

Stadt Brandenburg an der Havel, Klosterstr. 14, 14770 Brandenburg an der Havel

An die Mitglieder
der Stadtverordnetenversammlung der Stadt
Brandenburg an der Havel

STADT BRANDENBURG AN DER HAVEL
DER OBERBÜRGERMEISTER

AUSKUNFT ERTEILT
Beigeordnete für Inneren Service,
Ordnung und Sicherheit

Susanne Fischer
Nicolaiplatz 30
14770 Brandenburg an der Havel

Tel.: (03381) 58 74 00
Fax: (03381) 58 74 04
E-Mail: geschaeftsbereich4@stadt-
brandenburg.de

Anfrage Nr. 054/ 2025 vom 10.02.2025 der Fraktion Freie
Wähler an den Oberbürgermeister der Stadt Brandenburg an
der Havel zur verkehrsrechtlichen Anordnung in der Altstadt

DATUM
24.02.2025

UNSER ZEICHEN
SVBRB-GB04/ 36/ 36.0-hen/SVV-Anfr
054-2025 FW

IHR ZEICHEN/SCHREIBEN VOM
06.02.2025/ PE 10.02.2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Anfrage des Stadtverordneten Marco Bergholz aus der Fraktion
Freie Wähler wird wie folgt beantwortet:

- 1. Liegen der Stadtverwaltung Daten oder Erhebungen bezüglich der Frequentierung der einzelnen Straßen der besagten Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung vor? Wurden in Vorbereitung auf die Ausweisung der Zone in Verbindung mit der verkehrsrechtlichen Anordnung bspw. Verkehrszählungen durchgeführt? Sollte dies der Fall sein, bitte ich um Mitteilung der detaillierten Daten unter Angabe der jeweiligen Straße und des Zeitraums der Erhebung.**
- 2. Welchen Maßstab hat die Stadtverwaltung an das Kriterium "hohes Fußgängeraufkommen" im Sinne des § 45 Abs. 1d StVO gelegt? Hat die Stadtverwaltung hier ebenfalls (wie unter Frage 1) Daten zum Fußgängeraufkommen erhoben?**
- 3. Sind der Stadt Mindestanforderungen für ein "hohes Fußgängeraufkommen" bekannt? Wenn ja, welche Mindestanforderungen bestehen und woraus ergeben sich diese?**
- 4. Auf welchen belastbaren Grundlagen geht die Stadtverwaltung davon aus, dass es sich bei der Zone um einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich handelt?**

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

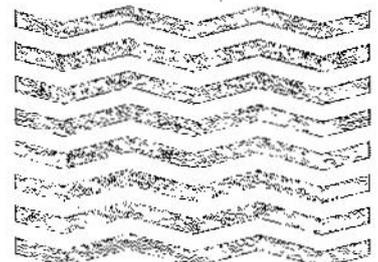
Brandenburger Bank
IBAN: DE81 1606 2073 0000 5055 60
BIC: GENODEF1BRB

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

Für die Straße Parduin liegen Verkehrsdaten aus den Jahren 2019,
2021 und zuletzt 2024 sowie für die Straße Plauer Straße aus dem Jahr
2015 vor. Im Jahr der Anordnung wurde in der Straße Parduin eine
technische Verkehrserhebung durchgeführt. Soweit die Mitteilung
detaillierter Daten erbeten wird fehlt es jedoch an einer weiteren



Konkretisierung, sodass sich hier aufgrund des unverhältnismäßigen Darstellungsaufwandes im Rahmen einer Anfrage auf die Angabe von Kerndaten zu beschränken ist. Für die Kenntnisnahme der umfassenden Gesamtdaten besteht für jeden Stadtverordneten die Möglichkeit der Akteneinsicht nach § 29 Abs. 1 der Kommunalverfassung des Landes Brandenburg, in deren Rahmen auch alle Informationen bereitgestellt werden können.

Verkehrsdaten aus letzter Verkehrszählung Parduin 14.03.2024 bis 28.03.2024:

Auswertezeit		Donnerstag, 14. März 2024,00:00 - Donnerstag, 28. März 2024,00:00				
Tempolimit	30 km/h	Anzahl	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]	
Geschwindigkeitsübertretung	61,96 %	Zweirad	6810	27	75	36
Durchschnittl. Abstand	22,65 s	PKW	58259	33	73	39
Kolonnenverkehr	31,91 %	Transporter	8853	32	72	38
DTV	6186	LKW	9726	32	75	39
DJV	2257890	Lastzug	2958	30	60	37
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	Total	86606	32	75	39
Bearbeiter:	FG 36 - Straßenverkehrsbehörde					
Kommentar:	Höhe HNr. 13					
Messort:	Parduin					
Ankommende Fahrzeuge Richtung:	Mühlentorstr.					
Abfahrende Fahrzeuge Richtung:	Altstädtischer Markt					

* Fahrzeugklassifizierung über Fahrzeuglänge, daher bei dichtem Kolonnenverkehr Fehlzuzuordnung möglich

Verkehrsdaten aus letzter Verkehrszählung Plauer Straße 23.03.2015 bis 31.03.2015

Auswertezeit		Montag, 23. März 2015,14:00 - Dienstag, 31. März 2015,10:00				
Tempolimit	30 km/h	Anzahl	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]	
Geschwindigkeitsübertretung	49,81 %	Zweirad	3210	20	54	33
Durchschnittl. Abstand	20,44 s	PKW	39838	31	88	37
Kolonnenverkehr	99,76 %	Transporter	6507	30	70	37
DTV	7095	LKW	3281	28	61	35
DJV	2589675	Lastzug	2742	28	63	33
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	Total	55578	30	88	37
Bearbeiter:	FG 36					
Kommentar:	Höhe Einmündung Klosterstr					
Messort:	Plauer Straße					
Ankommende Fahrzeuge Richtung:	Rathaus/ Parduin					
Abfahrende Fahrzeuge Richtung:	Nicolaiplatz					

* Fahrzeugklassifizierung über Fahrzeuglänge, daher bei dichtem Kolonnenverkehr Fehlzuzuordnung möglich

Gemäß § 45 Abs. 1d StVO können in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden.

Was ein hohes Fußgängeraufkommen i. S. d. § 45 Abs. 1d StVO darstellt, hat der Gesetz- und Verordnungsgeber nicht spezifiziert. Vor dem Hintergrund der Regelung als verkehrsbezogener Baustein der Steuerung einer städtebaulichen Entwicklung in Parallelität zu Tempo 30-Zonen, was auch der explizit nicht notwendige Gefahrennachweis gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 5 StVO unterstreicht, wären konkrete Vorgaben aufgrund der Verschiedenartigkeit städtebaulicher Strukturen und einer großen Vielfalt der örtlichen Rahmenbedingungen nicht nur nicht zielführend, sie erscheinen auch und gerade aus diesen Gründen nicht möglich. Daher muss im Rahmen der Anwendung der Rechtsvorschrift und der Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens durch die umsetzende

Executive eine Bewertung und Einordnung anhand der konkreten örtlichen Verhältnisse erfolgen. Dies stellt eine freie, am Regelungszweck der Vorschrift orientierte Tatbestandswürdigung dar.

Es ist in vorstehendem Sachzusammenhang zudem fraglich, ob konkrete Zählungen des Fußgängeraufkommens zwingend notwendig sind und hilfreiche Erkenntnisse liefern, um eine angemessene Bewertung vorzunehmen.

Die Erhebung eines Fußgängeraufkommens wäre nicht nur technisch sehr aufwendig, sie ist schlichtweg auch mangels rechtlich vorgegebener Bezugswerte nicht zielführend. Zum einen verfügt die Straßenverkehrsbehörde nicht über entsprechende Erhebungstechnik für Fußgänger, zum anderen ist die dann auch nur punktuell mögliche Erfassung des Fußgängerverkehrs nicht hilfreich bei der Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffes „hohes Fußgängeraufkommen“ in Relation zur Bewertung eines geografisch zu bestimmenden Bereiches mit mehreren Straßenzügen. Die Auslegung dieses unbestimmten Rechtsbegriffs vor dem Hintergrund der Zielrichtung der Vorschrift als verkehrlich begleitender Baustein einer zu steuernden städtebaulichen Entwicklung ohne Gefahrenbezug erfordert gerade nicht eine kleinteilige Erhebung von Fußgängerzahlen. Vielmehr sprechen im Rahmen einer Gesamtbewertung viele Kriterien für ein an- und auch wahrzunehmendes hohes Fußgängeraufkommen.

Maßstabsbildend sind hier die typischen Rahmenbedingungen einer kreisfreien Stadt mit ca. 74.000 Einwohnern und drei zentralen innerstädtischen Bereichen, der zentralen Neustadt, der historischen Altstadt und der Dominsel. Prägend für die zentrale historische Altstadt als Geschäftsbereich sind eine Vielzahl historischer und denkmalgeschützter Gebäude mit touristischem Bezug, zentrale öffentliche Dienstleistungsangebote wie der Sitz der Stadtverwaltung mit historischem Rathaus, der ehemaligen Spielwarenfabrik und dem auch historisch geprägten Sitz Nicolaiplatz 30 (Gedenkstätte), 115 angemeldete Gewerbe einschließlich einer sich belebenden Gastronomie und natürlich dem Handel und anderen gewerberechtlichen Dienstleistungen, medizinische Dienstleistungen, insbesondere Arztpraxen, freie Beratungsangebote und Kunst- und Kulturschaffende. Zudem finden dort auch öffentliche Veranstaltungen statt wie z. B. durch die öffentliche Fouqué-Bibliothek organisierte Wettbewerbe und Lesungen oder auch durch private Initiativen (Die Altstädter, Initiative Altstadtleben) organisierte Veranstaltungen, wie den altstädtischen Weihnachtsmarkt oder das Höfefest.

Dieses Konglomerat an Zielen und die Breite und aufwachsende Vielzahl an Angeboten bewirken gegenüber den vorzugsweise durch Wohnen geprägten Stadtteilen ein deutlich verdichtetes Fußgängeraufkommen. Diese städtebaulich forcierte Belebung der Altstadt war daher auch verkehrlich zu bewerten und den verfügbaren Maßnahmen der StVO gegenüberzustellen. Hierbei soll das hohe Fußgängeraufkommen mit einem erhöhten Querungsbedarf im Bereich verträglich und sicher abgewickelt werden. Da in der Grundstruktur der StVO für geschwindigkeitsreduzierte Bereiche grundsätzlich verkehrsorganisatorische Querungshilfen wie Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwege nicht oder nur im Ausnahmefall vorgesehen sind, soll gerade das Instrument der Verkehrsberuhigung durch eine Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung diesen Verkehrsbelang in die städtebauliche Entwicklung integrieren. Zur Anordnung einer Zonengeschwindigkeit von weniger als 30 km/h siehe Frage 9.

Vorstehend dargestellte Kriterien als auch die Einordnung der relevanten Rahmenbedingungen unterstreichen des Vorliegen eines hohen Fußgängeraufkommens als auch eines Geschäftsbereiches i. S. d. § 45 Abs. 1d StVO.

5. Inwieweit begründet sich angesichts des Durchgangsverkehrs auf der Plauer Straße und dem Altstädtischen Markt ein Bereich mit "überwiegender Aufenthaltsfunktion"?

Eine überwiegende Aufenthaltsfunktion setzt das Vorhandensein gestalterischer Aufenthaltselemente im öffentlichen Raum als auch erkennbar genutzte Außenflächen voraus, z. B. für die Gastronomie. Maßstabsbildend sind hierbei die konkreten örtlichen Verhältnisse. Nicht erforderlich sind räumlich durchgehende Aufenthaltsbereiche. Vielmehr muss ein bereichsbezogener klarer Aufenthaltscharakter erkennbar sein und für die überwiegende Aufenthaltsfunktion gegenüber einer reinen Verkehrsfunktion sprechen. Auch hier hat der Ordnungsgeber keine Konkretisierung vorgenommen, sodass eine freie einzelfallbezogene Tatbestandswürdigung unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse vorzunehmen ist.

Die Eingänge zur historischen Altstadt mit Plauer- und Rathenower Torturm und der Jahrtausendbrücke schaffen mit den dortigen hoch frequentierten öffentlichen Parkanlagen Bereiche mit einer qualitativ hochwertigen Aufenthaltsfunktion. Auch das Zentrum der historischen Altstadt mit dem Rathaus und dem Altstädtischen Markt hält klare Aufenthaltsstrukturen mit entsprechender Gestaltung und Außengastronomie vor. Diese Bereiche werden über die Straßen in der historischen Altstadt, welche auch überwiegend dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich zugeordnet sind, verbunden. Auch finden sich darüber hinaus im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich vorzugsweise an den Eingängen gastronomische Außennutzungen, z. B. am Humboldthain oder auch am Salzhof. Der innere Bereich ist im öffentlichen Raum durch Handel und Dienstleistung geprägt mit eingebundenen Bereichen mit gestalterischen Aufenthaltselementen, wie z. B. dem Johanniskirchplatz.

Soweit auf den Durchgangsverkehr Bezug genommen wird ist festzustellen, dass dies kein rechtlich relevantes Kriterium für die Beurteilung der Aufenthaltsfunktion ist. Zudem besteht dieser nicht im gesamten Bereich. Hat der Fahrzeugverkehr zudem in zentralen städtischen Bereichen trotz hohem Fußgängerverkehr keine untergeordnete Bedeutung, so kommt gerade die Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempolimitierung in Betracht (Schurig, Kommentar zur StVO, 17. Aufl., § 45 Rz. 2.2.13).

Auch gehen die mit der Stadtentwicklung befassten Verwaltungsbereiche von einer weiteren Belebung der historischen Altstadt mit einer weiteren Forcierung von Dienstleistung, Kultur und Gewerbe wie auch einer Stärkung der Aufenthaltsqualität aus. Dies setzt auch die Grundlage für die verkehrlichen Anpassungen.

Insoweit liegt unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse der Tatbestand der überwiegenden Aufenthaltsfunktion i. S. d. § 45 Abs. 1d StVO vor.

6. Ist der Stadtverwaltung einschlägige Rechtsprechung zur Ausweisung sogenannter verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche bekannt? Wenn ja, hat die Stadtverwaltung derartige Rechtsprechung in die Entscheidung und insbesondere den Umfang der verkehrsrechtlichen Anordnung mit einbezogen? Wenn ja, welche Rechtsprechung war dies?

Grundsätzlich entscheiden die unabhängigen Gerichte, ob und auf welchem Weg sie ihre Entscheidungen der Öffentlichkeit zugänglich machen. Die Stadt Brandenburg an der Havel nutzt neben einschlägiger Fachliteratur das Onlineportal „juris“ mit einer umfassenden und aktuellen bundesweiten Sammlung der Rechtsprechung für die juristische Recherche. In diesem Rahmen konnte keine Rechtsprechung recherchiert werden, welche die Regelung des § 45 Abs. 1d StVO und die dortigen unbestimmten Rechtsbegriffe unmittelbar judiziert. Allenfalls in einer kurzen Nebenbemerkung hat sich das

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg in einer Entscheidung zur Zulässigkeit eines Verkehrszeichens „Tempo 10-Zone“ vom 20.11.2019 (AZ OVG 1 B 16.17) zu einzelnen Fragen der Voraussetzungen der Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches eingelassen. Aufgrund des Bezuges auf den dort behandelten konkreten Einzelfall hilft diese jedoch bei der rechtlichen Bewertung der grundsätzlichen Anwendung der gesetzlichen Tatbestände nicht weiter.

7. Auf welcher rechtlichen Grundlage und angesichts welchen "Auslösers" hat sich die Verwaltung für die verkehrsrechtliche Anordnung der "Tempo 20 Zone" entschieden?

Ausgangslage war die umfassende Befassung der Stadtverordneten als auch der Dienststellenleitung mit der Thematik der Verkehrsberuhigung Altstadt im Jahr 2020 und der erfolgten Variantenuntersuchung. Hieran anknüpfend gab es durch den fachlich und organisatorisch verantwortlichen Bürgermeister Michael Müller Initiativaufträge für zunächst kleinteiligere Verbesserungen, insbesondere der Verbesserung der Aufenthaltsqualität als auch der Prüfung der Verkehrsabläufe im Umfeld des Altstädtischen Markts mit Zielstellung einer Aufwertung des Bereiches. Neben gestalterischen Elementen und Bepflanzungen wurde auch die Verkehrsorganisation im Allgemeinen als auch eine verkehrsberuhigte Zone im Speziellen thematisiert. In diesem Zuge gab es auf Arbeitsebene von Stadtplanung und Stadtentwicklung, Denkmalschutz, Baulastträger, Grünflächenverwaltung und Straßenverkehrsbehörde kooperative Ortstermine am 01.03.2021, 29.10.2021 und am 03.03.2022. Im Rahmen der Erörterungen der Fachbehörden am 29.10.2021 wurde auch die Thematik der Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches vertieft mit einem vollständig positiven Votum der befassten Fachbehörden. Es wurde vereinbart, ein umfassendes Anhörungsverfahren durchzuführen. Dieses Votum wurde insbesondere auch vor dem Hintergrund einer prognostischen weiteren Belebung der historischen Altstadt getroffen, so wie sie sich auch aktuell vollzieht. Nach ausdrücklicher Befürwortung aller eingebundenen städtischen Fachbehörden und der vollständigen Zustimmung im erweiterten straßenverkehrsrechtlichen Anhörungsverfahren (im Weiteren siehe Frage 10) erfolgte daher durch die Straßenverkehrsbehörde am 26.03.2024 auf Grundlage des § 45 Abs. 1d StVO die entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung. Das Ergebnis dieses Prozesses wurde zudem öffentlich kommuniziert, z. B. im MAZ-Artikel vom 17.03.2022 oder im jährlichen Rückblick/ Ausblick-Format des Oberbürgermeisters.

8. Existieren besondere Gefahrenstellen oder Unfallschwerpunkte im Bereich der Zone?

Die hier aufgeworfenen Begrifflichkeiten stellen explizit keine tatbestandlichen Voraussetzungen für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches dar. Das Bestehen einer besonderen Gefahrenlage aus § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gilt mit Verweis auf § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 5 StVO gerade nicht in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen. Der Verordnungsgeber hat daher bewusst den Gefahrenbegriff für diese Form der Verkehrsorganisation ausgeklammert.

Allgemeine Gefahrenstellen sind jedoch u. a. das Umfeld von Altenheimen – hier Alloheim Senioren-Residenz „Am Plauer Turm“ in der Plauer Straße -, das Umfeld von Kitas – hier Kita Roländchen in der Bäckerstraße – als auch Bereiche mit einer Bündelung von den schwächeren Verkehrsteilnehmergruppen – hier z. B. Umfeld der Fouqué-Bibliothek am Altstädtischen Markt. Darüber hinaus gibt die Online-Wissensplattform „Wikipedia“ zahlreiche Hinweise auf weitere Gefahrenbeseitigungen oder Verbesserungen, z. B. Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger mit gleichzeitiger Minderung des motorisierten Durchgangsverkehrs, bei historischem Straßenpflaster

Lärmentlastung der Anwohner, Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Verkehrsflächen für Fußgänger in dem Maße der Verringerung der Fahrgeschwindigkeit, Gefahrenbeseitigung für denkmalgeschützte Bausubstanz durch Reduzierung von Erschütterungen und der Reduzierung des Ausstoßes von Schadstoffen aus Verbrennungsmotoren zum Schutz der zum Teil empfindlichen denkmalgeschützten Bausubstanz.

Förmliche Unfallhäufungsstellen werden für die relevanten Straßen im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der Altstadt durch die Unfallkommission der Stadt Brandenburg an der Havel nicht geführt.

9. Welche rechtlichen Unterschiede musste die Stadtverwaltung bei der verkehrsrechtlichen Anordnung zwischen der Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 und der "Tempo 20 Zone" beachten bzw. erfüllen?

Zunächst handelt es sich um unterschiedliche Rechtsgrundlagen. Gemäß § 45 Abs. 1c StVO ordnen die Straßenverkehrsbehörden innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen an. § 45 Abs. 1d StVO definiert für einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich neben einem hohen Fußgängeraufkommen zusätzlich den Tatbestand der überwiegenden Aufenthaltsfunktion. Nur dann können Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden, wobei der amtliche Verkehrszeichenkatalog nur eine Tempo 20-Zone vorsieht. Dies heißt im Umkehrschluss, dass bei Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen für einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich auch die Anordnung einer Tempo 30-Zone möglich wäre..

Hier obliegt dann der anordnenden Behörde eine Zweckmäßigkeitbetrachtung mit Ausrichtung an den städtebaulichen und verkehrlichen Zielen sowie den örtlichen Gegebenheiten. Gerade die Kombination von weiteren Aspekten zusätzlich zum hohen Fußgängeraufkommen und der überwiegenden Aufenthaltsfunktion, wie eine Häufung denkmalgeschützter Bausubstanz und historischer Gebäude, Lärmbelastungen durch historisches Pflaster, ein mit erhöhten Verkehrsmengen verbundener verstärkter Ausstoß von Schadstoffen (Abgase, Feinstaub) als auch verkehrsmengenbedingte Obstruktionen des höheren Querungsbedarfes von Fußgängern und Radfahrern befürworten eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung über 30 km/h hinaus.

10. Sind Anhörungen, Stellungnahmen oder Gutachten für diese verkehrsrechtliche Anordnung eingeholt worden? Wenn ja, übersenden Sie diese bitte als Anlage.

Selbstverständlich wurde das vorgeschriebene Anhörungsverfahren im erweiterten Umfang durchgeführt. Folgende Träger öffentlicher Belange und Interessenverbände wurden angehört oder in die Entscheidungsfindung eingebunden:

1. Stadtentwicklung/ Stadtsanierung (ehem. FG FB VI/ 60)
 - Zustimmung mit Stellungnahme vom 01.04.2022
 - Zustimmung mit erneuter Stellungnahme für gesamten ehem. FB VI vom 07.06.2022
2. Bauleitplanung (ehem. FB VI/ FG 61)
 - Zustimmung mit Stellungnahme vom 01.04.2022
 - Zustimmung mit erneuter Stellungnahme für gesamten ehem. FB VI vom 07.06.2022
3. Denkmalschutz (ehem. FB VI/ FG 68)
 - Zustimmung mit Stellungnahme vom 29.03.2022
 - Zustimmung mit erneuter Stellungnahme für gesamten ehem. FB VI vom 07.06.2022

4. Straßen und Brücken (Baulastträger und Verkehrsplanung, ehem. FB VII/ FG 66)
 - Zustimmung vom 28.03.2022
5. Wirtschaftsförderung, Tourismus und Radverkehrsbeauftragter (ehem. FG 80)
 - Zustimmung mit Stellungnahme vom 29.03.2022
6. Polizei
 - Zustimmung vom 17.03.2022
7. VBBr
 - Stellungnahme vom 05.04.2022, Umsetzung erst mit Fahrplanwechsel unter erhöhtem Aufwand möglich
8. IHK über Wirtschaftsförderung
 - Zustimmung und eigene Stellungnahme vom 30.03.2022
9. STG über Wirtschaftsförderung
 - keine eigene Stellungnahme, da Gesamtzusammenhang mit dem Prozess Verkehrsberuhigung Altstadt gesehen wird
10. Initiative Altstadtleben/ Dr. Jürgen Peters
 - fortlaufende befürwortende Initiativkontakte ab 2020 ohne förmliche Stellungnahme im Anhörungsverfahren

Das Beifügen von Akteninhalten größeren Umfangs übersteigt den Rahmen der bewährten und vor allem übersichtlichen Auskunftserteilung an die Gemeindevertretung im Rahmen von Anfragen an den Oberbürgermeister und die Verwaltung. Für vertiefte und umfassende Informationsbedürfnisse einzelner Stadtverordneter steht die Möglichkeit der Wahrnehmung der Akteneinsicht nach § 29 Abs. 1 der Kommunalverfassung des Landes Brandenburg zur Verfügung, in deren Rahmen auch alle Informationen und umfassende Akteninhalte bereitgestellt werden können.

Mit freundlichen Grüßen
in Vertretung



Susanne Fischer
Beigeordnete