



GRUPPE im STADTRAT

GRUPPE GRÜNE / LINKE, OBERDORFSTR.7, 21423 WINSEN

Stadt Winsen
Der Bürgermeister
Schloßplatz 1
21423 Winsen

Antrag: Innenstadtsanierung

Planungsausschuss 13.2.20 TOP Ö5 ,
TOP auch für: VA 10.3.20 und Rat 18.3.20, falls frühere VA + Rats-
Sitzung zum HH 2020, dann dort als TOP)

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Wiese,
sehr geehrte Ausschussmitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren Ratsmitglieder,

für den o.g. Gremien stellen wir den nachfolgenden Antrag:

Wir beantragen, dass

- die Haupteinkaufsstraße mit den Teilbereichen 1 – 7 als Fußgängerzone mit einer Befreiung für den Lieferverkehr von 6 bis 10 Uhr morgens an Werktagen ausgewiesen wird,
2. zur Durchsetzung der Regelung an allen Einfahrten geeignete Sperreinrichtungen errichtet werden,
3. als alternative Zuwegungen für Anlieger die „rückwärtigen“ Straßenzüge HaselhorsthoF—Schmiedestraße—BrauhoFstraße und Mühlenstraße—Hinter den Höfen für den Kfz-Anlieger-Verkehr freigegeben werden,
4. als logische Folgerung alle Parkplätze in der Fußgängerzone entfallen,
5. der gewonnene Straßenraum zusätzlich mit Bäumen bepflanzt, für weitere Fahrradabstellanlagen genutzt und so weit wie möglich entsiegelt wird — die Einzelheiten sind im Zuge der regulären Planungen auszuarbeiten —,
6. unter den Maßgaben der 5 vorgenannten Punkte und der weiteren Maßgabe, dass kein Baum gefällt wird, eine weitere Variante 1b beschlossen wird, bei der die Pflasterung der Innenstadt mit europäischem Naturstein vorgenommen wird.

Gleichzeitig wird beantragt, diesen TOP vor den Haushaltsberatungen bzw. vor dem Beschluss über den Haushalt 2020 in den jeweiligen Gremien des Rates zu beraten und abzustimmen, da das Beschlussergebnis dieses Antrages Auswirkung auf den Haushalt hat.

Begründung:

DIE LINKE.

**Gruppe GRÜNE / LINKE
im Rat der Stadt Winsen**

Bernd Meyer
Sprecher

Oberdorfstr. 7
21423 Winsen
Tel: 04179 750 950 gesch.04171-71510
meyer.b@gruene-winsen.de
www.gruene-winsen.de

Winsen, 05. Februar 2020

Begründung:

Wir wollen die „Haupteinkaufsstraßen“ so gestalten, dass viele Menschen sie gerne besuchen und sich dort bewegen, sich ausruhen, einander begegnen können. Diese Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist ein ganz wesentliches Ziel der ganzen Sanierung. Daneben war es immer unumstritten, dass die Innenstadt so grün wie möglich erhalten bleiben soll, was auch aus klimapolitischer Sicht erstrebenswert ist. Angesichts der derzeitigen Haushaltslage und -prognosen ist es zudem angeraten, einerseits mit den Investitionsmitteln so umzugehen, dass die Ziele mit vertretbaren Kosten effektiv erreicht werden und andererseits nachhaltig zu wirtschaften, also heute mit unseren Entscheidungen dafür zu sorgen, dass die laufenden Kosten und die Reinvestitionskosten in den kommenden Jahren nicht unnötig hoch werden. Dieses Verantwortungsbewusstsein sind wir den nachfolgenden Generationen schuldig.

Im Detail bedeutet das:

Von den vorgeschlagenen Varianten ist Variante 1 die mit großem Abstand nachhaltigste, auch unter Gesichtspunkten der ökonomischen Nachhaltigkeit, weil der europäische Naturstein sich am günstigsten in Stand halten und am besten wiederverwenden lässt. Der einzige Nachteil seien die höheren Investitionskosten — die ganz wesentlich von den laufenden Kosten zu unterscheiden sind.

Die neue Variante 1b würde gegenüber der jetzigen Variante Investitionskosten für neu zu pflanzende Bäume teilweise einsparen, und hätte darüber hinaus eine geringere Fläche mit einer neuen Oberfläche zu versehen sowie ggf. auch eine geringere Fläche mit sehr hoher Tragfähigkeit herzustellen. Das bietet Einsparpotenzial für die Herstellung der Innenstadt gegenüber der Variante 1, die aber nur durch den Wegfall der Kfz-Stellplätze und die Reduzierung des Kfz-Aufkommens realisiert werden können.

Die alternativen Straßenöffnungen können in einem Zug mit der Neuordnung des Parkraumangebots im Sanierungsgebiet vorgenommen werden und würden zugleich einige „Einschränkungen“, die während des Umbaus ohnehin auf die Kfz-Führer zukommen würden, vorwegnehmen. Dadurch könnte die Akzeptanz dieser Maßnahmen deutlich erhöht werden.

Diese Regelung erhöht zudem deutlich die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt, denn die Haupteinkaufsstraßen werden grüner als vorher, die Oberflächen ansehnlicher und barriere-ärmer, die Verkehrskonflikte durch Parksuchverkehr etc. werden vermieden.

Im Einzelnen werden folgende Defizite gegenüber der jetzigen Planung effektiver beseitigt bzw. folgende Zielvorgaben aus dem Ausschreibungstext besser erreicht:

Im TB 1 (Südliche Rathausstraße):

- Widerrechtliche Befahrung durch private Pkw.

Im TB 2 (Eckermannstraße):

- Kfz-Querung beeinträchtigt den Fuß- und Radverkehr (die Notwendigkeit einer weiteren Querungsmöglichkeit wird durch geeignete Sperreinrichtungen gewahrt bzw. durch alternative Zuwegungen unnötig)

Im TB 3 (Nördliche Rathausstraße):

- Funktionalität und Qualität der Fußgängerzone steigern

Im TB 4 (Kirchplatz):

- Verkehrskonflikte auf der Marktstraße
- Unattraktive Verweilbereiche
- Reduzierung der Stellplätze am Kirchplatz (die Andienung für das Gesundheitszentrum wird über den Haselhorsthof sichergestellt bzw. über Krankentransporte)

TB 5 (Nordertorstraße):

- Vorrang des Kfz (ein Defizit!)
- Vorrang der langsameren Verkehrsteilnehmenden ... (eine Zielvorgabe!)

TB 6 (Marktstraße):

- Ein- und ausparkende Kfz behindern Verkehrsfluss und Radfahrende
- ... ggf. behutsame Reduzierung der Stellplätze (wir halten die Reduzierung auf 0 für behutsam!)

TB 7 (Deichstraße):

- Schmalere Verkehrsraum ...,
- Vorrang der langsameren Verkehrsteilnehmenden ...

Lediglich die Vorgabe, dass mindestens ein Kfz-Stellplatz in der Deichstraße zu erhalten sei, wird nicht eingehalten.

Die einzige Zielvorgabe, die ggf. nicht erreicht werden kann, ist der Erhalt eines einzigen Kfz-Stellplatzes! Da aber auch nach den bisherigen Planungen nicht alle Defizite beseitigt würden und nicht alle Zielvorgaben erreicht werden können — immer zulasten der Fußgänger*innen übrigens — ist der Antrag ein Beitrag, der eine wesentliche Verbesserung in der Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 14. März 2018 darstellt. Dieser Ratsbeschluss ging damals nicht weit genug, weil er noch immer Parkplätze erhalten wollte und keine konsequente Abschaffung des Pkw-Verkehrs in der Marktstraße vorsah. Aus unserer Sicht sind diese Ansätze noch immer Defizite der Ausschreibung, deren Folgen sich aber zumindest in Teilen heilen lassen, wobei es auch noch Einsparpotenzial gibt.

Mit freundlichen Grüßen

Bernd Meyer

