicht so optimal sei, wie sie sich das wünschen würde. Aber wie wolle man das anders machen? Sie wolle ansonsten empfehlen, dass man das nochmal in den Ausschüssen diskutiere. Bis Mai sollte man sich dann doch aufrufen, etwas zu beschließen.

Frau Kornmesser: Sie fragte, ob sie Herrn Scheller richtig verstanden habe, dass er die Vorlage heute nicht zur Abstimmung stelle, sondern nochmal in die Ausschüsse gebe, zumindest in den Stadtentwicklungsausschuss und den Hauptausschuss, und dort noch weiterführende Vorschläge aus den Fraktionen in Ergänzung zum CDU-Änderungsantrag eingehen könnte.

Herr Brandt: Vielleicht nochmal ganz kurz zur Einordnung. Auch wenn das möglicherweise in eine Vertagung laufe – man habe sich kurz abgestimmt – dass in den Ausschüssen klar sei, in welchem Rahmen man sich letztendlich bewegt. Das, was Herr Riedelsdorf hinsichtlich des Anspruchs sagt, darüber könne man diskutieren. Er würde nur diese EU-Sache ein Stückweit einordnen, weil der nationale Gesetzgeber sich überhaupt nicht dazu habe hinreißen lassen, diese Problematik zu diskutieren. Man habe hier das Grundproblem, dass kein Grenzwert festgelegt sei. Da könne man jetzt auf jeden schimpfen, müsse allerdings zur Kenntnis nehmen, dass die EU für sich gesagt habe, man wolle sich mit diesem Problem auseinandersetzen. Die EU habe es auch in der Diskussion mit den nationalen Gesetzgebern und mit dem Rat nicht hinbekommen, einen Grenzwert hineinzuformulieren. Insofern könne man natürlich sagen, dass das alles unbefriedigend sei. Tatsache sei – da hätten die Diskutanten völlig recht – der Anspruch der Bürger gehe auf Aufstellung eines Plans, er gehe nicht auf konkrete Maßnahmen; denn woran sollten sich diese konkreten Maßnahmen messen in Ermangelung eines Grenzwertes?

Die Alternative wäre allerdings tatsächlich, hier einen Anspruch des Bürgers gegen die öffentliche Hand, also hier gegen das Land Brandenburg und im Ergebnis gegen die Stadt Brandenburg, zu perpetuieren, weil man diese Rechtspflicht zur Aufstellung dieses Plans schlichtweg missachte. Würde man hier Maßnahmen

ergreifen, die tatsächlich zur Lärminderung beitragen – da habe Frau Didczuneit-Sandhop völlig recht -, müsste man zunächst einmal sagen, welcher Grenzwert das denn sein solle. Den dürfte man in kommunaler Verantwortung nicht definieren. Aber das, was notwendig wäre, um diesen imaginären Grenzwert zu erreichen, wäre die Vermeidung von Verkehr in den hier beschriebenen Bereichen. Dann sei man wieder in der Diskussion zum Verkehrsentwicklungsplan und dann fange man mit dem, was man hier vier Jahre gemacht habe, wieder von vorn an. Das wäre das Ergebnis. Mehr könne man dazu letztendlich nicht sagen. Man könne zu diesem unbefriedigenden Zustand noch einen weiteren hinzugeben, dass man nämlich sage, man erfülle die Vorgaben der Europäischen Union nicht, die sicherlich nicht bis ins letzte dann konsequent wären, aber immerhin sich mit dem Thema befassen. Wenn man das zu der Nichthandlung innerhalb des Nationalstaates noch hinzutun möchte, dann könne man das nicht beschließen. Ansonsten sei er sehr bei Herrn Scheller, noch zu diskutieren, welche Maßnahmen wären denn gegebenenfalls geeignet, um zu einer Beschlussfassung dieses Plans zu kommen; denn darauf habe der Bürger einen Anspruch.

Herr Stieger: Es sei sehr schön, dass man, wie sonst selten, das Wort Europa in den Mund genommen habe. Das sei sehr wichtig, darüber zu reden. Aus seiner Sicht sei Europa auch das Leitbild des vernunftbegabten Menschen aus der Aufklärung heraus. Wenn das so ist, dann erwarte vielleicht Europa auch von uns, dass man sich miteinander verständigen könne. Da wäre heute viel passiert. Der Oberbürgermeister habe deutlich gemacht mit der ihm inneren wörtlichen Zurückhaltung, dass er doch bereit wäre, aufeinander zuzugehen. Die Stadtverordneten auch. Er sehe nicht, dass weitere Ausschusssitzungen in der Förmlichkeit, wie sie sind, weiterhelfen, weil man durch die dortigen Formalien nur eine gebremste Sachdiskussion führe.

Es würde Sinn machen, wenn die Fachverwaltung zu diesem Thema bis Mai einfach nochmal zu einem Arbeitsgespräch einladen könnte und dass von jeder Fraktion, von ihm aus auch Herr Nowotny, jeweils ein Vertreter mit hinzukommen könnte, dass man diesen Maßnahmeplan im Detail nochmal durchgucke. Es gehe nicht darum, dass man gegen diesen Plan an sich ist, sondern es mache keinen Sinn, dort Straßenzüge zu definieren. Das könne man kleinteiliger machen. Dann könne man sich noch andere Dinge überlegen. Er würde es also gut finden, wenn man ein solches Arbeitsgespräch hinbekommen würde, ohne dass sich jemand noch profilieren wolle. Dann könnte man das Ergebnis in den Hauptausschuss vor der Mai-SVV bringen und dann bekäme man das im Mai möglicherweise durch.

Herr Scheller: Er habe es sich auch so gedacht, dass man diese Vorlage im Hauptausschuss im Mai wieder bespreche. In der Zwischenzeit greife er die Anregungen gern auf. Er bitte die Fachverwaltung – er wäre auch gern selbst mit dabei -, dass man nochmal ein Gespräch finde. Man lade die Fraktionen dazu ein. Diese mögen dann bitte einen Experten aus ihren Reihen entsenden. So könnte man eine Verständigung finden. Das Entscheidende werde aus seiner Sicht sein, hier entsprechende Maßnahmen zu verabschieden. Darauf habe die Verwaltung bereits öfter hingewiesen. Es bestehe darauf tatsächlich ein Anspruch, diesen Lärmaktionsplan mit entsprechenden Handlungsmaßnahmen aufzustellen. Welche das denn sein werden, das würde man dann im Mai in der SVV entscheiden. Damit ziehe er für heute die Vorlage zurück und vertage das auf Mai.

Herr Paaschen: Diese Vorlage werde **vertagt auf Mai dieses Jahres**. Dazu lädt der Oberbürgermeister Vertreter der Fraktionen zu einer **Sachberatung** ein.

13.05.2019 Hauptausschuss

zur Kenntnis genommen

Einreicher: Oberbürgermeister
 Fachbereich VII

..... **Änderungsantrag zur Beschlussvorlage 066/2019 – Aktionsplan Lärminderung Stufe 3 der Stadt Brandenburg an der Havel**
Antrag: 162/2019

Einreicher: Fraktion CDU

H i n w e i s von Seiten der Verwaltung:

Herr Scheller: Es gebe eine Änderung zur Vorlage. Diese sei vom 10.05.2019 und direkt das Ergebnis der Beratung mit einigen Vertretern der Fraktionen vom vergangenen Mittwoch. Die Tabelle mit den Maßnahmen, die zur Umsetzung der dritten Stufe beschlossen werden sollen, habe nochmals eine Änderung erfahren. Denn wenn bei der weiteren Prüfung von geeigneten Mitteln und Maßnahmen zur Reduzierung von Lärm durch Verkehr insbesondere im Bereich der passiven Lärmschutzmaßnahmen von der Verwaltung festgestellt werden würde auch aufgrund von Zuarbeiten von Dritten (z. B. Landesstraßenbetrieb), dass bestimmte passive Maßnahmen nicht umgesetzt werden können oder nicht zu Lärminderungen führen, würde in der Folge die Verwaltung weitere Prüfungen anstellen und insbesondere auch eine Temporeduzierung prüfen. Das sei auch schon der Hintergrund für den

CDU-Antrag gewesen. Es sollte kein Automatismus in der Prüfabfolge daraus werden – daher die Anregung, nochmals eine Rückmeldung an die SVV zu geben, ihr also das Ergebnis der Prüfung der anderen Maßnahmen vorzustellen und dann in den Diskurs einzutreten, bevor eine Prüfung von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen erfolge. Demzufolge sei nun alles, was vorher mit Tempo 30 bezogen auf einzelne Maßnahmen in der alten Tabelle enthalten war, herausgenommen und in der neuen Tabelle mit den lärmschwerpunktbezogenen Maßnahmen ergänzt worden. Insofern würde die Verwaltung nicht einfach weiterarbeiten, ohne nochmals eine Beteiligung der SVV vorgenommen zu haben.

E r k l ä r u n g e n von Seiten der Verwaltung auf entsprechende Nachfragen, Anregungen, Anmerkungen aus dem HA:

- dazu, ob - bevor nun weiterführende Maßnahmen geplant werden bzgl. Tempo 30 – nochmals ein Votum der SVV eingeholt werde

Herr Scheller: Das soll das im Grunde genommen bedeuten. Natürlich wäre für die eigentliche Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde als untere Landesbehörde die SVV nicht fachlich zuständig. Jedoch wolle man auf jeden Fall die SVV beteiligen und – bevor entsprechende Maßnahmen durchgeführt werden – vorher auch einen Nachweis der Wirksamkeit der Temporeduzierung präsentieren. Es soll also die Gelegenheit zur Diskussion gegeben werden. Er könne aber nicht zusichern, dass die SVV darüber beschließe. Denn würde die SVV darüber beschließen, impliziere dies, dass die SVV eine andere Auffassung vertreten dürfe. Aber es sei doch so, dass die unteren Landesbehörden zwar der Fachaufsicht des Landes unterstehen, jedoch nicht der SVV.

- dazu, dass im CDU-Antrag die Geschwindigkeitsreduzierungen nicht enthalten seien, in der Änderung von Seiten der Verwaltung aber schon

Herr Scheller: Wenn es also so sei, dass nun bei der Veränderung der Verwaltungsvorlage durch den Änderungsantrag der CDU zwar eben auch dann alles das geprüft werde, was nicht Temporeduzierung betreffe, am Ende aber keine signifikanten Ergebnisse zu erwarten seien und eine Temporeduzierung immer noch möglich wäre, würde die Verwaltung im Zweifel auch in eigener fachlicher Zuständigkeit ohne Aufsicht der SVV zu derartigen Überlegungen kommen müssen. Aber dann wäre die SVV komplett herausgenommen aus dem Verfahren.

Jetzt sei durch diese Änderung der Verwaltung, die mit den Fraktionen besprochen wurde, sichergestellt, dass es auf jeden Fall nochmals mehrmals (auch bei Teilergebnissen) bzgl. Lärmmaßnahmen zu einer Rückkopplung zwischen Verwaltung und SVV komme. Das habe also schon eine neue Qualität. Die Hinweise, die sich aus einer Beratung ergeben, seien für die Verwaltung am Ende auch innerhalb der Straßenverkehrsbehörde abwägungsrelevant. Von daher wäre diese nochmalige Beteiligung der SVV auf jeden Fall sinnvoll.

- zum genauen Verfahren hinsichtlich der Formulierung „*Sind mit den vorgenannten Prüfungen ... keine ... finanziell und rechtlich umsetzbaren Maßnahmen nachweisbar, ...*“

Herr Scheller: Über die Verwendung der Haushaltsmittel entscheide nicht die Verwaltung, sondern die SVV. Wenn nun festgestellt werde, dass z. B. eine Lärmschutzwand einen Effekt hätte, die Stadt aber kein Geld dafür, dann müsse sich eben darüber verständigt werden, wie man das realisiere – entweder durch andere wirkungsgleiche Maßnahmen oder eben dadurch, dass man sich dazu verständige, wie man eine derartige Investition auch finanziere. Die SVV würde also an der Stelle immer nochmals eingreifen. Dies sage diese Formulierung aus. Denn in Kenntnis der Gründe könne die SVV Einfluss nehmen auf z. B. ein negatives Prüfergebnis.

Insofern ermögliche die nochmalige Beteiligung der SVV neue Initiativen und Zwischenschritte vor der automatischen Prüfung einer Temporeduzierung, die ansonsten befürchtet worden wäre.

Zum Antrag 162/2019 gab der Einreicher bekannt, dass sich aufgrund der Änderung von Seiten der Verwaltung vom 10.05.2019 eine Abstimmung zum Antrag erübrige.

Abstimmung über die Empfehlung an die SVV, der lt. Änderung vom 10.05.2019 geänderten Vorlage am 22.05.2019 zuzustimmen:

12 Stimmen dafür
keine Gegenstimme
2 Stimmenthaltungen

Der Hauptausschuss empfiehlt, der geänderten Vorlage zuzustimmen.

22.05.2019 Stadtverordnetenversammlung

geändert beschlossen (066/2019)

Einreicher: Oberbürgermeister
Fachbereich VII

Anlage 4 Beschlussvorlage 066/2019

Anlage 4 a Änderung des Einreichers zur Beschlussvorlage 066/2019 vom 10.05.2019

Anlage 4 b Schreiben des Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft vom 21.03.2019

Vortrag:

Herr Scheller: Er wolle auf die Änderung des Beschlusstextes der Vorlage vom 10.05.2019 hinweisen, die in Folge einer mit Fraktionsvertretern geführten Diskussion entstanden sei.

Im Wesentlichen sei dazu zu sagen, dass es keinen Automatismus in der Weiterführung von Prüfungen von Geschwindigkeitsreduzierungen als lärmmindernde Maßnahmen nach der vorherigen Prüfung von verkehrsorganisatorischen oder passiven Lärminderungsmaßnahmen geben soll. Das sei so im Beschlusstext formuliert. Insbesondere auch die Beratung am vergangenen Montag im HA habe gezeigt, dass damit die Intention der Mehrheit der SVV deutlich besser getroffen wurde. Insofern sei er auch dankbar für die Diskussion, die man habe führen können.

Aussprache:

Herr Nowotny: Erstmal begrüße er, dass jetzt doch der Schwerpunkt auf passiven Maßnahmen liege und nicht grundsätzlich Verkehrseinschränkungen, Tempominderung usw. das Maß der Dinge seien.

In der Vorbesprechung beim Oberbürgermeister zu der Magdeburger Landstraße habe man die Option erwogen oder besprochen, dass man die südliche Fahrbahn sperre, aber nicht primär, um sie durch das Gewerbegebiet zu leiten, weil das wahrscheinlich gar nicht möglich wäre – schließlich sei das eine Bundesstraße -, sondern dass man auf den beiden nördlichen Spuren dann einen Richtungsverkehr herstelle. Dies finde er in der Änderung zur Vorlage so nicht. Werde es trotzdem mit untersucht? Für ihn wäre das die Favoritenlösung.

Herr Scheller: Er könne sich daran erinnern und müsse ehrlich sagen, dass er diese Variante in der Folge zu diesem Termin nicht innerhalb der Verwaltung vertieft habe. Selber halte er diese Variante für sehr kühn und aus seiner Sicht für wenig realistisch in der Umsetzung. Es seien wohl eher die in der Tabelle aufgeführten Dinge, die bei der Magdeburger Landstraße vorrangig zu prüfen seien, als die von Herrn Nowotny nochmals ins Gespräch gebrachten.

Herr Nowotny: Halte es Herr Scheller für realistisch, dass der Verantwortliche für die Bundesstraße zustimmen würde, dass diese einfach durch das Gewerbegebiet (Carl-Reichstein-Straße) gelegt werde? Das halte er für mindestens genauso schwierig wie die andere Lösung, wobei er die andere Lösung einfach praktischer finde. Vielleicht könne man dies noch mit im Hinterkopf behalten.

Herr Scheller: Er halte das noch für eher realistisch, also die von Herrn Nowotny vorgetragene Variante, und wisse auch nicht, wie man sich das nun genau vorstelle. Denn da müsse man auch Verkehrszeichen und Ampelanlagen in beide Richtungen ausprägen. Ihm sei so etwas noch nie begegnet. Deswegen halte er es auch für sehr kühn und aus seiner Sicht für nicht realistisch umsetzbar. Da seien die anderen diskutierten Varianten eher prüfbar. Das Ergebnis werde man in der SVV vorstellen und dann könnten weitere Schlussfolgerungen gezogen werden.

Herr Riedelsdorf: Er freue sich sehr, dass diese ursprüngliche „Zumutung“, die mit dieser Vorlage vorgestellt wurde, vom Tisch sei. Fraktionsübergreifend habe es erhebliche Kritik an der ursprünglichen Vorlage gegeben. Gleichwohl habe man in der kleinen Runde mit den Fraktionsvertretern tatsächlich Vorschläge unterbreitet, die vielleicht „kühn“ klingen, aber genau um so etwas gehe es doch. Dazu würden auch innovative Maßnahmen wie eben ein Richtungsverkehr auf der nördlichen Fahrbahn der Magdeburger Landstraße gehören. Man könne dies tatsächlich ernsthaft prüfen.

Trotz allem müsse man natürlich sagen, dass dieser Lärmschutzaktionsplan im Grunde genommen von niemandem gewollt war. Er werde beschlossen, weil die EU dies vorgegeben habe – und dies auch noch unter einem gewissen Zeitdruck. Man sei aufgefordert worden, endlich diesen Plan zu beschließen unabhängig davon, ob man ihn brauche oder nicht. Hinzu komme noch die Drohung, dass es ansonsten ein Strafverfahren gebe.

Sicherlich hätte man als SVV früher oder später dieses Thema aufgegriffen, wenn es sich denn tatsächlich um Probleme handeln würde, die man tatsächlich habe. Nun komme man aber zu gar keiner Lösung, sondern beschließe pro forma einfach etwas, um den Vorgaben der EU zu genügen. Das hätte die Stadt normalerweise nicht nötig gehabt.

Beschlusstext:

siehe **Anlage 4 a**

Abstimmung über die geänderte Beschlussvorlage:

mehrheitliche Zustimmung

Die geänderte Beschlussvorlage wurde angenommen.

Beschluss-Nr. 066/2019