

VCD Brandenburg e.V.
Lindenstraße 34
14467 Potsdam

An die
Stadtverordneten der Stadt Oranienburg

öffentlich per e-Mail und Ratssystem

10. Februar 2026

Stellungnahme der VCD-Kreisgruppe Oberhavel zum Antrag der CDU-Fraktion A/0073/2026 aus dem Ratssystem: „Verkehrs- und mobilitätspolitische Leitlinien der Stadt Oranienburg erneuern“

Vorbemerkung

Die Kreisgruppe Oberhavel des ökologischen Verkehrsclubs Deutschland (VCD) begrüßt den Ansatz, den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Oranienburg fortzuschreiben und in ein Verkehrsentwicklungsprogramm zu überführen.

Die Entwicklung der Stadt erfordert eine zukunftsorientierte und sichere Mobilitätspolitik. Da ein Großteil der Stadtfläche mit Verkehrsflächen belegt ist, kommt diesen eine tragende Rolle bei allen Aspekten der Stadtentwicklung zu: Wenn sich z.B. Bürgerinnen und Bürger eine höhere Aufenthaltsqualität in der Bernauer Str. wünschen, vielleicht eine zum Verweilen einladende Flaniermeile, in der sie sich gerne zum Einkaufen oder auf ein Getränk oder Eis treffen, so würde dies wohl einiger Veränderungen der Verkehrssituation in der Straße bedürfen.

Der Antrag der CDU-Fraktion hingegen erscheint in solcher Hinsicht wenig ambitioniert und läuft wohl eher auf ein „Weiter so“ hinaus.

Daher sehen wir an einigen Stellen erheblichen Diskussions- und Verbesserungsbedarf, insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, die Entwicklung der Stadt, die Förderung der Verkehrsarten und die soziale Gerechtigkeit.

Wir fordern vor allem:

- Konsequente Ausrichtung der Verkehrspolitik an der *Vision Zero*
- Priorisierung des Umweltverbunds im Einklang mit dem Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg
- Tempo 30 wo immer rechtlich möglich
- Flexiblere Stellplatzsatzung mit Reduktionszielen
- Kostenloses oder preisreduziertes Busticket für junge Menschen
- Winterdienst auf Fuß- und Radwegen

Die einzelnen Aspekte legen wir im Folgenden genauer dar.

Zu den einzelnen Punkten des Antrags

1. und 2. Neuauflage des Verkehrsentwicklungsplans

Zustimmung: Die Forderung nach einer Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans bis z.B. 2035/2040 ist überfällig und wird ausdrücklich unterstützt. Die Stadt Oranienburg braucht ein Verkehrsentwicklungsprogramm, das den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen gerecht wird und gleichzeitig die Entwicklung der Stadt ermöglicht.

3. Gleichberechtigte Förderung aller Verkehrsarten

Kritik: Der Antrag widerspricht dem Brandenburger Mobilitätsgesetz (§1 Abs. 3, §5 Abs. 2), das eine priorisierte Förderung des Umweltverbunds (Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr) vorsieht. Nach wie vor ist derzeit der motorisierte Individualverkehr gegenüber dem Umweltverbund stark bevorzugt, besonders was die eingesetzten öffentlichen Gelder und die zur Verfügung gestellte Fläche angeht. Es gilt hingegen, den Umweltverbund gezielt zu fördern und auszubauen. Dass dies mit einer Reduktion des MIV einhergeht, die ja ohnehin ebenfalls als Ziel erklärt ist, liegt in der Natur der Sache.

Besonderes Augenmerk muss auch auf der Formulierung „Verdrängung einzelner Verkehrsarten“ liegen; diese ist verallgemeinert und unsachlich und daher unabhängig von anderen Aspekten in jedem Fall zu vermeiden. Auf die Spitze getrieben könnte ein derartig formuliertes Ziel jegliche Begründung von Stellplatzflächen, Einrichtung von Fahrradstraßen oder auch Umwidmung von Straßen in Schulstraßen verhindern, da derartige Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit, Erreichbarkeit oder auch Wohnqualität in einzelnen Straßenzügen auch lokal als Verdrängung gewertet werden könnten. Würde dieser Halbsatz beschlossen, könnte er den ewigen Stillstand festschreiben.

4. Bauliche Trennung der Verkehrsarten

Zustimmung mit Einschränkung: Die bauliche Trennung von Verkehrsflächen ist grundsätzlich sinnvoll, um Konflikte zu minimieren, und im Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg auch so vorgesehen.

Allerdings sind Mischverkehre nicht grundsätzlich abzulehnen – denn bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit ist die Verkehrsführung so zu wählen, dass die subjektive und objektive Sicherheit gefährdeter Verkehrsteilnehmer priorisiert wird. Beispiele dafür sind fließender Mischverkehr mit Tempo 30, Shared Spaces wie am Bahnhofsvorplatz, Fahrradstraßen, Modalfilter oder andere vergleichbare Lösungen, die bei der Belange des Rad- und Fußverkehrs gegenüber dem Kraftverkehr höher gewertet. Letzteres entspricht ebenfalls den Vorgaben des §28 Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg.

5. Sicherung der Infrastruktur

Zustimmung: Die dauerhafte Absicherung der Haushaltsmittel für Substanzerhalt und Modernisierung ist essenziell. Hier muss jedoch sichergestellt werden, dass die Mittel entsprechend der Verkehrsverlagerungsziele zwischen allen Verkehrsarten aufgeteilt werden – gefördert werden muss eben besonders der Rad- und Fußverkehr, der in der Vergangenheit oft vernachlässigt wurde. Zusätzlich könnte es sich empfehlen, das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ festzuschreiben, solange Sicherheitsanforderungen dem nicht entgegenstehen.

6. Verkehrssicherheit als Priorität

Zustimmung mit Nachschärfung: Die Fokussierung auf Verkehrssicherheit ist richtig und wichtig. Allerdings muss das Ziel konsequent auf die Vision Zero (keine Verkehrstoten, Keine Schwerverletzten) ausgerichtet werden. Studien zeigen, dass Tempo 30 die Sicherheit gerade für den Fußverkehr deutlich erhöht (vgl. ADFC-Studie). Die Unfallstatistik 2024 für Brandenburg unterstreicht den Einfluss der Geschwindigkeit: In Summe wurden 114 Verkehrstote und über 10.965 Verletzte gezählt, überhöhte Geschwindigkeit war die Hauptunfallursache (Quelle: MI Brandenburg).

Forderung: Tempo 30 muss wo immer rechtlich möglich eingeführt werden, mit besonderer Dringlichkeit an allen Schulwegen, in Wohngebieten und in der Innenstadt. Wo immer möglich sind zusammenhängende Abschnitte mit Tempo 30 zu bilden. Die im Antrag vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind sinnvoll, aber alleine unzureichend.

Nach der letztes Jahr in Kraft getretenen neuen StVO ist es der Stadt möglich, in dieser Frage präventiv tätig zu werden. Diese Möglichkeit sollte unbedingt weiter verfolgt werden.

7. Geschwindigkeitssteuerung

Ablehnung: Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit ist in der StVO klar geregelt und muss an dieser Stelle nicht unterstrichen werden. Ebenso sind die Voraussetzungen für Tempo 30 gesetzlich klar definiert und müssen nicht künstlich eingegrenzt werden. Flächendeckende Anordnungen von Tempo 30 oder solche „ohne nachvollziehbaren Anlass“ sind derzeit rechtlich gar nicht möglich, daher ist die Forderung nach deren Ablehnung im Konzept überflüssig.

Selbst bei anderer Rechtslage wäre der Punkt inhaltlich obsolet, da die Verkehrssicherheit (Punkt 6) eine konsequente Geschwindigkeitsreduzierung erfordert. Die vorgeschlagenen Regelungen widersprechen den Erkenntnissen der Unfallforschung.

Forderung: Tempo 30 muss aus Sicherheitsgründen wo immer rechtlich möglich eingeführt werden, mit besonderer Dringlichkeit an allen Schulwegen, in Wohngebieten und in der Innenstadt. Letzteres hebt auch die Aufenthaltsqualität in der Stadt und läd

eher zum Verweilen ein. Wo immer möglich sind zusammenhängende Abschnitte mit Tempo 30 zu bilden. Dies reduziert die Schilderzahl und verringert Beschleunigungs- und Bremsvorgänge; es sorgt daher zusätzlich für ruhigeres Fahren, geringere Emissionen und leiseren Verkehr.

Nach der letztes Jahr in Kraft getretenen neuen StVO ist es der Stadt möglich, in dieser Frage präventiv tätig zu werden. Diese Möglichkeit sollte unbedingt weiter verfolgt werden.

8. Stellplatzvorgaben in der Bauleitplanung

Kritik: Die pauschale Forderung nach Beibehaltung der Stellplatzvorgaben ignoriert u.a. die soziale und ökologische Ungerechtigkeit der aktuellen Praxis:

- **Kosten:** Ein Stellplatz verursacht Grundstückskosten von bis zu 4.440 € (250–370 €/m², 12 m² pro Platz). Dies sind Kosten, die die Allgemeinheit trägt, obwohl nur wenige Menschen davon profitieren.
- **Flächenverbrauch:** Das Verhältnis von Parkplätzen zu Menschen liegt in Deutschland bei 3:1. Jede zusätzliche Asphaltfläche erhöht den Autoverkehr weiter!
- **Alternativen:** Statt Stellplätze zu zementieren, braucht Oranienburg attraktive Alternativen (Bus, Radverkehr, Carsharing, Leihräder, ...).

Forderung: Die Stellplatzsatzung muss flexibler gestaltet und an den tatsächlichen Bedarf inkl. vorgegebener Minderungsziele angepasst werden.

Durch gezielten Verzicht auf Stellflächen entstehen in der Stadt neue Potenziale für Lebensqualität und wirtschaftliche Entwicklung. Studien haben gezeigt, dass insbesondere der lokale Einzelhandel von mehr Aufenthalts- und Lebensqualität in der Kernstadt profitiert.

9. Integration in das INSEK

Zustimmung: Die Verzahnung mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) ist sinnvoll und notwendig, um eine kohärente Stadtentwicklung zu gewährleisten. Eine weitere Verzahnung z.B. mit dem Lärmaktionsplan und ggf. weiteren kommunalen Plänen und strategischen Konzepten erscheint ebenfalls wünschenswert.

Zusätzliche Forderungen der VCD-Kreisgruppe Oberhavel

Um die Mobilitätswende in Oranienburg weiter voranzubringen, schlagen wir vor, zusätzlich folgende Punkte in den verkehrspolitischen Zielrahmen aufzunehmen:

- **Kostenloses oder vergünstigtes Busticket für Kinder und Jugendliche:** Alle Menschen unter 16 Jahren sollten frei oder kostengünstig im Stadtgebiet und den Ortsteilen mit dem Bus fahren können, um selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen und den ÖPNV attraktiver zu machen.
- **Winterdienst für Rad- und Fußwege:** Derzeit nicht erkennbar. Dies muss dringend verbessert werden, um die ganzjährige Nutzung zu gewährleisten und den Verzicht auf das eigene Kraftfahrzeug denen, die das möchten, wenigstens seitens der Infrastruktur zu ermöglichen.
- **Meldeportal für Mängel:** Einführung eines digitalen Meldeportals für Schäden und Gefahrenstellen auf Straßen, Rad- und Fußwegen mit transparenter Rückmeldung und verbindlichen Fristen (z.B.: Begutachtung: 4 Wochen, Rückmeldung: 8 Wochen, Behebung: 12–36 Wochen).

Wir stehen für weitergehende Beratung und Empfehlungen gern zur Verfügung.

gez. Christoph Rudel
Sprecher der VCD Kreisgruppe Oberhavel