



**Rede des Bürgermeisters im
Bundesverkehrsministerium zum Erhalt des
1. Bundespreises beim 14. Wettbewerb
„Luftqualität verbessern – Mobilität sichern“ für
Städte und Gemeinden**

Fachbereich/ 4
Fachgruppe 4.01 Pressesprecher
Auskunft erteilt Herr Andreas van Hooven
Haus/Zimmer A / 3.17
E-Mail* andreas.van.hooven@stadtneuruppin.de
Fon +49 (0)3391 355186
Fax +49 (0)3391 355122
Datum 4. Mai 2006
Aktenzeichen

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Großmann, verehrter Herr Dr. Oehm, sehr geehrter Herr Ude, verehrte Kolleginnen und Kollegen,

zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts und besonders in den 20er Jahren genoss die Stadt Neuruppin schon einmal den Ruf eines Luftkurortes an einer malerischen Seenlandschaft – gelegen auf dem direkten Weg zwischen der damaligen Reichshauptstadt Berlin und der großen Hafenstadt Hamburg. Kurgäste und Touristen von zum Teil internationaler Herkunft sind für die Erholung mit der Bahn oder dem PKW aus beiden großen Städten nach Neuruppin gereist.

Die Zeit des Nationalsozialismus und die spätere Stationierung von über 30.000 sowjetischen Soldaten veränderte das Bild der ruhigen Geburtsstadt Theodor Fontanes einschneidend: Der Schwerlastverkehr durch ein Panzerregiment und die Emissionen des Luftverkehrs vom Fliegerhorst haben das Klima in der Stadt massiv beeinträchtigt. Die Wiedervereinigung 1990 hat der größten Stadt im Nordwesten Brandenburgs aber eine einzigartige Chance geboten: Neuruppin konnte die Bürden einer Garnisonsstadt ein für allemal abstreifen und sich auf seine kulturellen und touristischen Stärken besinnen.

Die dazu notwendige Modernisierung der Infrastruktur und Verkehrswege war eine Kardinalaufgabe. Die Pläne mussten mutig sein, denn über allen Fragen der Verkehrsleitplanung stand das denkmalschützerische Gebot für eine 70 Hektar große und geschlossen frühklassizistische Altstadt, die zusätzlich im Ruppiner See eine lange natürliche Grenze im Osten besitzt. Die Funktion Neuruppins für den Durchgangsverkehr über die Bundesstraße 167 und damit die Kanalisierung des abfließenden Verkehrs von der Autobahn 24 musste dabei berücksichtigt werden.



Schon 1992 bewarb sich Neuruppin erfolgreich als „Modellstadt Umweltfreundlicher Verkehr“ auf eine Ausschreibung des brandenburgischen Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung sowie des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr. Der Katalog der Empfehlungen für verkehrs- und umweltfreundliche Maßnahmen war beträchtlich und mit grundsätzlichen Neuerungen verbunden:

- Verkehrsreduzierung in zentralen Stadtbereichen
- Verkehrsberuhigung
- Tempo 30-Zonen
- Fußgängerzone
- Parkraumbewirtschaftung im Zentrum
- Vorrang für den Umweltverbund durch verbessertes Bus- und Bahnangebot
- Entwicklung eines Radverkehrsnetzes
- Einführung von Umweltrassen
- Querungshilfen für Fußgänger
- Umbau und Rückbau von überbreiten Straßen

Als wesentliche Voraussetzung galt, dass die einzelnen Elemente sich gegenseitig in ihrer Wirkung unterstützen, also nur eine integrierte Umsetzung aller Elemente den gewünschten Effekt bringen kann.

Dass Neuruppin am heutigen Tag als Bundes-Sieger des 14. Wettbewerbs „Luftqualität verbessern – Mobilität sichern“ geehrt wird, ist nicht ein Zeichen für die vollständige Umsetzung aller notwendigen Einzel-Maßnahmen. Es gibt einige Städte, die in den letzten Jahren mit ähnlichem Erfolg ganz konsequent auf Mobilität und Umweltfreundlichkeit gesetzt haben. In manchen Punkten sind uns andere Städte sogar voraus.

Aber die besondere Topographie der Fontanestadt und insbesondere das denkmalschützerische Gebot für die Altstadt und die Beschaffenheit der Straßenbeläge hat unsere Verkehrsplaner zu einem mutigen Schritt genötigt: Nur eine gleichberechtigte, kombinierte Betrachtung von Maßnahmen zur Minderung von Lärm UND Luftverschmutzung gleichermaßen konnte das Ziel sein. Und dies, obwohl der Zeithorizont zunächst eine isolierte Umsetzung allein der EU-Richtlinien zur Luftverschmutzung erlaubt hätte.

Die kommunale Politik in der Fontanestadt hat zusammen mit den Fachleuten aus den Planungsgruppen und externen Sachverständigen konsequent gesagt, wir wollen Immissionen durch Abgase, Feinstaub und Lärmentwicklung als ein Gesamt-Ergebnis betrachten, weil sie die Lebensqualität für Anwohner und Gäste unserer Stadt und der Region erheblich mindern. Die Tradition der Fontanestadt als einstiger Luftkurort ist also unsere Maßgabe, sozusagen auf Augenhöhe mit den Notwendigkeiten im Zeitalter der Mobilität.

Was haben wir bei unserem Verkehrsnetz unternommen, um die Belastung der Luft und durch Lärm zu verringern:

Die Fertigstellung der Westachse im Jahr 2003 durch ein Bauvolumen von rund 15,7 Millionen Euro – die neben der Erschließung der Gewerbegebiete im Westen der Stadt auch dem Durchgangsverkehr dient – war sicherlich ein zentraler Gedanke zur Steuerung des Schwerlastverkehrs von der A 24. Damit konnte die Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße im Bereich der Neuruppiner Innenstadt fast halbiert werden.

Allerdings kann die Westachse die Altstadt nicht vollständig vom Durchgangsverkehr entlasten – denn im Norden grenzt der größte Ortsteil Alt Ruppin und damit ein wesentliches Verkehrsziel an die Stadt. Eine stadtnahe Entlastungsstraße östlich der Altstadt wäre auf die Seepromenade festgelegt gewesen, die das touristische Herzstück Neuruppins darstellt. Diese Variante musste daher ausscheiden.

Nur eine großräumige Ortsumfahrung im Zuge der Bundesstraße 167 kann die Lösung bieten, und die Variantenuntersuchungen am Verkehrsmodell haben eindeutig belegt, dass nur eine Südumfahrung den maximalen Effekt auf die Luft- und Lärmsituation in beiden Altstadtbereichen Neuruppin und Alt Ruppin haben wird.

Wir haben daher beschlossen, schon jetzt nach Maßnahmen zu suchen, die die Belastung der Anwohner im Zentrum Neuruppins bereits kurz- und mittelfristig reduzieren kann. Die Anforderungen des modernen Verkehrs und einer denkmalgeschützten Altstadt sind dabei unverändert zu berücksichtigen. Aus diesem Grund kommt der Gestaltung der Straßenoberflächen ein besonderes Augenmerk zu:

Das verwendete Material kann als beispielhaft für vergleichbare Städte mit historischen Stadtkernen dienen: Ein Betonsteinpflaster mit einem farbigen Vorsatz, das mehrfarbig verlegt ein hochwertiges Bild abgibt. Zur Reduzierung von Luftbelastung und Lärmemission ist vor allem die Großformatigkeit der Steine entscheidend – und damit die Reduzierung der Fugen sowie die Verwendung von Minimalfugen zwischen den Steinen. Dass die gesamte Altstadt dabei als Tempo-30-Zone ausgewiesen ist, versteht sich von selbst.

Welche positiven Effekte haben wir im Zuge unserer Maßnahmen beobachten können und wie sehen die Prognosen für unsere weiteren Schritte aus:

- Bis 2015 wird sich die Zahl der Lärmbetroffenen über 55 dB Dezibel von 9.500 Einwohnern (also 33% der Einwohner) auf 7.900 und damit nur noch 28% verringern.

- Noch positiver sieht die Zahl bei den stark belasteten Anwohnern mit einem Pegelbereich über 70 dB aus: Hier erwarten wir einen Rückgang von 1.000 auf 200 Einwohner.
- Bei der Luftqualität sind die Effekte – bedingt durch die einflussreiche Hintergrundbelastung – geringer. Allerdings muss deutlich gesagt werden, dass Neuruppin ohnehin eine Stadt mit geringer Luftbelastung ist.
- Und wenn die weiteren Maßnahmen in der Altstadt umgesetzt sind, ist die sichere Unterschreitung der Grenzwerte auch in Zukunft gewährleistet.

Dies freut mich umso mehr, weil das brandenburgische Umweltministerium die Fontanestadt noch Anfang des Jahrzehnts als eine jener 35 Städte im Land identifiziert hat, die von den Grenzwerten der EU-Richtlinien zur Luftbelastung betroffen sein könnten. Aber schon jetzt haben unsere Maßnahmen so deutlich gegriffen, dass wir in diesem Februar einen Brief vom Ministerium erhalten haben, dass keine Gefahr mehr für eine Überschreitung der Grenzwerte besteht. Dafür entscheidende Maßnahmen waren die Fertigstellung der Westachse und die Sanierung wesentlicher Straßen in der Altstadt.

Mich als Bürgermeister und Mann aus der Wirtschaft freut es ganz besonders, dass wir hierdurch drei Notwendigkeiten unter einen Hut bringen:

- die Voraussetzungen für die Gewerbetreibenden
- die Aspekte der Gestaltung unserer klassizistischen Altstadt
- und die Sicherung der Mobilität

Neuruppin hat gewissermaßen einen doppelten Status: Einerseits als Stadt mit einem wertvollen und sensiblen kulturellen Erbe und andererseits als wirtschaftliches Zentrum in der Region Nordwestbrandenburg. Unsere Stadt besitzt ein großes Unterpfund als Stadt der frühklassizistischen Architektur, des preußischen Baumeisters Karl Friedrich Schinkel und als Kulturstadt und Tor zu den Seenlandschaften hoch bis an die Müritz. Es sei mir an dieser Stelle erlaubt zu sagen, dass die Region Oberhavel und die Ruppiner Schweiz eine große Motivation in dem Manko sehen, dass der touristische Wasserverkehr keinen tauglichen Weg von Berlin über die Ruppiner Seenkette bis zur Ostsee besitzt.

Wir denken, dass Segler und Sportboote, die von Berlin aus Richtung Ostsee ablegen auf keinen Fall das Schloss Oranienburg verfehlen dürfen, auch nicht die Geburtsstadt von Theodor Fontane und Karl Friedrich Schinkel, die zugleich Garnisonstadt Friedrichs des Großen war, und auch das Prinzenschloss in Rheinsberg darf den Wasserwanderern nicht entgehen.

Wir sind der festen Überzeugung, dass ein Rhin-Seitenkanal eine notwendige Maßnahme der Infrastruktur im Norden Brandenburgs ist. Wir werden als Region über die Kreise hinaus mit großer

Kraft an diesem Ziel arbeiten und werden mit schlüssigen Konzepten auch die Bundesebene um Rat und Hilfe fragen.

Als bedeutendes regionales Zentrum legen wir neben der Pflege und Entwicklung des kulturellen, architektonischen und naturräumlichen Erbes außerordentlichen Wert auf eine moderne und effektive Form der Mobilität, die den Anforderungen eines zentralen Ortes mit einem weiten und ländlich geprägten Einzugsgebiet gerecht wird.

Wir scheuen auch keine kritisch begleiteten Maßnahmen. So sind wir meines Wissens die erste Stadt in Deutschland, die gezielte Teile der Fußgängerzone wieder für den beruhigten Verkehr geöffnet hat und untersucht die Wirkung auf den Einzelhandel sowie auf die einzelnen Gruppen der Verkehrsteilnehmer in der zentralen Einkaufsstraße der Altstadt. Das wichtigste Ergebnis bei diesem Versuch erscheint mir das Zustandekommen eines Prozesses, in dem die Eigentümer und Gewerbetreibenden gemeinsam mit der Stadtverwaltung daran arbeiten, die Innenstadt noch attraktiver zu gestalten.

Insgesamt hoffen wir in Neuruppin, dass das Vorhaben „Modellstadt Umweltfreundlicher Verkehr“ Anregungen für Klein- und Mittelstädte geben kann und insbesondere für Städte mit historischen Stadtkernen beispielhaft wirkt. Unser Ziel ist es sicherlich – um einen Bogen wieder zum Eingang meiner Rede zu spannen –, bei sehr hoher Mobilität wieder an den Status Neuruppins in den 20er Jahren als Luftkurort und touristisches, kulturelles Muss für den Besucher anzuknüpfen.

Mobilität und Immissionsschutz stehen einander also keineswegs entgegen – selbst unter erschwerten topographischen und denkmalschützerischen Voraussetzungen. All diese Bemühungen und Fortschritte stehen jedoch in Zweifel, wenn nur wenige Kilometer entfernt ein Bombodrom entstehen sollte.

Ich danke Ihnen im Namen aller Bürgerinnen und Bürger Neuruppins sehr herzlich für Ihre Auszeichnung der Fontanestadt.