

Stadt Brandenburg an der Havel
DER OBERBÜRGERMEISTER

Stadt Brandenburg an der Havel, Klosterstraße 14, 14770 Brandenburg an der Havel

An die Mitglieder
der Stadtverordnetenversammlung
der Stadt Brandenburg an der Havel

**SVV-Beschlussantrag 035/2023 vom 30.03.2022 der Fraktion
Bündnis 90/ Die Grünen – Beitritt zur Initiative „Lebenswerte
Innenstädte“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Beschlussantrag beinhaltet den Beitritt der Stadt Brandenburg an der Havel zur Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ sowie die Übernahme der dort integrierten Forderungen und Annahmen. Im Kern soll folgenden Positionen aus dem Positionspapier der Initiativstädte mit Stand Juli 2021 beigetreten werden:

„Die für Mobilität und Stadtentwicklung zuständigen Beigeordneten, Bürgermeister/-innen und Stadtbauräte/-innen der unterzeichnenden Städte erklären daher:

- 1. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität in unseren Städten zu erhöhen.*
- 2. Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.*
- 3. Wir fordern den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.*
- 4. Wir begrüßen ein vom Bund gefördertes begleitendes Modellvorhaben, das wichtige Einzelaspekte im Zusammenhang mit dieser Neuregelung vertieft untersuchen soll (u. a. zu den Auswirkungen auf den ÖPNV, zur*

STADT BRANDENBURG AN DER HAVEL
DER OBERBÜRGERMEISTER

AUSKUNFT ERTEILT
Oberbürgermeister Steffen Scheller

Dienstszitz im Altstädtischen Rathaus
Altstädtischer Markt 10
14770 Brandenburg an der Havel

Tel.: (03381) 58 70 01
Fax: (03381) 58 70 04
E-Mail: oberbuergemeister@
stadt-brandenburg.de

DATUM

15.02.2023

UNSER ZEICHEN
SVBRB-SVV-Antrag 35/2023

IHR ZEICHEN/SCHREIBEN VOM

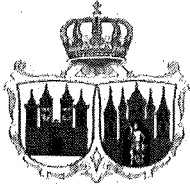
BANKVERBINDUNGEN
Mittelbrandenburgische Sparkasse
IBAN: DE55 1605 0000 3611 6600 26
BIC: WELADED1PMB

Brandenburger Bank
IBAN: DE81 1606 2073 0000 5055 60
BIC: GENODEF1BRB

Postbank Berlin
IBAN: DE65 1001 0010 0651 8191 09
BIC: PBNKDEFF100

Steuernummer: 048/144/00560
Gläubiger-Identifikationsnummer:
DE 13 ZZZ 00000018553

DATENSCHUTZ
Hinweise zur Datenverarbeitung und
zum elektronischen Schriftverkehr:
www.stadt-brandenburg.de/datenschutz



Radverkehrssicherheit und zu den Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz), um ggf. bei den Regelungen bzw. deren Anwendung nachsteuern zu können.“

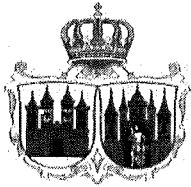
Bereits heute lässt die Straßenverkehrsordnung auf mehreren Ebenen verkehrsrechtliche geschwindigkeitsreduzierende Anordnungen zu, insbesondere im Rahmen von § 45 u. a.

- aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung,
- zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum,
- zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,
- zum Schutz der Gewässer und Heilquellen,
- in Luftkur- und Erholungsorten,
- zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen,
- unabhängig von einer konkreten Gefahrenlage die Einrichtung von Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der betroffenen Gemeinde in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf,
- unabhängig von einer konkreten Gefahrenlage die Einrichtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche),
- in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte Fahrradzonen im Einvernehmen mit der betroffenen Gemeinde
- im unmittelbaren Bereich von auch an Hauptverkehrsstraßen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern.

Diese Vielzahl der Instrumentarien haben bereits heute dazu geführt, dass für den deutlich überwiegenden Teil des Straßennetzes in Brandenburg an der Havel dauerhaft Tempo 30 oder weniger als zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt. Die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von Tempo 50 gilt demzufolge nur noch in geringen Teilen des Straßennetzes mit überörtlicher Bedeutung oder einer Haupteinbindungsfunktion. Vor diesem Hintergrund stellt sich in Brandenburg an der Havel die Frage, ob eine gesonderte kommunale Regelungskompetenz für Geschwindigkeitsanordnungen unabhängig von dem bereits bestehenden weiten bundesrechtlichen Rahmen überhaupt noch eigene Akzente setzen kann. Dies wäre allenfalls für Hauptverkehrsstraßen des überörtlichen Straßennetzes zu bejahen. Dort stellen sich jedoch legitime Fragen der notwendigen Geschwindigkeiten in Korrelation zur flüssigen Abwicklung der Verkehrsmengen. Auch verfügt dieses übergeordnete Straßennetz über leistungsfähige Nebenanlagen wie Radwege oder auch lichtzeichengesteuerte und bauliche Querungen für Fußgänger und Radfahrer. Eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung stünde aus hiesiger Sicht konträr zum Verkehrsfluss und würde im Rahmen einer Abwägung nur begrenzt gefahrensenkend wirken.

Zudem wäre die beabsichtigte spätere fachliche Überprüfung der Positionen der Initiative im Feldversuch in Modellkommunen nicht plausibel. Es sollten zuerst aus der Fachlichkeit politische Schlüsse abgeleitet werden und nicht umgekehrt. Bereits jetzt werden beispielsweise in der Stadt Brandenburg durch die Verkehrsbetriebe regelmäßig im Zusammenhang mit geschwindigkeitsreduzierenden Anordnungen auf die nachteiligen Auswirkungen auf die Umläufe und notwendigen Anschlussbeziehungen wie auch die maximal zulässigen Fahr- und Lenkzeiten verwiesen. Diesen Argumenten folgend würde Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen zu einer Schwächung des ÖPNV führen.

Aus Sicht der Verwaltung decken sich die auf verkehrspolitischem Wege vorgetragenen Forderungen in Teilen nicht mit den fachpraktischen Ergebnissen vor Ort als auch den bereits vorhandenen wirksamen Instrumentarien und Rechtsfolgen der StVO.



Stadt Brandenburg an der Havel
DER OBERBÜRGERMEISTER

Weiter wäre eine Durchbrechung der Regelungskompetenz des Bundes für den Straßenverkehr keine Stärkung des föderalen Systems. Die Unübersichtlichkeit vieler kommunaler Einzelregelungen dürfte eine Umsetzung und Durchsetzung straßenverkehrsrechtlicher Regeln eher erschweren. Die gebündelten Rechtssetzungskompetenzen des Bundes erscheinen zielführend wie angemessen flexibel durch ausreichend sachliche Diversifikationsklauseln.

Durch die Verwaltung kann daher keine fachliche Empfehlung für den Beitritt zur Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ gegeben werden.

Mit freundlichen Grüßen

Steffen Scheller