

TOP: **Ö 7.9**

VO-Nr.: **075/2018**

Verkehrsentwicklungsplan 2017

Verkehrsstrategie und Maßnahmenkonzept

---

**Einreicher:** Oberbürgermeister  
Fachbereich VII

dazu:

**Nahverkehrsplan 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel**

**Vorlage: 076/2018**

**Einreicher:** Oberbürgermeister  
Fachbereich VII

dazu:

**Parkraumkonzept 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel**

**Vorlage: 077/2018**

**Einreicher:** Oberbürgermeister  
Fachbereich VII

dazu:

**Antrag zum Verkehrsentwicklungsplan gem. § 46 Abs. 2 BbgKVerf zur Ausweisung des Radweges von Gollwitz nach Wust im Radwegekonzept als Hauptradroute**

**Beschlussantrag: 197/2018**

**Einreicher:** Ortsbeirat Gollwitz

dazu:

**Änderung zur Vorlage 075/2018 - Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Brandenburg an der Havel**

**Beschlussantrag: 201/2018**

**Einreicher:** Fraktion CDU

dazu:

**Ergänzung zur Beschlussvorlage 075/2018 - Verkehrsentwicklungsplan 2017 Verkehrsstrategie und Maßnahmenkonzept**

**hier: ergänzende Prüfungen zum Verkehrsentwicklungsplan**

**Beschlussantrag: 238/2018**

**Einreicher:** Fraktion SPD

dazu:

**Ergänzungsantrag zur Beschlussvorlage 075/2018 Verkehrsentwicklungsplan 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel**

**Beschlussantrag: 258/2018**

**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Pro Kirchmöser

dazu:

**Ergänzung zur Beschlussvorlage 076/2018 - Nahverkehrsplan 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel**

**hier: Stadtteilbus Plaue/Kirchmöser**

**Beschlussantrag: 239/2018**  
**Einreicher:** Fraktion SPD

dazu:

**Ergänzung zum Beschlussantrag Nr. 239/2018 - Stadtteilbus Plaue/Kirchmöser**  
**Beschlussantrag: 288/2018**

**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Pro Kirchmöser

dazu:

**Ergänzung zur Beschlussvorlage 076/2018 - Nahverkehrsplan 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel**

**hier: Bessere Anpassung der Tages- und Nachtfahrpläne an den Bedarf und tarifliche Belegung der Nacht-Nachfrage im AB-Gebiet des ÖPNV in Brandenburg an der Havel**

**Beschlussantrag: 240/2018**

**Einreicher:** Fraktion SPD

dazu:

**Ergänzung zur Beschlussvorlage 076/2018 - Nahverkehrsplan 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel**

**hier: Entwicklung und Einführung einer leicht bedienbaren Führung durch den ÖPNV mit Smartphone und Tablet PC zur Unterstützung von Personen mit kognitiven oder körperlichen Einschränkungen bei der Nutzung des ÖPNV**

**Beschlussantrag: 241/2018**

**Einreicher:** Fraktion SPD

dazu:

**Beschleunigter Bau von Fahrradabstellanlagen**

**Beschlussantrag: 194/2018**

**Einreicher:** Fraktion DIE LINKE

dazu:

**Änderungsantrag zur Beschlussvorlage 077/2018 – Parkraumkonzept**

**Beschlussantrag 199/2018**

**Einreicher:** Fraktion DIE LINKE

dazu:

**Änderung zur Vorlage 077/2018 - Parkraumkonzept der Stadt Brandenburg an der Havel**

**Beschlussantrag: 202/2018**

**Einreicher:** Fraktion CDU

dazu:

**Ergänzung zur Beschlussvorlage 077/2018 - Parkraumkonzept 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel**

**Beschlussantrag: 242/2018**

**Einreicher:** Fraktion SPD

dazu:

**Ergänzungsantrag zur Beschlussvorlage 077/2018 - Parkraumkonzept 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel**

**Beschlussantrag: 257/2018**

**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Pro Kirchmöser

**Anlage 10** Vorlage Nr. 075/2018

**Anlage 10 a** Vorlage 076/2018

**Anlage 10 b** Vorlage 077/2018

**Anlage 10 c** Beschlussantrag 197/2018

**Anlage 10 d** Beschlussantrag 201/2018

**Anlage 10 e** Beschlussantrag 238/2018

**Anlage 10 f** Beschlussantrag 258/2018

**Anlage 10 g** Beschlussantrag 239/2019

**Anlage 10 h** Beschlussantrag 288/2018

**Anlage 10 i** Beschlussantrag 240/2018

**Anlage 10 j** Beschlussantrag 241/2018

**Anlage 10 k** Beschlussantrag 194/2018

**Anlage 10 l** Beschlussantrag 199/2018

**Anlage 10 m** Beschlussantrag 202/2018

**Anlage 10 n** Beschlussantrag 242/2018

**Anlage 10 o** Beschlussantrag 257/2018

**Anlage 10 p** Schreiben des Oberbürgermeisters vom 12.06.2018

**Anlage 10 q** Schreiben des Oberbürgermeisters vom 01.11.2018 zu den Vorlagen 075/2018, 076/2018 und 077/2018 – Abwägungstabelle

**Anlage 10 r** Schreiben des Oberbürgermeisters vom 22.11.2018

Herr Paaschen: Die Vorlagen 075/2018, 076/2018 und 077/2018 sollen im Komplex behandelt werden. Dazu gebe es eine Reihe von Änderungsanträgen. Sein Vorschlag wäre, dass man dem Einreicher der 3 Verwaltungsvorlagen die Gelegenheit gebe, zu den drei Vorlagen zu sprechen. Danach würden die Änderungsanträge, so wie sie auf der Tagesordnung in der Reihenfolge stehen, abgewickelt.

#### **Vortrag:**

Herr Scheller: Es gebe ein Paket an Vorlagen, die sicher für jeden auch erkennbar in einem Zusammenhang stünden. Diese Vorlagen hätten einen zeitlich langen Vorlauf und die Stadtverordneten können sich bestimmt noch daran erinnern, dass zu diesen Vorlagen Planungsgrundsätze innerhalb der Stadtverordnetenversammlung verabschiedet wurden. Daran anschließend habe es eine sehr intensive Diskussion über die Inhalte dieser Vorlagen, die im Mai dieses Jahres vorgelegt wurden, in dem sogenannten Verkehrsforum gegeben. Zu den einzelnen Anregungen, die in diesem Zusammenhang gekommen seien, habe es bereits bis zur Einbringung dieser Vorlagen eine umfangreiche Abwägung gegeben, die in den Vorlagen auch dokumentiert wurden. Für die Mitwirkung bei allen, die daran beteiligt waren und die an dem Verkehrsforum teilgenommen haben, wolle er sich an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich bedanken. Es sei sicher noch ein bisschen komplexer und umfangreicher gewesen, als bei der Vorlage mit der Eichamtstraße. Auch möchte er besonders Herrn Reck und Herrn Beier an dieser Stelle erwähnen, die diesen ganzen Prozess operativ und federführend begleitet haben. Es habe dabei auch Unterstützung durch das den Stadtverordneten bekannte Büro IVAS aus Dresden gegeben.

Nach Einbringung dieser Vorlagen und darauf habe man sich auch verständigt, habe man mehrmals zusätzliche Beratungszeit erbeten. Diese habe man den Stadtverordneten gerne gegeben. An dieser Stelle zeigte es sich, dass über die Beratung im Verkehrsforum hinaus auch aus dem Kreis der Stadtverordneten, Fraktionen noch weitere Anregungen zu bestimmten Sachverhalten gekommen seien. Aus seiner Sicht sei das ganz diszipliniert gelaufen. Jedenfalls, so wie er das auch in der Septembersitzung der Stadtverordnetenversammlung angekündigt und erbeten habe, seien die eingereichten Anregungen und

Änderungswünsche bis Ende Oktober übergeben worden. So hätte man auch Zeit gehabt, diese mit einer eigenen Stellungnahme der Verwaltung zu versehen und eine Empfehlung zum Umgang auszusprechen.

Damit sei man heute an einem Punkt, wo man nach einem jahrelangen Prozess der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes, des Nahverkehrskonzeptes und dem Parkraumkonzept, diese zum Abschluss bringen könnte.

Man könne aus dem Konzeptteil auch abgekoppelt Maßnahmeempfehlungen sehen. Diese Maßnahmenempfehlungen seien mit entsprechenden Prioritäten und Umsetzungszeiträumen versehen. Das habe man von der Verwaltung ganz bewusst so aufbereitet, damit auch klar sei, welchen Dingen man sich mit welcher Intensität und im welchem zeitlichen Rahmen widmen wolle und könne. Ein Teil der Dinge seien auch von der weiteren Diskussion, Beratungen und Einvernehmensherstellungen von Dritten abhängig. Das sei lang und breit diskutiert worden. Solche Dinge wie z. B. die „Überführung Bahnübergang Wust“ usw. würden als SowieSomaßnahme gekennzeichnet seien und auch weiter umgesetzt werden müssen. Wichtig sei ihm auch der Hinweis, dass diese Dinge, die sich in diesen Konzepten befinden, dann auch in der Folge weiteren Beschlussfassungen der SVV bedürfen.

Natürlich sei es notwendig, entsprechende Mittel beispielsweise im Haushaltsplan bereitzustellen, um die konkrete Maßnahme dann umzusetzen. Das nehme dieses Konzept, wenn er mal auf den Nahverkehrsplan schaue und sich dort ÖPNV – Anregungen finden, nicht vorweg. Das müsse dann in der Folgezeit natürlich abgearbeitet werden.

Mit Blick auf das Parkraumkonzept - auch wenn man hier eine veränderte Parkraumbewirtschaftung im Parkraumkonzept dargestellt habe, sei damit im Grunde noch nicht eine Änderung der Parkgebühren vorweggenommen. Dazu werde in der Folge eine veränderte Parkgebührenordnung zu beschließen sein. Die Stadtverordnetenversammlung gebe sich hier gemeinsam mit der Verwaltung einen Handlungsauftrag für die Umsetzung der hier genannten Maßnahmen für die nächsten Jahre. Er denke, dass das eine richtige Planungsgrundlage sei, um in diesem wichtigen Bereich „Verkehr“ als Oberbegriff die Stadtentwicklung weiter entsprechend mit Effekten, die sich positiv auswirken sollen, begleiten zu können.

Herr Paaschen: Zum Verfahrensweg teilte er mit, dass man jetzt die einzelnen Änderungsanträge durchgehe. Der jeweilige Einreicher könne seinen Standpunkt darstellen. Danach könne darüber geredet werden und dann werde er darüber einzeln abstimmen. Somit sei ein wenig Struktur zu erkennen. Er bitte darum, dass, wer grundsätzlich etwas zu den Dingen sagen möchte, zu warten, bis die einzelnen Grundanträge zur Abstimmung gekommen sind.

Zur Beurteilung der Einzelanträge habe die Verwaltung eine Prüfung gemacht. Es liege eine Wertungstabelle seitens der Verwaltung vor. Diese könne jeder als Hilfe für seine Entscheidung nutzen.

### **Antrag zum Verkehrsentwicklungsplan gem. § 46 Abs. 2 BbgKVerf zur Ausweisung des Radweges von Gollwitz nach Wust im Radwegekonzept als Hauptradroute**

**Beschlussantrag: 197/2018**

**Einreicher:** Ortsbeirat Gollwitz

**Aussprache:** keine Wortmeldung

Herr Krüger: Man habe ein richtiges Akustikproblem, das schon seit Monaten bestehe.

Herr Paaschen: Er könne dieses Problem momentan nicht lösen.

**Abstimmung:** 32 Stimmen dafür  
keine Gegenstimme  
einige Stimmenthaltungen

Der Antrag mit der Dokumenten Nr. 197/2018 wurde angenommen..

### **Beschluss Nr. 197/2018**

**Beschlusstext:**

„Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Brandenburg an der Havel stimmt dem Antrag des Ortsbeirates Gollwitz zu, dass im Radwegekonzept, welches Teil des Verkehrsentwicklungsplanes ist, der Radweg nach Wust und Gollwitz als Hauptroute ausgewiesen wird.“

Herr Stieger stellte den **Geschäftsordnungsantrag** mit der Bitte **2 Minuten Auszeit** nehmen zu dürfen.

Der Bitte wurde entsprochen.

## **Änderung zur Vorlage 075/2018 - Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Brandenburg an der Havel Beschlussantrag: 201/2018**

**Einreicher:** Fraktion CDU

### **Vortrag:**

Herr Schaffer: In dem Antrag habe man in den einzelnen Punkten 1 bis 5 die verschiedensten Sachen aufgegriffen. Er denke, man habe es in den verschiedensten Situationen erlebt, dass man in Verkehrssituationen komme, wo Straßen gesperrt seien oder Unfälle passieren und dass man überhaupt nicht mehr aus der Stadt rauskomme. Deshalb beinhalte der Antrag unter **Punkt 1** die Schaffung eines Autobahnanschlusses „Brandenburg Havel/West“, z. B. dann im Ortsteil Kirchmöser umzusetzen.

Zum **Punkt 2:** Hinsichtlich des Metropolraumes wolle man eine engere Vertaktung der Züge, um die Leute, die in die Stadt ziehen, auch „bewegen“ zu können. Aus Gesprächen wisse man, dass Eigene Scholle/Wilhelmsdorf vielleicht einen eigenen „Halt“ benötige. Hintergrund sei, dass man heute fast 40 Minuten von der Scholle zum Bahnhof benötige, wenn die Straßen am Morgen „zu“ seien.

Im **Punkt 3** gehe es darum, sich Gedanken darüber zu machen, ob man überall im innerstädtischen Bereich, wo das Pflaster neu gemacht werden soll, ob man weiter dieses Kopfsteinpflaster nehme oder im Sinne der Lärminderung auf andere Oberflächen zurückgreifen wolle.

Im **Punkt 4** gehe es um entsprechende Fahrrad-Abstellanlagen, weil der Fahrradverkehr gestiegen sei. Es gebe auch einen Antrag von den LINKEN dazu.

Es seien schon einige Punkte aus 3 und 4 aus der Abwägungstabelle von der Verwaltung rausgestrichen worden, weil sie schon enthalten seien.

Auch die abschließbaren Fahrradboxen (**Punkt 5**) an touristisch hochfrequentierten Orten in der Nähe des Neustädtischen Marktes möchte er noch erwähnen.

Er werbe um Zustimmung für diesen Antrag.

### **Aussprache:**

Herr Kretzschmar: Man habe von Herrn Scheller ein Schreiben mit Datum 22.11.2018 bekommen, wo es im ersten Absatz heiße: „Ich mache diese Abwägungstabelle zum Gegenstand des verwaltungsseitigen Beschlussvorschlages zu den genannten Vorlagen.“ In der Abwägungstabelle stehe hinter dem Punkt zu diesem Antrag 201/2018, den die CDU eben begründet habe, dass die Verwaltung dies so aufnehmen werde und in den Verkehrsentwicklungsplan einfüge. Wenn dem so sei, müsse man diesen Änderungsantrag nicht beraten. Das wolle er vorher geklärt wissen.

Danach werde er sich inhaltlich äußern. Sei es so, dass die Anträge abgestimmt werden und wenn diese keine Mehrheit erfahren, diese Punkte nicht in den Plan reinkommen? Oder bleiben die dann trotzdem Bestandteil der Verwaltungsvorlage? So verstehe er dieses Schreiben. Das müsse geklärt werden, damit es im Nachhinein keine Irritationen gebe.

Herr Paaschen: Vor der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung habe man versucht, einen Kompromiss über das Verfahren der Abstimmung zu erzielen. Da keine Einigkeit erzielt wurde, habe er gesagt, dass alle vorliegenden Anträge einzeln abgestimmt werden. Er habe erklärt, dass das Schreiben des Oberbürgermeisters jeder für sich als Hilfe nehmen und damit seine Abstimmung herbeiführen könne.

Herr Scheller: Die Tabelle sei als ein Antrag von ihm an die Stadtverordnetenversammlung zu verstehen gewesen. Da der Vorsitzende sich jetzt aber dazu entschieden habe, in Abstimmung mit den Fraktionsvorsitzenden, die eingereichten Änderungsanträge zur Abstimmung zu stellen, gehe er davon aus, dass dann eine Übernahme dieser Änderungsanträge in die entsprechende Planwerke entbehrlich

oder eben, wenn diese positiv beschlossen würden, eine Übernahme notwendig werde. Der Vorsitzende lege fest, in welcher Reihenfolge abgestimmt werde und er stehe im Moment mit seiner Tabelle hinten an. Man werde dann sicher feststellen, dass man darüber wahrscheinlich gar nicht mehr beschließen müsse, weil dann schon entsprechende Beschlüsse gefasst worden seien.

Herr Riedelsdorf: Diesen Antrag würde er punktweise abstimmen lassen wollen, da er mit dem Punkt 2 Probleme habe. Das beziehe sich auf den RE 1. Zum einen spreche man von einer Taktverdichtung, die wohl offensichtlich in der Planung der Deutschen Bahn sei und die irgendwann mal kommen solle.

In dem Antrag werde weiterhin gefordert, dass ein zusätzlicher Haltepunkt Eigene Scholle/Wilhelmsdorf gebaut werden solle. Das heiße, man wolle die „Bahn“ dazu bringen, dass sie einen Kilometer hinter dem Brandenburger Hauptbahnhof einen weiteren Haltepunkt mit zwei Bahnsteigen und entsprechende Sicherungsanlagen errichte. Er bezweifle, dass der Bedarf dafür vorhanden sei. Viel wichtiger sei aber auch, dass so eine Forderung anderen übergeordneten Forderungen aller Parteien in Deutschland eigentlich widerspreche. Man habe irgendwann mal gesagt, dass man mehr Güterverkehr auf die Schiene haben möchte.

Und wenn man bei einem dichtausgelasteten Schienennetz noch wolle, dass alle 20 Minuten ein Bummelzug fahren solle, der dann auch noch an Haltepunkten wie der Eigenen Scholle halten soll und alle paar Kilometer wieder, dann sei es einfach nicht möglich, für den Eisenbahn/Güterverkehr pünktlich Güterzüge durchfahren zu lassen.

An dieser Stelle zeige sich, dass immer wieder bestimmte kommunalpolitische Forderungen übergeordneten verkehrspolitischen Zielsetzungen völlig widersprechen. Deshalb sehe er auch die Taktverdichtung als solche kritisch. Er frage sich, ob es notwendig sei, statt 2 x in der Stunde 3 x in der Stunde einen Zug nach Berlin und einen Zug nach Magdeburg fahren zu lassen und ob der Bedarf vorhanden sei. Er sehe den Bedarf nicht und deshalb sei es für ihn wichtig, punktweise abzustimmen, damit er den Punkt 2 gesondert ablehnen könne.

Herr Kretzschmar: Die Fraktion werde den Antrag stellenweise ablehnen. Herr Riedelsdorf hätte dazu bereits punktuell ausgeführt. Er finde das mutig. Es seien die Visionen, die Herr Schaffer an anderer Stelle immer anders zitiere. Das so monchalant ein Bahnhof Eigene Scholle/Wilhelmsdorf errichtet werden solle und das ohne weitere Grundlagen – es werde kein Ort, bzw. Stelle benannt, wo dieser hin soll. An anderer Stelle habe Herr Schaffer Anregungen, wo jemand über einen Haltpunkt Wust gesprochen habe, einfach „so beiseite gewischt“ und jetzt beantrage Herr Schaffer, dass die Stadt einen komplett neuen Bahnhof Wilhelmsdorf/Eigene Scholle errichten solle. Die Verwaltung schein das auch nicht so abwegig zu sehen, wenn man der Tabelle glaube. Aus Sicht der Fraktion DIE LINKE sei das nicht zielführend, sondern verhindere den Zugverkehr. Noch dazu würden Illusionen aufgebaut, weil die Bahn nie zustimmen werde, hier eine Stelle einzurichten.

Die Fraktion CDU fordere hier des Weiteren ebenso schnell eine Umkehr eines Beschlusses, den die Stadtverordnetenversammlung und die Stadtverwaltung vor Jahren beschlossen habe – die Forderung nach einem weiteren Autobahnanschluss für die Stadt Brandenburg. Die Verwaltung habe in Absprache mit dem Land und mit dem Baulastträger beschlossen, dass die Verbindung von Rathenow nach Brandenburg ausgebaut werde und das geschehe auch. Und genau dieser Punkt werde hier in Frage gestellt, indem der Autobahnanschluss gefordert werde. Es werde noch nicht einmal gesagt, wo dieser lang gehen soll, wie die Streckenführung sei, was anders sein soll, als zu den Planungen, die bis 2005 bestanden haben.

Herr Kretzschmar forderte Herrn Schaffer auf, richtig zu begründen, wo genau der 2. Autobahnanschluss gebaut werden soll, wo die Trassenführung lang gehen und wie und in welcher Zeit es realisiert werden soll. Hier werde von einem Verkehrsentwicklungsplan gesprochen, der bis zum Jahr 2030 Gültigkeit haben werde.

Die anderen Aktionen, welche die Stadt innerstädtisch vorgeschlagen habe, beispielsweise die Verkehrsführung zu ändern, wo Schwerpunkte seien, da sei wenigstens ein konkreter Plan. Hier sollen „Luftschlösser“ gebaut werden, die in keiner Weise realistisch seien. Das sei beim Bahnhof und beim Autobahnanschluss so. Außerdem stelle Herr Kretzschmar in Frage, dass im innerstädtischen Bereich zukünftig die Straßen mit Nutzungsfrequenzen insbesondere mit über 4000 Kfz nicht mit Klein- oder Kopfsteinpflaster saniert oder instandgesetzt werden sollen.

Er frage die Verwaltung, wenn dieser Punkt eine Mehrheit finde, ob man schnell sagen könne, welche Straßen das im Innenstadtbereich betreffen würden. Betreffe das nicht den gesamten Dom und fast alle Straßen in der Altstadt Brandenburg, die zukünftig asphaltiert werden sollen?

Herr Paaschen merkte an, das man fünf Monate über diese Konzepte geredet habe und heute, in der abschließenden Stadtverordnetenversammlung, mache man Ausschussarbeit. Wenn das so gewünscht sei, dann solle es so sein, aber er halte das für kontraproduktiv und für den Ruf der Stadtverordnetenversammlung nicht förderlich.

Herr Keip teile die Kritik von Herrn Paaschen. Es sei unglücklich verlaufen, wie Verwaltung und Fraktionen in den letzten Monaten mit den unterschiedlichen Papieren umgegangen seien, insbesondere auch die Abschlussrunde der Beratungsvorlagen. Im Ausschuss für Stadtentwicklung seien wesentliche Vertreter nicht anwesend gewesen, so dass man ab 20.00 Uhr nicht mehr beschlussfähig gewesen sei.

Im Hauptausschuss habe man eine Tabelle ohne Diskussion beschlossen. Das sei den Vorlagen durchaus nicht angemessen gewesen, die so wesentliche Grundaussagen zur Entwicklung unserer Stadt treffen würden. Er sei ganz bei Herrn Schaffer: „Den Mutigen gehört die Zukunft.“ Man solle auch Visionen haben, auch wenn die Verwaltung begründet habe, warum im vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan keine bloßen Visionen enthalten seien. Ein bisschen Mut müsse man offensichtlich der Verwaltung noch beibringen.

Die Fraktion CDU habe hier mit einigen sehr guten Punkten vorgelegt. Wenn Herr Kretschmar wissen möchte, wo z. B. ein Autobahnanschluss in Kirchmöser hinkommen könnte, dann solle er sich Punkt 53 in der Abwägungstabelle ansehen. Der Vorschlag der SPD konkretisiere den Hinweis der CDU, dass man diesen Anschluss brauche. Da sei man sich einig.

Hinsichtlich der Taktverdichtung des RE 1 sei man eng beieinander. Natürlich müsse man darüber reden. Wenn der RE 1 öfter fahre, dann sei die Schranke, wenn sie dann noch da sei, in Wust öfter zu. Da sollte man dann eine Lösung finden. Ebenso auch darüber, weil die Bahnsteige in Wust und Gollwitz für einen sechsten Wagen zu kurz seien. Da müsse auch mit der Deutschen Bahn geredet werden. Viele gute Punkte seien in den unterschiedlichen Papieren aufgegriffen worden. Viele hätten sich schon erledigt. Man sollte sich heute die Mühe machen, die Papiere dezidiert zu behandeln. Die Punkte, die schon erledigt seien, die könnte der jeweilige Antragsteller gleich mit erwähnen. Die hätten sich dann tatsächlich mit erledigt, weil die Verwaltung wahlweise eingesehen habe, dass dies übernommen wird oder sie erklärten, dass dies schon erledigt sei.

Frau Marx: Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Pro Kirchmöser würden auch die punktweise Abstimmung begrüßen, weil sie generell bei den meisten Punkten zustimmen können oder es sich zumindest vorstellen können mitzustimmen.

Bei Punkt 3, den innerstädtischen Bereichen, finde sie den Ansatz einfach falsch. Man müsse das „vom Kopf auf die Füße stellen“ und sagen, dass in innerstädtischen Bereichen, wo Klein- und Kopfsteinpflaster liege oder geplant sei, zukünftig dafür gesorgt werden müsse, dass die Verkehrsbelastung maximal 4000 Kfz pro 24 Stunden betrage. Damit sei das Problem dann gelöst und nicht umgedreht. Man mache immer so weiter, wie man das bisher gemacht habe und lasse 13 – 15.000 Autos jeden Tag über den Dom fahren. Das sei genau der Ansatz, aus den 70iger Jahren – autogerechte Stadt. Das sei uptodate und völlig aus der Zeit gefallen. Deshalb werde man bei diesem Punkt nicht mitstimmen können, weil man alles, was man in 20 bis 25 Jahren Stadtsanierung gemacht habe, auf den Kopf stellen würde.

Herr Brandt habe eine Bitte zu Punkt 2 dieses Antrages. Die Bahn fahre noch im Blocksystem. Ein ausfahrender Zug aus einem Bahnhof oder Haltpunkt könne nur dann grün bekommen, wenn alle Schranken im Blockbereich geschlossen seien. Für die Schranke nach Wilhelmsdorf würde das bedeuten, wenn da ein zusätzlicher Haltepunkt entstehe, dass der quasi nie wieder auf sei. Wenn man diese Forderung so stelle, wäre es konsequent, die Brücke mitzufordern - den Überbau. Nur in dem Zusammenhang würde es Sinn machen. Ansonsten komme man da nicht mehr weg und müsse über Krahe fahren.

Herr Fischer wolle sich über den Punkt 1 äußern. Es sei gut, dass hier eine Forderung aufgenommen werde, wie endlich der Ortsteil Kirchmöser an die Autobahn angeschlossen werden könnte. Aber so wie das hier dargelegt werde, dass man zwischen dem Anschluss Wollin und dem Anschluss Ziesar noch einen dritten Autobahnanschluss bauen möchte, halte er für illusionistisch. Das würde in keinem Bundesverkehrswegeplan seinen Niederschlag finden. Wenn man schon das machen möchte, was er sehr

begrüße, dann müsse man sich entscheiden, ob dann die L 96 ausgebaut werde bis an den Autobahn Anschluss Ziesar oder eventuell Wollin. Er würde für Ziesar plädieren. So sollte man diesen Punkt formulieren. So wie das aber im Antrag stehe, halte er es nicht für klug und die Fraktion AfD werde dem Punkt 1 nicht zustimmen.

Herr Krüger bitte, dass sein Redebeitrag bezüglich der übergeordneten Maßnahmen zum Verkehrskonzept, welches er ausführlich im Hauptausschuss ausgeführt und Herr Brandt angesprochen habe, als Wortprotokoll diesem Protokoll beigefügt werde. Er wollte vermeiden, dass hier alles von vorne aufgerollt werde. Da erscheine dann z. B. die Forderung der Brückenbauten in Wust, die wichtigen Plane Überbauungen - die grundsätzlichen Maßnahmen, um diesen Verkehrsfluss in die Scholle bzw. über die B 1 endlich mal auf die Reihe zu bekommen. Da sei das Land gefordert, genauso wie bei dem Autobahnanschluss nach Kirchmöser.

**Anlage 10 s** Redebeitrag von Herrn Krüger aus der Sitzung des Hauptausschusses am 19.11.2018 zum TOP

Herr Eichmüller begrüße den Autobahnanbieter Kirchmöser und er teile aus vielerlei Gründen nicht die Auffassung von Herrn Fischer. Schließlich sollte eine Spange gebaut werden. Durch den dreispurigen Ausbau in Richtung Autobahn habe man in Zukunft ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch die Stadt Brandenburg. Schon morgens gebe es einen wahnsinnigen Verkehrsfluss innerhalb der Stadt Brandenburg, welcher immer noch schlimmer werde.

Es seien Wohngebiete draußen in Göttin und auf der Scholle ausgewiesen worden. Man habe die Märkische Aue beschlossen. Man schaffe immer mehr Autos an. Jede Familie habe mindestens zwei Autos. Letztendlich werde man „ersticken“ und zwar durch den Knotenpunkt ZRW Wilhelmsdorfer Straße. Deswegen mache dieser Autobahnanbieter von Kirchmöser - Richtung Autobahn und mit Zuwegen natürlich hinten raus von Wilhelmsdorf, letztendlich für die Autobahn Sinn.

Das nächste Problem sei, warum auch immer – wie auf der A24 - in der Nähe Dreieck Havelland, würden dauernd schwere Unfälle passieren. Fakt sei eins, dass dann der ganze LKW-Verkehr mit ihren Pkw – Navisystem durch Brandenburg durchfahren und dann werde man weiter im Verkehr „ersticken“.

Er frage nach der Ist - Situation der Halbinsel Kirchmöser. Man habe damals dort ein großes Werk, das RAW, errichtet, deswegen, weil die Anbindung Berlin - Magdeburg per Schiene vorhanden war. Es sei ein Hafen geschaffen worden. Die B1 befinde sich in der Nähe. Ein Industriegebiet sei in der Neuzeit entwickelt worden. Letztendlich müsse das auch belebt werden, indem sich dort Firmen ansiedeln. Firmen würden sich nur mit einem Autobahnanbieter ansiedeln. Das sei einfach mal so. Es würden Arbeitsplätze geschaffen werden und es werde einen Zuzug von Bürgern aus anderen Regionen in die Stadt Brandenburg – Kirchmöser – Plaue und Umgebung geben. Er könne nur darum werben, dass man diesem Antrag zustimme.

Des Weiteren erwähnte er zur Ist – Situation, dass ab 22.00 Uhr vom Weichenwerk und vom KMM Schwerlasttransporte fahren würden. Die Schwerlasttransporte fahren über Plaue, von Plaue Umgehungsstraße in Richtung Bendorf auf die Straße, die im Nirgendwo gebaut worden sei in Richtung Ziesar, dann auf die Autobahn und würden dann auch begleitet werden. Das sei auch für die Umwelt wegen der Abgase eine Belastung. Das sei nicht in Ordnung.

Herr Langerwisch denke, dass aus Sicht der Freien Wähler die Tagesordnungspunkte 7.9 bis zu 7.11.5 irgendwie zusammen gehören. Sie würden die Auffassung vertreten, dass das, was im Verkehrsentwicklungsplan vorgelegt werde, durch diesen Antrag 201/2018 sinnvoll ergänzt werde. Die „großen Linien“ seien darin enthalten. Es müsse der Autobahnanbieter kommen und die Überführung in Wust. Ausgesprochen ärgerlich sei die Verbindung zur Plaue, dass dort die Überführung fehle. Man könne auch die Vision haben, dass man sage, ein wachsender Stadtteil wie Wilhelmsdorf werde durch einen zusätzlichen Bahnhof mit angebunden.

Er gebe zu bedenken, dass, wenn man hier so weiter mache, dass man sich verzetteln werde. Die großen Linien seien im Verkehrsentwicklungsplan und auch im Nahverkehrsplan enthalten sowie im Bereich des Parkraumkonzeptes. Man könne das zerreden oder man könne es beschließen. Das was die Verwaltung geleistet habe, auch mit der Abwägungstabelle, da sollte man auch Dankeschön in Richtung der Verwaltung sagen und in Richtung derjenigen, die sich die Mühe gemacht haben. Sie hätten sehr gut abgewogen und haben etwas vorgelegt, was auf langer Sicht, erstmal die große Linie vorgebe.

Man wisse was man wolle und das sei im Konzept enthalten und deshalb sage er, dass der Verkehrsentwicklungsplan in Ordnung sei und die Ergänzung dazu sei sehr sinnvoll.

Herr Raith: Viele meinen, dass ein Bahnhof neu geschaffen werden solle. Er glaube nicht, dass der RE 1 damit gemeint sei, sondern die Regionalbahn, die nach Rathenow fahre. Deshalb seien hier die einen oder anderen Missverständnisse entstanden. Logisch, dass man dort für den RE 1 keinen Bahnhof bauen könne. Argumente seien genug geliefert worden. Es gehe einfach darum, dass man vielleicht irgendwann mal eine Stadtbahn habe und der Rathenow – Express mit Halt am Görden, an der Scholle und am Schlachthof fahren könne und der die ganzen Pendler aufnehme und am Bahnhof wieder absetze. So müssten sie nicht den Knotenpunkt an der Wilhelmsdorfer Kreuzung benutzen.

Herr Stieger: Vielleicht müsse erklärt werden, dass dieser Bahnhalt im Hintergrund die Vision habe, die immer angefordert werde. Da könne die Brücke kommen, aber der Bahnhalt werde noch Jahre dauern, wenn er denn komme. Aber man bedenke, dass im Bereich Schmöllner Weg noch große Felder frei seien. Dort gebe es bereits Belebung. Diese Flächen könnten auch bebaut werden, nicht nur mit Eigenheimbau, sondern auch mit einem Einkaufszentrum - mit einem Wohngebietszentrum. Da werde sich in dieser Ecke sehr viel entwickeln. Und wenn das dann so sei, dann sei der Bahnhalt genau die Ergänzung dort, die den Effekt habe, dass z. B. die Pendler, die von Wilhelmsdorf oder von der Eigenen Scholle kommen, eben nicht mit ihrem privaten Pkw den Verkehr verstopfen bis zum Hauptbahnhof. Sie könnten dann zu Fuß oder mit Fahrrad zum Bahnhalt gelangen. Das entlaste den Verkehr.

### **Punktweise Abstimmung über den Beschlussantrag:**

**Punkt 1:**       mehrheitliche Zustimmung  
                  einige Gegenstimmen  
                  einige Stimmenthaltungen

Der Punkt 1 wurde beschlossen.

**Punkt 2:**       mehrheitliche Zustimmung  
                  einige Gegenstimmen  
                  einige Stimmenthaltungen

Der Punkt 2 wurde beschlossen.

**Punkt 3:**       23 Stimmen dafür  
                  20 Gegenstimmen  
                  keine Stimmenthaltung

Der Punkt 3 wurde beschlossen.

**Punkt 4:**       mehrheitliche Zustimmung  
                  1 Gegenstimme  
                  keine Stimmenthaltung

Der Punkt 4 wurde beschlossen.

**Punkt 5:**       mehrheitliche Zustimmung  
                  1 Gegenstimme  
                  keine Stimmenthaltung

Der Punkt 5 wurde beschlossen.

Der Änderungsantrag 201/2018 ist komplett übernommen worden.

### **Beschluss-Nr. 201/2018**

#### **Beschlusstext:**

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt folgende Änderungen der Vorlage:

1. die Schaffung eines neuen Autobahnanschlusses „Brandenburg an der Havel/West“ (z.B. vom OT Kirchmöser aus) in das Konzept aufzunehmen und den Bau zielgerichtet einzufordern.

2. Der RE1 stellt die wichtigste Nahverkehrsanbindung an den Metropolraum Berlins her. Neben der notwendigen Taktverdichtung wird die Verwaltung beauftragt, mit der Bahn Verhandlungen über einen zusätzlichen Halt im wachsenden Stadtteil Eigene Scholle/Wilhelmsdorf aufzunehmen.

3. Im innerstädtischen Bereich sollen zukünftig Straßen mit Nutzungsfrequenzen insbesondere über 4000 Kfz/24h nicht mit Klein- oder Kopfsteinpflaster saniert, instandgesetzt oder neu hergestellt werden. Neben Aspekten des Denkmalschutzes erachtet die Stadtverordnetenversammlung Aspekte der Lärminderung, der Luftreinhaltung, der Förderung des Radverkehrs sowie den Unterhaltsaufwand deutlich stärker in die Abwägungsprozesse einzubeziehen.

4. Der städtische Fahrradverkehr hat in den vergangenen Jahren deutlich und stetig zugenommen. Zur weiteren Förderung der Anbindung ÖPNV und Fahrrad sollen Fahrrad-Abstellanlagen in bedarfsrechter Anzahl und Gestaltung in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen errichtet werden. An diesen Stellen sollen auch Möglichkeiten für Fahrradverleihsystem eingerichtet werden.

5. An touristisch hochfrequentierten Orten sollen u.a. Fernradfahrer die Möglichkeit haben, in neu zu errichtenden, abschließbare Fahrradboxen, ihre Räder einschließlich Gepäcktaschen abzustellen. Als geeignete Stellen bieten sich der Bahnhof und die Nähe zum Neustadtmarkt an.“

### **Ergänzung zur Beschlussvorlage 075/2018 - Verkehrsentwicklungsplan 2017 Verkehrsstrategie und Maßnahmenkonzept**

**hier: ergänzende Prüfungen zum Verkehrsentwicklungsplan**

**Beschlussantrag: 238/2018**

**Einreicher:** Fraktion SPD

#### **Vortrag:**

Herr Keip: Er werde die Erledigungserklärung der Verwaltung für die einzelne Punkte aufrufen. Dann müsse über die Einzelpunkte nicht abgestimmt werden.

Der Punkt 1 A habe sich erledigt.

Die Punkte 2 B, 4 B, 5 B, 7 B und 8 B haben sich erledigt.

Die Punkte 2 C, 6 C, 7 C und 9 C haben sich erledigt.

Der Punkt D 1 habe sich erledigt.

Die Punkte E 3, E 4, E 5, E 6, E 7 und E 9 haben sich erledigt.

Die Punkte F 1 und F 3 haben sich erledigt.

Die Punkte G 3 und G 4 haben sich erledigt.

und der Punkt H 1 hat sich erledigt.

Zu den anderen Punkten möchte er gerne Stellung nehmen.

Die Rampe am Bahnhof, die sogenannte Manhattanbrücke, sei für alle ein bekanntes Ärgernis. Jedes Mal, wenn die Ersatzteile für den Fahrstuhl nicht geliefert werden, fahre der Fahrstuhl nicht. Das sei für alle, die noch gut zu Fuß seien, kein Problem. Für eine Dame, die aus Neu Schmerzke mit dem Fahrrad komme, aber ein großes. Insofern fordere die Fraktion SPD konsequent, dass die entsprechende Rampe an der Manhattanbrücke, die auf der stadtabgewandten Seite noch fehle, nachgerüstet werde.

Den Lückenschluss des Havelradweges zwischen Gollwitz und Wust habe man in der Sitzung des Wirtschafts- und Tourismusausschusses bereits besprochen. Herr Reck habe signalisiert, dass es eine sinnvolle Idee sei, die man langfristig prüfen könnte, die aber kurzfristig nicht umzusetzen sei. Insofern bitte er hier um eine positive Zustimmung.

Den Havelradweg über den Lüttichweg zu legen, sei eine alte Forderung von Carsten Eichmüller, der regelmäßig mit amtlichem Engagement und vielen Unterstützern diesen Weg freischneide und begehbar für die Bevölkerung halte. Das sei eine attraktive Wegeführung entlang des Havelufers bzw. der Kirchmöseraner Seenplatte.

Den Havelradweg über Plaue Gartenstadt, entlang der Lutze nach Kützkow zu legen, habe auch den Ausschuss für Stadtentwicklung überzeugt. Insofern freue man sich da über den Rückhalt, denn das wäre ebenfalls eine attraktive Wegeführung dieses Weges.

Bei Punkt C 1, leistungsfähiger Radwegbau, sei von der Verwaltung signalisiert worden, dass es sich aus verschiedenen formalen Gründen nicht um Radschnellwege handeln könne. Insofern bezeichne man diese jetzt als leistungsfähige Radverkehrsanlagen oder Radwege. Z. B. vom Hauptbahnhof zur Technischen Hochschule, von Hohenstücken in die Innenstadt und entlang der Gördenallee.

Bei V 4 möchte man nur den Hinweis geben, dass die Radwege entlang der Otto-Siedow-Straße in Zukunft aus Sicht des Landesbetriebes entfallen sollen. Das sei aus Sicht der Fraktion SPD nicht akzeptabel. Man habe das im Wirtschaftsausschuss zum ersten Mal gehört und das sei für sie eine Katastrophe, wenn jeder Anwohner aus Wilhelmsdorf oder von der Eigenen Scholle zukünftig quer durch die Stadt fahren müsse, weil er nicht mehr entlang des Zentrumsring fahren solle, weil irgendwelche bürokratischen Vorgaben dagegen stünden. Insofern bitte die Fraktion in enger Abstimmung mit der Landesregierung bzw. mit dem Landesbetrieb diese Maßgabe zu prüfen, ob es wirklich baulich nicht möglich sei, dort entsprechende Radverkehrsanlagen sicher zu gestalten. Das sei auch im nächsten Punkt gefordert.

Die Radabstellanlagen am Wiesenweg seien schon verschiedentlich erörtert worden und seien auch mehrheitsfähig.

Genauso wie der Bypass zwischen Paderdamm und der Neuen Mühle mit einem Anschluss in Göttin und der Eigenen Scholle. Man habe das Thema des Verkehrs auf der Eigenen Scholle eben bereits thematisiert. Die Probleme, die einem jedes Mal an der Otto-Sidow Kreuzung ereilen – wäre es eine sinnvolle Möglichkeit, auch wenn das aus Sicht der Verwaltung eine eher langfristige Maßnahme sei.

Die gemeinsame Entwicklung des Gewerbegebietes Rietz und Piperfenn sei auch ein gemeinsames Ziel der angrenzenden Gemeinden der Stadt Brandenburg und Kloster Lehnin. Insofern wäre eine entsprechende Straßenverbindung dieser beiden Gewerbe- und Industriegebiete durchaus sinnvoll und nachvollziehbar.

Die Fernbusverbindung für Brandenburg an der Havel sei im Moment nicht vorhanden, obwohl man einen sehr guten Busbahnhof hätte, der direkt am Zentralen Omnibusbahnhof gestaltet sei. Insofern sollte man auch hier aktiver um entsprechende Verbindungen werben und er freue sich über die signalisierte Unterstützung.

Die Verlängerung der Linie 6, was selbstverständlich nicht bedeute, dass die Linie 6 nicht mehr über dem Tschirchdamm geführt werde, sei auch eine Anregung, die eine Planung aus den 80igern und 90igern Jahren aufgreife, um diesen Stadtteil zu stärken und eine entsprechende Umsteigebeziehung im Bereich des Bahnhof Gördens zu realisieren.

Herr Krüger habe das bereits angesprochen – der Brückenbau in Wust und Paterdamm. Der sei hier auch schriftlich gefordert. Hier freue er sich ebenfalls, dass man da einen gemeinsamen Schritt habe.

Die Verlängerung der Regionalbahn 51 von Rathenow über Brandenburg an der Havel hinaus in Richtung Potsdam sei eine Forderung der CDU Landtagsfraktion, die er sehr gerne aufgreife und unterstütze. Ebenso wie die Forderung eines zusätzlichen Wagens für den Regionalexpress 1. Die Frage der Nutzung des IC nach Norddeich-Mole bzw. nach Cottbus sei ein Thema, das vielen gar nicht bewusst sei. Dieser IC werde von allen Fahrgästen, die beispielsweise von Cottbus nach Potsdam fahren wollen, im Moment mit den Karten der VBB genutzt. Nur der Abschnitt zwischen Brandenburg an der Havel und Potsdam bzw. Potsdam und Brandenburg an der Havel sei nicht von dieser Ausnahmeregelung umfasst. Das sei für die Fraktion SPD ein widersinniges Regelwerk, welches sie gerne aufheben möchten.

Herr Scheller habe zwei Bemerkungen zu dem Antrag. Die eine beziehe sich auf die ehemalige laufende Nummer 57 der Tabelle, welche die Verwaltung empfohlen habe. Das sei im Bereich E 7, den die Fraktion SPD gestrichen habe. Der habe sich jetzt erledigt, aber den hätte die Verwaltung noch ganz sinnvoll gefunden.

Ansonsten wolle er exemplarisch an einem Beispiel erläutern, warum von den übrig gebliebenen Anträgen keiner für Zustimmung von der Verwaltung empfohlen wurde. Herr Keip habe darauf hingewiesen, dass die Verwaltung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen für den Bund sich darüber unterhalten habe, ob es denn entlang des Abschnittes, den man als Teil der Umgehungsstraße zwischen der Kreuzung Wilhelmsdorfer

Straße und Hauptbahnhof sehe, noch Radwege geben solle. Da habe man als Verwaltung gesagt, dass diese dann nicht mehr notwendig seien, weil der Bund sie sowieso entfernen müsse. Zum Erreichen der verkehrlichen Wirkung für die Anbindung der Regionen über die B1/B102 bis zur Autobahn sei es notwendig, dort Tempo 70 anzuweisen, was eine Veränderung des Straßenquerschnittes bedingen würde. Wenn man auf dem Mittelstreifen Leitplanken errichten würde, hätte es zur Folge, dass dort alle entlang der Straße stehenden Platanen gefällt werden müssten. Damit habe die Verwaltung ein Problem. Deswegen hätten sie gesagt, sei man dafür, diesen Radweg künftig aus der Wilhelmsdorfer Straße kommend, im Bereich der Otto-Sidow-Straße, da wo auch das Obdachlosenheim sei, entlang zu führen. Auf Kosten des Landesbetriebes Straßenwesen könne dann eine leistungsfähige Verbindung zwischen dem Ende dieser Straße, entlang des Jacobgrabens bis zum Knotenpunkt Bauhofstraße – am Hauptbahnhof geführt werden. Das sei sogar noch kürzer, als sie an der künftigen Krafftstraße, die man als Teilstück der Umgehungsstraße betrachtet, zu führen.

Er wolle das nur noch mal verdeutlichen, dass man sich an dieser Stelle sehr viele Gedanken gemacht habe. Deswegen habe man hier die Empfehlung, exemplarisch bei diesem Beispiel, das nicht zu übernehmen, was die SPD Fraktion hier beantragt habe. Das könnte er hier für alle anderen Punkte auch ausführen. Da aber alle die Tabelle vorzuliegen haben und es nachlesen können, erspare er sich das. Er bleibe dabei und empfehle jeden dieser einzelnen Punkte nicht zuzustimmen.

Herr Krüger: Die Komplexität der Ansprüche in dieser Sitzung finde er gigantisch. Er hätte jetzt nichts vorliegen, was Einzelabstimmungen seien, wo er irgendetwas nachlesen könnte, welcher Punkt das jetzt gerade sei.

Man habe jetzt ein Statement von der Verwaltung gehört und er danke Herrn Scheller, für die detaillierte Ausführung, dass dargestellt wurde, dass die Verwaltung alle Punkte abgewogen habe. Man wolle auch diesen Konflikt nicht haben, beispielsweise das Thema Brücke, welches Herr Keip formuliert habe. Herr Krüger bitte Herrn Keip es nachzusehen, dass sie den Empfehlungen der Verwaltung folgen werden, auch wenn man inhaltlich an manchen Stellen, bezüglich des Ausbaus der Scholle, der Sache folge, aber den Formulierungen, was das bedinge, wiederum in diesem Antrag nicht folgen können.

Herr Langerwisch stellte den **Geschäftsordnungsantrag** auf das Ende der Rednerliste.

Herr Paaschen: Auf der Rednerliste stehe keiner mehr.

Herr Langerwisch: Er erweiterte den **Geschäftsordnungsantrag** in „**hilfsweise Ende der Debatte.**“

#### **Abstimmung über den Geschäftsordnungsantrag:**

mehrheitliche Zustimmung

Dem Geschäftsordnungsantrag auf Ende der Debatte wird entsprochen.

#### **Punktweise Abstimmung über den Beschlussantrag 238/2018:**

##### **Punkt A – Fußwege:**

**Punkt A 2:** 19 Stimmen dafür  
26 Gegenstimmen  
keine Stimmenthaltung

Der Punkt A 2 wurde abgelehnt.

##### **Punkt B – Radverkehr überörtlich**

**Punkt B 1:** 20 Stimmen dafür  
23 Gegenstimmen

Der Punkt B 1 wurde abgelehnt.

**Punkt B 3:** 19 Stimmen dafür  
23 Gegenstimmen

Der Punkt B 3 wurde abgelehnt.

**Punkt B 6:** 19 Stimmen dafür  
25 Gegenstimmen.

Der Punkt B 6 wurde abgelehnt.

### **Punkt C – Radverkehr innerörtlich**

**Punkt C 1:** 21 Stimmen dafür  
23 Gegenstimmen

Der Punkt C 1 wurde abgelehnt.

**Punkt C 4:** 17 Stimmen dafür  
23 Gegenstimmen

Der Punkt C 4 wurde abgelehnt.

**Punkt C 5:** 19 Stimmen dafür  
23 Gegenstimmen  
1 Stimmenthaltung

Der Punkt C 5 wurde abgelehnt.

**Punkt C 8:** 20 Stimmen dafür  
23 Gegenstimmen

Der Punkt C 8 wurde abgelehnt.

### **Punkt E - Straßenverkehr**

**Punkt E 1:** 9 Stimmen dafür  
mehrheitliche Gegenstimmen  
einige Stimmenthaltungen

Der Punkt E 1 wurde abgelehnt.

**Punkt E 2:** 9 Stimmen dafür  
mehrheitliche Gegenstimmen  
einige Stimmenthaltungen

Der Punkt E 2 wurde abgelehnt.

**Punkt E 8:** 19 Stimmen dafür  
24 Gegenstimmen  
einige Stimmenthaltungen

Der Punkt E 8 wurde abgelehnt.

### **Punkt F – Schienenverkehr ÖPNV**

**Punkt F 2:** 12 Stimmen dafür  
27 Gegenstimmen

Der Punkt F 2 wurde abgelehnt.

### **Punkt G – Regionalverkehr**

**Punkt G 1:** 16 Stimmen dafür  
23 Gegenstimmen  
1 Stimmenthaltung

Der Punkt G 1 wurde abgelehnt.

**Punkt G 2:** 17 Stimmen dafür  
mehrheitliche Gegenstimmen

Der Punkt G 2 wurde abgelehnt.

**Punkt G 5:** 17 Stimmen dafür  
mehrheitliche Gegenstimmen  
1 Stimmenthaltung

Der Punkt G 5 wurde abgelehnt.

#### **Punkt H – Fernverkehr**

**Punkt H 2:** 17 Stimmen dafür  
22 Gegenstimmen

Der Punkt H 2 wurde abgelehnt.

Der Antrag zum Antrag 238/2018 hat in allen Punkten keine Mehrheit gefunden.

#### **Ergänzungsantrag zur Beschlussvorlage 075/2018 Verkehrsentwicklungsplan 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel**

**Beschlussantrag: 258/2018**

**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Pro Kirchmöser

#### **Vortrag:**

Herr Hoffmann beantragte auch zu diesem Antrag eine punktweise Abstimmung.

Er wolle kurz die Intension dieses Antrages erklären. Der erste Punkt beziehe sich darauf, die Innenstadt innerhalb des Zentrumringes und Einbindung Krakauer Straße – Brielower Straße als Tempo 30 Zone auszuweisen. Wie das rechtlich möglich sei, entziehe sich seiner Kenntnis. Hintergrund sei ein gewisses Durcheinander an Verkehrsschildern. Man habe teilweise Tempo 30 – Zonen. Man habe begrenzte Zonen auf 30, teilweise auch Tempo 20 in der Steinstraße, was auch bleiben solle.

Beim Grillendamm sei für 500 m eine Geschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Er habe den Eindruck, dass bei der Abwägung der Verwaltung hier ein bisschen oberflächlich abgewägt wurde oder man habe sich nicht vor Ort die Sache genauer angeschaut.

Es werde darauf Bezug genommen, dass der ÖPNV ausgebremst werde. Wenn es tatsächlich der Bus schafft, auf der Homeyenbrücke sofort auf 50 zu beschleunigen und an der Ampel sofort auf null abzubremsen, dann würde er sage und schreibe 20 Sekunden gewinnen. Vorausgesetzt, man müsse bei der Haltestelle nicht anhalten und am Fußgängerüberweg stehe keiner, der auf die andere Straßenseite möchte. Dann würde sich die Zeit enorm reduzieren.

Er komme zum zweiten Punkt, der für ihn eine wesentliche Rolle spiele. Wer heute die MAZ gelesen habe, der wisse es vielleicht, dass am Montag auf dem Fußgängerüberweg ein Schulkind beim fußläufigen Überqueren verunglückt sei. Es solle nicht heißen, dass der Unfall nicht passiert wäre, wenn das Auto 30 gefahren wäre. Die Gründe, warum es passierte, seien noch unklar. Aber an diesem Fußgängerüberweg seien in den letzten 4 Jahren mindestens zwei schwerwiegende Personunfälle passiert.

Was er damit sagen wolle. Es sei eine Idee gewesen, flächendeckend Tempo 30 zum Schutz der Bürger oder auch wegen dem Lärm und den Abgasen einzurichten. Seitens der Verwaltung werde aber oberflächlich gesagt: „Nein der ÖPNV werde ausgebremst – nicht nötig.“ Ob dort ein Schulweg sei oder solche Dinge, spiele bei der Abwägung keine Rolle und das sei einfach der Punkt, der ihn wahnsinnig ärgere.

Punkt 2 sei wiederum der hoffnungslose Versuch, diese Ampelschaltung in der Stadt in den Griff zu bekommen. Er habe es schon im Hauptausschuss berichtet. An einem Sonnabendmorgen habe er um 08:00 Uhr am Deutschen Dorf bei einer roten Ampel gestanden. Dann habe er noch einmal umkehren müssen, weil er etwas vergessen hatte. Dann habe er wieder am Deutschen Dorf an der Ampel gestanden und beim dritten Versuch wieder.

An der Potsdamer Straße, vorne an der B 1, habe er durchfahren können, ohne an der Ampel zu halten. Die sei aus gewesen. Jetzt sage die Verwaltung, dass es gesetzliche Grundlagen gebe. Welche

gesetzliche Grundlage würde sagen: „Deutsches Dorf, 08:00 Uhr, Ampel an, Potsdamer Straße – Bindestraße Ampel aus?“ Das leuchte ihm nicht ein.

Für ihn stehe fest, dass die Abwägung nur oberflächlich durchgeführt wurde. Besonders, wenn es bei 84 Einwendungen für 76 keine weitere Berücksichtigung gegeben habe. Das sei für ihn nur „Schauspiel“ gewesen und man hätte sich das sparen können.

Insofern solle man darüber abstimmen, ob man den Grillendamm für die Fußgänger - Schulkinder etwas entschärfen wolle und er rege an, bei den Ampelschaltungen zu den Betriebszeiten umzudenken.

Herr Keip dankte Herrn Paaschen für die konsequente und konstruktive Beratung des letzten Antrages. Es sei ja nicht selbstverständlich, dass er Lob erfahre.

Zum Antrag der Grünen sage er, hinsichtlich der Ausweisung der Tempo 30 – Zonen sei es natürlich immer in dieser Stadt problematisch, etwas in der Stadtverordnetenversammlung zu beschließen, für das man tatsächlich sächlich nicht zu ständig sei. Deshalb sehe die Fraktion SPD den ersten Punkt als schwierig an. Was die „Lichtorgeln“ in dieser Stadt anbelange, die tatsächlich zu den Tag – und Nachtzeiten in unmöglichster Weise blinken, da dürfe man sicher fragen, ob einzelne Ampeln wirklich die ganze Nacht über die Stadt beleuchten müssen oder ob das an dieser Stelle eine verfehlte Politik sei. Die Kreativität der Verwaltung kenne manchmal Grenzen, manchmal nicht. Er glaube, wenn Herr Reck möchte und die Straßenverkehrsbehörde das insgesamt wolle, dann könnte man bei den Ampeln verschiedentlich den „Ausschalter“ drücken.

Herr Scheller: Er sagte zu Herrn Hoffmann, dass seine Aussagen etwas populistisch seien. Er wolle sich nicht dahinter verstecken, dass in der Tabelle stehe, dass das nicht die Zuständigkeit der Stadtverordnetenversammlung sei. Natürlich könne man solche Anregungen geben.

Inhaltlich wolle er sagen, dass das ein Thema sei, mit dem sich die Straßenverkehrsbehörde mit anderen Trägern öffentlicher Belange regelmäßig sehr intensiv auseinandersetze. Dazu gehören dann der Straßenbaulastträger und auch die Polizei. Diejenigen bereden diese Themen. Das führe dann z. B. dazu, dass man tatsächlich nachts Ampeln ausschaltet. Er frage Herrn Hoffmann, ob er das noch weiter vorverlagert haben wolle. Die Erkenntnisse seien an dieser Stelle aber andere und würden zeigen, dass es nicht sinnvoll sei, die Ampelanlagen auszuschalten. Am letzten Wochenende beispielsweise sei er um 4.10 Uhr durch die Stadt gefahren und da sei er an keiner Stelle an eine Ampel gestoßen, die an gewesen ist. Insofern möchte er sich ein wenig gegen den Vorwurf verwahren, dass es an dieser Stelle tatsächlich einen überzogenen Reglungsbedarf gebe. Denn zu den Zeiten, wo erwiesenermaßen weniger Verkehr stattfindet, seien die Ampelanlagen in der Stadt auch ausgeschaltet.

Herr Nowotny sei bei dem Änderungsantrag bei einem Punkt dafür und bei einem Punkt dagegen. Zu Punkt 1 möchte er sagen, dass der überwiegende Teil des Gebietes von dem hier gesprochen werde, bereits mit einer 30 Zone ausgestattet sei. Das sei unterschiedlich in den Gebieten. Da könne man sich sicher auch einigen, aber die Verwaltung könne das auch, ohne dass man das jetzt hier beschließt.

Er würde sich aber dagegen wehren, dass man das in dem Teil, wo es vierspurige Straßen gebe, mache oder ein Stück in der Bauhofstraße oder in der Geschwister-Scholl-Straße. In der Geschwister-Scholl-Straße gebe es kaum Wohnbebauung. Das wäre doch absurd, wenn man nicht diese gutausgebaute Straße – auch um den Verkehr flüssig zu halten - entsprechend in der notwendigen Geschwindigkeit belassen würde. Das finde er auch ein bisschen populistisch.

An Herrn Scheller gewandt, sei er beim Punkt 2 anderer Meinung. Es möge sein, dass die Straßenverkehrsbehörde hier das letzte Wort habe, aber Versuche zu unternehmen, wäre aller Ehren wert. Man könnte auch versuchen, die unterschiedlichen, teilweise chaotischen Beendigungszeiten der Ampeln vernünftig zu vereinheitlichen. Den Punkt 2 halte er auch für sinnvoll.

Herr Brösicke sei generell kein Freund von Tempo 30 Zonen, aber er denke auch, dass das am Grillendamm durchaus Sinn machen würde. Er fahre dort jeden Tag zu unterschiedlichen Zeiten zur Arbeit. Gerade der Bereich um den Fußgängerüberweg sei bei Dunkelheit extrem unübersichtlich und gefährlich. Für den Grillendamm würde er das befürworten.

Zum zweiten Punkt sagte er, dass er Samstag ab 16.00 Uhr für ein bisschen früh halte, wenn man sich die Geschäftsöffnungszeiten in der Stadt ansehe. Vielleicht könne das ja auf 20.00 Uhr geändert werden, wie Montag bis Freitag. Dann könnte die Fraktion AfD auch mit diesem Punkt mitgehen.

Herr Langerwisch: Man habe einfach ein Vollzugsproblem. Es könne hier ruhig beschlossen werden, in der ganzen Stadt ein „30 – Problem“ zu machen. Die Polizei werde das einfach nicht durchsetzen können und die Stadtverwaltung schaffe das auch nicht, mit ihrem einen Auto. Wenn man schon dafür sorgen würde, dass die Geschwindigkeiten eingehalten werden, die man jetzt habe, dann wäre einem schon geholfen. Aber das liege in der „Wellenlänge“, dass man vergesse, dass Autofahrer auch Menschen seien, aber modern sei im Moment wahrscheinlich nur, wer mit dem Fahrrad durch die Gegend fahre.

Herr Brandt: Er gebe Herrn Langerwisch Recht, allerdings mit der Anmerkung, dass das auch auf Haltepunkte der Deutschen Bahn zutreffe.

### **Punktweise Abstimmung über den Beschlussantrag 258/2018:**

**Punkt 1:** 14 Stimmen dafür  
mehrheitliche Gegenstimmen  
einige Stimmenthaltungen

Der Punkt 1 hat keine Zustimmung bekommen.

**Punkt 2:** 25 Stimmen dafür  
einige Gegenstimmen  
eine Stimmenthaltung.

Der Punkt 2 wurde beschlossen.

### **Beschluss-Nr. 258/2018**

#### **Beschlusstext:**

„Der Verkehrsentwicklungsplan 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel wird im Punkt 4.3.5 Verringerung der negativen Umweltfolgen des KFZ-Verkehrs wie folgt ergänzt:

Die Betriebszeiten der Lichtsignalanlagen in diesem Bereich werden auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt. Insbesondere in den Zeiten Montag bis Freitag von 20:00 – 5:00, Sonnabend ab 16:00 und Sonntag ganztags sollte eine mögliche Abschaltung restriktiv geprüft werden. Es sollte die Möglichkeit geprüft werden, die Betriebszeiten der Ampelanlagen auf konkrete Bedarfsfälle (Anmeldung durch ÖPNV bzw. Fußgänger) umzustellen.“

#### **Ergänzung zur Beschlussvorlage 076/2018 - Nahverkehrsplan 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel**

**hier: Stadtteilbus Plaue/Kirchmöser**

**Beschlussantrag: 239/2018**

**Einreicher:** Fraktion SPD

dazu:

#### **Ergänzung zum Beschlussantrag Nr. 239/2018 - Stadtteilbus Plaue/Kirchmöser**

**Beschlussantrag: 288/2018**

**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Pro Kirchmöser

#### **Vortrag:**

Herr Eichmüller: In Kirchmöser und Plaue sei es extrem schwierig, den Bahnhof in Kirchmöser und somit den RE 1 zu erreichen. Mit dem Stadtteil-Bus, der auch über Plaue und die Gartenstadt führen soll, könnte das erreicht werden. Es würde eine erhebliche Zeitersparnis für die Bürger in Kirchmöser und Plaue sein oder auch, wenn sie an Veranstaltungen in der Stadt Brandenburg teilnehmen. Der RE 1 fahre nur 7 Minuten. Das sollte eine Ergänzung zum Linienbus E sein, auch wenn der E - Bus von Brandenburg an der Havel, aus Hohenstücken, bzw. dem Industriegebiet/Quenz kommt, würde das eine Bereicherung für Kirchmöser sein. Die Fraktion hätte schon mal mit den Verkehrsbetrieben gesprochen, ohne dass man hier festmache, bei welcher Veranstaltung. Die Verkehrsbetriebe könnten es sich vorstellen.

## **Zum Ergänzungsantrag** von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Pro Kirchmöser:

Frau Budick: Wenn man sich die Seite 60 im Nahverkehrsplan ansehe, könne man feststellen, dass eine neue Linienführung der Linie E einen ganzen Teil von Kirchmöser abhängen würde. Von der Bahnhofstraße bis zur Gränertstraße wäre Kirchmöser dann nicht mehr an die Linie E angebunden, sondern man müsste mit dem Stadtteilbus fahren und es müsste mehrfach umgestiegen werden. So würde auch der Schulverkehr erschwert werden und auch die Menschen aus Kirchmöser Ost, die in die Stadt wollen, müssten mehr als 2 x umsteigen. Die Schüler an der Berufsorientierten Schule müssten die Straße mehrfach queren. Deshalb der Antrag der Fraktion SPD – ja, aber mit dem Zusatz, dass die alte Linienführung der Linie E erhalten bleibe. Außerdem müsste dann die Linie E mit dem Bus durch die Froschallee fahren. Die Straße sei dafür aber gar nicht ausgelegt, da sie diese Last nicht tragen könne.

### **Aussprache:**

Herr Geiseler: Er ergänzte, dass das neue Wohngebiet, welches in der vergangenen Woche in der Diskussion gewesen sei und jetzt von ganz vielen Leuten gefordert werde, genau von dieser Buslinie betroffen sei. Das würde heißen, wenn man mehr Wohnraum schaffen wolle, dann müsse auch die Infrastruktur geschaffen werden. Er sei jetzt gespannt, wie ernst die Anträge gemeint seien, dort eine Wohnbebauung zu machen, denn darum gehe es – da fahre der Bus vorbei.

### **Abstimmung über den Ergänzungsantrag 288/2018:**

19 Stimmen dafür  
mehrheitliche Gegenstimmen  
keine Stimmenthaltung

Der Ergänzungsantrag wurde abgelehnt.

### **Abstimmung über den Beschlussantrag 239/2018:**

19 Stimmen dafür  
mehrheitliche Gegenstimmen

Damit hat der Antrag keine Mehrheit gefunden und wurde abgelehnt.

## **Ergänzung zur Beschlussvorlage 076/2018 - Nahverkehrsplan 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel**

**hier: Bessere Anpassung der Tages- und Nachtfahrpläne an den Bedarf und tarifliche Belegung der Nacht-Nachfrage im AB-Gebiet des ÖPNV in Brandenburg an der Havel**

**Beschlussantrag: 240/2018**

**Einreicher:** Fraktion SPD

Herr Keip: **Der Beschlussantrag habe sich erledigt.** Der Hinweis der Verwaltung, dass grundsätzlich gegen einen kostenlosen ÖPNV nichts einzuwenden sei, sei dahingehend kritisiert worden, dass er nie kostenlos sein könne. Kostenlos könne der ÖPNV nicht sein. Die Kosten müsse ja dann auch jemand anderes tragen. Aber grundsätzlich sei es positiv, dass die Verwaltung auch den Mut habe, über kostenlosen ÖPNV nachzudenken.

## **Ergänzung zur Beschlussvorlage 076/2018 - Nahverkehrsplan 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel**

**hier: Entwicklung und Einführung einer leicht bedienbaren Führung durch den ÖPNV mit Smartphone und Tablet PC zur Unterstützung von Personen mit kognitiven oder körperlichen Einschränkungen bei der Nutzung des ÖPNV**

**Beschlussantrag: 241/2018**

**Einreicher:** Fraktion SPD

Herr Keip: Der Hinweis aus der Abwägungstabelle sei richtig, dass im Teilhabeplan tatsächlich die Maßnahme vorgesehen sei. Aber eben nur als Idee. Wir fordern jetzt, dass diese auch umgesetzt werde. Entsprechend sei dieser Beschluss auch wichtig zu fassen.

### **Aussprache:**

Herr Brösicke: Das sei eine gute Idee. Seiner Meinung nach und wie bereits angesprochen, gehöre dieser Antrag in den lokalen Teilhabeplan. Herr Scheller habe versprochen, dass man da eine sogenannte Nachhaltigkeitsatzung beschließen wolle, auf die man noch warte. Er denke, dass da der Antrag hinein gehöre.

#### **Abstimmung über den Beschlussantrag 241/2018:**

18 Stimmen dafür  
mehrheitliche Gegenstimmen

Dieser Beschlussantrag hat keine Mehrheit gefunden und wird abgelehnt.

#### **Beschleunigter Bau von Fahrradabstellanlagen**

##### **Beschlussantrag: 194/2018**

**Einreicher:** Fraktion DIE LINKE

#### **Vortrag:**

Herr Kretzschmar: Die Fraktion DIE LINKE denke, dass die Fahrradabstellanlagen am Bahnhof nicht ausreichend seien und dass zumindest die anderen, die vorhanden sind, auf der anderen Seite des Bahnhofs (wenn man am Bahnhof stehe, rechter Hand), dass die einer Attraktivierung bedürfen.

Die Fraktion CDU habe auch den Fahrradboxen zugestimmt. Diese könnten auch an diese Stelle hinkommen. In diesem Fluss könnte man auch die vorhandenen bisher wenig benutzten Fahrradabstellanlagen am Bahnhof weiter attraktivieren. Deshalb bitte er um Zustimmung.

#### **Abstimmung über den Beschlussantrag 194/2018:**

20 Stimmen dafür  
23 Gegenstimmen  
1 Stimmenthaltung

Der Beschlussantrag wurde abgelehnt.

#### **Änderungsantrag zur Beschlussvorlage 077/2018 – Parkraumkonzept**

##### **Beschlussantrag 199/2018**

**Einreicher:** Fraktion DIE LINKE

#### **Vortrag:**

Herr Kretzschmar: Hier handele es sich von Anfang an um einen vieldiskutierten Punkt. Selbst die Ersteller des Konzeptes hätten die Verwaltung darauf hingewiesen, dass es durchaus sinnvoll sei, die fertiggestellten und sanierten Parkflächen am Bahnhof in dieses

P&R Konzept mitaufzunehmen. Die Verwaltung habe gesagt, dass sie das nicht drin stehen haben möchten und deshalb sei es am Ende nicht enthalten gewesen. Die Fraktion DIE LINKE sei nach wie vor der festen Überzeugung, dass man nur so den ÖPNV und auch die Parkplatzsituation am Bahnhof entspannen könne. Den ÖPNV könne man dadurch stärken. So wie es im Moment in dem Konzept beschrieben sei, werde sich leider an der Situation am Bahnhof in den kommenden Jahren nichts ändern. Das sei für sie nicht tragbar.

Nachdem von der Verwaltung der Einwand gekommen sei, dass man da keine Parkgebühren nehmen könne, weil man dann gegen die Fördermittelvergabe verstoße, habe die Fraktion überlegt, wie man die Gewinnerzielungsabsicht, welches die Fördermittel ausschließen, wie man dem entgegenwirken könne. Deshalb hätten die LINKEN einen Vorschlag erarbeitet, der natürlich weiter unterlegt werden müsste, wenn der Antrag eine Mehrheit finden würde.

Die Fraktion DIE LINKE schlage vor, diejenigen, die dort einen Pendlerparkplatz oder das Recht erwerben, dort ihr Auto abzustellen, dass diese Menschen eine Monatskarte erhalten und dass das in das P&R System eingebunden werde. Sie halten diesen Vorschlag für sinnvoll. Ansonsten werde man am Bahnhof keine Entlastung im Parkplatzbereich erreichen. Davon seien sie fest überzeugt. Teile der Verwaltung würden das anscheinend ähnlich sehen, denn man schreibe, dass man in zehn oder elf Jahren, wenn man mit der Fördermittelbindung zum Ende komme, dass man dann diese Parkplätze in das P&R System eingliedern würde. Die Fraktion DIE LINKE schlage vor, das jetzt schon so machen, weil das sicher eine

Entlastung am Bahnhof bringen würde. Das würde den ÖPNV stärken und die Parkplatzsituation ein Stück weit entschärfen. Deshalb bitten sie um Zustimmung.

### **Aussprache:**

Herr Nowotny: Das nördlich des Zentrumringes aufgebaute Parkplätze vorhanden seien, halte er für ein Gerücht. Er halte das eher für eine Geröllwüste. Die könne man höchstens als wilden Parkplatz bezeichnen, auch wenn sich die Stadt die Mühe gegeben und durch Absperreinrichtungen und Absperrvorrichtungen etwas Ordnung in die Angelegenheit gebracht habe. Für diesen Parkplatz - Zustand könne man, für sein dafür halten, überhaupt kein Geld nehmen. Man müsste diesen mindestens auf Standard bringen, wie die Parkplätze, die sich auf der südlichen Seite befinden. Welche Kosten solch eine Infrastrukturmaßnahme mit sich bringe, könne er nicht beurteilen. Das müsste geprüft werden. Bis wann diese sich dann über Parkgebühren refinanziert hätte, ebenso.

Im Übrigen halte er die weitere flächenmäßige Ausdehnung für das Parken, auch im Bereich des Bahnhofes, für verkehrt. Es gehören dort unbedingt Parkhäuser bzw. unterirdische Parkanlagen dorthin. Alles andere sei einfach nicht mehr zumutbar.

Frau Marx: Das entspreche der Intension der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Pro Kirchmöser. Es gehe um die Parkplätze direkt neben dem Bahnhof, die ordentlich ausgebaut seien. Die Bewirtschaftung sollte nur da erfolgen, direkt neben dem Bahnhof. Sie seien auch dafür, das so zu machen. Ob das jetzt mit diesen Monatskarten die richtige Variante sei, das könne sie jetzt nicht behaupten. Auf jeden Fall würde sie dort auch für eine Bewirtschaftung dieser Flächen plädieren. Ein Parkhaus oder eine unterirdische Garage an der Stelle wäre ehrlich gesagt in Ordnung, aber einer müsse das bezahlen und der dort parken möchte, müsse auch etwas bezahlen. Ansonsten werde das nicht gehen. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Pro Kirchmöser würden hier den Antrag der LINKEN unterstützen. Sie sehen nicht ein, dass Autofahrer der Meinung seien, den öffentlichen Straßenraum immer zu beanspruchen, ohne dafür zu bezahlen.

Herr Scheller gehe davon aus, dass die, die dorthin fahren, mit dem Monatsticket für die Tarifzone AB wenig anfangen können. In der Regel fahren diese Menschen eher in Richtung Potsdam, Berlin oder Magdeburg. Insofern sei dieser Denkansatz für ihn schwer nachvollziehbar. Es sei denn, man möchte denen, die dort parken, es ermöglichen, mit diesem Monatsticket AB, er sage es mal so, einem „Schwarzmarkt“ einzutreten, um das quasi irgendwie wieder zu Geld zu machen. Jedenfalls in Höhe dieses, vielleicht kleinen Rabattes auf das Monatsticket, was ansonsten für AB als Umweltkarte irgendwie um die 37,00 EUR kostet. Insofern glaube er, sei das an dieser Stelle einfach nicht zu Ende gedacht.

Im Übrigen, glaube er, sei es immer noch nicht das Thema, dass ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Einnahmen aus einer Parkraumbewirtschaftung und die Gewährung eines solchen Monatstickets AB nicht doch zu einer Einnahmezielung auf einer aus Fördermitteln hergestellten Fläche führe, die dann auch, wenn man dann noch weitere Umwege versucht zu generieren, dann den Effekt habe, zu dem er sich in dieser Tabelle äußerte, führe. Er halte diesen Antrag für wirklich nicht abschließend durchdacht und nicht ausgegoren. Deshalb bleibe es bei der Empfehlung, diesen abzulehnen.

Herr Weniger: Grundsätzlich gehe ihm die Diskussion so ein bisschen an der Realität vorbei. Herr Nowotny habe es schon richtig gesagt, was am Bahnhof an Parkplätzen für die Pendler zur Verfügung stehe, sei zum Teil eine Zumutung. Er glaube, dass man mit diesem Antrag die Situation verschlimmere. Grundsätzlich brauche man am Hauptbahnhof ein zukunftsfähiges Konzept und das gehe mehr als 5 Jahre hinaus. Man müsse überlegen, wie die Leute zum Bahnhof kommen und sei es auch nicht nur mit dem Auto, sondern auch mit einem vernünftigen ÖPNV. Da habe er noch die Idee, warum man nicht einen Schnellbus, der einmal quer durch Brandenburg zum Bahnhof fahre, aufleben lassen sollte. Man müsse sich für den Bahnhof etwas einfallen lassen, als dort die Parkplätze noch für andere zu öffnen.

Herr Langerwisch weise darauf hin, dass man sich lange damit beschäftigt habe. Als erstes gelte für die Fraktion der Grundsatz, dass man am Hauptbahnhof zum gegenwertigen Zeitpunkt keine Parkraumbewirtschaftung nehme. Diejenigen, die jeden Tag zum Bahnhof müssen, um aus der Stadt rauszupendeln, würden das ja nicht aus voller Begeisterung machen oder weil man das unbedingt wolle, sondern weil sie durch die Arbeitsmarktsituation dazu veranlasst seien. Und deshalb kommen sie sowohl aus dem Umland als auch aus der Stadt dorthin und kommen kaum anders ran, wenn man die Zeit vernünftig nutzen wolle, als mit dem Auto.

Also müsse man doch versuchen, dort einigermaßen vernünftige Bedingungen zu schaffen, damit dort Parkraum zur Verfügung stehe. Das was dort im Moment überwiegend passiere, das sei mehr oder

weniger „wildes Parken“. Deshalb sei er da nicht weit weg von Herrn Weniger, wenn dieser sage, dass man schauen müsse, wie man dort ein vernünftiges Konzept hinbekomme, wie man am Bahnhof parken könne, bzw. ob man überhaupt am Bahnhof parken müsse. So wie es jetzt sei, sehe das wie ein „Schnellschuss“ aus und bringe gar nichts. Dieses Umweltticket höre sich sehr schön an, bringe aber viel mehr Bürokratie für die Verkehrsbetriebe. Letzten Endes führe das nicht zu einer Stärkung des ÖPNVs, sondern führe zu einer Schwächung der finanziellen Situation der Verkehrsbetriebe. Deshalb könne man dem Antrag so nicht zustimmen.

Herr Kretzschmar: Im Antrag stehe, dass es sich um die ausgebauten Parkplätze am Hauptbahnhof handle. Man sei sich einig, dass die Plätze, die hier beschrieben wurden, nicht die ausgebauten seien. Ansonsten hätten sie auch nicht über Fördermittelbindung und ähnliches geredet. Die „Parkplätze“, die von den Vorrednern gemeint seien, seien von der Stadt einmal platt geschoben worden und das sei nicht der Bereich, von dem die Fraktion DIE LINKE gesprochen habe.

Man habe über diesen Antrag in mehreren Ausschüssen beraten und wenn Herr Scheller richtig zugehört hätte, dann hätte er das nicht zur Monatskarte – Umweltkarte AB gesagt. Er zitierte den entscheidenden letzten Satz des Antrages. Man könne dann auch auf anderen Parkplätzen, nicht nur am Bahnhof, sein Auto abstellen und könne dann mit dem Bus oder mit der Straßenbahn zum Bahnhof fahren. Das sei damit gemeint gewesen.

Im Übrigen mache man so einen Vorschlag, der so umfassend und sehr ausgegoren sei, weil man auch mit den Verkehrsbetrieben gesprochen habe, ob das theoretisch machbar wäre. Aus deren Sicht sei das theoretisch machbar. Natürlich müsse das „feiner“ gemacht und von Leuten erarbeitet werden, die das auch fälschungssicher machen. Das müsse berücksichtigt werden und das könne auch keine Fraktion machen. Aber man könne den politischen Willen beschließen, dass man am Bahnhof eine zukunftsfähige Situation herstellen möchte. Mit einem Beschluss des normalen Parkraumbewirtschaftungskonzepts würde man keine zukunftsfähige Situation am Bahnhof bekommen und man wolle die alte Situation beibehalten. Sie haben einen Vorschlag gemacht, wie man das zukunftsfähiger machen könnte.

Frau Dr. Martius übernimmt die Sitzungsleitung.

Herr Scheller: Herr Kretzschmar solle sich einen anderen P&R Parkplatz in dieser Stadt raussuchen, aber nicht diese Fläche am Bahnhof, die dann noch weitere Probleme aufwerfe. Wenn man dann über eine Parkgebührenordnung rede und man über einen P&R Tarif für entsprechende Stellplätze die Kapazitäten als Sammelstellplätze aufweise und tatsächlich philosophieren wolle, dann solle man das machen. Es mache aus seiner Sicht keinen Sinn,

P&R Möglichkeiten für jeden bewirtschafteten Stellplatz innerhalb der Stadt auszuweisen, die auch aus anderen Gründen bewirtschaftet werden, damit dort keine P&R Parkplatzsuchenden beispielsweise die bewirtschafteten Stellflächen in der Innenstadt vollparken. Die sollen sich dann nämlich an Sammelstellen, die entsprechende Kapazitäten in der peripheren Lage haben, hinstellen, wo man dann möglicherweise auch die Fördermittelbindung nicht habe. Deshalb finde er es nicht richtig, ihm hier eine tatsächlich nur partielle Betrachtungsweise vorzuwerfen. Er glaube, dass es eher umgekehrt zutrefe. Man sollte das wirklich bei der Parkgebührenordnung diskutieren, wenn man sich entscheide, bei einigen Parkplätzen P&R Tarife einzuführen. Aber das passe noch immer nicht zu dieser Anlage, wo versucht werde, noch Rechtfertigungsgründe zu finden.

Herr Stieger: Wenn eine künftig eventuell einzuführende Fahrrad oder „Fliegende Teppichsteuer“ das gleiche Steueraufkommen jährlich erbringe wie die KfZ- oder Mineralölsteuer, dann könne man sicherlich über eine Gleichstellung reden. Wenn man bedenke, dass von der bundesweiten Einnahme der KfZ- und Mineralölsteuer nur ein Viertel jährlich an Baukosten in den Straßenbau fließe und der Rest den gesamten Bundeshaushalt mitfinanziere, dann sei es gar nichts, wenn er das erwähne. Aber auch die Fahrradabstellplätze am Hauptbahnhof, die massenhaft benutzt werden würden, führen nicht dazu, dass die Fahrradfahrer dafür irgendein Entgelt bezahlen müssen.

Herr Keip: Wenn Herr Weniger und Herr Langerwisch sagen, dass sie zukünftige Ideen für die Parksituation am Hauptbahnhof entwickeln wollen, dann frage er sich, wann, wenn nicht jetzt? Man habe ein Parkraumentwicklungskonzept, ein Nahverkehrsplan und ein Verkehrsentwicklungsplan vorliegen, der bis 2030 gelten solle. Wenn Herr Weniger jetzt Ideen für die nächsten 5 Jahre hätte, wäre es sinnvoll, diese an irgendeinen Punkt einzubringen. Sie seien ihm bisher nicht aufgefallen. Deshalb sei er gespannt, in welchem zukünftigen Konzept man das thematisieren wolle.

Herr Schaffer: Ihm und er denke, er spreche auch für die CDU Fraktion, ärgere, dass die Fraktion SPD bewiesen habe, dass sie beratungsresistent sei. Man habe vor dieser Veranstaltung zusammen gesessen und über die Abwägungstabelle gesprochen.

Jetzt gebe es keine Möglichkeit des Einlenkens, sondern man wolle den „Populismus“ hier weiter schüren und die Dinge weiter auf die Agenda hängen - dass man darüber gesprochen habe.

Auch bei den CDU Anträgen gebe es einige Dopplungen und einige Dinge, die sie auch nicht gesehen hätten, weil sie nicht die Fachverwaltung seien, aber trotzdem sei man dieser Abwägungstabelle gefolgt. Natürlich hätte die CDU-Fraktion bestimmte Dinge gern drinnen gehabt. Aber die Argumentationen in der Abwägungstabelle, die durch die schon lange Erfahrung habende Fachverwaltung vorgelegt wurden, seien hohe Schule gewesen. Hier seien Dinge ganz klar benannt worden, die gehen oder nicht gehen.

Hier stelle man aber trotzdem diese Anträge und bringe alle in ein fachliches Chaos, was völlig unkontrolliert sei und man könne nicht sehen, wohin die Reise geht. Alle drei Konzepte sollen in die Zukunft zeigen und deutlich machen, wo man sowohl mit dem Verkehr, mit dem Nahverkehr und dem Parken hinwolle. Hier stelle man sich aber stur, obwohl die Dinge fachlich bewertet wurden. Sie würden einfach ignoriert werden. Das Ergebnis sei, dass alle Anträge weggestimmt werden. Vielleicht könne das ja mal bilateral geklärt werden, warum diese Dinge hier trotzdem vorgelegt werden. Er sei dazu bereit.

Herr Keip: Die inhaltliche Auseinandersetzung hätte man gerne im Stadtentwicklungsausschuss geführt, aber da seien der Herr Oberbürgermeister und der Ausschussvorsitzende nicht anwesend gewesen. Deshalb habe man zwar wesentliche Punkte besprechen können, aber leider nicht alle.

Im Hauptausschuss sei auch eine Debatte nicht oder nicht in dem Maße gewünscht gewesen. Er finde es gut, dass man ihnen die inhaltliche Auseinandersetzung mit den Vorlagen zu billige und er finde es schade, dass Herr Schaffer es sich selbst nicht zu billige, denn offensichtlich vertraue er der Verwaltung in einem Maße, die eigentlich gar nicht begründbar mache, warum eigene Anträge gestellt wurden. Wenn die Fachverwaltung schon alles abgewogen und bedacht habe, dann könnten alle 47 Anwesenden sich auch eine andere Abendbeschäftigung suchen, als sich hier zusammen zu finden.

Pauschal jedem Stadtverordneten, der sich hier mit eigenen Anträgen einbringe, abzusprechen, eine Vision für diese Stadt zu verfolgen, finde er einfach schade. Das sei auch nicht notwendig, denn von den 39 Punkten seien mehr als die Hälfte nach Hinweisen aus der Verwaltung gestrichen worden. Das sei Herrn Schaffer sicher entgangen, weil man sich darauf konzentrierte, einzelne Punkte herauszugreifen, um dann konsequent dagegen zu stimmen. Nicht weil man inhaltlich eine andere Meinung hätte, sondern weil man schlicht und ergreifend bestimmten Antragstellern nicht zu billigen wolle, auch nur einen einzigen Antrag in diese SVV durchzubekommen. Das sei eine Art von Politik, die könne man anerkennen oder wahrnehmen. Die müsse er nicht mögen und die möge er auch nicht, weil im Sinne der Stadt es viel besser wäre, wenn man die 47 sehr guten Einzelmeinungen bündeln könnte. Das könne man nicht, aber es sei nur eine Frage der Zeit, wo sich das wieder ändern könne.

Frau Lang bitte darum, sich mit den Anträgen zu beschäftigen und nicht Reden „zur Lage der Nation“ zu halten. Sie stimmte Herrn Keip voll und ganz zu. Man sitze in dieser SVV nicht nur dafür, um alles durchzuwinken, was die Verwaltung wolle, sondern um alles kritisch zu begleiten. Wer das nicht als Aufgabe sehe, solle zu Hause bleiben.

Herr Schaffer: Herr Keip scheine nicht zuzuhören. In der Abwägungstabelle sei alles ganz klar benannt worden. Wenn dieser sich in der Lage fühle, diese fachlichen Bewertungen durchzuführen, die in diesen verschiedensten Einzelanträgen seien, dann sage Herr Schaffer, dass er Respekt habe. Er könne das nicht, also müsse er sich an dieser Stelle auf die fachlichen Aussagen der Verwaltung beziehen. Herr Keip fokussiere sehr stark immer auf diesen Stadtentwicklungsausschuss und auf den letzten Hauptausschuss. Zur Wahrheit gehöre aber, dass seit April, respektive Mai, die Konzepte in der Welt waren und die Fraktionsvorsitzende der SPD im September erklärte, dass sie noch 15 Anträge bringen wolle.

Herr Paaschen hatte die Sitzungsleitung wieder übernommen.

Er forderte Herrn Schaffer auf, diese Auseinandersetzung hinten an zu stellen und das man weiter verfahren wolle.

Herr Keip möge sich erkundigen, warum Leute im Stadtentwicklungsausschuss fehlen und bat ihn, das auch zurückzustellen.

Herr Kretzschmar: Bei der Diskussion in den Ausschüssen habe er die Verwaltung gefragt, wie es komme, dass man in dem Fall die Fördermittelbindung als Hindernis anführe. Er könne sich nicht vorstellen, dass in der Bäckerstraße und in der gesamten Altstadt in der Stadt Brandenburg, wo es überall Parkgebühren und Parkplätze gebe, die man bewirtschafte, dass man dort irgendwie die Fördermittel zurückzahle. Man habe dort für Plätze und dort für die Straßen ebenfalls Fördermittel erhalten und darauf habe die Verwaltung keine schlüssige Antwort gegeben, warum es da einen Widerspruch gebe. Warum solle es am Bahnhof anders sein, als bei anderen Straßen und Plätzen, die in der Stadt mit Fördermittel gebaut wurden? Deshalb habe die Argumentation nicht überzeugt. Man sei der Meinung gewesen, dass man diesen Antrag aufrechterhalten wolle.

An Herrn Schaffer gewandt, dass er ein Problem mit Demokratie oder mit dem Ausleben von Demokratie habe, sei durch seinen Redebeitrag deutlich geworden. Zu dem grundsätzlichen Verfahren im Hauptausschuss - Grüne, SPD, LINKE und auch AfD hätten deutlich gemacht, dass das undemokratisch sei, wie er agiere. Dass das nicht ohne Folgen bleiben würde, auch in einer Stadtverordnetenversammlung, sei doch selbstverständlich. Er könne doch nicht mit allen in den Ausschüssen immer „Kasperletheater“ spielen. Der einzige Ausschuss, wo es ordentlich gelaufen sei, bei dem Herr Kretzschmar dabei gewesen sei, sei der Wirtschaftsausschuss unter Führung von Herrn Arndt gewesen. Da sei gut durchgegangen worden. Bei den anderen Sachen habe Herr Schaffer keine Lust gehabt oder hätte irgendwelche andere politische Leitlinien verfolgt und dann hier zu erzählen, dass fünf Monate so intensiv diskutiert wurde und das hier vorzuwerfen, das funktioniere einfach nicht.

Herr Scheller: Die Verwaltung wache auch über die Einhaltung der Geschäftsordnung und über die Gepflogenheiten, die man sich gegeben habe. Das sei im Hauptausschuss so passiert. Er könne kein undemokratisches Verhalten feststellen. Da habe sich eine Mehrheit für ein bestimmtes Verfahren ausgesprochen. So sei Demokratie.

Ansonsten gebe es unterschiedliche Förderprogramme. Die Förderung, die in der Bäckerstraße in Anspruch genommen wurde, sei eine ganz andere als die Förderung am Bahnhof. Die Förderung am Bahnhof betreffe ein Programm zur Herstellung von Parkflächen für Pendler und diese Förderung habe auch als Rahmenbedingung zum Inhalt, dass man da an dieser Stelle, aus dieser hergestellten Infrastruktur keine Einnahmen generiere und das bleibe immer noch so. Ein Vergleich mit der Bäckerstraße hinke.

#### **Abstimmung über den Beschlussantrag 199/2018:**

18 Stimmen dafür  
mehrheitliche Gegenstimmen

Der Beschlussantrag wurde abgelehnt.

#### **Änderung zur Vorlage 077/2018 - Parkraumkonzept der Stadt Brandenburg an der Havel**

**Beschlussantrag: 202/2018**

**Einreicher:** Fraktion CDU

#### **Vortrag:**

Herr Schaffer: Dass sei zum Beispiel ein Antrag, wo man auch die P&R Plätze benennen wollte und wo die Fachverwaltung gesagt habe, dass man das zu einem späteren Zeitpunkt machen könnte. So hätten einige Dinge, so auch das Parkleitsystem etc. keine Berücksichtigung gefunden. Trotzdem und das freue sie, sei es im Punkt 3 um die Bewirtschaftung der Steinstraße gegangen. Man habe ab 18.30 Uhr die Möglichkeit des kostenfreien Parkens mittels Anwohnerparkausweis in dem Antrag eingebracht. Man habe das dann ab 18.00 Uhr gemacht, womit sie aber auch leben könnten. Letztendlich sollten die P&R Plätze entsprechend so ausgeführt werden, dass sie mit der VBBr Linienführung und auch mit dem ÖPNV zusammen passen. Das sei auch eine Maßnahme gewesen, die keine Berücksichtigung fand, weil sie im Nahverkehrsplan bzw. im Parkraumbewirtschaftungskonzept schon enthalten war. Er bitte um Zustimmung für den Antrag.

#### **Aussprache:**

Herr Riedelsdorf: Dieser Antrag von der CDU Fraktion bestehe aus vier Punkten. Zum ersten Punkt gebe es nichts weiter zu sagen. Beim Punkt 2 frage er sich immer, ob das wirklich ernst gemeint sei. Er könne

sich nicht vorstellen, dass auf dem Neustadt Markt das „Loch“ wieder aufgebuddelt werden soll, um dort eine Tiefgarage bauen zu können. Wichtiger sei der Punkt „Bewirtschaftung in der Steinstraße“. Wenn man sich auf der einen Seite wünsche, dass die Leute mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren und ihnen dann aber auf der anderen Seite sage, dass sie Parkgebühren für ihr Auto zahlen sollen, wenn sie ihre Fahrräder nehmen, da denke er, dass die Anwohner in der Steinstraße dann lieber mit dem Auto fahren.

In der Abwägungstabelle habe die Verwaltung geschrieben, dass die SVV entscheiden solle, ob die Anwohner ab 18.00 Uhr dort frei parken oder aber umgekehrt, ob sie dann tagsüber Parkgebühren bezahlen sollen. Er frage, ob das heute eingebracht werde und wann die SVV darüber entscheiden solle. Solle heute darüber entschieden werden oder in einem gesonderten Antrag?

Eine wichtige Sache sei auch noch, dass es in der Stadt sehr viele Schichtarbeiter gebe, weil man in Großbetrieben in der Stadt in Schichten arbeite und die dann tagsüber unter Umständen das Auto dort stehen hätten, weil sie schlafen würden. Und in der Nacht, wenn die Möglichkeit des Freiparkens bestehe, dass sie dann auf der Arbeit seien.

Er sei ganz klar dafür, dass dieser Punkt 3 gestrichen werde. Für die Anwohner müsse das generell möglich sein. Das sei mehrmals in den Ausschüssen und auch in der Fraktion thematisiert worden. Es seien 70 % der Anwohner, die dort die Parkplätze belegen. Das sei auch völlig in Ordnung. Diejenigen, die in der Steinstraße einkaufen wollen, die haben die Möglichkeit im Parkhaus oder auf dem Neustadt Markt zu parken und müssten dann 300 bis 400 m laufen. Das sei zumutbar.

Er bitte um Konkretisierung, wie die CDU – Fraktion mit dem Punkt 3 umgehen möchte.

Herr Scheller: Zu diesem Punkt mit dem Thema: Parkieranlagen verweise er auf zwei Dinge. Zum einen habe die Stadtverordnetenversammlung der Verwaltung den Auftrag gegeben, Vorschläge für solche innerstädtischen Parkieranlagen zu machen. Die seien in diesem Konzept auf der Seite 45 und 46 dargestellt. Das hätten die Verkehrsplaner auch als sinnvoll angesehen. Aus seiner Sicht hänge das auch zusammen, wenn man von Stärkung der Innenstadt spreche. Eben solche Parkieranlagen, möglichst auf kommunalen Flächen, damit man nicht Dritten in die Quere komme, als Option auszuweisen. Das passiere in diesem Konzept. Das greife die CDU – Fraktion offenbar auf. Das mit diesem Antrag zu bekräftigen, sei aus seiner Sicht denkbar.

Zu diesem anderen Thema - die Verwaltung schreibe in die Tabelle, das die SVV dies entscheiden solle. Man könne jetzt hier der Auffassung sein, dass es schlecht sei, wenn die Verwaltung sich im Sinne einer Festlegung nicht positioniere. Aber die CDU – Fraktion beantrage diese Entscheidung in ihrem Antrag und darüber werde die SVV heute abstimmen und dann habe man eine Entscheidung. Hier sei beantragt, bis 18.30 Uhr das Anwohnerparken aus diesem Bereich der Stadt in dem bewirtschafteten Bereich Steinstraße rauszuhalten. Das würde heißen, dass das die Tabelle offen lasse, wie die Verwaltung das empfehle. Eine Entscheidung müsse heute mehrheitlich getroffen werden.

Herr Riedelsdorf zitierte aus dem Antrag den Punkt 3. Darauf habe Herr Scheller geantwortet, dass ab 18.30 Uhr sowieso die gesamte Parkscheinpflicht in der Stadt ende. Deshalb sei das obsolet. Wenn generell vor 18.00 Uhr keine Anwohnerparkausweise in der Steinstraße gelten sollen, dann möge die SVV das entscheiden. Die Verwaltung habe bislang im VEP nur eine Empfehlung seiner öffentlichen Diskussion gegeben. Er frage jetzt, wann diese Entscheidung fallen solle. Warte man auf eine Initiative aus den Fraktionen oder komme da etwas aus der Verwaltung? Er sei der Meinung, dass der Antrag der CDU in seinem Wortlaut bedeute, dass eben für Anwohner zwar dann keine Parkscheine benötigt werden sollen, wenn sie auch sonst in der Stadt nirgendwo mehr benötigt werden. Es soll praktisch keine Sonderregelung da bestehen. Er sei aber der Meinung, dass es eine Sonderregelung für Anwohner in der Steinstraße geben müsse, weil sie sonst tagsüber Parkgebühren vor ihren Wohnhäusern zahlen müssten. Das betreffe diese Leute mehr als alle anderen.

Herr Scheller: Anwohner seien nicht nur Nutzer von Wohnungen in der Steinstraße sondern auch Gewerbetreibende. Da habe offenbar jemand die Feststellung getroffen, dass es an dieser Stelle auch eine Nutzung von Parkplätzen gebe, die dann entweder mit einem Parkschein oder mit einem Anwohnerparkausweis genutzt werden können. Es handele sich eben nicht nur um Bewohner der Wohnungen in der Steinstraße. Von daher sei der Antrag der CDU – Fraktion, aus seiner Sicht, dies werde auch in der Tabelle deutlich, unmissverständlich so auszulegen, dass es bis zu der Zeit ab dem dann nicht mehr bewirtschaftet werde, wo dann sicherlich auch noch andere dort stehen können, eben keine Nutzung mehr der Parkflächen durch Inhaber eines Anwohnerparkausweises geben solle. Das stecke in diesem

Antrag drin. Dieser solle offenkundig heute in der Sitzung abgestimmt werden und von daher werde hier eine Entscheidung getroffen.

Herr Keip: Er danke dem Oberbürgermeister für die Begründung des Antrages. Das sei sehr erhellend gewesen.

Da es sich um sehr unterschiedliche Punkte handele, bitte er um die **punktweise Abstimmung dieses Antrages**.

Er fragte den Oberbürgermeister, da dieser in der Abwägungstabelle 18.00 Uhr vorschlage, ob er das als Änderungsantrag zum Antrag der CDU verstehen solle oder würde der Antragsteller diesen Änderungsantrag des Oberbürgermeisters übernehmen, um keine unterschiedlichen Endzeiten der Parkraumbewirtschaftung in der Stadt durchzuführen.

Herr Schaffer: Die Fraktion CDU ändern den Beschlussantrag 202/2018 **im Punkt 3 auf 18.00 Uhr**.

Herr Nowotny: Grundsätzlich zu den Punkten 1, 2 und 4 gebe er seine Zustimmung. Der Punkt 3 sei wirklich schwierig. Auch er sei Inhaber eines kleinen Wohn- und Geschäftshauses. Er habe Gewerbetreibende, die natürlich daran interessiert seien, dass vor ihrem Geschäft auch geparkt werden dürfe und er habe Mieter, die genauso daran interessiert seien, möglichst in der Nähe ihrer Wohnung parken zu können. Die Regelung zu sagen, Anwohnerparkausweise oder Gewerbeparkausweise seien keine Bewirtschaftung, das halte er für falsch, denn beide Kategorien entrichten eine entsprechende Parkgebühr. Bei den Anwohnern sei das erfreulicherweise für sie sehr wenig (so um die 30,00 EUR im Jahr), während es bei Gewerbetreibenden deutlich mehr sei (rund 300,00 EUR im Jahr). Dafür sei es unzumutbar, dass man ihnen sage, dass sie nur in einer bestimmten Zeit dort parken dürfen.

Es gebe unter diesen Personen, die dort wohnen auch Schichtarbeiter, die um 06.00 Uhr aus der Nachtschicht kommen. Diese wollen dann vor dem Haus parken und können das auch, weil um 6.00 Uhr der Platz noch frei sei. Um 08.00 Uhr sollen sie wieder runter gehen, um ihr Auto wegzufahren. Das halte er für übel. Bei der Bewirtschaftung werde Geld eingenommen, sowohl von den Anwohnern als auch von den Gewerbetreibenden. Sie für die Zeit von 08.00 Uhr bis 18.00 Uhr von diesen Parkplätzen zu verweisen, halte er nicht für gerechtfertigt. Man könne jedem anderen auch zumuten, in der näheren Umgebung zu parken. Das treffe übrigens die Anwohner auch und die Gewerbetreibenden, die keinen Anspruch auf einen bestimmten Parkplatz hätten, dass sie sich auch einen freien Parkplatz suchen müssen.

Die ursprüngliche Regelung im Konzept sei völlig gegen die Bewohner und Gewerbetreibenden gerichtet. Das was hier vorliege, sei nur eine Abmilderung, die keine richtige Abmilderung sei, weil sie sowieso nur Zeiten freigebe, die man theoretisch ohne Parkausweis entsprechend auch haben könnte. Er werbe dafür, dass man mit dem Begriff „Bewirtschaftung“ inklusive Gewerbe- und Anwohnerparkausweis verstehe. Dann wäre das für alle befriedigend gelöst.

Herr Langerwisch stellte den **Geschäftsordnungsantrag** auf Ende der Rednerliste.

Herr Paaschen sagte, dass auf der Rednerliste nur noch Herr Hoffmann, Herr Kaudasch, Herr Brösicke und Herr Raith stehen.

**Abstimmung über den Geschäftsordnungsantrag auf Ende der Rednerliste:**

mehrheitliche Zustimmung

Dem **Geschäftsordnungsantrag** werde entsprochen.

Herr Hoffmann: Im Punkt 2 würden 3 Parkhäuser/Tiefgaragen für die Innenstadt erwähnt werden. Das Parkraumkonzept habe aber einleitend erwähnt, dass man in der Stadt eher das Problem des Parksuchverkehrs habe, weniger das Problem der Parkplätze an sich. Alle wüssten, dass im Sankt-Annen-Center das Parkdeck regelmäßig nur zu 30 % ausgelastet sei und teilweise noch weniger. Also der Bedarf, der im Punkt 2 dargestellt werde, erschließe sich ihm nicht.

Den Punkt 3 habe er noch nicht begriffen. Kostenfreies Parken mittels eines Anwohnerparkausweises – sei nicht kostenfrei, da es ja etwas koste. Aber den Vorschlag, den die CDU – Fraktion hier einbringe, verstehe er als eine Verschlechterung der jetzigen Situation. Liege er da richtig?

Herr Kaudasch: Es sei schon erstaunlich, was man für unterschiedliche Auffassungen habe. Er habe auch persönlich einiges dort erlebt. Die Steinstraße sei, wenn man ehrlich sei, in Brandenburg die einzige Einkaufsstraße, wo man eventuell als Kunde mit dem Auto hinfahren könne. Man solle mal versuchen, in der Steinstraße einen Parkplatz zu bekommen. Es sei fast nicht möglich. Er selber habe sich mal zwei Tage die Arbeit gemacht und habe gezählt, wie viele Autos dort stehen. Er habe 48 Autos gezählt, davon seien 34 mit diesem Anwohnerparkausweis. Seine Tochter habe 3 Jahre in der Steinstraße gewohnt und habe für 27,00 EUR im Jahr einen Dauerparkplatz vor der Tür gehabt. Kunden könnten dort gar nicht mehr parken. Am meisten würden ihn die Gewerbetreibenden ärgern.

Zurzeit seien 12 Geschäfte in der Steinstraße leer. Das sei die einzige Einkaufsstraße. Wenn man sich das richtig überlege, wo habe denn jemand das Recht, für 27,00 EUR im Jahr einen Parkplatz direkt in der Einkaufsstraße zu bekommen. Er denke, dass das die einzige Stadt sei, wo das geht.

Wenn dort jemand der Meinung sei, er benötige einen Parkplatz, dann müsse man sich, wie viele andere Brandenburger, einen mieten. Das gehe auch, auch wenn es ein wenig teurer sei. Deswegen finde er, dass es ganz wichtig sei, weil es die einzige Einkaufsstraße in der Stadt sei, dass man da am Tage eigentlich parken können müsste, um dort einkaufen oder mal in die Gaststätte gehen zu können. Ansonsten brauche man das bald gar nicht mehr, dann können die Anwohner dauerhaft dort parken, weil dann die letzten 8 Läden, die sich dort noch befinden, auch noch geschlossen werden.

Herr Brösicke stellte den **Geschäftsordnungsantrag** auf 3 Minuten Auszeit, um den anderen Fraktionen einen Kompromissvorschlag machen zu können.

#### **Auszeit:**

Herr Brösicke: Man habe sich auf keinen Kompromiss einigen können.

Herr Raith: Wenn man diese Änderung herbeiführe, dann werde folgendes passieren. Er sei mal Anwohner in der Kurstraße gewesen und kenne sich somit gut mit der Parkplatzsituation in dieser Gegend aus. Derjenige, der in der Steinstraße wohne, werde sein Auto dort nicht mehr abstellen. Er müsse sonst morgens immer schauen, dass er rechtzeitig wieder weg sei. Somit werde er in die Havelstraße oder in die Goethestraße fahren, also rund um das Theater, weil es das letzte Gebiet sei, wo man aktuell keinen Anwohnerparkausweis bekomme.

Die Alternative, die vorgeschlagen wurde, sich einen Parkplatz in der Innenstadt zu mieten, sei relativ schwierig. Bei Herrn Tiemann seien vielleicht ab und zu ein paar Parkplätze frei, die man mieten könne. Aber auf Hinterhöfen sei da wenig zu machen. Bei der Masse an Autos, die dann bewegt werden müsse, gebe es da keine Alternative.

Es werde folgendes passieren. Die Verdrängung, die jetzt immer schon passiere, wenn die Straßenreinigung stattfinde, welche die Leute in der Kurstraße kennen – die Verdrängung hin zur Havelstraße und Goethestraße – werde jetzt unterstützt werden, durch die Anwohner in der Steinstraße, weil die auch einen Parkplatz suchen. Dann frage er sich, wo man dann die Autos parken könne. Die zusätzlichen Autos noch in der Region am alten Stadtbad aufzunehmen, das funktioniere nicht. Deshalb könne er persönlich diesen Vorschlag nicht zustimmen, weil sich das Problem in dieser Region, was sich gerade so eintariert habe, dann noch gravierender werde und dann werde es gar keine Parkplätze mehr dort geben und die Autos stehen noch mehr im Halteverbot oder werden abgeschleppt.

#### **Punktweise Abstimmung über den Beschlussantrag 202/2018:**

**Punkt 1:** mehrheitliche Zustimmung

Dem **Punkt 1** wurde zugestimmt.

**Punkt 2:** 22 Stimmen dafür  
19 Gegenstimmen  
eine Stimmenthaltung.

Dem **Punkt 2** wurde zugestimmt.

**Punkt 3:** mehrheitliche Zustimmung

Dem **Punkt 3** wurde mit der **Änderung** zugestimmt.

**Punkt 4:** mehrheitliche Zustimmung

Dem **Punkt 4** wurde zugestimmt.

Damit habe dieser Änderungsantrag komplett seine Zustimmung gefunden.

### **Beschluss-Nr. 202/2018**

#### **Beschlusstext:**

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt folgende Änderungen der Vorlage 077/2018:

1. Es soll für die Stadt ein modernes Parkleitsystem eingerichtet werden.
2. Als Standorte fürs innerstädtische Parken wird ein Parkhaus/eine Tiefgarage unter dem Neustadtmarkt (formal unter dem Molkenmarkt) als „Parkhaus City Zentrum“ ergänzt. Weitere Standorte für diesen Anlagentyp sollen perspektivisch in direkter Nähe zum Nicolaiplatz („Parkhaus City Nord“) verortet sein. In weiterer Ergänzung soll in Nähe Trauerberg („Parkhaus City Ost“) ein Standort entstehen.
3. Für die Steinstraße enthält das Konzept die durchgehende Bewirtschaftung. Für Anwohner soll hier aber **ab 18:00** Uhr die Möglichkeit des kostenfreien Parkens mittels Anwohnerparkausweises gewährleistet sein.
4. Am Wiesenweg wird die vorhandene Parkfläche zukünftig eine Parkierungsanlage als Teil eines neuen integrierten Parkleitsystems. Diese Anlage nimmt zentral den P&R Verkehr auf und wird als diese bevorzugt ausgewiesen. Als Voraussetzung damit verbunden ist die Einführung einer veränderten VBB Linienführung aus dem CDU-Ergänzungsantrag zum Nahverkehrsplan der Vorlage 076/2018.“

#### **Ergänzung zur Beschlussvorlage 077/2018 - Parkraumkonzept 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel**

**Beschlussantrag: 242/2018**

**Einreicher:** Fraktion SPD

#### **Vortrag:**

Frau Kornmesser: Vorhin sei gesagt worden, dass es um die Verbesserung der Verhältnisse von Pendlern gehe. So auch in dem vorliegenden Antrag. Es gehe um die Parkplätze im Bereich der Kreuzung Bauhofstraße/Otto-Sidow-Straße - um die Herrichtung der bestehenden Parkplätze, die im Moment in keinem guten Zustand seien. Besonders wichtig sei für sie eine ausreichende überdimensionierte Beleuchtung. Es sei dunkel, wenn man dort abends sein Auto hinstellt oder abholt und es gebe die Brombeerhecken. Sie selbst versuche es zu vermeiden, dort zu parken. Ziel des Antrages sei es auch, dort die bestehenden Parkflächen in Ordnung zu bringen und vor allen Dingen, sollte die Beleuchtung so sein, dass man sein Auto finden könne und man sich als Frau auch sicher fühle.

Zum Punkt 2 „Aufhebung des Bebauungsplanes“, das sei erforderlich. Das habe die Verwaltung auch gesehen. Sie habe aber die Befürchtung, wenn der Antrag zur Abstimmung gestellt werde, dass aus Prinzip dagegen gestimmt werde, **deshalb solle über den zweiten Punkt nicht abgestimmt werden. Auch über den Punkt 3 soll nicht abgestimmt werden**, da das bereits im Parkraumkonzept enthalten sei.

Sie werbe dafür, diesem Punkt 1 zuzustimmen.

#### **Abstimmung über den Punkt 1 des Beschlussantrages 242/2018:**

22 Stimmen dafür

22 Gegenstimmen

Der geänderte Beschlussantrag hat keine Mehrheit bekommen.

#### **Ergänzungsantrag zur Beschlussvorlage 077/2018 - Parkraumkonzept 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel**

**Beschlussantrag: 257/2018**

**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Pro Kirchmöser

## **Vortrag:**

Herr Hoffmann: Es gehe hier um das Sankt -Annen-Center. Im Parkraumkonzept werde angeregt, zu prüfen, ob das Parkdeck im Sankt- Annen-Center eine Möglichkeit zur Entlastung des Parkraumes in den Abend- und Nachtstunden sei. Allerdings führe das Konzept nicht weiter aus, wie geprüft werden soll. Prüfen heiße aber auch: „Es sollte geprüft werden.“ Insofern sei es seine Idee gewesen, mit dem Betreiber des Parkhauses zu sprechen, was für ein technischer und baulicher Aufwand erforderlich sei, um eine 24 Stunden Nutzung zu erreichen. Die Logik des Konzeptes sei ja, wenn man etwas prüfen wolle, dann müsse man auch ein Ergebnis bekommen. Das sei es seine Idee gewesen.

Zum **Punkt 2** sage er, wenn er die Abwägungstabelle ansehe, könne er nicht erkennen, ob die Verwaltung ihn mit dem Antrag richtig verstanden habe. Die grundsätzliche Änderung gegenüber den anderen Gebieten (z. B. in der Steinstraße) sei, dass die Höchstparkdauer auf dem Neustädtischen Markt auf 3 Stunden begrenzt werden sollte. Das kenne man auch aus anderen Städten, dass diese zentral gelegenen Parkplätze (z. B. in Warnemünde) eine Höchstparkdauer haben, um damit auch eine höhere Fluktuation in diesem Bereich zu bekommen, gerade vielleicht für die, die nur kurz in die Stadt wollen. Alle die, die sich länger aufhalten wollen, würden in das Sankt–Annen–Center oder auf den Pauliplatz fahren. Entsprechend der Gebühren sollte man den Anreiz erhöhen, diesen Platz nicht unmittelbar anzufahren. So könne man eine höhere Fluktuation hinbekommen und man bekomme kurz vielleicht viel eher einen Parkplatz. Und zum anderen erreiche man vielleicht auch, dass der Platz auf Dauer sich auch etwas leeren werde. Der aktuelle Vorschlag in der Gebührekalkulation sei einfach so, dass das Sankt-Annen-Center kein vergleichbarer Anreiz sei, dort hoch zu fahren. Man sollte es so gestalten, dass der Bürger das eher nutzt.

Er forderte eine **punktweise Abstimmung des Beschlussantrages**.

Herr Scheller: Er wolle nochmals auf die Tabelle verweisen und auf die Stellungnahme der Verwaltung. Im Ergebnis komme man dann sicherlich auch zu der Erkenntnis, dass da nicht empfohlen sei, das zu berücksichtigen. Das sei auch begründet worden. Hinter Punkt 1 des Antrages habe es eine Idee gegeben, die hier zur Abstimmung stehe. Darauf erwiderte Herr Scheller, dass das so sei wie „alter Wein in neuen Krügen“. In der Tabelle stehe, dass mit dem Antrag 200/2018 eine Entscheidung in der Stadtverordnetenversammlung getroffen worden sei. Warum man das jetzt hier noch einmal machen wolle, das könne er nicht verstehen. Das sei solange noch nicht her.

Wenn er sich den vorliegenden Beschlussantrag noch einmal ansehe, unter dem Gesichtspunkt, wie Herr Hoffmann das inhaltlich noch einmal ausgeführt habe, glaube er, dass das die notwendige Parkgebührenordnung vorwegnehme. Das jetzt losgelöst in so einem Konzept festzuschreiben, was dann sowieso noch einmal in der Umsetzung dieses Parkraumkonzeptes gemacht werden müsse und wo man das dann in der Wechselwirkung betrachten sollte, auch mit Gebühren, die dann überhaupt für bestimmte Zonen festgesetzt werden sollen, da glaube er, dass das komplett der falsche Platz sei. Das Konzept habe nur zur Zielsetzung, die Bereiche zu regeln, die bewirtschaftet werden sollen in Abgrenzung zu den anderen Bereichen, wo eine andere Form der Parkraumbewirtschaftung oder Nichtbewirtschaftung stattfinde. Von daher sehe er den Punkt 2 hier auch nicht als richtig an. Er empfehle beide Punkte abzulehnen.

Herr Hoffmann: Er habe bewusst die Idee von Herrn Kretschmar aufgenommen. Es könne ja seinen Antrag ändern. Er beantrage, dass dieser erste Satz: „die Prüfung auf das Parkhaus Sankt-Annen-Center zur Entlastung beitragen kann“, dass dieser Satz aus dem Konzept gestrichen werde.

Zur Tabelle sagte er, dass es auf der Seite 37 des Konzeptes eine Tabelle mit konkreten Vorstellungen oder Vorgaben über Tarifstufen, über die Höchstparkdauer, ob es Tagestickets und Zeitkosten gebe. Das sei sehr detailliert als Vorschlag aufgeführt worden. Wenn Herr Scheller jetzt sage, dass sein Vorschlag nicht Bestandteil des Parkraumkonzeptes wäre und er finde dort aber die Tabelle, dann frage er sich, wo man jetzt mitreden könne und wo nicht. In Bezug auf die Abwägungstabelle würde er eher sagen, dass sie sowieso nicht mitreden sollten. Aber er hoffe, dass man an dieser Stelle noch mitreden könne, auch um die Tarifstufen besser anzupassen.

Herr Paaschen fragte, ob Herr Hoffmann in dem Beschlussantrag eine Änderung vorgenommen habe. Er hätte das nicht mitbekommen.

Herr Hoffmann entschuldigte sich. Es sei reiner Populismus gewesen.

**Punktweise Abstimmung über den Beschlussantrag 257/2018:**

**Punkt 1:** 11 Stimmen dafür  
mehrheitliche Gegenstimmen  
1 Stimmenthaltung

Der Punkt 1 wurde abgelehnt.

**Punkt 2:** 8 Stimmen dafür  
mehrheitliche Gegenstimmen

Der Punkt 2 wurde abgelehnt.

Somit ist der Beschlussantrag 257/2018 abgelehnt.

Herr Paaschen: Man sei mit den Ergänzungs- und Änderungsanträgen zu den drei Grundanträgen durch. Er wolle darüber abstimmen lassen.

Frau Dr. Didczuneit-Sandhop:

### **Redebeitrag:**

„Vielen Dank Herr Vorsitzender. Meine Damen und Herren, ich wollte noch generell etwas auch zu dem Verkehr-Entwicklungskonzept sagen und dem Parkraum-Konzept.

Das was wir heute beschließen, dieser Verkehrsentwicklungsplan in seiner Fortschreibung, ist für mich kein ganz großer Wurf. Für mich ist nicht hinreichend erkennbar, die Vision, die am Anfang dieser Fortschreibung bestanden hat. Möglicherweise gab es eine. Als Stadtverordnete, Ärztin und auch Mitglied des Verkehrsclubs Deutschland - Herr Gero Walter unser Vorsitzender in der Stadt, ist schon durch Redebeiträge aufgefallen - steht für mich die Lebensqualität der Menschen hier im Vordergrund.

Als Städte im 13. Jahrhundert gegründet worden sind, gab es keine Autos. Die Grundrisse der Altstädte, einschließlich der Breite der Straßen und Wege, orientierte sich an den damaligen Belangen. Die Menschen benutzten in der Regel Karren oder Pferdefuhrwerke. Um nicht im Schlamm stecken zu bleiben, wurden die Straßen gepflastert. Im Zuge der Industrialisierung wurden dann die Autos gebaut. Gedanken, wie diese die Lebensqualität der Menschen in den Städten beeinträchtigen, machte man sich nicht.

Meine Damen und Herren, wir haben heute den Verkehr des 21. Jahrhunderts und die Straßen des Mittelalters. Ich bin der Überzeugung, dass auch heute viele Autofahrer der Meinung sind, dass es ihr gutes Recht ist, durch Altstädte zu rasen, obwohl sie selbst für sich beanspruchen, ruhig in Außenbereichen zu wohnen. „Selber schuld, dass du in der Altstadt wohnst“ - musste ich mir einmal anhören.

Ziel einer visionären Verkehrsentwicklung muss daher eine Reduzierung - und zwar eine merkliche Reduzierung - des Verkehrs sein, bis hin zu der Überlegung Durchgangsverkehr in historischen Altstädten gänzlich zu verbieten. Anfänge können auch gemacht werden, indem Durchfahrten zumindest nachts verboten werden, um den Schlaf der Menschen zu gewährleisten. Ansätze zu dieser Sichtweise gibt es im Verkehrsentwicklungsplan beispielsweise auf der Seite 22, Punkt: 4.3.1.1: nördlicher Stadtring: Empfehlung Abschnitt Mühlentorstraße für durchfahrende KfZ zu sperren, eine Fahrradstraße für Anwohner in der Mühlentorstraße zu errichten oder die Herstellung eine deutlichen Torsituation der Zufahrtstraßen in der Altstadt durch Aufpflasterung.

Keine Ansätze in diese Richtung gibt es in Bezug auf die Dominsel, die täglich von 12000 - 13000 Fahrzeugen frequentiert wird. Diese Trasse wird als östlicher Ringschluss bezeichnet. Daran soll sich nach dem Plan auch nichts ändern. Das muss aber nicht so sein. Bessere ÖPNV-Angebote, Elektrofahrzeuge, E-Lasten-Räder, autonome Kleinbusse, Car-Sharing oder Vaporettos finden in dieser Vorlage gar keinen Eingang. Überall in der Welt gibt es autofreie historische Altstädte. Das müssen wir auch in Brandenburg an der Havel erreichen. Ein Herausreden, in Brandenburg an der Havel würde das wegen der Havel und der Nebenarme nicht möglich sein, ist schlichtweg falsch. Wir müssen nur bereit sein umzudenken und 500 – 1000 Meter zu Fuß zu laufen, darf man einem gesunden Menschen schon zutrauen.

Dieser Verkehrsentwicklungsplan kann für mich nur eine sehr begrenzte Dauer haben. Ich will nicht bestreiten, dass es eine geringe Verbesserung bedeuten kann. Auch wenn es sich mit dem

Parkraumkonzept durchaus beißt. Ich bin der Meinung, dass wir alle an einem Strang ziehen sollten, für ein lebenswertes Leben in unserer Stadt. Eine Nachbesserung durch diese ca. 85 Anträge oder Vorschläge hat meiner Ansicht nach, den großen Wurf auch nicht gebracht.

Trotzdem werde ich den Plan heute mein „Ja“ geben, auch mit diesem großen Mangel. Und in der Gewissheit, dass, in Einbindung des ÖPNV, dieser Plan schnellstmöglich weiter entwickelt wird, durch ganz konkrete Maßnahmen. Und, meine Damen und Herren, ich bin kein Extremist, aber man muss einfach auch bereit sein, mal etwas zu probieren und wenn es sich dann zeigt, dass es nicht umsetzbar ist, kann man dieses auch wieder zurücknehmen.“

### **Aussprache:**

Frau Marx: Sie könne sich in vielen Dingen ihrer Vorrednerin anschließen. Die Fraktion Bündnis 90/die Grünen – Pro Kirchmöser werde den drei Konzepten ihre Stimme nicht geben. Sie sei der Meinung, dass es sich nicht um eine Fortschreibung, sondern um eine Rückschreibung handle. Für sie wäre eine Fortschreibung eine Planung, die sich in die Zukunft richte. Das wäre hier nicht zu erkennen. Sie würden in vielen Dingen hinter dem Konzept von 2003 zurückfallen. Man sehe es trotzdem gelassen, weil man die Erfahrung nach vielen Jahren parlamentarischer Kommunalarbeit habe, dass die Verwaltung im Zweifel mit informellen Planungen so umgehe, wie sie es für richtig halte.

Herr Keip: Frau Dr. Didczuneit-Sandhop hätte ihm aus dem Herzen gesprochen. Nicht nur weil er selber Stadtanwohner wäre, sondern weil er auch die Mängel des Verkehrsentwicklungsplanes, des Nahverkehrsplanes und des Parkraumkonzeptes sehe. Er wisse auch, welchen Zwängen und Nöten diejenigen unterlagen, die diese Pläne geschrieben und innerhalb der Verwaltung und innerhalb des Verkehrsentwicklungsbüros mitgestaltet haben.

Er wisse auch, wie schwierig es manchmal sei Pläne umzusetzen. Wenn man sich das Verkehrsentwicklungskonzept anschau, und dann Pläne von Spannen sehe, die schon im Flächennutzungsplan von 1996 enthalten seien und bis heute nicht realisiert wurden, dann zeige es sich, wie langlebig Papiere sein können und wie geduldig leider auch und wie wenig von dem, was manchmal gefordert, mit großem Streit in Abwägungen und Argumenten ausgetauscht werde, wie wenig dann am Ende tatsächlich Greifbares dabei rumkomme. Dabei sei viel Greifbares sehr dringend notwendig, wenn man sich die Belastung der Bürgerinnen und Bürger ansehe, die täglich im Stau an der Planebrücke oder in Wust stehen, die von Gollwitz nach Brandenburg wollen oder von Brandenburg nach Gollwitz. Wenn man sich die Bürgerinnen und Bürger ansehe, die von der Scholle mit dem Bus fahren und sich hinten, hinter die Kolonne der Kraftfahrzeuge anstellen, dann sehe man vieles, was nötig sei. Das habe die Verwaltung auch gesehen und er sehe auch die Nöte, welche die Verwaltung habe.

Der Investitionshaushalt, den man in diesem Jahr für die nächsten zwei Jahre nicht mehr vorgelegt bekäme, werde viele Punkte nicht enthalten, weil schlicht und ergreifend Geld fehle, um die vielen guten Ideen umzusetzen und die noch vielen besseren Ideen, die auch thematisiert wurden, um die wenigstens weiterzuentwickeln.

Es sei tragisch und nach Art und Weise der Diskussion fiele es ihm schwer, den drei Papieren zuzustimmen, bei dem nicht ein einziger, ob sinnvoll oder nicht sei dahingestellt, Antrag der SPD-Fraktion auch nur ansatzweise inhaltlich debattiert wurde. Es habe geheißen, dass die Verwaltung die Arbeit schon längst gemacht habe.

Die Fraktion SPD werde sich bei diesen drei Papieren enthalten und er freue sich auf die gemeinsame Zusammenarbeit mit Frau Dr. Didczuneit-Sandhop und allen aktiven Kommunalpolitikern.

Herr Kretzschmar: Der vielversprechende Start der Diskussion der Konzepte, habe darin bestanden, dass in der Feuerwache, in einer gemeinsamen Ausschusssitzung, die Konzepte vorgestellt wurden. Herr Scheller habe viel zu den Konzepten gesagt. Dort sei auch zu einer umfassenden Diskussion dieser Konzepte eingeladen worden, welche durch die Sommerpause unterbrochen worden sei. Dieser vielversprechende Auftakt hätte aus Sicht von Herrn Kretzschmar, aus unterschiedlichen Gründen, nach der Sommerpause keine Fortsetzung gefunden. Man könne jetzt Schuldzuweisungen machen oder nicht. Es sei nicht gelungen, in den Ausschüssen genau diese Arbeit zu machen und man habe nicht über die Punkte diskutiert, über die man heute gesprochen habe.

In der letzten SVV habe er zum Masterplan 2035 eine persönliche Erklärung abgegeben. Er setzte seine Hoffnung darauf, dass die Fraktion CDU die Ankündigung, die sie mehrfach wiederholte, Taten folgen lasse und zu einer Diskussion zum Masterplan 2035 einlade. Er hoffe, dass man dann endlich dazu komme, dass man mal weg von Ideologie über bestimmte Sachen diskutieren könne. Aus Sicht der Fraktion DIE LINKE gebe es auch Ansätze in diesem Verkehrsentwicklungsplan – Frau Marx habe einige aufgezählt – die vielversprechend seien. Er befürchte aber, dass sie am Ende diejenigen sein werden, die dann auch noch nachfragen, warum man diese denn nicht umgesetzt habe, sondern immer nur die Maßnahmen, die den Autoverkehr in der Stadt stärken würden.

Aus Sicht der Fraktion DIE LINKE hätten es die Konzepte einfach verdient, dass man darüber vernünftiger diskutiere, mehr abgewogen hätte und diese nicht durch Parteipolitik am Ende bestimmt werden würden. Das sei ihr Wunsch gewesen. Sie hoffen einfach, dass das beim Masterplan 2035, der irgendwann beschlossen werden solle, statfinde.

Herr Langerwisch stellte einen **Geschäftsordnungsantrag** auf Ende der Debatte.

**Abstimmung über den Geschäftsordnungsantrag auf Ende der Debatte:**

mehrheitliche Zustimmung

Dem Geschäftsordnungsantrag wurde zugestimmt.

**Abstimmung über die Beschlussvorlage 075/2018 mit den zuvor beschlossenen Änderungen und Ergänzungen:**

26 Stimmen dafür  
7 Gegenstimmen  
einige Stimmenthaltungen

Die Beschlussvorlage 075/2018 wurde angenommen.

**Beschluss-Nr. 075/2018**

**Beschlusstext:**

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt den Verkehrsentwicklungsplan 2017 mit der Verkehrsstrategie und dem Maßnahmenkonzept 2030.“

**Abstimmung über die Beschlussvorlage 076/2018:**

mehrheitliche Zustimmung  
9 Gegenstimmen  
einige Stimmenthaltungen

Die Beschlussvorlage 076/2018 wurde angenommen.

**Beschluss-Nr. 076/2018**

**Beschlusstext:**

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt den Nahverkehrsplan 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel.“

**Abstimmung über die Beschlussvorlagen 077/2018 mit den zuvor beschlossenen Änderungen und Ergänzungen:**

23 Stimmen dafür  
13 Gegenstimmen  
einige Stimmenthaltungen

Die Beschlussvorlage 077/2018 wurde angenommen.

### **Beschluss-Nr. 077/2018**

#### **Beschlusstext:**

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt das Parkraumkonzept 2017 mit folgenden Maßnahmen:

- I. Neuordnung des Parkraumangebotes
  - II. Weiterentwicklung des Tarifsystems und der Bewirtschaftungszeiten
  - III. Anpassungen an den Bewohnerparkzonen
  - IV. Weiterentwicklung und Erweiterung des Parkleitsystems
  - V. Einführung eines Park & Ride Angebotes
  - VI. Überprüfung und Optimierung Reisebusstellplätze
  - VII. Berücksichtigung langfristiger Optionen für die Entwicklung von Parkierungsschwerpunkten bei laufenden Planungen“
- 
-